

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA – PROJET DE RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION :
CONSULTATIONS SUR LE PROJET DE RÈGLEMENT SUR LES ÉPAVES À VALEUR PATRIMONIALE (Automne 2004)*
Document récapitulatif

*Un document de travail a servi de base pour les consultations dans le cadre desquelles une série de questions – apparaissant plus bas – ont été posées aux participants. On peut se procurer un exemplaire du document de travail au site Web du CCMC : www.cmac-ccmc.gc.ca

Question n° 1

Selon vous, quelles activités nuisent à la protection des épaves à valeur patrimoniale?

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région du Pacifique (15 septembre 2004)

1. *On se préoccupe du fait que la pêche pourrait être considérée comme nuisible à la protection des épaves à valeur patrimoniale.*
2. *On convient que certaines épaves pourraient être protégées des activités de pêche tant que la communauté des pêcheurs est consultée à l'étape de l'évaluation des épaves.*
3. *Le représentant provincial se dit préoccupé au sujet des brise-lames/récifs artificiels créés par les navires sabordés et de la façon dont ceci sera affecté par le Règlement sur les épaves à valeur patrimoniale. Un équilibre doit être établi entre la sécurité et les préoccupations en matière de patrimoine.*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Ontario (29 septembre 2004)

1. *Activités des bateaux de pêche. Il est nécessaire de consulter la communauté des pêcheurs.*
2. *Faibles compétences en plongée et absence de compréhension de la fragilité de certaines épaves.*
3. *Il est nécessaire de définir les « interventions sur le patrimoine culturel subaquatique » pour veiller à ce qu'elles se penchent sur les activités qui pourraient endommager les épaves à valeur patrimoniale.*
4. *Il faut instruire la population à ne pas prendre d'artéfacts. Il existe des moyens d'encourager la population à quitter et à faire rapport de l'épave.*
5. *Une protection quelconque devrait exister contre les gestes « indifférents » (p. ex., Pêche à la traîne et pose de canalisations).*

6. *Il est très important de ne pas prévenir ou décourager l'accès aux plongeurs sportifs responsables.*
7. *Sauf dans des circonstances exceptionnelles, le déplacement de vase par le mouvement des palmes propulsives ne devrait pas être considéré nuisible.*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Atlantique, Halifax (14 octobre 2004)

1. *L'impact des chasseurs de trésors a été minime.*
2. *Classer les épaves selon leur valeur historique, créant ainsi des catégories d'épaves, et varier les interventions sur le patrimoine culturel subaquatique pour chacune de ces catégories. La protection devrait correspondre à l'importance historique.*
3. *Si l'on détermine qu'une épave a une valeur patrimoniale, on devrait donner aux plongeurs une preuve que des mesures seront prises à son égard.*
4. *Quelques intrusions ont lieu, c.-à-d. activité commerciale, compte tenu du nombre d'épaves. Les intrusions sont appropriées à l'égard de certaines catégories d'épaves.*
5. *La détermination de la catégorie d'une épave sera fondée sur l'enquête initiale.*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Atlantique, St. John's (Terre-Neuve) (21 octobre 2004)

1. *Il n'est pas rare que les administrations portuaires et les gros navires ne soient pas informés de l'emplacement des épaves à valeur patrimoniale. On pourrait se servir d'inventaires pour informer les administrations portuaires de l'emplacement des épaves à valeur patrimoniale.*
2. *Il est nécessaire d'établir une collaboration entre les administrations.*
3. *Il faut prévoir un volet éducatif au Règlement puisque les plongeurs peu instruits en la matière ne comprennent pas nécessairement la valeur des épaves à valeur patrimoniale. Les organismes de certification devraient ajouter à leur programme des renseignements sur la protection des épaves à valeur patrimoniale.*
4. *On craint que le Règlement sur les épaves à valeur patrimoniale décourage ou punisse l'initiative d'une manière qui pourrait pousser l'activité dans la clandestinité.*
5. *De nombreuses épaves militaires se trouvent dans la région. Quelle autorité déterminerait s'il s'agit d'une épave navale ou d'une épave d'État?*
6. *Quel ordre de gouvernement a autorité sur les activités extracôtières, et celle-ci s'appliquerait-elle aux eaux provinciales?*
7. *Le paiement des plongeurs qui trouvent des sites patrimoniaux ou la formation de plongeurs pour qu'ils travaillent avec les unités de recherche archéologique sous-marine du gouvernement fédéral pourrait être un moyen de faire fonctionner une partie de ce programme de réglementation. Les plongeurs seraient assujettis aux normes de santé et de sécurité au travail. Ailleurs dans le monde, on fait appel à des plongeurs volontaires, mais puisque ce qu'ils font est classé en tant que travail, toutes les normes pertinentes devraient quand même être respectées.*
8. *Procès à l'égard du B-17. On ne souhaite pas que la réglementation fédérale et provinciale soit utilisée l'une contre l'autre.*

Table de consultation du Conseil consultatif maritime canadien pour le Nord/le Québec Montréal (18 novembre 2004)

1. *On propose d'abord de changer la terminologie actuelle : « intervention sur les épaves patrimoniales » pour « action sur les épaves patrimoniales, action perturbatrice ou encore acte portant sur les épaves patrimoniales ».*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien, Ottawa (25 novembre 2004)

1. *Le problème de la pêche devrait être traité parce que certaines épaves attirent les poissons, et les pêcheurs exploitent ces endroits pour la pêche. La pêche du homard cause des dommages parce que les homards sont attirés par l'habitat que créent les épaves.*
2. *Les pêcheurs et les plongeurs se livrent concurrence pour l'usage des basses terres où se trouvent les épaves à valeur patrimoniale, p. ex., cimetières de navires.*

Question n° 2

Quelle est votre opinion sur l'« approche de protection globale » pour définir une épave à valeur patrimoniale et les critères du temps de submersion suggérés? Y a-t-il d'autres approches qui devraient aussi être envisagées? (« approche de protection globale » – p. ex., submergé pendant 50, 75, 100 ans)

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région du Pacifique (15 septembre 2004)

1. *La protection globale devrait interagir avec le système de valeurs régional – la C.-B. a une politique globale de deux ans.*
2. *Se départir du modèle de propriété (p. ex., se défaire des indemnités de sauvetage).*
3. *Menace de querelles de compétences à une date ultérieure.[Comment ceci est-il lié à l'approche de protection globale?]*
4. *« Désignation » est un mot dont l'emploi est risqué – on doit s'assurer de vouloir dire désignation là où une décision consciente a été prise par une autorité législative. Proposer d'adopter protection statutaire plutôt que désignation.*
5. *Si l'approche de deux ans de la C.-B. n'est pas retenue, privilégier l'approche de 50 ans (consensus). De plus, la réglementation devrait être rédigée avec soin afin d'éviter tout écart entre les lois provinciales et les lois fédérales.*
6. *On convient que les dispositions sur les épaves à valeur patrimoniale ne se trouvent pas au bon endroit dans la LMMC.*
7. *Besoin de faire en sorte que les questions de pollution priment sur les préoccupations liées au patrimoine.*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Ontario (29 septembre 2004)

1. *Que veut dire approche de protection globale, c.-à-d. que veut dire 100 ans? Cela est difficile à définir quand on ne sait pas de quelle manière la définition sera utilisée ou appliquée.*
2. *On doit également confirmer qui est chargé de déterminer le caractère patrimonial d'une épave donnée; qui décidera de l'âge d'une épave à sa découverte et combien de temps ce processus prend-t-il; en quoi consistera l'« intervention sur le patrimoine culturel subaquatique »; comment on définira les expressions « sauvetage » et « pillage ». Les aspects les plus importants consistent à définir « accès » et qui a « accès », puis préciser en quoi consistent les actions « non perturbatrices ».*
3. *Les navires sabordés délibérément ne devraient pas nécessairement être compris dans la couverture globale.*
4. *L'approche de protection globale ne devrait pas circonscrire les activités sportives.*
5. *On propose de ne pas inclure les aéronefs dans la couverture globale.*
6. *Il semble que la plupart des participants conviennent que 100 ans est une période acceptable, mais quelques participants préféreraient 50 ans.*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Atlantique (14 octobre 2004)

1. *La protection globale des épaves comprendrait les navires qui ne revêtent aucune importance historique.*
2. *Dans les cas où les navires n'atteignent pas la l'âge limite, p. ex., le Titanic, la perte de vie aurait-elle une incidence sur la détermination de son importance? Le caractère tragique ou la perte de vie ne sont pas des équivalents à l'importance historique.*
3. *Si peu d'épaves d'importance historique existent, pourquoi ne pas définir chacune d'entre elles en fonction de leur mérite intrinsèque?*
4. *La Nouvelle-Écosse dispose d'une sorte de protection ou de couverture globale, mais n'a aucun moyen d'en assurer le respect. Des ressources sont nécessaires pour mettre en œuvre la réglementation.*
5. *Il n'existe aucun rapport entre l'âge et la valeur patrimoniale. Idéalement, il serait plus utile d'évaluer toutes les épaves.*
6. *Le défi consiste à obtenir des renseignements opportuns.*
7. *On s'entend en général sur le fait que les épaves à valeur patrimoniale devraient être soustraites aux lois sur le sauvetage le plus rapidement possible.*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Atlantique (21 octobre 2004)

1. *Instruire les juges sur la façon de l'appliquer. Le conseil de la magistrature se charge de la formation régulière des juges.*
2. *Comment intégrer la réglementation provinciale et fédérale? Quoi faire pour pousser la compétence provinciale au-delà de la limite des 12 milles? La réglementation s'appliquera là où s'applique la LMMC.*
3. *En 1961, les États-Unis ont décidé de ne pas tenir compte des aéronefs perdus avant cette date. Contemple-t-on deux dates distinctes, une pour les aéronefs et une pour les navires?*

Table de consultation du Conseil consultatif maritime canadien pour le Nord/le Québec Montréal (18 novembre 2004)

1. *Le Canada se doit de respecter les règles de droit international dont, entre autres, l'immunité souveraine concernant les navires et aéronefs appartenant à un état ou opérant sous son contrôle.*
2. *On suggère qu'il soit bien établi que l'on peut classer ou désigner des épaves de navires ou aéronefs qui ont un intérêt patrimonial et naufragés à des dates plus récentes que le plafond retenu pour la « protection globale ».*
3. *Suggestion d'utiliser la date de 30 ans correspondant au moment où les documents publics sont rendus publics dans les archives nationales.*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien, Ottawa (25 novembre 2004)

1. *L'établissement d'une date est un bon moyen pour soustraire les épaves aux droits de sauvetage.*
2. *L'importance d'une épave est également considérée un facteur important dans la détermination du besoin de protection.*
3. *Pourquoi ne pas imposer la responsabilité aux propriétaires des navires en leur accordant une période de temps limité pour s'approprier de l'épave? Revoir le protocole de la C.-B.*
4. *On ne croit pas qu'une date soit nécessaire puisque les sites archéologiques sont protégés lorsqu'ils sont déclarés comme tels au gouvernement provincial et par le biais de réglementation sur les permis archéologiques.*
5. *On croit également qu'une protection globale serait utile puisque une épave peut être détruite en peu de temps. Deux plongées suffisent – une pour trouver l'épave et une pour la dépouiller de ses artefacts intéressants.*
6. *Le marché des antiquités est un problème déplaisant qui doit être arrêté. Certains plongeurs y participent en fournissant des objets issus des épaves.*
7. *On fait remarquer qu'en choisissant une date repère, il serait important de tenir compte des obligations du propriétaire concernant les dangers environnementaux.*
8. *Certains participants sont d'accord avec une couverture d'une durée limitée : 2 ans.*
9. *L'établissement d'une date de protection globale ne constitue pas une raison suffisante pour diminuer l'importance historique d'une épave récente.*
10. *D'autres sites sous-marins doivent également être protégés. (Ils ne seront pas couverts par cette réglementation, qui ne porte que sur les épaves à valeur patrimoniale.)*
11. *Une date assez récente pour la couverture globale est essentielle à la protection des épaves.*

Question n° 3

Quelle est votre opinion sur le système de permis? D'autres approches devraient-elle être envisagées?

- Système de permis
- Zone de protection provisoire
- Inventaire ou registre

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région du Pacifique (15 septembre 2004)

1. *Appuyer un processus de délivrance de permis pour les travaux occasionnant des perturbations dans les épaves à valeur patrimoniale, mais s'opposer à un processus de délivrance de permis pour les travaux n'occasionnant aucune perturbation (p. ex., photographie).*
2. *Contradiction dans le document [document de discussion?] – permis autorisant l'accès aux épaves à valeur patrimoniale – opposé (163.2(b) traite du permis autorisant l'accès).*
3. *Le processus global de délivrance de permis ne fonctionnera pas pour les travaux n'occasionnant aucune perturbation.*
4. *Besoin d'éducation de la part du gouvernement fédéral.*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Ontario (29 septembre 2004)

1. *On doit exiger des permis pour certaines activités, mais on doit préciser de quelles « activités » il s'agit.*
2. *On ne devrait pas exiger des permis pour les activités non perturbatrices.*
3. *La vidéographie ne devrait pas exiger un permis, alors que le perçage pour prendre des mesures, faire des enquêtes ou entreprendre tout autre travail occasionnant des perturbations devrait exiger un permis.*
4. *Le système de permis peut offrir un incitatif aux plongeurs.*
5. *Un système de permis donne un permis d'accès et peut assurer la protection des activités non perturbatrices.*
6. *Le maintien de l'accès est la préoccupation première dans le cadre de cette réglementation.*
7. *On suggère la remise de permis à certains organismes (à certaines personnes ou à des plongeurs particuliers) qui peuvent prouver que leurs activités et leurs actions sont non perturbatrices et responsables.*
8. *Devrait correspondre aux autorités et exigences provinciales.*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Atlantique (14 octobre 2004)

1. *Le système de permis en Nouvelle-Écosse est très utile et permet de travailler avec les plongeurs. Les catégories de permis portent sur les fouilles, la reconnaissance (sans perturbation) et l'étude d'impact archéologique (enquêtes assorties de recommandations).*
2. *Aucun droit ne devrait être perçu des plongeurs sportifs pour leur permis de reconnaissance.*
3. *On devrait faire preuve de souplesse sur le plan des compétences. Il y aurait lieu de réfléchir avant de rejeter la demande d'un candidat en raison de son historique à moins de savoir que celui-ci compte dépouiller les épaves.*
4. *Si l'obtention d'un permis est trop difficile, personne ne prendra la peine de s'en procurer, ce qui pourrait occasionner des dommages aux épaves.*
5. *Si vous trouvez une épave qui vous intéresse ou si vous avez une question liées à la recherche concernant l'épave, procurez-vous un permis. Il n'est pas pratique de se procurer un permis pour aller à la recherche d'épaves parce qu'il ne serait pas avantageux pour vous si vous ne trouviez aucune épave.*
6. *Un permis devrait être requis pour la collecte en surface.*
7. *Plus il y a d'épaves soustraites au sauvetage, mieux c'est.*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Atlantique (21 octobre 2004)

Permis

1. *Une coordination devrait se faire entre les systèmes provinciaux et territoriaux déjà en place.*
2. *Des fonds sont requis pour mettre en œuvre un système de permis.*
3. *Les guides de plongée doivent obtenir un permis de Transports Canada.*
4. *La réglementation devrait être suffisamment souple pour tenir compte des nouvelles technologies dans les décennies à venir.*
5. *Un protocole de certification est nécessaire pour l'industrie de la plongée. Les compagnies se verraient délivrer un permis en fonction de leur capacité à se conformer à une norme. Les permis ne seraient pas délivrés pour chaque plongée. Délivrer un permis à la dizaine de compagnies dans le secteur de la plongée et exiger un niveau élevé de permis pour les travaux archéologiques et aux fins de la vérification de l'observation.*
6. *Les différentes activités de plongée devraient être réglementées différemment – visites régulières nolisées, enquêtes de plusieurs sites (exigent qu'on en fasse rapport).*
7. *Un permis est nécessaire s'il y a interférence quelconque avec une épave. Les plongeurs amateurs recevraient une lettre de permission les incitant à ne rien enlever.*

Table de consultation du Conseil consultatif maritime canadien pour le Nord/le Québec Montréal (18 novembre 2004)

Permis

1. *Un participant se demande pourquoi il n'y a pas de référence claire à la discipline de l'archéologie ou à la recherche archéologique dans la partie du document de discussion portant sur les permis. Cela contraste avec les systèmes de permis des provinces et territoires qui portent tous sur la recherche archéologique.*

2. *On exprime certaines réserves par rapport à la conservation in situ telle qu'exprimé dans le document. Si elle doit s'avérer prioritaire, on doit s'assurer qu'il n'y a pas de dégradation lorsque cette option est retenue ou qu'on s'engage dans des mesures de protection in situ.*
3. *Les permis devraient être adaptés aux conditions locales : il serait préférable que les permis soient émis par les provinces et territoires. Cependant, la plupart de ces niveaux de gouvernement n'ont aucun moyen d'exercer la vérification ni de contrôler les activités sur les sites puisqu'ils n'ont pas de personnel en place. Le gouvernement fédéral devra se préoccuper de cette question avant de réglementer.*
4. *On suggère que les permis soient émis par les provinces/territoires qui ont déjà des systèmes en place, sous réserve d'ententes avec le fédéral. Différencier les types de permis entre prospection, fouilles.*
5. *Une zone de protection intérimaire autour de l'épave devrait inclure la notion de champ de débris et s'étendre lorsque nécessaire en fonction de celui-ci.*
6. *Il pourrait aussi y avoir dans certaines situations particulières un système d'enregistrement obligatoire pour les activités subaquatiques sur certains sites afin de retracer plus facilement celles-ci.*
7. *L'émission de permis de fouille ne devrait être autorisée que lorsque l'autorité est en mesure d'exercer une surveillance du déroulement des opérations ou de la sécurité des sites.*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien, Ottawa (25 novembre 2004)

1. *On soulève la question de la détermination de l'ordre de gouvernement qui aura le dernier mot à l'égard de cette loi. Il sera important de traiter de la question de la compétence.*
2. *Un système de permis est nécessaire, mais des dispositions devraient y être intégrées (création d'un registre) pour permettre l'inscription de découvertes accidentelles à des fins de gestion.*
3. *Différents niveaux de permis devraient être établis (recherche, enquête, fouilles), p. ex., le système britannique comprend quatre niveaux de permis, ce qui favorise la participation.*
4. *La notion de « perturbateur » et de « non perturbateur » est importante dans la détermination quand un permis est nécessaire; la visite d'une épave diffère du fait de toucher ou de porter atteinte aux épaves.*
5. *On aimerait avoir le droit d'effectuer des enquêtes non perturbatrices à la découverte d'une épave. On pourrait solliciter une entente verbale des autorités.*
6. *Un permis devrait être nécessaire pour toute forme d'enregistrement.*
7. *Le processus de délivrance de permis doit être rationalisé pour éviter tout problème d'ordre bureaucratique.*
8. *La photographie commerciale est perçue comme une pratique qui diffère de la plongée sportive et de la photographie à des fins d'usage personnel ou de consignation; elle doit faire l'objet d'une permission.*
9. *La question d'une zone de protection temporaire est liée à la découverte et à la protection immédiate, et elle pourrait être fondée sur un système de permis.*
10. *Les constatations doivent être rendues publiques. Ceci fournirait une protection en attirant l'attention des groupes non professionnels.*

Question n° 4

Quelle est votre opinion sur l'administration et l'application partagée de la réglementation?

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région du Pacifique (15 septembre 2004)

Aucun commentaire.

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Ontario (29 septembre 2004)

1. *Établir un comité d'intervenants internes et externes pour confier un mandat aux activités liées aux épaves à valeur patrimoniale. On pourrait faire appel à des comités régionaux en raison des différences entre les régimes provinciaux et territoriaux.*
2. *Établir un point de contact pour les activités liées aux épaves à valeur patrimoniale.*
3. *Aucun plongeur ne devrait recevoir de gratification financière pour sa découverte d'une épave à valeur patrimoniale. Il devrait plutôt se voir accorder le droit de premier refus pour ce qui est de l'examen de l'épave.*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Atlantique (14 octobre 2004)

1. *Les permis en Nouvelle-Écosse exigent différents types de rapports, selon le type de permis délivré.*
2. *Il faudrait une certaine coordination entre les exigences provinciales et fédérales en matière de permis.*
3. *L'initiative des endroits historiques se veut un excellent modèle de travail avec les autres gouvernements; il fournit des fonds pour la mise en œuvre et le personnel.*
4. *L'éducation est un élément clé. Montrer aux plongeurs la bonne façon de fonctionner. Si un artefact est compromis, leur montrer comment le documenter d'une manière qui le rend intéressant aux musées à des fins d'exposition.*
5. *Les sauveteurs commerciaux sont le problème, non pas les plongeurs sportifs.*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Atlantique (21 octobre 2004)

1. *Il est essentiel de travailler avec les communautés et l'industrie sur les initiatives en matière d'éducation; ceci réduit le temps et l'argent investis sur la poursuite de ceux qui ne respectent pas les règles.*
2. *Faire appel aux connaissances locales pour s'enquérir de ce qui se passe.*

3. *L'application de la réglementation devrait comprendre des sanctions importantes. Le problème ne disparaîtra jamais.*
4. *Il doit y avoir un ensemble de règles pour le Canada, et il est nécessaire d'instruire la police locale et la GRC.*
5. *Les personnes qui ne savent pas que ces sites sont protégés sont souvent celles qui se livrent au pillage. Le pillage par les gens de la communauté devient de moins en moins fréquent.*
6. *Élaborer un code de pratique à respecter avec l'apport de l'industrie. On devrait conclure des ententes de gestion locales avec les ports, les villes, et les groupes locaux.*

Table de consultation du Conseil consultatif maritime canadien pour le Nord/le Québec Montréal (18 novembre 2004)

1. *Les études d'impacts environnementales devraient être réalisées lorsque des projets risquent d'avoir des impacts sur les épaves patrimoniales. Vérifier si des articles sont prévus à cet effet ou si on peut lier les lois provinciales, territoriales et fédérales qui régissent les biens culturels et les impacts sur l'environnement.*
2. *Au sujet des compétences provinciales, territoriales, on a exprimé l'opinion que le fédéral a tenté d'englober toutes les situations sans prendre au sérieux la coordination des législations.*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien, Ottawa (25 novembre 2004)

1. *En ce qui concerne l'application de la réglementation, il importera de déterminer qui organisera, éduquera et formera les agents d'application de la loi?*
2. *Le moment le plus propice pour attraper les personnes qui contreviennent à la réglementation, c'est lorsqu'elles reviennent de leur plongée. Les services de police ne sont pas susceptibles d'aller dans l'eau pour appréhender les contrevenants. Il faudrait que le travail de collecte d'éléments de preuve soit réalisé par une combinaison de plongeurs volontaires, d'autorités provinciales et d'archéologues sous-marins de Parcs Canada.*
3. *Il sera essentiel de collaborer avec les groupes de plongée/de défense du patrimoine. La surveillance des activités liées aux épaves pourrait être assurée par le biais d'ententes avec ces groupes.*
4. *On propose de solliciter l'aide des organisateurs de voyages pour recueillir des preuves.*

Transports Canada indique que le projet de réforme de la réglementation de la LMMC formera un groupe spécial pour examiner les besoins sur le plan de l'application de la loi et du recours aux services de police.

Question n° 5

Quelle est votre opinion sur les exemptions de la Partie 7 (épave) pour les épaves à valeur patrimoniale? Quels types d'indemnités ou de reconnaissance envisageriez-vous pour les personnes qui découvrent une épave à valeur patrimoniale et la signalent?

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région du Pacifique (15 septembre 2004)

1. *La LMMC doit refléter les lois provinciales (C.-B.) – (p. ex., en C.-B., toute épave de plus de deux ans est protégée des activités de sauvetage à moins d'avoir reçu une permission provinciale).*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Ontario (29 septembre 2004)

Faute de temps, cette question n'a pas été abordée à la séance de Burlington. D'autres commentaires ont été reçus à la séance d'Ottawa du 25 novembre.

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Atlantique (14 octobre 2004)

Aucun commentaire.

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Atlantique (21 octobre 2004)

Aucun commentaire.

Table de consultation du Conseil consultatif maritime canadien pour le Nord/le Québec Montréal (18 novembre 2004)

Aucun commentaire.

Séance du Conseil consultatif maritime canadien, Ottawa (25 novembre 2004)

1. *Aucune récompense pécuniaire ne devrait être accordée pour le rapport de la découverte d'une épave. Une telle récompense ne ferait que favoriser un rythme de découverte qui serait ingérable et qui nuirait probablement à la protection des épaves.*

Question n° 6

Quelle est votre opinion sur les exemptions pour les aires géographiques? Pourquoi voudriez-vous exempter certaines aires géographiques? Quels critères devraient être élaborés?

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région du Pacifique (15 septembre 2004)

Aucun commentaire.

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Ontario (29 septembre 2004)

Faute de temps, cette question n'a pas été abordée à la séance de Burlington. D'autres commentaires ont été reçus à la séance d'Ottawa du 25 novembre.

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Atlantique (14 octobre 2004)

Aucun commentaire.

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Atlantique (21 octobre 2004)

Aucun commentaire.

Table de consultation du Conseil consultatif maritime canadien pour le Nord/le Québec Montréal (18 novembre 2004)

1. *Il serait naturel de protéger les épaves dans les parcs marins fédéraux et provinciaux et que des clauses spéciales s'appliquent pour ces territoires déjà protégés.*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien, Ottawa (25 novembre 2004), Exemptions pour les aires géographiques

1. *Faciliter l'obtention d'un permis pour accéder à certaines zones réglementées.*
2. *Un permis n'est pas nécessaire pour jouer un rôle de citoyen, c.-à-d. observer et dénoncer tout dommage à une épave connue ou récemment découverte.*
3. *On ne devrait pas interdire la pêche en plongée dans les secteurs où se trouvent des épaves à valeur patrimoniale.*

4. *D'autres mécanismes peuvent être mis en place pour prévenir les dommages accidentels causés par l'ancrage. Par exemple, des avis à l'intention des plongeurs peuvent marquer les endroits où ne pas mouiller l'ancre. La société « Save Our Shipwreck » a mis sur pied un programme d'ancrage qui se veut un bon exemple.*
5. *On discute des aires géographiques qui sont déjà protégées et qui pourraient ne pas nécessiter l'application de cette réglementation, ainsi que de la création de nouvelles aires particulières visant la protection des épaves à long terme.*

Question n° 7

Quelle est votre opinion sur l'établissement et le paiement des droits? Quels critères devraient être élaborés?

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région du Pacifique (15 septembre 2004)

1. *On s'oppose aux récompenses pécuniaires liées à la découverte d'épaves, mais on appuie la mise en place d'un processus de reconnaissance quelconque (p. ex., certificat, plaque).*
2. *La mise en application sera difficile – l'éducation du public sera essentielle.*
3. *Il pourrait être difficile de prouver un âge en particulier.*
4. *On s'oppose aux droits de permis en C.-B. (consensus).*
5. *On souhaite que l'accent soit mis sur les ententes conclues avec les organismes provinciaux, les groupes non professionnels, etc. pour assurer une souplesse maximale dans l'intérêt de la conservation du patrimoine, plutôt que sur une structure trop bureaucratique.*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Ontario (15 septembre 2004)

Aucun commentaire.

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Atlantique (14 octobre 2004)

1. *On devrait imposer des droits s'il y a exploitation commerciale d'une épave qui ne revêt aucune importance historique. Aucun droit pour les activités des plongeurs sportifs.*
2. *On devrait imposer des droits pour un permis en vue d'une étude d'impact puisque le développeur est tenu de la payer.*
3. *Les droits issus des permis ne devraient pas servir à l'administration du programme.*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Atlantique (21 octobre 2004)

1. *Si l'objectif consiste à créer des partenariats, on ne doit donc pas décourager ce processus.*

Table de consultation du Conseil consultatif maritime canadien pour le Nord/le Québec Montréal (18 novembre 2004)

1. *On n'a jamais entendu parler de revenus générés par l'émission de permis dans les provinces et territoire sauf en Alberta, donc on devrait s'abstenir.*
2. *Parallèle à faire avec les permis de pêches émis par les provinces. Des ententes existent avec le gouvernement fédéral dans ce domaine.*
3. *Les plongeurs payent déjà assez pour les équipements, et autres coûts associés à la pratique de cette activité, ils ne voudraient pas être taxés pour participer à des projets d'archéologie. Il semble que généralement les plongeurs n'ont pas de problème à payer pour de la formation spécifique que ce soit en archéologie ou dans une autre discipline.*
4. *Des sanctions pénales devraient être édictées si l'on veut que le système soit efficace et significatif.*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien, Ottawa (25 novembre 2004)

1. *Il ne devrait pas être question de paiement de droits. Des droits ne devraient pas être perçus pour les permis, et le gouvernement ne devrait pas accorder de récompense pécuniaire pour le rapport d'épaves au gouvernement.*
2. *Toute récompense devrait porter sur la reconnaissance et la participation aux projets.*
3. *Les droits pourraient nuire aux groupes comme SOS et les dissuader de participer au programme.*
4. *Les droits dissuaderont la participation. Puisque les plongeurs paient déjà pour accéder à l'eau (équipement, cours, déplacement), l'imposition de droits créerait du ressentiment parmi les personnes qui déploient de gros efforts de surveillance et de protection des épaves sans qu'il en coûte un sou aux contribuables.*
5. *L'imposition de droits causerait la perte des dons en temps et en équipement de la part des volontaires. Les groupes non professionnels ne travaillent que pour le profit de la nation, pour les Canadiens et les Canadiennes.*
6. *L'établissement et l'administration d'un régime de droits s'avérerait un cauchemar bureaucratique.*

Autres commentaires?

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région du Pacifique (15 septembre 2004)

1. *La C.-B. dispose de bonnes lois – on veut s'assurer que la réglementation fédérale y est compatible.*
2. *On veut s'assurer de la cohésion de la LMMC.*

3. *On a besoin d'une approche fédérale en vue de la protection des sites.*
4. *Les ressources archéologiques sous-marines pourraient être affectées par les autres activités réglementées par le LMMC.*
5. *Risques liés à l'atteinte de l'intendance – mettre l'accent sur les ententes, l'éducation et la souplesse régionale.*
6. *Besoin d'un système de protection local aux sites en l'absence d'un système de permis.*
7. *L'annonce des séances de consultations a laissé à désirer – trop tard et n'a pas été communiquée à un nombre suffisant de personnes.*

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Ontario (15 septembre 2004)

Aucun commentaire.

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Atlantique (14 octobre 2004)

Aucun commentaire.

Séance du Conseil consultatif maritime canadien de la région de l'Atlantique (21 octobre 2004)

Aucun commentaire.

Table de consultation du Conseil consultatif maritime canadien pour le Nord/le Québec Montréal (18 novembre 2004)

Aucun commentaire.

Séance du Conseil consultatif maritime canadien, Ottawa (25 novembre 2004)

1. *Les participants proposent que l'on donne à Parcs Canada le mandat de former ou d'éduquer les plongeurs et les autres intervenants sur une base régulière et cohérente.*
