

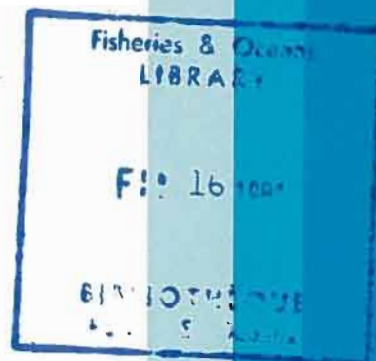
124F
c.1



Incidences de l'exploitation pétrolière en mer sur les pêches de l'Atlantique : aperçu socio-économique

H. Rae Grinnell

Division de la recherche économique
Ministère des Pêches et des Océans
Ottawa (Ontario) K1A 0E6



Décembre 1981

Rapport canadien à l'industrie sur les
sciences halieutiques et aquatiques
N° 124F

SH
223
C375
c.1



Government of Canada
Fisheries and Oceans

Gouvernement du Canada
Pêches et Océans

Canadian Industry Report of Fisheries and Aquatic Sciences

These reports contain the results of research and development that are useful to industry for either immediate or future application. Industry Reports are directed primarily towards individuals in the primary and secondary sectors of the fishing and marine industries. No restriction is placed on subject matter and the series reflects the board interests and policies of the Department of Fisheries and Oceans, namely, fisheries management, technology and development, ocean sciences, and aquatic environments relevant to Canada.

Industry Reports may be cited as full publications. The correct citation appears above the abstract of each report. Each report will be abstracted in *Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts* and will be indexed annually in the Department's index to scientific and technical publications.

Numbers 1-91 in this series were issued as Project Reports of the Industrial Development Branch, Technical Reports of the Industrial Development Branch, and Technical Reports of the Fisherman's Service Branch. Numbers 92-110 were issued as Department of Fisheries and the Environment, Fisheries and Marine Service Industry Reports. The current series name was changed with report number 111.

Details on the availability of Industry Reports in hard copy may be obtained from the issuing establishment on the front cover.

Rapport canadien à l'industrie sur les sciences halieutiques et aquatiques

Ces rapports contiennent les résultats des recherches et des progrès qui peuvent être utiles à l'industrie pour des applications soit immédiates, soit futures. Ils sont préparés à l'intention principalement des membres des secteurs primaire et secondaire de l'industrie des pêches et de la mer. Il n'y a aucune restriction quant au sujet; de fait, la série reflète la vaste gamme des intérêts et des politiques du Ministère des Pêches et des Océans, notamment gestion des pêches, techniques et développement, sciences océaniques et environnements aquatiques, au Canada.

Les Rapports destinés à l'industrie peuvent être considérés comme des publications complètes. Le titre exact paraît au haut du résumé de chaque rapport, qui sera publié dans la revue *Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts* et qui figurera dans l'index annuel des publications scientifiques et techniques du Ministère.

Les numéros de 1 à 91 de cette série ont été publiés à titre de rapports sur les travaux de la Direction du développement industriel, de rapports techniques de la Direction du développement industriel, et de rapports techniques de la Direction des services aux pêcheurs. Les numéros 92 à 110 ont été publiés à titre de Rapports à l'industrie du Service des pêches et de la mer, Ministère des Pêches et de l'Environnement. Le nom de la série a été changé à partir du rapport numéro 111.

La page couverture porte le nom de l'établissement auteur où l'on peut se procurer les rapports sous couverture cartonnée.

Rapport canadien à l'industrie sur
les sciences halieutiques et aquatiques - n° 124F

Décembre 1981

INCIDENCES DE
L'EXPLOITATION PÉTROLIÈRE EN MER SUR LES PÊCHES DE L'ATLANTIQUE :
APERÇU SOCIO-ÉCONOMIQUE

par

H. Rae Grinnell

Ministère des Pêches et des Océans
Division de la recherche économique
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1981
N° de catalogue Fs 97-14/124F ISSN 0706-6589

On devra référer comme suit à cette publication :

Grinnell, H.R. 1981. Incidences de l'exploitation pétrolière en mer sur les pêches de l'Atlantique : aperçu socio-économique. Rapp. can. ind. sci. halieut. aquat. 124F : 34 p.

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	iv
Résumé/Abstract	v
<hr/>	
Quelles perspectives offre l'exploitation pétrolière en mer?	1
L'industrie halieutique et ses opérations - comparaison entre le Canada et le Royaume-Uni	1
Les coûts de la pêche et l'exploitation pétrolière	6
Indemnisation des pêcheurs au Royaume-Uni	14
Incidences des activités pétrolières sur les localités	14
Institutions administratives et politiques	21
Autorité législative	24
Compétence et conflits politiques	25
Possibilités et responsabilités	27
Sommaire	32
Références	34

REMERCIEMENTS

Dans la préparation de cet aperçu, j'ai eu l'occasion de discuter avec un grand nombre de représentants expérimentés et compétents du gouvernement, de l'industrie et du monde universitaire, de même qu'avec de nombreux pêcheurs - qui sont à la base même de notre domaine d'intérêt. Même si le présent document est en grande partie inspiré de leurs opinions, il est possible que celles-ci aient été rapportées ou interprétées de façon erronée. Je m'en excuse à l'avance. J'aimerais aussi, par la même occasion, exprimer ma sincère gratitude envers tous ceux qui m'ont accordé si généreusement leur temps et leur attention. Je désirerais particulièrement remercier, entre autres, les personnes suivantes :

1. Colin Baxter, Dept. of Planning (Écosse)
2. Peter Bruce, W.F.A.
3. Eric Fulton, LH&D Fish Selling Co.
4. G. A. Hartley, British United Trawlers
5. William Harper, W.F.A.
6. Jordie Hunter, secrétaire de la Shetland Island Fisheries Assoc.
7. Anne Judson, D.A.F. (Écosse)
8. Brian Knight D.A.F. (Écosse)
9. M. Lindsay, pêcheur
10. G.A. MacKay, Université d'Aberdeen
11. Arthur Makins, Shetland Merchants Assoc.
12. Roderick McColl, Scottish Fishermens Assoc. (juridique)
13. Neil McKellar, W.F.A.
14. Allister A. McIntyre, D.A.F. (Écosse)
15. John Moore, W.F.A.
16. John Nelson, constructeur de navires
17. Evelyn Oakeshot, D.A.F. (Écosse)
18. Charles Small, John Wood Group (Trawling)
19. Trevor F. Sprott, Directeur de la région des Grampians
20. David Steel, W.F.A.
21. David Watson, D.A.F. (Écosse)
22. Jan Tvedt, British United Trawlers
23. Ernest A. Urguart, secrétaire exécutif du Shetland Island Council
24. L'équipage de "l'Alataire" (Lerwick)

W.F.A. - White Fish Authority (Grande-Bretagne)

D.A.F.: Dept. of Agriculture and Fisheries (Écosse)

Les opinions exprimées dans le présent document sont celles de l'auteur et n'engagent pas nécessairement le ministère des Pêches et des Océans.

Résumé

Grinnell, H.R. 1981. Incidences de l'exploitation pétrolière en mer sur les pêches de l'Atlantique : aperçu socio-économique. Rapp. can. ind. sci. halieut. aquat. 124F : 34 p.

Tout en fournissant des données de base pour la politique du ministère des Pêches et des Océans, on a tenté de déterminer quels peuvent être les principaux coûts et avantages de l'exploitation pétrolière hauturière dans la mesure où elle touche l'industrie de la pêche. Dans ce but, l'expérience du Royaume-Uni a été étudiée dans le contexte de deux milieux socio-économiques différents, soit le Royaume-Uni et le Canada.

L'exposé se penche d'abord sur les activités de pêche, puis sur les coûts de la pêche, qui sont touchés par l'exploitation des gisements de pétrole et de gaz; on y ajoute des commentaires sur l'entretien et la réparation des bateaux de pêche. Nous ne pouvons que reconnaître en même temps l'interdépendance du bien-être des collectivités et des activités de pêche. Ici, les préoccupations sont avant tout de nature socio-économique : changements sociaux, logements, coût de la vie, infrastructure, revenus, instruction et milieu communautaire.

L'exposé se continue par des observations sur les institutions, politiques et autres, au sein desquelles toutes les activités s'intègrent ou sont dirigées. Pour terminer, on mentionne plusieurs mesures que peut prendre le ministère des Pêches et des Océans.

Mots clés : la pêche, incidences des activités pétrolières, coûts, main-d'oeuvre opérationnelle, communautés, dommages, compensation, environnement, institutions, juridiction, analyse.

Abstract

Grinnell, H.R. 1981. Incidences de l'exploitation pétrolière en mer sur les pêches de l'Atlantique : aperçu socio-économique. Rapp. can. ind. sci. halieut. aquat. 124F : 34 p.

In the course of generating background data for Fisheries and Oceans policies, an attempt was made to identify the major possible costs and benefits of offshore petroleum developments as they relate to the fishing industry. To this end, the United Kingdom experience was drawn upon and examined in the context of two different economic and social milieus, -- the U.K. and Canada.

The overview looks first at fishing operations, followed by fishing costs as affected by oil and gas developments, including comments on service and repairs to fishing vessels. At the same time we cannot avoid recognizing the interaction between community viability and fishing activities. Here the interests are primarily socio-economic in nature: social change, housing, cost of living, infrastructure, incomes, education and community environment.

The overview then remarks on institutions, political and other, within which all activities either fit or are governed. In closing, the paper identifies several potential opportunities for action by Fisheries and Oceans.

Quelles perspectives offre l'exploitation pétrolière en mer?

D'un point de vue géologique et géographique, il existe d'importants points communs entre les gisements de la mer du Nord et ceux situés au large des côtes canadiennes (voir les figures 1 et 2). Les structures géologiques, qui présentent certaines caractéristiques semblables, et l'emplacement des ressources - le pétrole au nord et le gaz au sud - indiquent une forte similitude entre les deux régions. De plus, les principales découvertes dans les deux régions ont généralement été effectuées de 100 à 300 km du littoral, à une profondeur variant entre 40 et 200 mètres. Quant aux réserves de pétrole récupérables, on estime généralement que le Royaume-Uni pourrait exploiter en mer du Nord plus de 15 milliards de barils, sans compter les importantes réserves de gaz. Selon les dernières données, le Canada pourrait commencer à exploiter en 1987 une réserve connue d'environ 1 milliard de barils de pétrole dans l'Atlantique. On ne peut encore avancer de chiffres précis sur les réserves de gaz.

En mer du Nord, les activités d'exploitation pétrolière et gazière ont commencé pour de bon vers la fin des années 1960, pour culminer de cinq à sept ans plus tard. Au Canada, l'exploration a débuté timidement au début des années 1960, et il a fallu attendre à septembre 1979 pour enfin annoncer la première découverte commerciale. Il reste à déterminer si l'exploitation pétrolière au large de la côte atlantique dépend entièrement des "découvertes", ou bien si elle est affectée par les décisions des sociétés pétrolières multinationales, qui sont elles-mêmes influencées par la situation politique, par la disponibilité du matériel de forage ou par leur marge brute d'autofinancement. Le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources (EMR), qui est l'organisme de réglementation dans ce domaine, peut toutefois intervenir puisqu'il est informé de tous les résultats des explorations.

L'industrie halieutique et ses opérations - comparaison entre le Canada et le Royaume-Uni

-- Tour d'horizon des dernières années

Le Canada et le Royaume-Uni se sont ressentis d'une façon bien différente de l'adoption, sur le plan mondial, de la zone côtière des 200 milles pour

la gestion des pêches. Cette mesure a donné au Canada une plus grande accessibilité aux stocks, tandis qu'elle a interdit aux bateaux britanniques de la grande pêche de fréquenter leurs pêcheries habituelles et a fait accroître la pression exercée sur les stocks nationaux. Toutefois, parallèlement à l'activité intense d'exploitation pétrolière en mer du Nord et au déclin de la grande pêche au Royaume-Uni, il y a eu une hausse des prix du poisson, et les pêcheurs ont retiré des bénéfices record. Il semble que le Royaume-Uni, face à l'interdiction d'aller pêcher en eaux étrangères, ait réagi en accroissant son effort de pêche plus près des côtes et en favorisant l'emploi de bateaux plus petits. Les prises sont restées au même niveau en Écosse, et elles n'ont que très peu décliné en Angleterre. La pêche employait au Royaume-Uni plus de personnes en 1979 qu'en 1978; de plus, dans la même période, on a constaté une hausse dans les prises de poissons démersaux en mer du Nord.

Dans les grands centres d'activités pétrolières et halieutiques, comme Aberdeen, il y a eu un déclin dans le nombre des pêcheurs pendant le point culminant de l'exploration pétrolière, sans toutefois provoquer de migration en masse vers ce type d'activités. Pendant cette période d'ajustement, beaucoup de chalutiers de haute mer sont restés à quai ou ont simplement servi à assurer la sécurité du personnel des installations d'exploration; même si cette situation a durement touché certains ports de grande pêche tels que Grimsby, Hull et Aberdeen, très peu de pêcheurs ont consenti à abandonner leur profession.

-- Propriété des navires

Puisqu'en Écosse, la majorité des bateaux de pêche sont exploités de façon indépendante, les pêcheurs - qui sont habituellement co-propriétaires de leur navire - étaient peu intéressés par d'autres types d'emploi en période d'inactivité.

Les mérites du système de copropriété sont reconnus par les grandes entreprises de chalutage elles-mêmes : la firme John Wood (Aberdeen) offre au capitaine d'un nouveau navire une part de 25 %, combinée à un plan spécial de primes qui permet au capitaine d'acheter progressivement cet avoir propre et, ultérieurement, de l'augmenter.

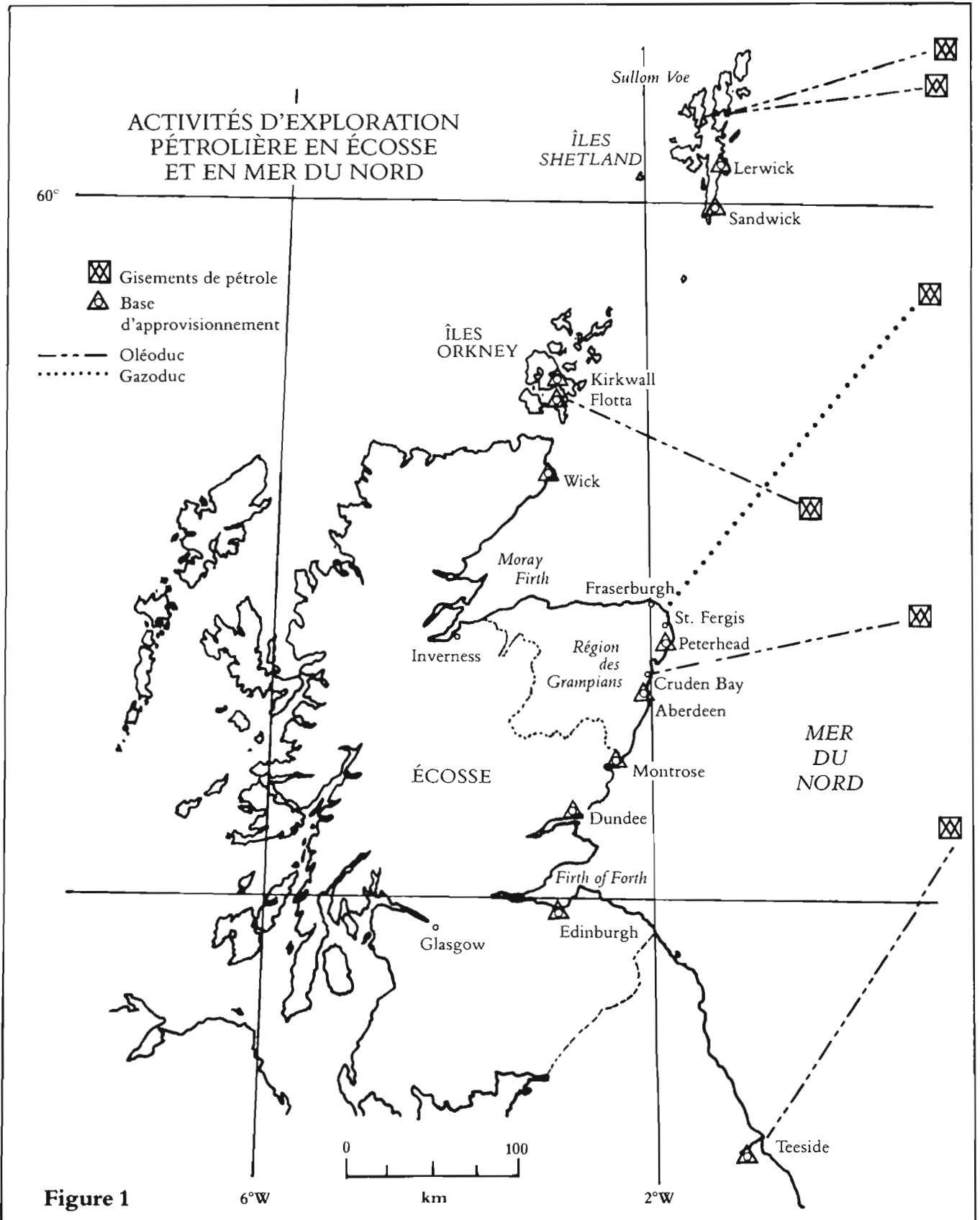
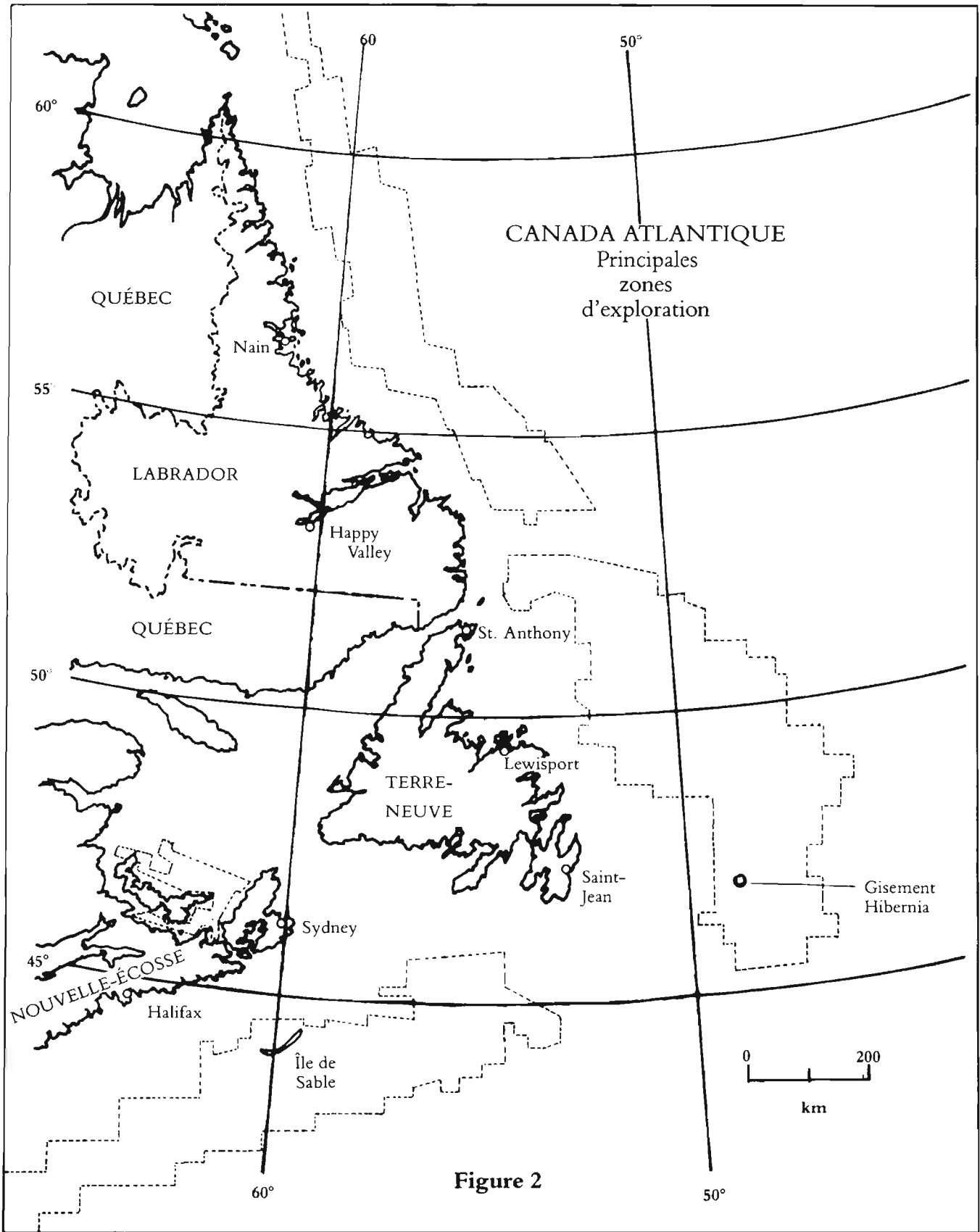


Figure 1



-- Facteurs influant sur la propriété

L'emplacement des lieux de pêche actuels, au Royaume-Uni, facilite l'utilisation de bateaux de taille intermédiaire par des propriétaires-exploitants indépendants. Le grand nombre de marchés facilement accessibles pour le poisson frais de qualité, la diversité des acheteurs et le volume réduit des débarquements individuels forment tous ensemble un système d'exploitation et de commercialisation à la fois efficace et rentable, qui encourage encore plus la propriété indépendante. Ce type de propriété, qui prend souvent la forme d'actions, renforce le "sentiment d'appartenance" de l'équipage envers son navire, même lorsque celui-ci doit rester à quai en raison des contingentements. Dans ces circonstances, la loyauté, la satisfaction au travail et le partage des profits constituent des arguments de poids, face à l'industrie pétrolière, pour attirer la main-d'oeuvre. Mentionnons qu'un senneur de 110 pieds, livré l'année dernière au coût de 4,800,000 \$, appartenait collectivement à 12 membres d'équipage!

L'ensemble de la flottille de pêche du Royaume-Uni a, en gros, capturé la plus grande partie de ses prises à moins de 75 milles des côtes. Dans les îles Shetland, près de 80 % des prises sont effectuées à moins de 50 milles du littoral. Quant aux petits bateaux, ils ne s'éloignent généralement pas à plus de 40 milles.

Nombre de bateaux de pêche par classe de longueur				
Écosse (1979)		T.-N.		N.-É. (1978)
Longueur en pieds	Nbre	Longueur en pieds	Nbre	
110-140	24	Plus de 100	89	125
80-110	56			
70-80	201	65-100	18	86
60-70	275			
50-60	320	35-65	1,049	2,116
40-50	215			

En 1978, les débarquements de poissons de fond se sont élevés à 417 000 tonnes pour Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse, comparativement à 385 000 tonnes pour l'Écosse. En ce qui concerne cette pêche au Royaume-Uni, la prépondérance des navires de pêche à la senne ou à la senne et au chalut révèle une différence, par rapport au Canada, dans les techniques (et peut-être les conditions) de pêche. Au Royaume-Uni, la flottille de haute mer a débarqué en 1978 13 % des prises de poissons de fond, comparativement à 22 % par les bateaux de pêche rapprochés et à 65 % par les bateaux côtiers. En 1979, cette proportion s'élevait à 9 %, 21 % et 70 % respectivement.

On ne peut tracer que peu de parallèles avec le Canada atlantique. La flottille canadienne compte beaucoup plus de bateaux de grande taille (100 pi et plus), dont 90 % appartenaient d'ailleurs, en 1976, à des sociétés privées. Ces bateaux de grande taille ont alors capturé, principalement en poissons de fond, 33 % de l'ensemble des prises. En Écosse, les navires de 80 pi et plus n'ont débarqué en 1978 que 18 % des prises. En comparant la flottille écossaise et la flottille combinée de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve, on remarque que les pêcheurs écossais exploitent surtout des navires intermédiaires, tandis que les bateaux canadiens sont, en général, de grande taille ou relativement petits.

Les coûts de la pêche et l'exploitation pétrolière

Du point de vue du coût des opérations halieutiques, quatre éléments sont directement touchés par l'exploration pétrolière, à terre ou en mer : 1) la main-d'oeuvre; 2) les services de réparation ou d'entretien; 3) la congestion des ports; 4) les obstacles aux activités halieutiques que constituent les plates-formes de forage et le matériel déposé au fond de la mer. Chaque élément dépend en outre de la base d'exploitation, du type et de la propriété du navire, du calendrier des activités d'exploitation, particulièrement en période de pointe et d'activité intense, ainsi que de l'emplacement des forages et du tracé des pipelines par rapport aux lieux de pêche. Mais tout d'abord, penchons-nous sur la question de la main-d'oeuvre.

-- Main-d'oeuvre et conditions de travail

Il est bien connu que l'industrie pétrolière offre des emplois relativement stables, et très bien rémunérés, sur les plates-formes de forage ou à

bord des navires de servitude. Mais peut-on affirmer que l'industrie du pétrole entre en concurrence avec l'industrie de la pêche? Au Royaume-Uni, la réponse est : pas beaucoup. Cette situation a plusieurs causes, mais s'explique surtout par les conditions de travail, c'est-à-dire, si le pêcheur est au moins partiellement propriétaire de son navire, si les conditions matérielles du travail sont satisfaisantes, etc.

Le plus important facteur est sans doute la stimulation et la satisfaction qu'il y a à travailler sur un navire dont on est en partie propriétaire. Ensuite, il y a l'avantage de travailler et de partager les profits avec un équipage restreint; en dernier lieu, mentionnons le partage des recettes par l'équipage d'un plus grand navire. Il semble que les deux premiers facteurs soient prédominants dans les Shetland et en Écosse, ce qui assure une stabilité quasi immuable à une grande partie de la main-d'oeuvre halieutique.

Les autres facteurs à considérer sont les conditions professionnelles et matérielles du travail dans l'industrie pétrolière et gazière, ainsi que les commodités sociales et le prestige reliés aux emplois offerts. Les conditions régnant sur les plates-formes de forage peuvent plaire à certains travailleurs, mais d'autres sont rebutées par la nature répétitive du travail. On peut en dire autant du travail des marins à bord des navires de servitude. Pour ce qui est des commodités sociales offertes dans les camps temporaires, elles doivent être abondantes et de toute première qualité, sans quoi il est difficile de retenir les travailleurs, qui quittent le travail ou déstabilisent les communautés. Par ailleurs, le prestige associé à un emploi dans l'industrie pétrolière s'érode rapidement. Le travail sur les plates-formes est considéré comme étant monotone et isolé, mais ce sont surtout les horaires - deux semaines de travail et deux semaines de congé - qui nuisent à la vie familiale. Dans toutes les catégories d'emplois reliés à l'industrie pétrolière, à Aberdeen, le plus fort pourcentage de travailleurs célibataires se trouve dans les activités d'exploration et de forage.

-- Besoins en main-d'oeuvre qualifiée

L'industrie halieutique semble craindre de perdre ses travailleurs qualifiés. Même si un grand nombre d'ouvriers et de techniciens spécialisés et

expérimentés sont employés par l'industrie pétrolière, certains emplois n'exigent pas une importante formation technique. Pour combler ces besoins en main-d'oeuvre soit-disant spécialisée, l'industrie pétrolière a recours à la formation sur le tas. Apparemment, une bonne partie des spécialistes travaillant sur les installations de forage et autres ont effectué leur apprentissage sur place : 41,6 % des employés masculins, dans les activités d'exploration et de forage au large d'Aberdeen, étaient âgés de 29 ans ou moins, tandis que cette proportion était de 22,5 % pour les travailleurs à bord des navires et des hélicoptères d'approvisionnement. Il serait bon d'étudier la situation prévalant, à cet égard, dans l'industrie pétrolière de l'Alberta. Ces chiffres indiquent donc qu'en connaissant à l'avance les besoins et en planifiant soigneusement l'exploitation des gisements pétroliers, il est à la fois possible et pratique (particulièrement pour l'industrie) de recruter surtout de la main-d'oeuvre locale. Au Royaume-Uni, la demande de main-d'oeuvre spécialisée a déjà atteint un plafond; le sort des nouveaux chômeurs, dans l'industrie du pétrole, a d'ailleurs récemment fait l'objet de reportages à la BBC.

-- Conséquences de la demande de main-d'oeuvre sur les autres industries

Dans les îles Shetland, dont la population totale n'atteint pas 20 000 personnes et où le chômage est à peu près inexistant, il semble que les possibilités d'emploi offertes par le domaine pétrolier aient eu d'importantes répercussions sur les autres industries. La main-d'oeuvre féminine des industries de traitement du poisson a rapidement été absorbée par les nouveaux emplois du secteur tertiaire (construction des installations de logement et des usines). L'industrie locale de bonnetterie a subi un déclin; ce sont toutefois les industries employant des travailleurs à temps partiel qui ont été le plus touchées. Le terminal pétrolier de Sullom Voe emploie plus de 4 000 personnes, logées en grande partie dans des installations temporaires. Par rapport à l'ensemble de la population résidente des îles, les possibilités d'emploi, même s'il s'agit de travail temporaire, ont été énormes. On craint que l'industrie locale du bonnetterie et de traitement du poisson ne se relève jamais complètement de ce choc.

La ville d'Aberdeen, dont la population s'élève à environ 180 000 habitants, s'est mieux ajustée aux nouveaux emplois offerts par l'industrie

pétrolière puisque le taux de chômage, relativement élevé dans cette ville et dans la région adjacente des Grampians, a connu une baisse. De plus, la nouvelle situation ne semble pas comporter d'effets négatifs importants pour l'industrie locale, comme par exemple la hausse des rémunérations ou une pénurie de main-d'oeuvre. Plus de 5 000 personnes se sont installées en ville, surtout pour occuper les nouveaux emplois offerts par des entreprises d'hélicoptage, de plongée sous-marine ou fournissant d'autres services hautement spécialisés qui ne puisent pas dans les réservoirs traditionnels de main-d'oeuvre. La région des Grampians, qui inclut Aberdeen et Peterhead, avait connu en 1974 le plus fort taux de chômage de l'Écosse et du Royaume-Uni; de plus, les salaires y étaient de 14 % moins élevés qu'ailleurs. Dans les deux années qui ont suivi la période de pointe des activités pétrolières, cet écart s'est élargi davantage pour dépasser les 20 %, même s'il existe dans la région des Grampians plus d'emplois reliés au domaine pétrolier que dans toute autre partie de l'Écosse.

À Peterhead, deuxième port écossais en importance (après Aberdeen), les pêcheurs et les autres travailleurs de l'industrie halieutique n'ont généralement pas déserté leur poste, mais les employés masculins des industries de traitement du poisson ont été attirés par les nouveaux emplois. On affirme toutefois que la pénurie de main-d'oeuvre a amené la modernisation des installations de traitement, qui peuvent maintenant assurer la même production avec une main-d'oeuvre réduite.

-- Effets des nouveaux besoins en main-d'oeuvre

Les déplacements de main-d'oeuvre, d'une localité à l'autre, sont fortement influencés par la différence dans le coût de la vie et par la question du transport. Dans les principaux centres d'activités pétrolières, c'est-à-dire, Aberdeen, Peterhead, Lerwick, etc., il y a eu une hausse abrupte du coût de la vie en général et du logement en particulier, annulant ainsi les avantages d'une rémunération élevée et d'un travail stable. (À Aberdeen, le coût du logement a triplé de 1970 à 1974, lorsque les activités d'exploitation approchaient de leur point culminant.)

Il est à noter que cette forte hausse ne s'est généralement pas fait sentir à plus de 10 milles des centres eux-mêmes. C'est peut-être le prix de l'essence, atteignant de 3.75 \$ à 4.25 \$ le gallon, qui contribue à restreindre

ce rayon d'influence. Par exemple, la localité de Fraserburgh, un village de pêcheurs situé à environ 12 milles du port pétrolier de Peterhead, est relativement peu touchée par les activités pétrolières. La situation pourrait toutefois être différente dans le cas de Terre-Neuve, vu la mobilité de la main-d'oeuvre dans cette province.

-- Coûts d'entretien et de réparation des navires de pêche

Même s'il y a eu une hausse en flèche de la demande concernant l'entretien et la réparation des navires, les pêcheurs continuent à bénéficier de la priorité dans ce domaine, grâce à la nature permanente de leur industrie (comparativement aux activités pétrolières) et au sentiment de loyauté envers les clients fidèles. Dans ce domaine, les coûts n'ont pas augmenté beaucoup plus que le taux d'inflation; ces augmentations sont d'ailleurs surtout attribuables à la hausse des salaires et non à la hausse de la demande. Dans les ports plus petits, comme par exemple Lerwick, les liens semblent très solides entre les pêcheurs et les services d'entretien et de réparation, puisque les mécaniciens et les monteurs n'hésitent jamais à travailler de longues heures, même le samedi et/ou le dimanche, pour préparer un bateau de pêche.

Cependant, la situation est tout autre dans le cas des navires de pêche qui font escale dans un port de service habituellement réservé aux navires de l'industrie pétrolière. Les représentants d'une entreprise de chalutage basée à Hull ont affirmé que les réparations apportées à leurs navires, dans le port d'Aberdeen, coûtent de 30 à 50 % plus cher que dans leurs ports d'attache.

C'est à l'industrie halieutique elle-même qu'il revient, au moins en partie, de stabiliser les coûts d'entretien des bateaux de pêche. Certaines grandes et dynamiques entreprises de pêche du Royaume-Uni, offrant en plus des services à l'industrie pétrolière, se sont bien préparées en ayant recours à des experts-conseils américains pour orienter leurs programmes d'expansion et adapter leurs nouvelles installations aux besoins de l'industrie du pétrole. Il ne semble pas que ces ajustements aient été effectués au détriment de l'industrie halieutique.

-- Ports de pêche

Dans les étapes initiales des activités d'exploration et d'exploitation du pétrole, il est évident que l'encombrement portuaire peut constituer un grave problème en restreignant l'espace disponible pour les navires de pêche. Les ports d'Aberdeen et de Peterhead ont tous deux connu cette situation, qui a toutefois été résolue par l'expansion des installations portuaires. Dans les Shetland, cependant, on a décidé de contourner le problème en construisant, sur les lieux mêmes du nouveau terminal, un port en eau profonde. Ailleurs dans les îles Shetland, les autres grands projets d'expansion n'ont été réalisés que récemment, en particulier près du port de Lerwick, où les nouvelles installations détonnent quelque peu, du point de vue esthétique, par rapport à la vieille ville. Cependant, cette concession permettra sans doute d'accroître à long terme l'activité industrielle de cette communauté urbaine, et elle bénéficiera aussi à l'industrie de la pêche. Fait à remarquer, tous les ports des îles Shetland ont été placés sous l'autorité du Shetland Island Council pour assurer une planification globale et un aménagement intégré.

À Sullom Voe, le Shetland Island Council est allé encore plus loin en participant à l'entreprise qui fournit les remorqueurs et les navires de servitude. Les intérêts halieutiques de la région sont donc très bien protégés, puisque les capitaines de ces bâtiments sont eux-mêmes d'anciens pêcheurs et sont parfaitement au fait des besoins dans ce domaine.

En outre, le Council, par l'entremise d'une société à but non lucratif et à responsabilité limitée, participe sur un pied d'égalité avec l'industrie pétrolière à la construction, à l'aménagement et à l'exploitation du terminal de Sullom Voe. Le Council a ainsi pu obtenir une masse d'informations sur les conséquences éventuelles et réelles du trafic des pétroliers et sur les incidences environnementales.

-- Pollution maritime et coûts aux pêcheurs

Il n'est pas encore prouvé avec certitude, à l'échelle mondiale, que les déversements et les éruptions de pétrole causent des dommages étendus, majeurs et durables à la vie maritime en haute mer, ce qui inclut les stocks

commerciaux des espèces pélagiques et démersales. On sait cependant que des déversements d'hydrocarbures ont pollué des littoraux et infecté certaines espèces de crustacés. Dans ce domaine, les inconnues peuvent s'avérer très graves, particulièrement en ce qui concerne les dommages potentiels aux larves des poissons et aux effets sur la classe d'âge touchée. À l'heure actuelle, la majorité des pêcheurs sont le plus incommodés par les installations et les débris sous-marins qui endommagent leurs filets, par la perte de temps de pêche qui en résulte, par l'altération des engins causée par le pétrole, et par l'accessibilité réduite des lieux de pêche. L'expérience du Royaume-Uni mérite d'être examinée en profondeur. En ce qui concerne le Canada, on n'a qu'à considérer le naufrage du "Kurdistan" au large de la côte atlantique pour avoir une idée des énormes coûts entraînés par les déversements, et des dommages potentiels à l'industrie halieutique.

-- Installations et débris sous-marins

En général, les bris d'engins de pêche sont causés par des débris laissés lors de l'enfouissement sous-marin de pipelines, par le rejet ou la perte de matériel en mer, par des ancres abandonnées ou perdues et par des installations érigées sur le fond de la mer (puits recouverts). La plupart de ces obstacles sont connus et cartographiés, mais certains, dont on ignore souvent l'origine, ne le sont pas et peuvent même être déplacés, notamment par les chaluts. Il existe bien des règlements qui interdisent le rejet d'objets en mer, mais ils sont inefficaces puisque jusqu'à maintenant, rien n'oblige les entreprises pétrolières à marquer le matériel qu'elles utilisent dans les eaux du Royaume-Uni, ce qui empêche de retracer l'origine des objets perdus ou rejetés. Étant donné la complexité et le coût du marquage de l'équipement, il serait bon d'étudier quels sont le coût et les avantages des solutions de rechange.

En vertu de la U.K. Continental Shelf Act (1964), le bris d'un pipeline, causé volontairement ou par négligence, constitue un motif suffisant pour intenter une action civile contre le capitaine ou le propriétaire du navire en cause. Fait à noter : lorsque des engins de pêche s'accrochent à des installations d'exploration, les compagnies pétrolières préfèrent que le pêcheur sacrifie ses engins et demande une indemnisation, ce qui est plus simple que de

réparer à grands frais les installations et de porter l'affaire devant les tribunaux.

La perte de temps de pêche résulte tout d'abord du "temps de panne" causé par le bris ou la perte d'engins de pêche, ou par l'endommagement du navire (y compris de l'hélice), mais aussi des manoeuvres exécutées pour éviter les obstacles connus tels que les pipelines et les autres installations. Au Royaume-Uni, le "temps de panne" fait depuis peu l'objet d'indemnités jusqu'à concurrence d'un maximum préétabli; ce type de compensation n'inclut toutefois pas les dommages aux navires, puisque ceux-ci sont supposés être couverts par les assurances ordinaires. Les indemnités ne couvrent pas non plus le temps perdu à éviter les obstructions, les plates-formes et les zones de sécurité adjacentes. Cependant, la Shetland Island Fishermen's Association a reçu des paiements pour "dérangement", suite à l'installation de deux pipelines au terminal de Sullom Voe.

-- Perte d'accès

Tout comme la présence d'obstructions, la non-accessibilité des lieux de pêche cause une perte de temps, mais aussi l'encombrement des pêcheries et peut-être même une réduction des prises dans les eaux où se trouvent des installations pétrolières, soit parce que la superficie pêchable diminue, soit parce qu'il se produit une baisse effective du rendement. Les zones de sécurité d'environ 500 mètres établies autour des installations pétrolières constituent la principale cause de non-accessibilité, dans les eaux du Royaume-Uni. Même si une certaine quantité de poissons se rassemblent autour des plates-formes, et que les populations immédiates y sont plus importantes, on ne sait pas si ces poissons ne sont qu'attirés dans ces zones, ce qui réduirait les stocks dans les eaux adjacentes, ou bien si le rendement augmente à la suite d'une modification de l'environnement marin. Il se peut que de telles zones deviennent des aires d'alevinage qui feraient augmenter les populations dans les secteurs adjacents. Bref, sauf lorsqu'une concentration d'installations nuit à l'exploitation d'une espèce sédentaire, on n'a pas encore prouvé la nécessité d'une indemnité. Cependant, dans les pêches à rendement élevé de Moray Firth, les activités d'exploration et d'exploitation sont tellement concentrées qu'elles font actuellement l'objet d'études pouvant éventuellement mener à des projets d'indemnité.

Indemnisation des pêcheurs au Royaume-Uni

Même si l'industrie halieutique est très bien organisée au Royaume-Uni, cinq années se sont écoulées entre la période intensive d'exploration pétrolière et gazière, en 1969, et l'établissement de mesures d'indemnisation permettant aux pêcheurs de demander compensation pour les dommages causés à leurs engins par des débris "non imputables" reliés à l'exploitation pétrolière. Tel qu'indiqué précédemment, la Dumping at Sea Act (1974) était supposée punir toute infraction, mais la preuve est extrêmement difficile à établir. En 1975, la United Kingdom Offshore Operator's Association (U.K.O.O.A) a créé un fonds pour couvrir de telles pertes. La perte de temps n'était initialement pas couverte; ce n'est qu'en 1977 qu'on a commencé à en tenir compte. À cette époque, l'indemnisation maximum accordée pour chaque incident était de 500 \$, ce qui n'incluait pas les dommages aux navires. Le montant maximum a maintenant été porté à environ 2,000 \$ par incident. Que ce soit à cause du faible niveau d'indemnisation, ou bien du petit nombre de pertes, la U.K.O.O.A. n'a accordé jusqu'à maintenant, en guise de compensation aux pêcheurs, qu'environ 310,000 \$. L'affectation des fonds d'indemnisation, et les institutions participant à l'administration de ceux-ci, sont abordées plus loin sous la rubrique "Institutions". Tel qu'indiqué précédemment, aucune compensation n'a encore été accordée pour la perte d'accès aux lieux de pêche.

Incidences des activités pétrolières sur les localités

Même si on peut croire que l'amélioration des retombées sociales incombe particulièrement à d'autres ministères ou à d'autres ordres de gouvernement, cette responsabilité revient au moins en partie au ministère des Pêches et des Océans étant donné l'importance économique de la pêche pour les localités côtières et les liens existant entre l'exploitation efficace des ressources marines et la stabilité des localités. Il est bon de s'arrêter pour considérer la question sous cet angle.

-- Effets négatifs pour certains segments de la population

Dans les activités d'exploitation pétrolière, il existe des différences marquées entre les dépenses consenties respectivement dans les étapes d'aménagement et de production. En particulier à cause de l'importante

main-d'oeuvre requise pour la première étape, cette situation peut amener des augmentations excessives du coût de la vie, et plus particulièrement du logement. Ces augmentations sont causées par la hausse des attentes exprimées par la population, ainsi que par l'augmentation relativement marquée de l'activité industrielle et, en même temps, des salaires.

Au Royaume-Uni, on constate une différence pouvant atteindre 40 % entre les salaires accordés dans l'industrie pétrolière et les salaires des autres secteurs. Il en résulte des attitudes extrêmes envers les "avantages" de l'industrie pétrolière. Pour beaucoup, les effets à court terme sont presque tous négatifs. Dans un comté, en particulier, seulement un tiers environ des familles ont bénéficié directement d'une hausse de salaire, ou, indirectement, d'un meilleur chiffre d'affaires. Les autres familles ont dû subir une modification marquée de leur vie culturelle, l'augmentation du coût de la vie, une pénurie de logements, le surpeuplement des écoles et l'augmentation des impôts. Les plus touchés ont été les personnes âgées, les fonctionnaires et les autres personnes occupant un emploi de nature plus permanente.

-- Coûts de logement

Les coûts de logement peuvent grimper jusqu'au point où la main-d'oeuvre non employée par l'industrie pétrolière se retrouve exclue du marché de l'habitation. Cette situation affecte tout particulièrement les jeunes couples qui arrivent sur ce marché. En outre, l'aménagement des nouveaux lotissements a été au Royaume-Uni interrompu par l'absence de conduites, due à une expansion trop rapide. Nous ne savons pas si cette situation est due au rôle de premier plan tenu par le Conseil régional dans cette affaire, et à sa lourdeur bureaucratique.

Même si Saint-Jean (Terre-Neuve) peut absorber les principales conséquences d'une demande accrue de logements étant donné sa taille relativement importante, on constate déjà dans cette ville une augmentation du prix des habitations. Qu'arrivera-t-il aux centres plus petits si une ou deux localités sont choisies comme ports de services? Ces centres devront obligatoirement posséder des aires de retenue suffisantes, les ports devront être libres de glace et il devra y avoir l'espace nécessaire pour accueillir d'importantes installations de carénage. Les localités choisies à cette fin,

étant de plus petite taille que Saint-Jean, connaîtront une demande quasi incroyable de logements. Cette demande peut être contrôlée et être avantageuse à long terme si on assure une planification et un aménagement de premier ordre, mais une demande incontrôlée créera une situation chaotique qui menacera, sur le plan environnemental et culturel, l'avenir de la collectivité. Jusqu'à maintenant, le Canada se distingue par son manque d'imagination dans la création de lotissements acceptables du point de vue environnemental et esthétique. Nous en avons beaucoup à apprendre sur ce point. Dans la ville d'Aberdeen, on a affirmé que l'industrie pétrolière, au lieu de commanditer des concerts symphoniques, devrait contribuer au développement de la localité en offrant des installations d'agrément. On voit bien quel segment de la population votante est visé par l'industrie.

Le Shetland Island Council a adopté une attitude très positive en ce qui concerne le logement. En prévision d'une augmentation abrupte de la demande, suivie d'une stabilisation après une période de développement de cinq ou six ans, cet organisme a décidé d'offrir tout d'abord aux résidants les nouveaux logis permanents, et de fournir des logements temporaires aux autres. Cette politique, sous certaines réserves, semble avoir été suivie avec de bons résultats. On a augmenté le nombre de logements temporaires : par exemple, deux navires de croisière, ancrés au terminal de Sullom Voe, accueillent chacun 300 personnes.

Il faut toutefois souligner que la compétence et le rôle du Shetland Island Council, dans les affaires de cette région, sont quelque peu différents des attributions normales d'un conseil régional au Canada. Le Council fournit approximativement 60 % des logements et détient d'importants pouvoirs de planification et d'aménagement, qui ont été accrus par la Zetland* County Council Act. Cette loi, votée par le Gouvernement central, donne au Council l'autorité nécessaire pour régir le développement de la région et, tel qu'indiqué précédemment, devenir le partenaire effectif des entreprises pétrolières pour les activités à terre. Le Council possède aussi, grâce à cette loi, le contrôle des zones en mer situées tout près des côtes.

* Zetland: ancien nom des Shetland.

Dans toute cette affaire, l'attitude du Shetland Island Council a été prépondérante. Celui-ci a adopté une position d'indépendance rendue possible par la stabilité de la culture locale (peut-être moins matérialiste qu'ailleurs) et de l'économie, elle-même basée sur une industrie halieutique prospère, sur une forte demande de produits tricotés et sur une activité agricole de petite échelle. Le Council a établi les modalités de développement, auxquelles se sont ralliées les grandes sociétés pétrolières après quelques réticences; c'est aussi le Council qui, après avoir effectué les recherches nécessaires, s'est chargé de la planification et du choix des atterrages et du terminal. La facture de ces études de planification a été ensuite présentée aux grandes compagnies pétrolières.

-- Planification de l'infrastructure

On ne peut trop insister sur l'importance d'exploiter les avantages à court terme de l'exploitation pétrolière de façon à en tirer des bénéfices à long terme. À cette fin, on doit tenir compte des incidences environnementales et culturelles dans la planification d'une infrastructure qui intégrera de nouveaux logements, de nouveaux réseaux de communication, de nouveaux services et de nouvelles installations portuaires. Il est essentiel d'établir des objectifs clairs en ce qui concerne l'utilisation des terres, l'aménagement collectif et les normes de construction, ce qui exige de forts pouvoirs de planification et un développement bien ordonné.

Au Royaume-Uni, la situation varie selon les régions, particulièrement à cause des pouvoirs différents détenus par les conseils régionaux, comme par exemple entre le Grampian Council (région dont Aberdeen est le centre) et le Shetland Council. Lorsque les pouvoirs sont divisés entre plusieurs compétences, il est difficile d'assurer une planification coordonnée. À preuve, exemple, le Grampian Council Planning Authority, qui a des représentants au sein du Aberdeen Harbour Trust Board, n'a aucune autorité sur celui-ci. Il est très difficile d'accommoder des besoins si différents, c'est-à-dire, la demande de terrains à vocation industrielle d'une part, et d'autre part, une demande d'aires de retenue pour le port. Par comparaison, la Zetland County Council Act accorde au conseil local une autorité sur le Lerwick Harbour Trust. En l'absence d'une telle autorité, il est probable que le Lerwick Harbour Trust aurait, pour répondre aux besoins de nouvelles installations, entrepris

d'importants aménagements dans le port existant, au lieu de choisir un nouvel emplacement. Les nouvelles installations, à Lerwick, sont de modeste envergure par rapport à celles d'Aberdeen.

Cependant, on ne peut assurer une planification efficace qu'en disposant le plus tôt possible d'informations sur les programmes prévus par l'industrie pétrolière. Au Royaume-Uni, les administrateurs se plaignent fréquemment que les grandes entreprises pétrolières ne leur fournissent pas suffisamment d'informations préalables lorsque celles-ci sont disponibles, ce qui leur donnerait le temps nécessaire pour une bonne planification. Une fois de plus, certaines autorités ont été lentes à agir, saisissant mal les effets potentiels de l'exploitation pétrolière et faisant preuve d'une largeur de vues insuffisante face à des activités de cette ampleur. De banals problèmes locaux ont monopolisé l'attention, au détriment de la situation d'ensemble. Souvent, les systèmes de canalisations, les routes et les principaux éléments d'infrastructure n'avaient pas été planifiés à temps pour répondre aux nouveaux besoins. Il est clair qu'on aurait dû insister beaucoup plus auprès des entreprises pétrolières, afin qu'elles fassent connaître leurs besoins ou retardent la mise en oeuvre de leurs plans. Le Royaume-Uni aurait dû adopter plus tôt sa récente politique actuelle consistant à ralentir l'attribution, pour exploration, des parcelles de fond marin. On devrait peut-être même suivre l'exemple de la Norvège, où certains secteurs ont été complètement interdits à l'exploration et à l'exploitation.

-- Coûts d'infrastructure

Non seulement est-il important de planifier au plus tôt l'aménagement de l'infrastructure, mais il faut aussi décider à qui en imputer les coûts. Suite à l'expansion industrielle amenée dans la région des Grampians par l'exploitation pétrolière, le gouvernement central a réduit ses subventions de développement dans cette région, sans pour autant relever en conséquence les impôts industriels et fonciers reliés à l'exploitation pétrolière, afin de payer les nouveaux services offerts. Les impôts locaux ont été augmentés, alors que la majorité des contribuables, occupant un emploi à l'extérieur de l'industrie pétrolière, n'obtenaient qu'une très légère augmentation de salaire. La situation est quelque peu différente dans les îles Shetland. Puisque les autorités locales contrôlent l'atterrissage des pipelines et tirent profit

du pétrole qui arrive au terminal de Sullom Voe, il est moins nécessaire de relever les impôts.

Dans l'expérience du Royaume-Uni, l'aspect le plus important à retenir concerne la planification et la mise en oeuvre des projets. L'expansion industrielle reliée à l'exploitation pétrolière donne lieu à des activités très profitables mais d'une durée relativement courte; ces activités doivent donc être exploitées judicieusement et entièrement par les petites localités, et plus particulièrement par les localités éloignées et vulnérables ne disposant que de peu d'autres possibilités de développement économique. Il faut donner la plus haute priorité aux équipements communautaires ainsi qu'aux aspects environnementaux et esthétiques.

Lorsqu'une nouvelle activité industrielle menace d'ébranler la vie sociale et économique d'une collectivité vivant de la pêche, celle-ci peut être confrontée à une alternative : intégrer le développement urbain qui s'ensuivra, ou bien aménager celui-ci de façon distincte mais complémentaire. C'est là une décision qu'il faut soigneusement peser.

-- Environnement urbain

Chaque fois que l'exploitation pétrolière au large des côtes est mentionnée, on s'inquiète généralement de la dégradation de l'environnement marin et des dangers reliés aux déversements d'hydrocarbures. Cependant, c'est l'environnement urbain qui a à souffrir des effets les plus insidieux et dévastateurs d'un tel développement industriel. Il s'agit à la fois du développement physique comme tel et des attitudes sociales engendrées dans la communauté locale. Du point de vue de l'environnement physique, la perception des qualités esthétiques - de l'environnement naturel ou des modifications que l'homme y a apportées - se reflète dans les valeurs inculquées et le degré auquel la collectivité est sensibilisée à son environnement immédiat. La participation de la collectivité au processus de planification peut grandement contribuer à une telle sensibilisation.

L'aspect visuel comporte lui aussi des connotations économiques, puisqu'il influence le mouvement des personnes et des capitaux. Seul le temps

révèle son influence tenace sur le déclin de la vitalité des collectivités dont les membres les plus "mobiles", et peut-être les plus dynamiques, choisissent d'aller vivre et travailler ailleurs. On pourrait ajouter que les considérations esthétiques peuvent être d'une importance critique pour l'avenir touristique d'une petite localité.

D'une certaine façon, il est heureux que les activités d'exploitation, au large des côtes canadiennes, puissent être ralenties ou ajustées de façon qu'on ait le temps nécessaire pour planifier le développement sur terre, au moyen de l'énoncé des incidences environnementales et du processus d'examen entrepris subséquemment en collaboration avec le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, lequel est l'organisme de réglementation compétent en matière d'exploitation pétrolière et gazière. Cependant, cette seule mesure ne garantit pas des résultats satisfaisants; on doit débloquer les fonds nécessaires pour réaliser les plans et s'assurer d'un appui administratif suffisant.

Puisque le Shetland County Council perçoit un certain montant sur chaque baril de pétrole débarqué, il dispose d'une meilleure assise financière pour assurer une planification judicieuse. À preuve le dernier lotissement du Council, où les nouvelles maisons sont conçues de façon à s'harmoniser au paysage environnant, sans le détruire. Il peut être réellement agréable d'y habiter.

De toute évidence, la planification des installations de séparation du pétrole et du gaz, ou bien des équipements de service, doit s'effectuer de concert avec la planification des collectivités actuelles ou futures. Dans les Shetland, les logements permanents du personnel employé au terminal de Sullom Voe sont situés à une certaine distance du terminal, et hors de vue de celui-ci. Le terminal, avec ses installations de séparation et ses quais de développement, est confiné à l'intérieur d'une superficie d'environ 1 000 acres ou 1¼ mille carré, ce qui est assez considérable. L'espace et les installations requis par l'industrie, pour effectuer ses activités à terre, dépendent du taux d'exploitation des gisements, des méthodes utilisées pour le transport du pétrole ou du gaz, et du degré de traitement. Encore une fois, l'expérience du Royaume-Uni indique qu'en fournissant de meilleures informations préalables, les grandes sociétés pétrolières auraient facilité la planification, et permis de rationaliser l'aménagement et de réduire le coût des installations. Puisque la viabilité économique de toute découverte de pétrole ne peut être établie

qu'après la prise de certaines décisions par le gouvernement (sur les redevances, entre autres), celui-ci peut facilement participer à l'établissement du calendrier d'exploration et à la détermination du taux subséquent d'exploitation. On doit noter que l'industrie pétrolière s'efforce de réduire les coûts en exploitant rapidement les découvertes, non seulement à cause des frais élevés d'exploration et des forts investissements requis, mais aussi à cause de la détérioration rapide des installations en mer. Cependant, il faut en venir à un équilibre entre les aspects négatifs qu'une mise en valeur rapide a pour les collectivités locales d'une part, et d'autre part, le coût supplémentaire imputé à l'industrie par l'ordonnancement systématique des activités.

-- Environnement naturel

Au Royaume-Uni, on a accordé une attention toute particulière à l'environnement naturel, particulièrement le long du tracé des pipelines, qu'il est souvent quasi impossible de localiser même en cherchant attentivement. Les herbes sur les dunes ont été replantées, les anciennes clôtures de pierres ont été replacées exactement dans leur état initial, et les terminaux ont été installés à l'intérieur des terres, loin des environnements fragiles littoraux. C'est là une preuve éloquente que le développement n'entraîne pas nécessairement la détérioration des environnements naturels.

Tel qu'indiqué précédemment, le Shetland Council a lui-même choisi les points d'atterrissage les plus appropriés, après avoir effectué des études environnementales. Par chance, le début de l'exploration pétrolière a coïncidé avec une vague nationale de sensibilisation aux questions environnementales, ce qui a aidé le Conseil à prouver l'importance de soumettre le développement à une autorité législative et de protéger les valeurs environnementales. Cependant, l'autorité législative en elle-même n'est pas suffisante. La population doit pouvoir exprimer sa volonté par l'entremise d'institutions et d'organismes qui lui sont propres, si l'on désire que les programmes soient menés à bien.

Institutions administratives et politiques

Pour que des activités de développement produisent des bénéfices maximums à un coût minimum, on doit en confier la planification et le contrôle à

des institutions déjà en place ou spécialement créées à cette fin. Les institutions consistent tout d'abord en une structure ou un organisme permettant d'atteindre l'objectif fixé; elles expriment des objectifs sociaux, elles sont de nature politique et reflètent les intérêts de la population, et leur force provient des cultures d'où elles sont issues, ainsi que de la maturité de ces cultures.

-- Les institutions au Royaume-Uni

En Écosse et dans les Shetland, les pêcheurs sont bien organisés et savent se faire entendre, la planification et les contrôles gouvernementaux sont fermement établis, les idées sont déterminées par des moeurs culturelles profondément ancrées, et les leaders politiques ont un riche bagage d'études et d'expérience. Bref, les institutions y sont en santé et actives, et elles font preuve de maturité. Par conséquent, les politiciens ne badinent pas avec les grands problèmes intéressant la population! C'est dans un tel milieu que l'industrie pétrolière a entrepris ses activités. De la même façon, dans le Canada atlantique, on doit tenir compte du milieu local, de la force des institutions et de la détermination des leaders. Il faut répondre à la question suivante : les institutions sont-elles assez solides pour exploiter au maximum les bénéfiques potentiels des changements prévus tout en résistant aux pressions extérieures pouvant détruire les valeurs culturelles locales?

Au Royaume-Uni, le gouvernement national s'est tout d'abord préoccupé de l'aspect économique de la question. Aux prises avec une balance des paiements précaire à la suite des augmentations décrétées par l'O.P.E.P., le gouvernement a favorisé l'exploitation rapide des nouveaux gisements découverts. Malgré le coût énorme de la nouvelle technologie utilisée pour mettre en valeur des ressources enfouies à de grandes profondeurs, ces opérations restaient extrêmement lucratives étant donné les prix élevés du pétrole à l'échelle mondiale, et l'exploitation s'est poursuivie à un bon rythme. Cependant, on n'avait pas prévu l'émergence d'autres coûts. Les "pétro-livres", affectées par l'inflation, ont causé un déclin dans la production nationale au détriment d'une économie concurrentielle; toutefois, les régions reliées de près aux activités d'exploitation en mer du Nord semblent en avoir bien supporté les incidences environnementales et économiques, en partie grâce aux organismes et institutions en place ou nouvellement formés.

-- Organisations de pêcheurs

Le Canada atlantique sera particulièrement intéressé par les institutions appelées à jouer un rôle dans la nouvelle situation au Royaume-Uni, et par le degré auquel elles ont pu aider l'industrie halieutique à s'adapter aux nouvelles circonstances économiques et opérationnelles. Du point de vue économique, mentionnons deux importants organismes : la Scottish Fishermen's Federation, qui regroupe 11 associations telle la Shetland Fishermen's Association et qui représente surtout les propriétaires indépendants de navires de pêche; et la British Fishing Federation, représentant les grandes entreprises de pêche qui exploitent chacune plusieurs navires de grande taille. Ces deux organismes ont joué un rôle clé dans les procédures d'indemnisation, avec l'aide du gouvernement et plus particulièrement du ministère chargé de l'agriculture et des pêches. Par ailleurs, la White Fish Authority, de par ses méthodes de fonctionnement et ses liens étroits avec tous les participants de l'industrie, contribue à rapprocher ceux-ci pour résoudre les problèmes communs.

-- Institutions chargées d'établir le montant des indemnisations

Avec le début de l'exploration pétrolière, il s'est produit de plus en plus de bris d'engins de pêche, causés par des débris sous-marins reliés à l'activité pétrolière. Les pêcheurs devaient alors retracer eux-mêmes le coupable. Finalement, en 1975, un fonds d'indemnisation a été créé par la U.K.O.O.A., organisme regroupant des entreprises associées à l'exploration pétrolière. Aujourd'hui, à l'intérieur de certains paramètres - dont un taux maximum d'indemnisation - le pêcheur peut réclamer une indemnisation pour les dommages causés à son matériel de pêche par les débris et la pollution reliés à l'exploitation pétrolière et provenant d'une source inconnue. Au sein du ministère chargé des pêches, un bureau aide le pêcheur à préparer sa demande d'indemnisation, qui est ensuite soumise à un comité de la U.K.O.O.A. Ce comité, dont les membres proviennent des deux associations de pêcheurs mentionnées plus haut, décide de l'acceptation ou du refus de chaque demande, après consultation d'un inspecteur représentant le ministère écossais responsable de l'agriculture et des pêches. Le comité doit son efficacité à un mandat clair, à son indépendance à l'intérieur des règles établies et à l'absence de délais bureaucratiques ou d'interférence politique. Son rôle se précise en même temps que le type de problèmes causés par l'interaction des deux industries. Les communications, à ce stade, sont extrêmement importantes.

Un autre organisme, le Fisheries and Offshore Oil Consultative Group (F.O.O.C.G.) a été mis sur pied par le gouvernement national pour améliorer les communications entre les deux industries d'une part, et entre celles-ci et le gouvernement d'autre part. Ici, le processus bureaucratique joue un rôle utile en servant de mécanisme de consultation et en faisant pression sur la U.K.O.O.A. De plus, des employés à plein temps du ministère de l'agriculture et des pêches assurent un service de communications. Tous les pêcheurs sont régulièrement avisés de chacune des activités d'exploitation pétrolière entreprises au large des côtes. Dans les Shetland, on a formé un autre organisme local - le Shetland Oil Terminal Advisory Group - qui se réunit toutes les six semaines. L'industrie pétrolière et le conseil local sont représentés également au sein de cet organisme, dont le plus important rôle est de déceler les problèmes environnementaux causés par toutes les activités, y compris les activités entreprises par la Sullom Voe Association Ltd., qui est une firme de construction, d'aménagement et d'exploitation appartenant conjointement aux parties constituant le Shetland Oil Terminal Advisory Group.

Autorité législative

Il a été fait mention, plus haut, de la Dumping at Sea Act (1974) du Royaume-Uni, concernant le rejet en mer de débris et de polluants. Tel qu'indiqué, cette loi est relativement inefficace puisque son application exige qu'on prouve la propriété ou la provenance de ces obstacles, ce qui peut s'avérer extrêmement difficile. Aux États-Unis, le Secrétariat de l'Intérieur envisage, pour résoudre ce problème, de proposer une loi exigeant que les entreprises marquent distinctement tous les outils et tout le matériel utilisés sur le plateau continental des États-Unis. Une mesure législative de ce type est actuellement à l'étude au Royaume-Uni.

En matière de protection des ressources marines, les lois du Canada semblent être plus fermes que celles du Royaume-Uni. Cependant, les lois canadiennes ne protègent pas l'industrie halieutique contre les dommages causés par les activités de construction et de transport en mer. Dans ce contexte, une des plus importantes mesures législatives du Royaume-Uni, pour les pêcheurs, est la Petroleum and Submarine Pipelines Act (1975), administrée par le ministère de l'énergie, qui exige que l'industrie halieutique soit consultée avant toute délivrance de permis autorisant des activités marines.

Puisqu'au Canada la majorité des questions environnementales non maritimes sont de compétence provinciale, le gouvernement fédéral ne peut qu'offrir ses conseils et son aide. En comparaison, le Royaume-Uni possède deux lois nationales en matière de planification urbaine et rurale, ce qui permet aux collectivités de contrôler et de planifier de façon satisfaisante les activités de développement. Les provinces devraient noter l'importance d'une législation judicieuse comme base de planification locale. Une autre mesure législative du Royaume-Uni, la Offshore Petroleum Development (Scotland) Act (1975), donne au gouvernement le pouvoir d'acquérir des terrains pour fin d'exploration pétrolière, ainsi que le pouvoir d'offrir un soutien financier. Au Canada, il serait peut-être bon que les provinces se dotent de lois similaires.

Même s'il est vrai que le MPO devrait disposer d'une autorité législative mieux définie, il faudrait aussi que l'industrie halieutique canadienne se concerte davantage pour qu'une seule voix représente l'ensemble des pêcheurs; en outre, le MPO et ÉMR devraient créer un comité permanent chargé de concilier les intérêts des industries pétrolière et halieutique, comité qui se réunirait régulièrement. L'octroi de permis à tous les pêcheurs de la côte atlantique constituera un pas dans la bonne direction. Jusqu'à maintenant, le MPO n'a établi aucun autre organisme ou mécanisme permettant à tous les pêcheurs de se faire entendre efficacement ou, à l'inverse, permettant au MPO d'expliquer les politiques et les lois proposées. Le MPO dispose déjà d'agents de développement communautaire dans la Région des Maritimes, mais il semble que ce service devrait être de niveau professionnel et être aussi fourni à Terre-Neuve. Une étroite collaboration avec les provinces serait sans aucun doute essentielle pour le succès d'un tel projet.

Compétence et conflits politiques

Au Royaume-Uni, les activités d'exploration pétrolière au large des côtes, et les préoccupations environnementales qui s'y rattachent, ne font l'objet d'aucun conflit de compétence entre différents paliers de gouvernement, puisque toutes les activités sont de compétence nationale. Au Canada cependant, deux ordres de gouvernement disposant chacun d'une large part de responsabilités à forte incidence politique se disputent la compétence concernant l'exploitation pétrolière en mer. En fait, au sein du seul gouvernement fédéral, il existe des

problèmes de collaboration et de communication entre les différents ministères, ce qui peut causer un sentiment d'incertitude dans l'industrie halieutique, avec les frais que cela comporte.

Sur les côtes du Royaume-Uni, deux situations prévalent. Dans les îles Orkney et Shetland, en vertu de lois récemment adoptées, la plupart des activités sont de compétence locale, tandis qu'en Écosse le gouvernement local et le gouvernement national se partagent plus ou moins également les différentes compétences. Au Canada, deux ordres de gouvernement supérieur disposent chacun de responsabilités particulières, ce qui rend essentielle l'intégration des politiques de gestion. Par exemple, la protection des oiseaux migrateurs et de leurs habitats constitue une responsabilité fédérale qui exige toutefois une étroite collaboration avec les provinces; les ports pour navires de grande taille sont aménagés par le fédéral, alors que l'infrastructure dont ils dépendent est principalement de compétence provinciale.

Ce second ordre de gouvernement, sans parler des autorités locales, complique le rôle que pourrait jouer le MPO pour soutenir les localités vivant de la pêche. Le MPO est convaincu qu'une exploitation judicieuse des ressources halieutiques dépend essentiellement de la viabilité de ces communautés, qui sont entièrement de compétence provinciale. On constate alors la nécessité d'une coopération étroite et permanente entre les deux ordres de gouvernement, particulièrement du point de vue des opérations.

Au Royaume-Uni, le gouvernement a reconnu qu'il était important de traiter individuellement les localités isolées possédant une culture et une vie économique propres, en donnant aux autorités respectives des îles Shetland et Orkney des pouvoirs spéciaux leur permettant de régir le développement à terre. En quelques mots, le gouvernement leur a délégué des pouvoirs nationaux. Les insulaires ont maintenant les moyens de prendre en mains leur propre destinée. La nécessité évidente de cette action, combinée à la responsabilité démontrée par les autorités locales, ont fait un succès de cette mesure unique en son genre, qui reconnaît la force des institutions locales et leur capacité à exercer un certain contrôle sur les grandes sociétés pétrolières sans pour autant perdre leur intégrité.

Possibilités et responsabilités

L'avènement d'une richesse nouvelle et de changements sociaux, dans une collectivité, amène en même temps une nouvelle énergie et de multiples possibilités. On peut exploiter cette énergie et profiter des possibilités pour le mieux-être de tous, ou bien dissiper l'énergie dans des projets boiteux qui ne laisseront que peu de profits. Notre brève analyse comparative du Royaume-Uni et du Canada atlantique nous indique l'existence de plusieurs voies d'action. On établira tout d'abord des objectifs préliminaires, après quoi on proposera comment élaborer les politiques du MPO de façon à encourager leur mise en oeuvre. En premier lieu, arrêtons-nous sur les objectifs.

-- Objectifs préliminaires

Étant donné l'excellent travail abattu par le service de protection de l'habitat du MPO et par les scientifiques des établissements côtiers, nous n'aborderons pas l'environnement marin comme tel. Les objectifs portent plutôt sur les collectivités vivant de la pêche, sur l'industrie halieutique et sur la façon dont elles pourraient bénéficier du changement. Du point de vue du MPO, la pêche et les collectivités de pêcheurs peuvent facilement être considérées comme une entité unique. Même si les poissons représentent une ressource devant être gérée au profit des Canadiens, c'est le pêcheur qui est l'outil de gestion, et ses prises constituent le profit des deux parties. Une industrie halieutique efficace et rentable profite à tous les Canadiens, mais surtout aux pêcheurs individuels et aux collectivités. En comparaison, la richesse nouvelle amenée par le pétrole peut être utilisée de plusieurs façons.

Dans le Canada atlantique, les collectivités de pêcheurs doivent affronter deux problèmes interdépendants. Tout d'abord, la capacité totale de pêche sur la côte atlantique dépasse la capacité nécessaire pour exploiter la ressource de façon efficace et rentable. Deuxièmement, la pêche côtière est de nature saisonnière et elle est souvent pratiquée aux dépens de tous les Canadiens, à partir de petites localités éloignées des centres et des marchés. Les activités créées par l'industrie pétrolière peuvent absorber en partie le surplus de la capacité de pêche des navires et des pêcheurs, et aider les petites localités à surmonter leurs difficultés de transition. Les localités situées à proximité des lieux d'exploitation peuvent en retirer une amélioration

des services communautaires et de l'infrastructure. Les changements reliés à l'exploitation pétrolière raffermiront sans doute l'économie de certaines collectivités, mais nuiront à d'autres. En prévoyant ce changement et en déterminant les centres de croissance, on pourra retirer d'importants avantages sociaux et économiques.

-- Besoins en informations

Pour planifier efficacement et pour tirer le plus grand profit possible des changements apportés par l'exploitation pétrolière, on doit tout d'abord disposer d'informations suffisantes. Les Canadiens savent actuellement que le gisement Hibernia, et probablement d'autres champs situés dans la région de l'île de Sable, recèlent des quantités commercialement exploitables. Il serait peut-être bon que les sociétés pétrolières et le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources publient des énoncés sur les taux maximums d'exploitation et sur les nouveaux projets d'exploration. Même si ces données ne seraient valables qu'à moyen terme, elles constitueraient une solide base de planification. Les taux convenus entre les deux ordres de gouvernement et l'industrie ne doivent pas être simplement dictés par les besoins économiques nationaux ni par les objectifs de l'industrie; ils doivent aussi tenir compte des exigences locales et régionales. L'expérience du Royaume-Uni nous indique clairement que la réponse à long terme aux problèmes économiques du pays ne réside pas entièrement dans la production de pétrole. Celle-ci peut redresser la balance des paiements à court terme, tout en léguant une situation de faiblesse industrielle. D'ailleurs, le rapport préparé par le Conseil économique au sujet de Terre-Neuve précise bien que les ressources pétrolières et gazières ne constituent pas la panacée à tous les maux de cette province. Trop souvent, la richesse amenée par la découverte de pétrole fait négliger les secteurs plus stables de la production industrielle, en créant un coussin économique qui encourage une certaine complaisance et la stagnation industrielle. Les gouvernements devraient donc faire preuve de fermeté et refuser d'accepter des énoncés vagues et imprécis, dont la portée et l'intention pourront ultérieurement faire l'objet de pressions politiques et économiques, souvent aux dépens d'un développement local judicieux.

Il faut évaluer soigneusement la variabilité des possibilités d'emploi et la durée incertaine des avantages retirés. Tout comme l'Écosse, Terre-Neuve

connaît depuis longtemps un grave problème de migration de sortie. Au début des activités pétrolières en Écosse, c'est-à-dire, en 1968 et 1969, la migration de sortie annuelle est passée de 45 000 à 20 000; ce nombre est tombé encore plus bas de 1974 à 1976, pour ensuite remonter aux environs de 20 000. Cette situation se répétera-t-elle à Terre-Neuve? L'exploitation des gisements pétroliers n'y produit pas un si grand nombre d'emplois permanents.

Il est tout aussi essentiel d'obtenir des données économiques de base sur la pêche. Les autorités fédérales et provinciales font actuellement préparer, chacune de leur côté, des énoncés des incidences environnementales. Il est non seulement important que ces études soient soumises au MPO avant qu'on y mette la dernière main, mais de plus, celui-ci doit pouvoir offrir un soutien aux deux groupes d'études et assurer une certaine communication entre eux, de façon à s'assurer qu'on recueille des données pertinentes, permettant d'effectuer des analyses précises et d'établir des politiques efficaces. En fait, nous devons éviter le piège tendu par ces énoncés, qui rassemblent en un seul document toutes les informations disponibles sans approfondir les incidences potentiellement importantes. On devrait plutôt demander aux communautés économique et scientifique de déterminer quels sont les domaines d'étude prioritaires, pour ensuite se concentrer sur eux. Cette observation est particulièrement vraie pour les informations biologiques et océanographiques, mais il faudrait aussi y intégrer des études sociales et économiques.

Puisque les énoncés requis par le gouvernement fédéral sont produits de façon interne et ne s'appliquent qu'aux terres fédérales, ils ne rencontrent pas nécessairement les exigences provinciales. De plus, les deux ordres de gouvernement réclamant chacun la responsabilité de gestion, il est fort possible qu'ils épuisent leurs ressources de recherche en tâchant de se surpasser mutuellement. On doit absolument réunir toutes les parties afin d'obtenir les meilleures données et analyses.

-- Communications

Le MPO et les autres organismes gouvernementaux sont chargés d'une autre responsabilité : préparer les pêcheurs et les collectivités aux changements afin qu'ils puissent en exploiter les avantages potentiels et en contrecarrer les effets négatifs. Même si cette fonction est quelque peu

reliée à la collecte et à l'utilisation de données pour fin de planification, elle est associée de plus près à la psychologie du développement : sensibilisation de la population et satisfaction inhérente à une participation.

Dans le même contexte, il faut faire savoir aux pêcheurs et aux autres travailleurs que la nouvelle industrie n'offre pas des possibilités d'emploi illimitées, et leur faire connaître les exigences de formation ou les compétences demandées. Les conditions de travail doivent être soigneusement expliquées. En d'autres mots, la population doit avoir accès à un service d'orientation spécialisée. On verra si la fameuse mobilité des travailleurs terre-neuviens constitue une réalité ou un mythe, lorsque les nouveaux emplois reliés à l'exploitation pétrolière seront concentrés en un ou deux centres et que, pour combler ces emplois à partir des bassins locaux de main-d'oeuvre, il devra y avoir déplacement des travailleurs provenant d'autres localités. On pourrait alors s'apercevoir que les travailleurs possédant le niveau d'éducation plus élevé requis par le travail technique de l'industrie pétrolière font preuve d'une mobilité moins importante qu'on ne le croit.

Par ailleurs, les collèges anticipent déjà un accroissement de la demande de formation technique et professionnelle; on constate une légère augmentation des inscriptions dans ce domaine. Cependant, les prévisions actuelles ne justifient pas un accroissement immédiat et à grande échelle de cette capacité de formation. Il faudrait évaluer soigneusement les sources potentielles de main-d'oeuvre locale (et de compétences) à la lumière des prévisions de l'industrie, et ensuite entreprendre un programme d'orientation professionnelle relié à l'expansion des installations de formation.

En ce qui concerne l'atteinte des principaux objectifs - utilisation de la main-d'oeuvre locale, planification judicieuse, perturbation sociale minimum, etc. -, le gouvernement et l'industrie doivent communiquer avec le public à des niveaux non politiques. En officialisant les contacts entre les différents organismes et en établissant un cadre de communication intégré, on pourrait combler les lacunes existant sur le plan de l'information. De plus, une participation directe de la collectivité aux activités de planification locale permettrait à la population de prendre en main sa propre destinée, tout au moins selon ses capacités et selon la disponibilité des services d'orientation et de formation. Grâce à ces moyens de communication, il est

possible d'établir, pour la population, des objectifs réalisables et conformes à ses attentes. Tout autre cheminement pourrait amener des perturbations sociales et des conflits politiques qui ne bénéficient à personne.

-- Organisations

Un autre problème, d'une certaine façon relié aux communications, est celui des organisations. Le gouvernement a la responsabilité de sensibiliser la population aux mécanismes de regroupements provinciaux et locaux lui permettant de faire connaître ses aspirations. Les pêcheurs doivent parler d'une seule voix en ce qui concerne le paiement d'indemnités pour le bris d'engins de pêche et pour la perte de temps de pêche. Le gouvernement est peut-être le seul à pouvoir, dans un délai raisonnable, faire entrer en jeu ces organisations. L'industrie de la pêche peut fort bien subir d'importantes augmentations de prix si le MPO ne se met pas sérieusement au travail avec les représentants des industries halieutique et pétrolière.

-- Législation

Pour compléter le point précédent, il est essentiel de disposer de lois bien conçues, qui accordent tous les pouvoirs d'intervention nécessaires. Les lois fédérales concernant l'exploitation du pétrole et du gaz en mer portent surtout sur l'introduction de substances néfastes ou sur la pollution des pêcheries; elles ne reconnaissent pas que la ressource halieutique n'est significative que si elle est mise en valeur. On constate alors qu'il est important d'exploiter judicieusement la ressource, d'avoir des collectivités stables de pêcheurs et de protéger les stocks et les pêcheries. Le gouvernement canadien doit donc s'assurer qu'on accorde une priorité suffisante à la pêche, dans la gestion d'ensemble des océans. En particulier, les différents ministères doivent collaborer étroitement pour établir, à l'intention des pêcheurs, des mécanismes rapides et efficaces d'indemnisation.

-- L'industrie halieutique

Puisque la santé économique de l'industrie halieutique est étroitement reliée aux politiques antérieures, actuelles et futures du gouvernement fédéral, elle doit elle-même supporter les effets de la concurrence d'une nouvelle

industrie. L'avenir s'annonce peu prometteur puisqu'on s'est servi de l'industrie halieutique, dans les secteurs primaire et secondaire, pour résoudre des problèmes économiques régionaux en l'encourageant à accroître sa capacité d'exploitation de la ressource, au moyen de subventions, de règlements spéciaux en matière de chômage pour les pêcheurs et de pratiques de gestion non économiques. Si rien ne change, l'industrie halieutique sera justifiée de demander encore une fois de l'aide, cette fois dans le but de concurrencer l'industrie pétrolière pour la main-d'oeuvre, pour les services portuaires et d'entretien, et pour les investissements. Si l'on désire que l'industrie halieutique rivalise efficacement avec l'industrie pétrolière, on doit la libérer de l'influence déformante des programmes de soutien, assurer une partie raisonnable de la ressource aux entreprises individuelles et déterminer la viabilité économique de ce secteur par le rendement de la pêche et par la qualité de la production.

Sommaire

L'industrie pétrolière commence déjà à faire sentir ses effets sur quelques-unes des localités de la côte atlantique, en y stimulant certaines industries, en y créant des emplois dans le domaine de la recherche et en y faisant légèrement augmenter le coût de la vie, en particulier du logement, dans au moins un centre, Saint-Jean (T.-N.). Ces retombées semblent être généralement positives, ce qui rehausse les attentes de la population. Celle-ci ne devrait cependant pas démontrer un optimisme exagéré!

L'expérience vécue au Royaume-Uni nous apprend qu'une escalade rapide des activités pétrolières amène la création d'emplois et une revitalisation des affaires, mais que ces avantages peuvent être contrebalancés par la dégradation des conditions environnementales et sociales, ainsi que par une montée en flèche du coût de la vie (sans une augmentation correspondante de la rémunération) pour les personnes à revenus fixes ou dont le travail n'est pas relié à l'industrie pétrolière. De plus, des problèmes économiques menacent les secteurs qui se disputent la main-d'oeuvre et l'espace disponible avec la nouvelle industrie, et qui entrent en concurrence avec des industries devant faire face à des frais moins élevés. La pêche, si elle n'est pas gérée efficacement, peut être particulièrement vulnérable.

L'expérience britannique nous révèle qu'il est bon de s'arrêter sur les différentes variables qui entrent en jeu et qui peuvent aggraver les effets négatifs ou, au contraire, les atténuer. Parmi les plus importantes variables, mentionnons le calendrier des activités d'exploitation pétrolière; un délai de planification suffisant; la taille même des localités ou des centres d'activité pétrolière; la viabilité économique des industries se disputant la main-d'oeuvre et l'espace disponible; la force des organisations en place ou créées spécialement; la maturité et la diversité de l'économie régionale; et la détermination de la population à contrôler sa propre destinée.

En ce qui concerne l'industrie halieutique canadienne, l'incidence de l'industrie pétrolière sur sa viabilité sera déterminée par les variables suivantes : la structure et la propriété de la flottille de pêche; les profits revenant aux travailleurs; la loyauté des membres d'équipage envers le propriétaire du navire ou l'entreprise qui les emploie; les frais de services et d'entretien; et l'attitude du gouvernement en rapport avec l'introduction de procédures de gestion rationalisant la capacité de capture par rapport aux stocks disponibles, de façon à accroître l'efficacité et la rentabilité de la pêche. Enfin, une dernière variable consiste à déterminer si les pêcheurs vivant dans la région immédiate des nouvelles activités peuvent, à la suite d'une mauvaise planification et d'une inflation disproportionnée, continuer à pratiquer leur métier.

Les pêcheurs canadiens sont avantagés par rapport aux pêcheurs des autres pays : carburant peu cher, accès à des stocks importants, inflation relativement peu élevée et faible valeur du dollar. Ces facteurs, combinés à la gestion halieutique exclusive qui permet maintenant d'ajuster la capacité de capture aux stocks disponibles, placent nos pêcheurs dans une position enviable. Les grands projets pétroliers feront inévitablement grimper certains coûts, qui peuvent toutefois être contrebalancés par un échelonnement judicieux des activités et par une planification adéquate. Il y aura amélioration des installations nautiques, accroissement de la sécurité en mer, en plus d'un perfectionnement et d'une diversification des services techniques à quai. Pour l'industrie halieutique ou le MPO, il n'y a pas lieu d'attendre le changement avec appréhension, ni de s'alarmer, mais plutôt de commencer à faire profiter toute l'industrie de ce changement.

RÉFÉRENCES

Anon., 1980 Conseil économique du Canada, Terre-Neuve "From Dependency to Self reliance." Ottawa

Annual Report and Accounts 1979-1980 White Fish Authority, Edinburgh

Anon., (1978) Loss of Access to Fishing Grounds due to Oil and Gas Installations in the North Sea. Research Report #1. Dept. of Political Economics and Institute for the Study of Sparsely Populated Areas. Aberdeen University

Gaskin, M. et MacKay, D. (1978) The Economic Impact of North Sea Oil on Scotland. H.M. Stationary Office, Edinburgh.

Grampian Region, Structural Plan (1979). Grampian Regional Council, Aberdeen

Gillman, K. et Carrol, A. (1977) Oil and Gas in Coastal Lands and Waters, Council of Environmental Quality, Washington, D.C.

MacKay, G.A. et Sadler, P.G. (1979). The Conflict between Offshore Oil and Fishing industries in the U.K. Sector of the North Sea. Institute for the Study of Sparsely Populated Areas, Aberdeen University.

McNicoll, I.H., et Walker, G. (1979). The Shetland Economy 1976-77. Shetland Island Council. Highlands and Islands Dev. Bd. Shetland Times, Lerwick

Zetland County Council Act (1974). H.M. Stationary Office, London.