

Les récentes perturbations au sein de la chaîne d'approvisionnement offrent aux Canadiens un nouveau regard sur le transport maritime

Quatre Canadiens sur cinq déclarent que les enjeux mondiaux les ont sensibilisés aux mouvements des marchandises à l'échelle mondiale.

Le 13 décembre 2022 –

Une des répercussions de l'ère pandémique est la pression constante exercée sur la chaîne d'approvisionnement mondiale et qui affecte les mouvements de marchandises dans toutes les sphères commerciales, des nouveaux véhicules aux [médicaments pour enfants](#).

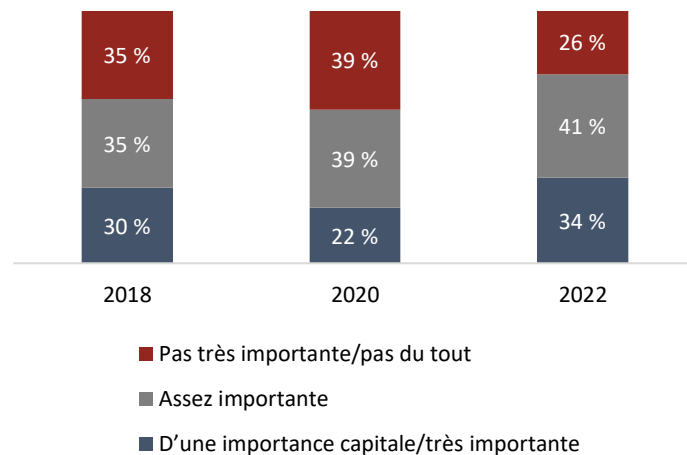
Selon de nouvelles données fournies par l'Institut Angus Reid, en collaboration avec le [Centre pour le transport maritime responsable Clear Seas](#), une part croissante de Canadiens reconnaissent que le transport maritime est d'une importance « très grande » ou « critique » pour leur qualité de vie, tandis que de moins en moins de répondants affirment le contraire.

Aussi récemment qu'en 2020, deux Canadiens sur cinq (39 %) affirmaient que l'industrie maritime n'était pas si importante et seulement une personne sur cinq (22 %) estimait le contraire. En 2022, cette tendance s'est renversée, avec seulement le quart des répondants (26 %) qui croient que le transport maritime n'est pas essentiel à leur vie quotidienne et le tiers (34 %) des Canadiens qui affirment que cette industrie est plutôt « d'une importance critique » ou « très importante ».

Par ailleurs, quatre répondants sur cinq (82 %) déclarent que les enjeux telles l'inflation, l'invasion de l'Ukraine par la Russie et la pandémie de COVID-19 les ont sensibilisés davantage au fonctionnement du réseau mondial de transport des marchandises.

Il est estimé que 70 à 80 % des articles utilisés quotidiennement par les Canadiens sont [transportés par navire](#). C'est un fait dont les Canadiens sont maintenant plus conscients qu'au cours des années précédentes. Lorsque sondés sur cette question en 2018, la moitié des Canadiens avaient conscience

Selon vous, quelle est l'importance de l'industrie du transport maritime dans votre vie quotidienne?



MÉTHODOLOGIE :

L'Institut Angus Reid a mené une enquête en ligne du 19 au 21 octobre 2022 parmi un échantillon aléatoire représentatif issu d'un groupe de 1 623 adultes canadiens membres du [Forum Angus Reid](#). À titre comparatif, un échantillon probabiliste de cette taille impliquerait une marge d'erreur de +/- 2 points de pourcentage, 19 fois sur 20. Les écarts dans les totaux ou entre eux sont attribuables aux arrondissements. Cette étude a été menée conjointement avec le Centre pour le transport maritime responsable Clear Seas et financée par l'Institut Angus Reid et Clear Seas. Les tableaux détaillés sont présentés à la fin du rapport.

CONTACT:

Shachi Kurl, présidente, Institut Angus Reid : 604.908.1693 shachi.kurl@angusreid.org @shachikurl
Paul Blomerus, directeur exécutif, Clear Seas: 778.730.1375 paul.blomerus@clearseas.org @ClearSeasOrg

que la plupart des produits qu'ils utilisent quotidiennement étaient arrivés au pays par voie maritime. C'est désormais trois répondants sur cinq (61 %) qui tiennent ce discours.

Alors que les Canadiens donnent à l'industrie du transport maritime une bonne note sur le plan de la sûreté (91 % sont d'avis que l'industrie est très ou généralement sûre), certaines préoccupations collectives quant à son impact sur l'environnement persistent. Trois individus sur cinq (61 %) se disent préoccupés par les risques de déversement d'hydrocarbures par les pétroliers. Une proportion similaire de répondants (57 %) s'inquiètent du risque de rejets de déchets par les navires alors que la moitié (53 %) disent craindre la possibilité que les navires déversent leur propre carburant dans l'environnement marin.

Bien que la possibilité de déversement soit une préoccupation principale pour les Canadiens, ils font tout de même généralement confiance à la sécurité du transport de produits pétroliers (60 % sont confiants) et de gaz naturel liquéfié (GNL) plus spécifiquement (67 % sont confiants).

Autres conclusions notables :

- Moins d'un répondant sur cinq (17 %) croit que le Canada devrait prioriser la réduction des gaz à effet de serre (GES) dans le secteur du transport maritime par rapport aux autres industries. Une plus grande proportion de répondants (42 %) croit toutefois que la réduction des GES devrait être une priorité égale dans toutes les industries ou que d'autres industries devraient être prioritaires (28 %).
- Une majorité (59 %) de Canadiens jugent qu'il est aussi important de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'industrie maritime que dans les autres industries. Malgré l'augmentation du coût de la vie, deux tiers (62 %) des Canadiens se disent prêts à payer plus pour leurs marchandises provenant d'outre-mer pour aider à contrebalancer les émissions.
- Une majorité de répondants croient que la Garde côtière canadienne (69 %), les administrations portuaires canadiennes (62 %) et l'industrie du transport maritime en général (59 %) font un bon travail lorsqu'il est question de contribuer à un transport maritime sécuritaire dans les eaux canadiennes. Cependant, les gouvernements provinciaux (49 %), les ministères fédéraux en charge de l'industrie (49 %) et le gouvernement fédéral de manière générale (44 %) reçoivent moins d'éloges à ce sujet.

À propos d'ARI

L'Institut Angus Reid (ARI) a été fondé en octobre 2014 par le Dr. Angus Reid, enquêteur et sociologue. ARI est une fondation de recherche nationale sur l'opinion publique, non partisane et sans but lucratif. Elle a été créée afin de faire progresser l'éducation par la commission, la réalisation et la diffusion de données statistiques impartiales et accessibles au public sur des sujets tels l'économie, les sciences politiques, la philanthropie, l'administration publique, les affaires domestiques et internationales, ainsi que d'autres enjeux socioéconomiques importants au Canada et à son peuple.

À propos de Clear Seas

Le Centre pour le transport maritime responsable Clear Seas est un centre de recherche canadien indépendant, sans but lucratif, dont le mandat consiste à informer le public et les décideurs politiques sur le transport maritime au moyen d'études impartiales et holistiques qui tiennent compte des incidences sociales, environnementales et économiques de la marine marchande. Clear Seas a été établi en 2015

CONTACT:

Shachi Kurl, President, Angus Reid Institute: 604.908.1693 shachi.kurl@angusreid.org @shachikurl
Paul Blomerus, Executive Director, Clear Seas: 778.730.1375 paul.blomerus@clearseas.org

pour agir en tant que source d'information objective de premier plan sur le transport maritime sécuritaire et durable.

CONTACT:

Shachi Kurl, President, Angus Reid Institute: 604.908.1693 shachi.kurl@angusreid.org @shachikurl
Paul Blomerus, Executive Director, Clear Seas: 778.730.1375 paul.blomerus@clearseas.org

INDEX

1^{re} partie : Les impressions du public envers le transport maritime

- Les perturbations au sein de la chaîne d’approvisionnement sensibilisent le public au réseau mondial de transport

2^{ème} partie : La sécurité, l’environnement et le transport maritime

- Une majorité de répondants ont confiance lorsqu’il est question du transport de pétrole et de GNL par navire
- Les émissions de gaz à effet de serre et le transport maritime

3^{ème} partie : Les perceptions envers la réglementation du transport maritime

- Le Plan de protection des océans
- Les remorqueurs d’urgence : une responsabilité publique ou privée?

4^{ème} partie : L’Indice de confiance sur le transport maritime

CONTACT:

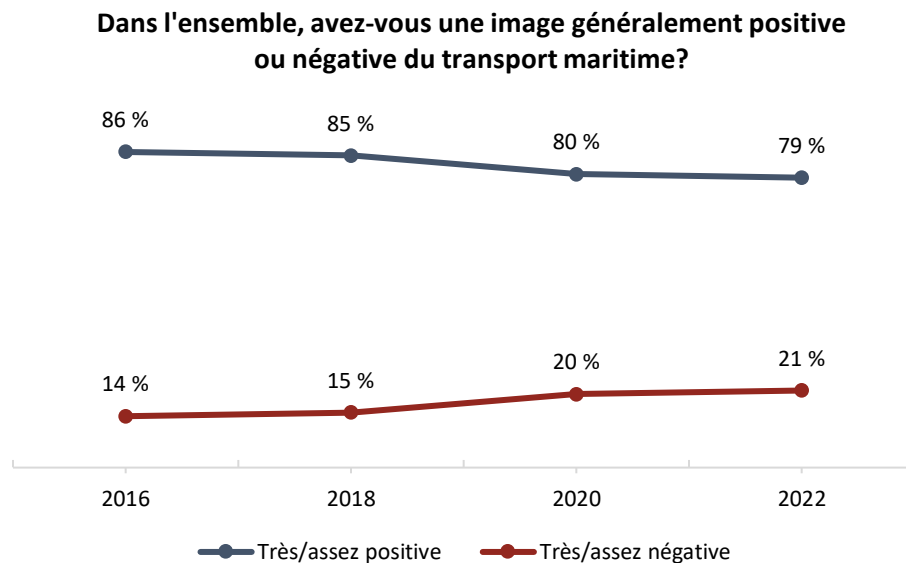
Shachi Kurl, President, Angus Reid Institute: 604.908.1693 shachi.kurl@angusreid.org @shachikurl
Paul Blomerus, Executive Director, Clear Seas: 778.730.1375 paul.blomerus@clearseas.org

1^{re} partie : Les impressions du public envers le transport maritime

Le transport maritime joue un rôle important dans la vie des Canadiens lorsqu'il est question de leur fournir les biens et les nécessités qu'ils utilisent au quotidien. En effet, plus de 70 % des produits utilisés tous les jours par les Canadiens sont transportés par navire. Le transport maritime est également important pour l'exportation de marchandises canadiennes vers les marchés internationaux. En effet, 20 % des importations et des exportations canadiennes, par valeur monétaire, sont transportées par navire.

Au total, l'industrie du transport maritime rapporte 30 milliards de dollars à l'économie canadienne, soit environ 1,8 % du PIB du Canada.

L'opinion des Canadiens envers le transport maritime est positive, et ce, de manière constante. Depuis 2016, au moins quatre Canadiens sur cinq affirment avoir une image « très » ou « assez » positive de cette industrie. Cependant, il est intéressant de noter que l'opinion négative a augmenté de sept points de pourcentage depuis 2016. Un répondant sur cinq (21 %) déclare maintenant avoir une vision « très » ou « assez » négative du transport maritime :

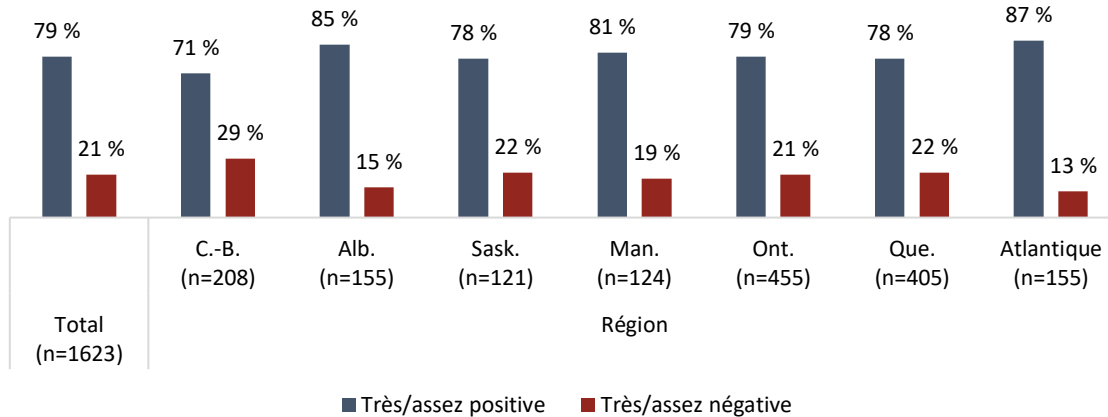


L'opinion des habitants de la côte est et de la côte ouest diffère, bien que le transport maritime représente un pilier de l'économie pour les deux régions. Trois Britanno-Colombiens sur dix (29 %) ont une vision négative de l'industrie, ce qui représente plus du double des répondants de la région de l'Atlantique qui partagent cette vision (13 %). Les habitants de la Colombie-Britannique ont invariablement, depuis des années, une opinion plus négative envers le transport maritime, bien qu'ils fassent partie d'une minorité.

CONTACT:

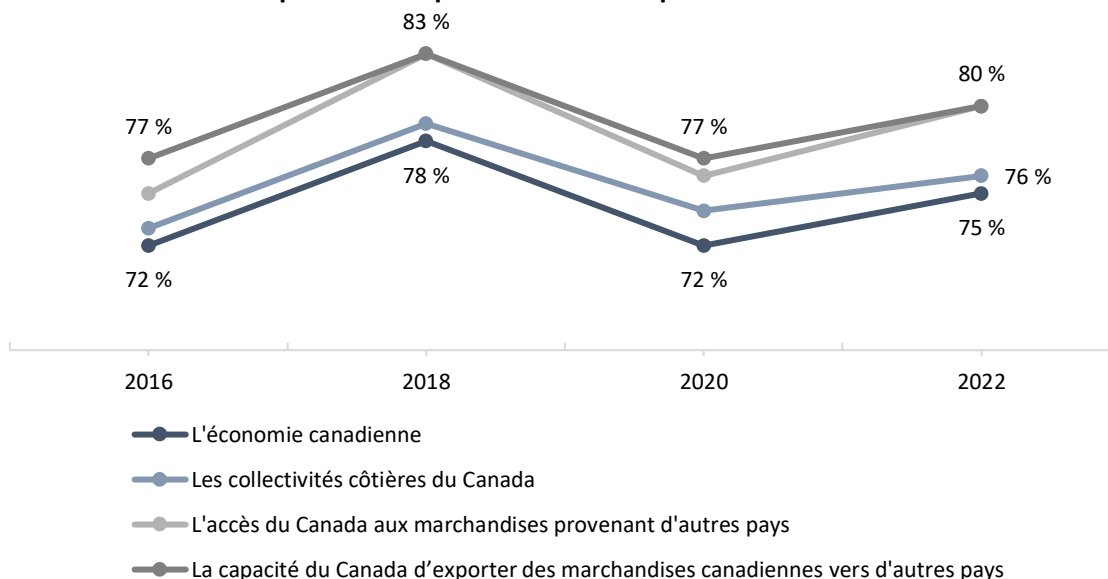
Shachi Kurl, President, Angus Reid Institute: 604.908.1693 shachi.kurl@angusreid.org @shachikurl
Paul Blomerus, Executive Director, Clear Seas: 778.730.1375 paul.blomerus@clearseas.org

Dans l'ensemble, avez-vous une image généralement positive ou négative du transport maritime?



Une majorité de Canadiens croient en l'importance de l'industrie du transport maritime pour l'économie du pays (75 %), les collectivités côtières du Canada (76 %) et l'importation (80 %) ou l'exportation (80 %) de marchandises canadiennes. Depuis 2016, au moins sept Canadiens sur dix déclarent que l'industrie du transport maritime représente un facteur clé dans ces quatre domaines :

Pourcentage de ceux qui affirment que l'industrie du transport maritime est d'une importance "capitale" ou "très importante" dans ces domaines:

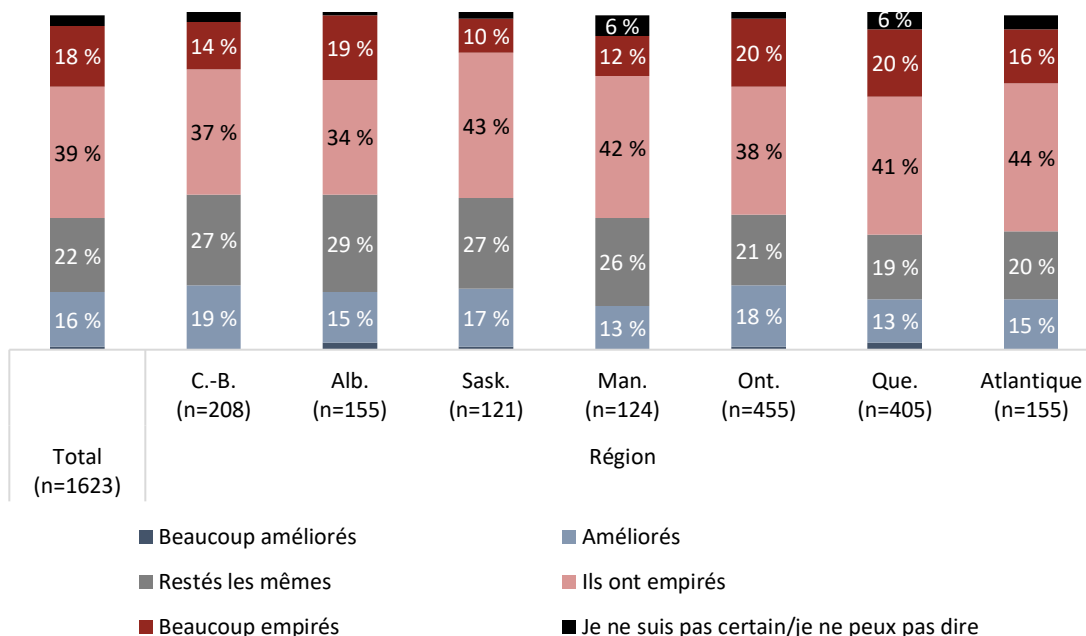


Les perturbations au sein de la chaîne d’approvisionnement sensibilisent le public au réseau mondial de transport

L’industrie du transport maritime est un maillon important de la chaîne d’approvisionnement mondiale, qui a encaissé plusieurs coups durant la pandémie. Les confinements causés par la COVID-19, surtout en Chine, l’un des plus grands exportateurs mondiaux, ont initialement exercé de la pression sur la chaîne d’approvisionnement. Plus récemment, l’invasion de l’Ukraine par la Russie a fait monter le coût du carburant, exposant les réseaux mondiaux d’approvisionnement de nourriture à des obstacles additionnels.

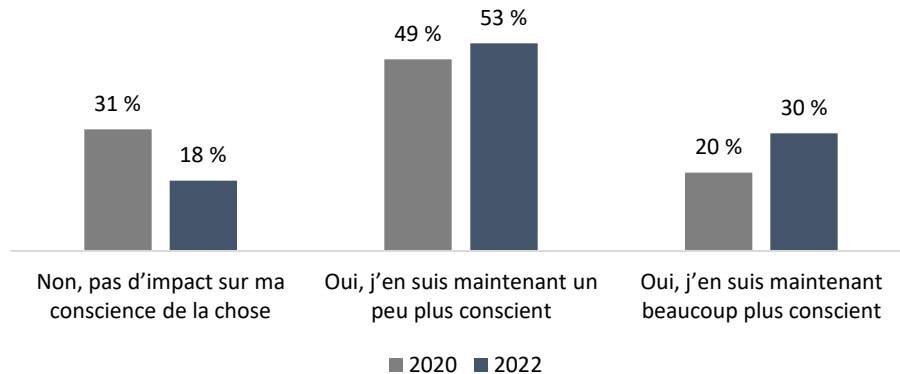
Les Canadiens ont tendance à croire que les perturbations de la chaîne d’approvisionnement ont empirées au cours des derniers mois. En effet, trois répondants sur cinq (57 %) estiment que la situation s’est envenimée. Moins d’une personne sur cinq (17 %) dit avoir constaté une amélioration. Les habitants de l’Alberta (19 %), de l’Ontario (20 %) et du Québec (20 %) sont les plus susceptibles de croire que ces perturbations ont augmentées récemment :

Selon vous, au cours des derniers mois, les problèmes liés à la chaîne d’approvisionnement mondiale se sont-ils améliorés, empirés ou sont-ils demeurés les mêmes qu’auparavant?



La plupart des Canadiens disent que les événements récents (la pandémie de COVID-19, les changements climatiques et l’invasion de l’Ukraine par la Russie) ont eu un impact sur leur niveau de conscience quant au fonctionnement de la chaîne d’approvisionnement mondiale. Trois répondants sur dix (30 %) disent qu’ils sont maintenant beaucoup plus conscients de la manière dont les produits de consommation circulent autour du monde et la moitié (53 %) des répondants affirment en être maintenant un peu plus conscients. Ces deux pourcentages sont plus élevés qu’en 2020, lorsque ARI avait posé une question similaire concernant les conséquences de la pandémie de COVID-19 sur la conscience des Canadiens envers la chaîne d’approvisionnement :

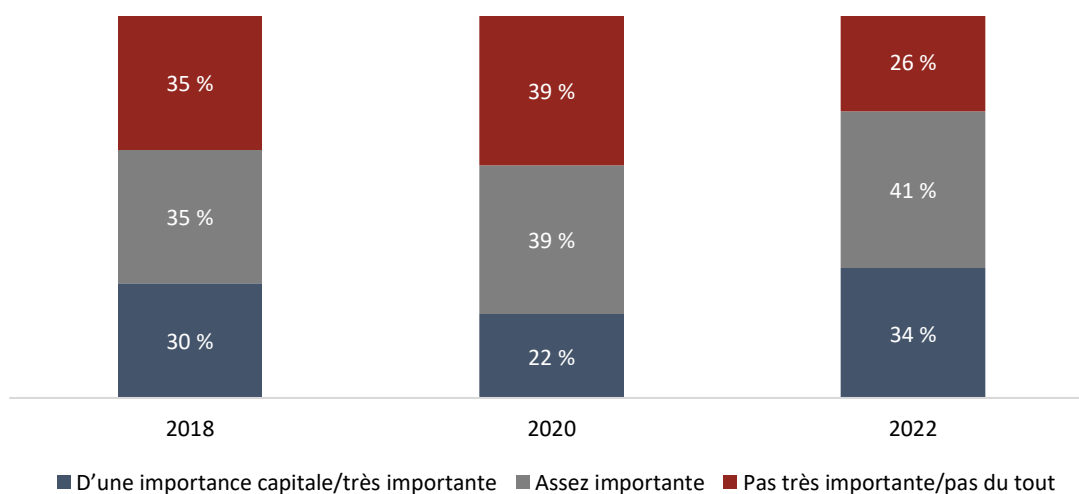
Les enjeux mondiaux* ont-ils eu un certain impact sur votre niveau de conscience concernant la circulation des produits de consommation et des marchandises à l'échelle mondiale?



**En 2020, les répondants avaient été sondés par rapport à la COVID-19 seulement. En 2022, les répondants ont été sondés par rapport à l'inflation, à l'invasion de l'Ukraine par la Russie, à la pandémie de COVID-19 et aux changements climatiques.*

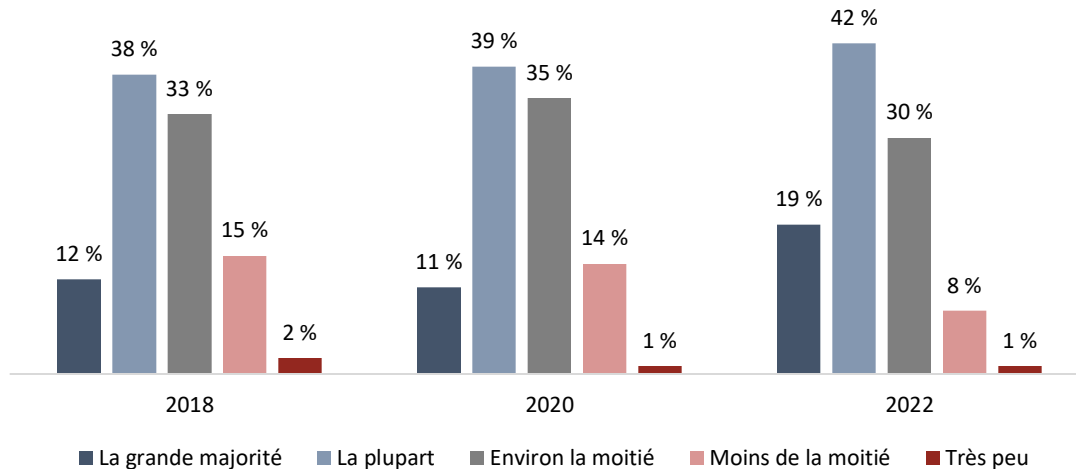
Les Canadiens sont maintenant beaucoup plus portés à croire que le transport maritime joue un rôle important dans leur quotidien. À titre comparatif, en 2018, le tiers (35 %) des répondants estimaient que cette industrie n'était pas importante pour leur quotidien. En 2022, cette proportion a chuté à un quart (26 %) des répondants. Le tiers des répondants (34 %) déclarent désormais que le transport maritime est « très » important ou « d'une importance capitale » dans leur vie, ce qui représente une hausse de 12 points de pourcentage depuis 2020 :

Selon vous, quelle est l'importance de l'industrie du transport maritime dans votre vie quotidienne?



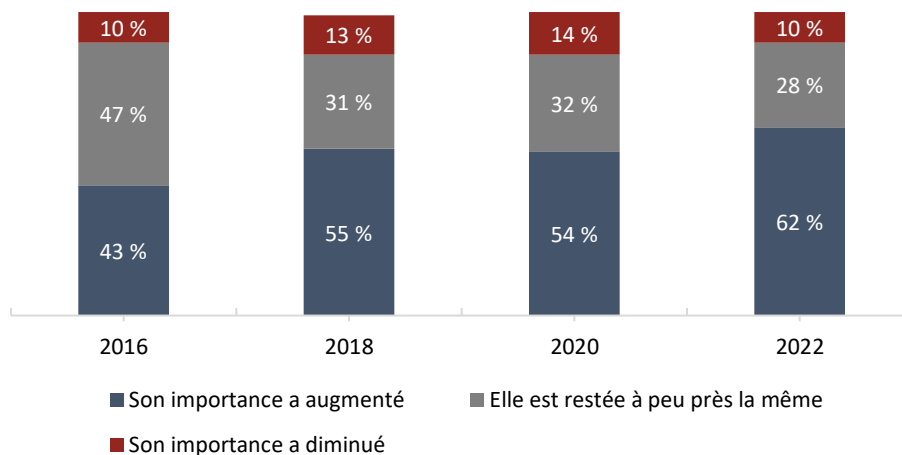
Les perturbations de la chaîne d'approvisionnement observées au cours des deux dernières années, ont sensibilisé les Canadiens à la quantité de marchandises arrivant chaque jour par navire. À présent, trois répondants sur cinq (61 %) estiment que la grande majorité ou la plupart des articles qu'ils utilisent quotidiennement arrivent au pays par voie maritime. Cela représente une augmentation par rapport aux résultats de 2018 et 2020, alors que seulement la moitié des répondants partageaient cette opinion :

Selon vous, quelle proportion des produits que vous utilisez sur une base quotidienne ont été transportés par navire?



En définitive, un nombre croissant de Canadiens estiment que l'importance du transport maritime a augmenté au cours des dernières années. Trois répondants sur cinq (62 %) croient que son importance a augmenté au cours des 20 dernières années. Lorsque cette question a été posée en 2016, la proportion de répondants ayant cette opinion était de deux sur cinq (43 %) :

De manière générale, avez-vous l'impression que l'importance du transport maritime au Canada a augmenté, diminué ou est restée la même, au cours des 15 ou 20 dernières années?

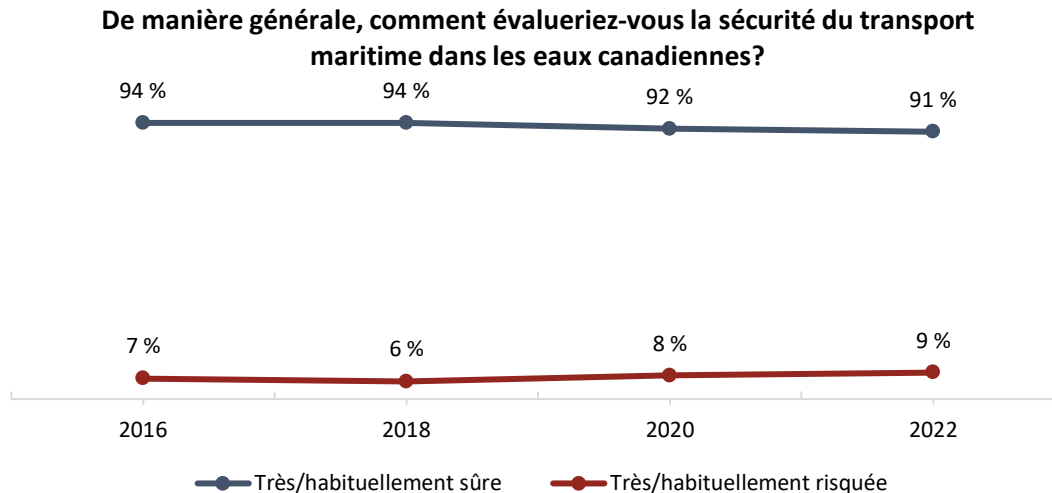


CONTACT:

Shachi Kurl, President, Angus Reid Institute: 604.908.1693 shachi.kurl@angusreid.org @shachikurl
Paul Blomerus, Executive Director, Clear Seas: 778.730.1375 paul.blomerus@clearseas.org

2^{ème} partie : La sécurité, l'environnement et le transport maritime

La quasi-totalité des Canadiens (91 %) estiment que le transport maritime dans les eaux canadiennes est exécuté de manière sécuritaire. Il s'agit là d'une croyance demeurée constante dans la population depuis 2016, soit la toute première année où l'Institut Angus Reid et Clear Seas ont posé cette question :



Toutefois, des inquiétudes demeurent quant à l'impact potentiel de l'industrie du transport maritime sur l'environnement. Les principales préoccupations sont liées à la pollution de l'eau. Trois répondants sur cinq (61 %) redoutent le risque de déversement d'hydrocarbures provenant de pétroliers. Presque autant de Canadiens (57 %) s'inquiètent du fait que les navires pourraient déverser des déchets dans les eaux canadiennes. La moitié des répondants (53 %) se soucient d'un possible déversement de carburant et une proportion similaire (49 %) sont préoccupés par la pollution de l'eau, de manière générale.

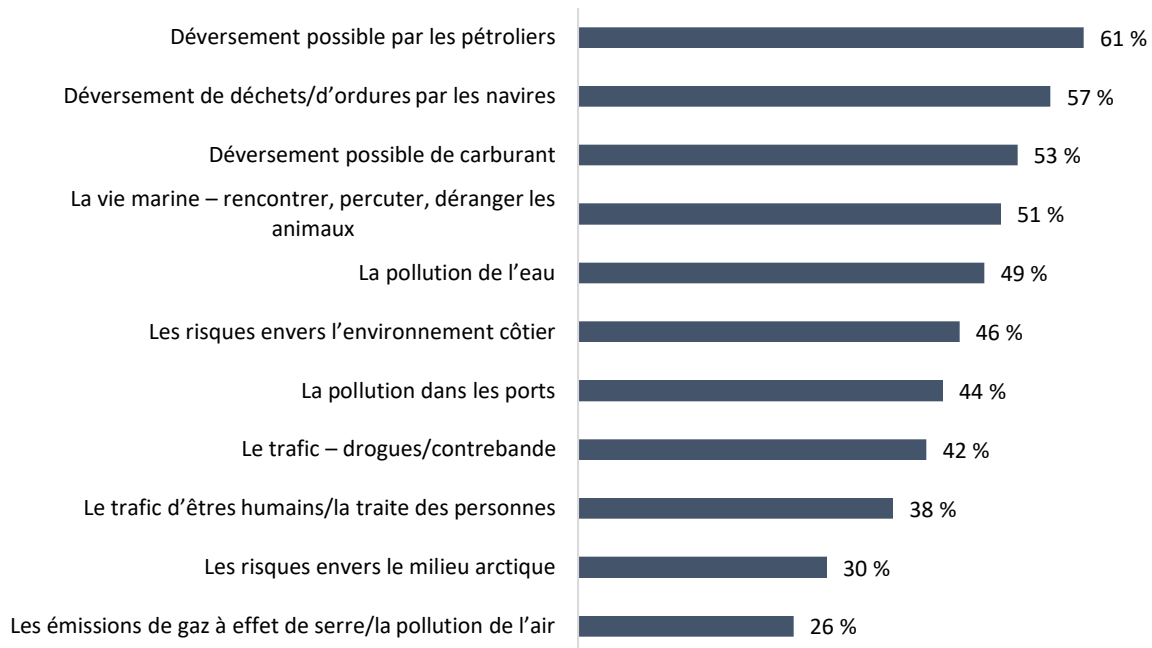
Bien que la quantité de pétrole transporté à l'échelle mondiale ait augmenté, les déversements sont de moins en moins fréquents, grâce à des [mesures de sécurité renforcées](#). Par exemple, le [Programme national de surveillance aérienne](#) de Transports Canada, établi en 1991, utilise des avions en poste au travers du pays afin de [détecter et prévenir la pollution marine](#). En 2013, une évaluation indépendante commandée par Transports Canada, a déterminé que le Canada courait un [faible risque de déversement d'hydrocarbures](#).

D'autres risques environnementaux viennent également à l'esprit des Canadiens. Entre autres, la moitié des répondants (51 %) craignent que les navires percutent ou dérangent la vie marine. Plus bas sur la liste des préoccupations, se trouve la question du trafic de drogues (42 %) ou d'êtres humains (38 %), deux enjeux mentionnés par au moins deux répondants sur cinq :

CONTACT:

Shachi Kurl, President, Angus Reid Institute: 604.908.1693 shachi.kurl@angusreid.org @shachikurl
Paul Blomerus, Executive Director, Clear Seas: 778.730.1375 paul.blomerus@clearseas.org

Risques liés à la sûreté du transport maritime préoccupant le plus les Canadiens (seulement les réponses ayant obtenu plus de 20 % sont montrées ci-dessous; tous les répondants, n=1623)



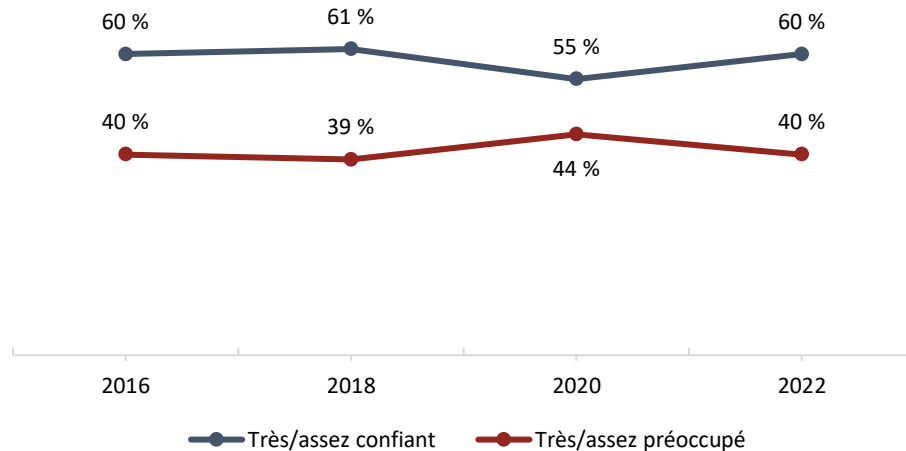
Une majorité de répondants ont confiance lorsqu'il est question du transport de pétrole et de GNL par navire

Bien que le risque de déversement d'hydrocarbures soit toujours en tête des préoccupations des Canadiens quant au transport maritime, une majorité de répondants (60 %) affirment tout de même avoir confiance en la sécurité du transport de produits pétroliers dans les eaux canadiennes. En 2020, cet indice de confiance avait chuté à 55 %, mais ce chiffre est autrement demeuré stable, dans une proportion de trois répondants sur cinq :

CONTACT:

Shachi Kurl, President, Angus Reid Institute: 604.908.1693 shachi.kurl@angusreid.org @shachikurl
Paul Blomerus, Executive Director, Clear Seas: 778.730.1375 paul.blomerus@clearseas.org

Concentrons-nous spécifiquement sur l'aspect du transport maritime. De manière générale, êtes-vous confiant ou préoccupé quant à la sûreté du transport maritime de produits pétroliers dans les eaux canadiennes?



Le [choc du prix de l'énergie au niveau mondial](#), provoqué par l'invasion de l'Ukraine par la Russie, a renouvelé le besoin pour l'Europe de s'affranchir de la dépendance aux énergies russes. Le gaz naturel liquéfié (GNL) canadien a été vanté comme [une alternative possible](#) au gaz naturel russe. Cependant, [il y a beaucoup de travail à faire](#) avant que le Canada puisse exporter du GNL depuis ses côtes atlantiques. Le projet de 40 milliards de dollars LNG Canada, situé à Kitimat en C.-B., [sera quant à lui achevé plus tôt](#).

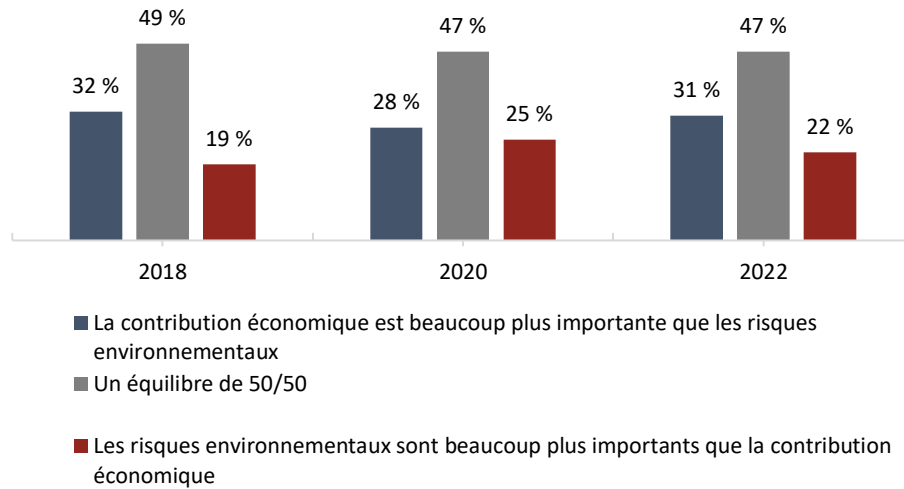
Les Canadiens font davantage confiance au transport de GNL qu'à celui de produits pétroliers traditionnels. Plus des deux tiers des répondants (67 %, [voir les tableaux détaillés](#)) déclarent être plus confiants que préoccupés par rapport au transport de GNL dans les eaux canadiennes.

De manière générale, la moitié des Canadiens (47 %) croient que les risques environnementaux du transport maritime sont contrebalancés par la contribution économique de l'industrie. Pour l'autre moitié des répondants, la plupart estiment que la contribution économique est plus importante que les risques environnementaux (31 %) et 22 % croient le contraire, c'est-à-dire que les risques environnementaux sont plus importants :

CONTACT:

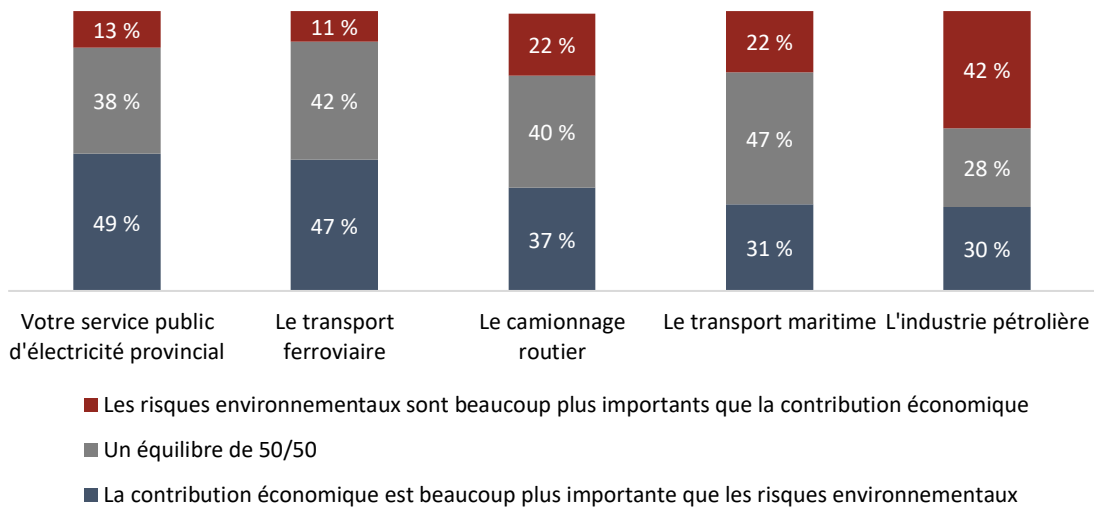
Shachi Kurl, President, Angus Reid Institute: 604.908.1693 shachi.kurl@angusreid.org @shachikurl
Paul Blomerus, Executive Director, Clear Seas: 778.730.1375 paul.blomerus@clearseas.org

Évaluation de la contribution économique de différentes industries face aux risques environnementaux encourus



Lorsque comparé avec d'autres industries et moyens de transport, le transport maritime est plus souvent considéré comme ayant des avantages économiques importants, malgré les risques environnementaux, que l'industrie pétrolière. Cependant, la production d'électricité, le transport ferroviaire et le camionnage sont plus souvent vus comme des domaines dont la contribution économique surpasse les risques encourus, comparativement au transport maritime :

Évaluation de la contribution économique de différentes industries face aux risques environnementaux encourus (tous les répondants, n=1623)



CONTACT:

Shachi Kurl, President, Angus Reid Institute: 604.908.1693 shachi.kurl@angusreid.org @shachikurl
 Paul Blomerus, Executive Director, Clear Seas: 778.730.1375 paul.blomerus@clearseas.org

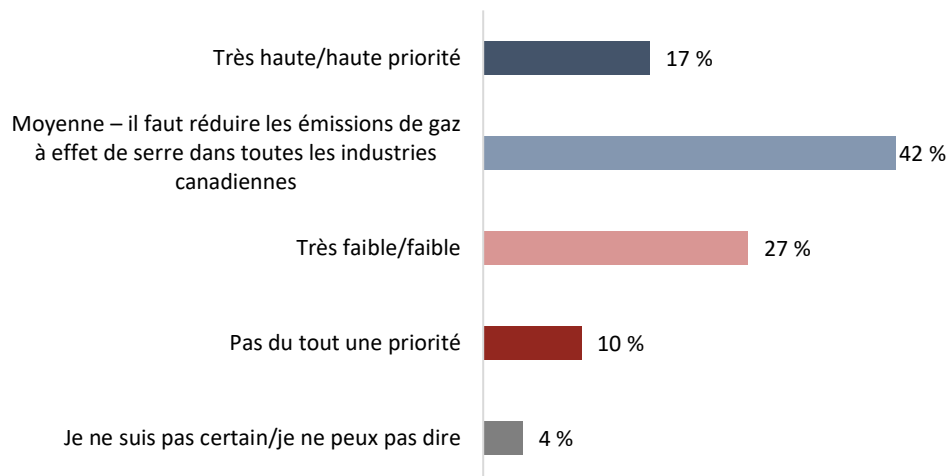
Les émissions de gaz à effet de serre et le transport maritime

Le gouvernement fédéral s'est fixé l'objectif de parvenir à des émissions nettes nulles d'ici 2050, ce qui veut dire que les émissions de toutes les industries, y compris le transport maritime, devront être réduites ou contrebalancées. L'Organisation maritime internationale (OMI) s'est fixée l'objectif de réduire de 70 % les émissions de gaz à effet de serre de l'industrie du transport maritime, par rapport à leur niveau de 2008, d'ici 2050.

Réduire les émissions du transport maritime est considéré comme une tâche difficile pour plusieurs raisons. Les carburants représentant une alternative viable aux combustibles fossiles ne sont pas encore disponibles dans une mesure suffisante pour les grands navires. Par ailleurs, en raison de la durée de vie des navires, soit d'environ 25 à 30 ans, des embarcations plus vieilles et moins efficaces sont longtemps maintenues en opération.

Une majorité (59 %) de Canadiens pensent que la réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime est tout aussi, voire plus importante que celle des autres industries :

**Selon vous, dans quelle mesure le Canada devrait-il prioriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre au sein de l'industrie du transport maritime?
(Tous les répondants, n=1623)**



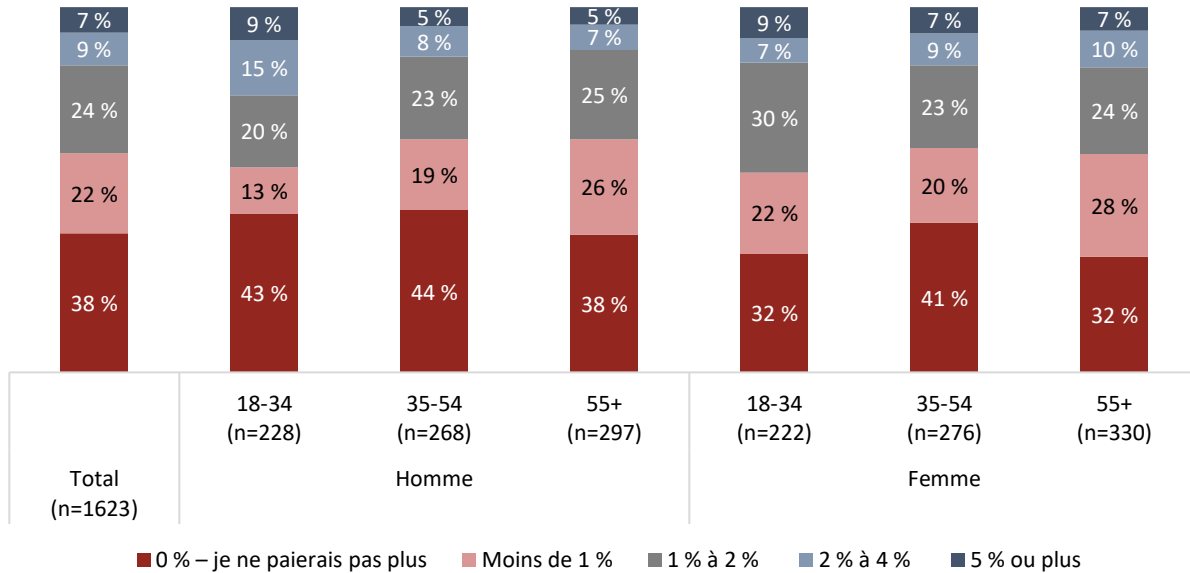
Malgré l'augmentation générale du coût de la vie, près des deux tiers (62 %) des répondants disent qu'ils déboursaient un montant supplémentaire pour des marchandises d'outre-mer afin de réduire ou de contrebalancer les émissions. Un répondant sur cinq (22 %) déclare être prêt à payer moins de 1 % de plus. Le quart (24 %) des répondants affirment qu'ils pourraient payer entre 1 % et 2 % de plus et seulement une personne sur six (16 %) serait disposée à payer un montant additionnel de 2 % ou plus. Deux répondants sur cinq (38 %) ne voudraient pas déboursier un montant supplémentaire, même s'il

CONTACT:

Shachi Kurl, President, Angus Reid Institute: 604.908.1693 shachi.kurl@angusreid.org @shachikurl
Paul Blomerus, Executive Director, Clear Seas: 778.730.1375 paul.blomerus@clearseas.org

permettait de réduire les émissions relatives au transport de marchandises d'outre-mer.

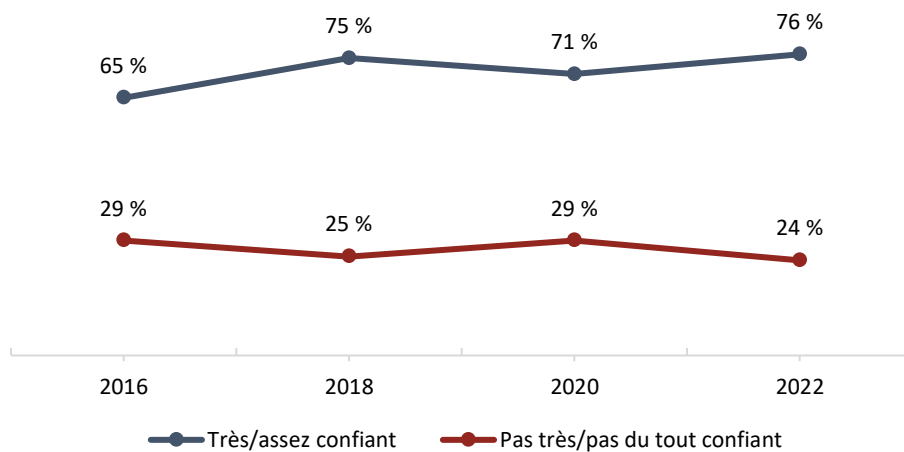
Seriez-vous prêt à payer plus cher pour des articles provenant d'outre-mer si cela permettait de réduire ou de contrebalancer les émissions de gaz à effet de serre causées par leur transport? Si oui, quel pourcentage de plus?



3^{ème} partie : Les perceptions envers la réglementation du transport maritime

La confiance que les Canadiens ont envers la réglementation encadrant le transport maritime a augmenté depuis 2016. Les trois quarts des répondants (76 %) affirment maintenant être « très » ou « assez » confiants lorsqu'il est question des règles régissant le transport maritime dans les eaux canadiennes. En 2016, la proportion de répondants ayant cette opinion était de 65 %.

Dans quelle mesure êtes-vous confiant face aux règles de sécurité et la réglementation encadrant le transport maritime dans les eaux canadiennes à l'heure actuelle?

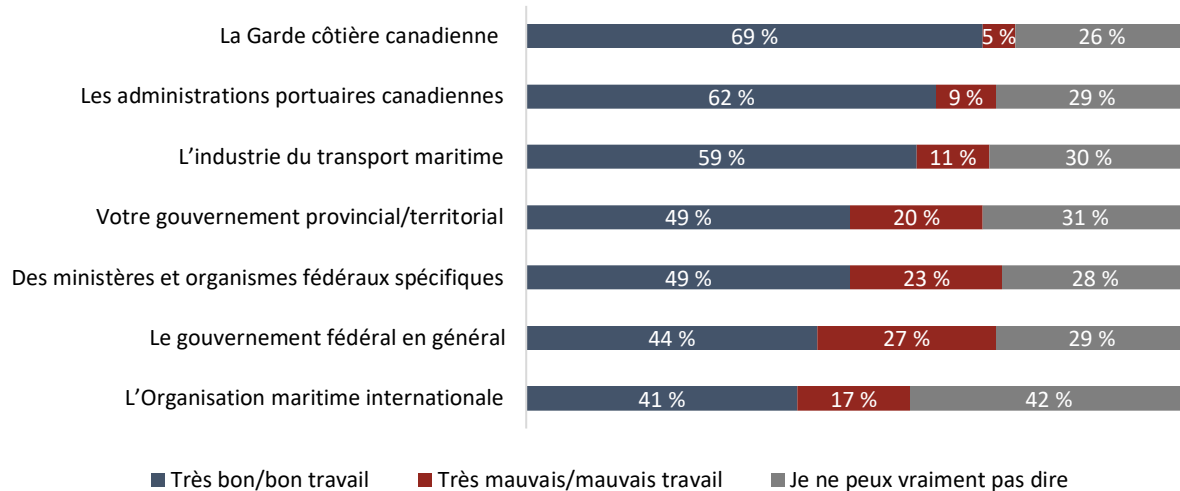


Ce haut niveau de confiance ne s'étend cependant pas à toutes les sphères de la réglementation. Bien qu'une majorité estime que la Garde côtière canadienne (69 %), les administrations portuaires canadiennes (62 %) et l'industrie du transport maritime (59 %) contribuent à la sécurité du transport maritime dans les eaux canadiennes, les Canadiens voient les choses de manière moins positive lorsqu'il est question des gouvernements provinciaux (49 %), des ministères fédéraux (49 %) et du gouvernement fédéral de manière générale (44 %). Au moins un répondant sur cinq croit que ces derniers font plutôt un mauvais travail (20 % pensent ainsi par rapport aux gouvernements provinciaux, 23 % pour les ministères fédéraux et 27 % pour le gouvernement fédéral) :

CONTACT:

Shachi Kurl, President, Angus Reid Institute: 604.908.1693 shachi.kurl@angusreid.org @shachikurl
Paul Blomerus, Executive Director, Clear Seas: 778.730.1375 paul.blomerus@clearseas.org

**Selon vous, les entités suivantes font-elles un bon ou un mauvais travail lorsqu'il est question de contribuer à un transport maritime sécuritaire dans les eaux canadiennes à l'heure actuelle?
(Tous les répondants, n=1623)**



La perception des répondants quant à la contribution du gouvernement fédéral envers un transport maritime sûr a chuté depuis 2016. En effet, les deux tiers (64 %) des répondants affirmaient alors que le gouvernement faisait un bon travail. L'évaluation de la bonne performance des gouvernements provinciaux et territoriaux a, elle aussi, diminué de 13 points de pourcentage :

CONTACT:

Shachi Kurl, President, Angus Reid Institute: 604.908.1693 shachi.kurl@angusreid.org @shachikurl
Paul Blomerus, Executive Director, Clear Seas: 778.730.1375 paul.blomerus@clearseas.org

Selon vous, les entités suivantes font-elles un bon ou un mauvais travail lorsqu'il est question de contribuer à un transport maritime sécuritaire dans les eaux canadiennes à l'heure actuelle?
(Pourcentage ayant choisi « bon » ou « très bon » travail)

	Année			
	2016	2018	2020	2022
La Garde côtière canadienne*	-	-	77 %	69 %
Les administrations portuaires canadiennes	66 %	76 %	70 %	62 %
L'industrie du transport maritime	64 %	71 %	62 %	59 %
Votre gouvernement provincial/territorial	62 %	52 %	52 %	49 %
Des ministères et organismes fédéraux spécifiques*	67 %	67 %	57 %	49 %
Le gouvernement fédéral en général	64 %	52 %	47 %	44 %
L'Organisation maritime internationale	58 %	51 %	44 %	41 %

*Note : la Garde côtière canadienne n'était pas une option indépendante dans les sondages de 2016 et 2018; elle était comprise dans l'option listant différents ministères et organismes fédéraux.

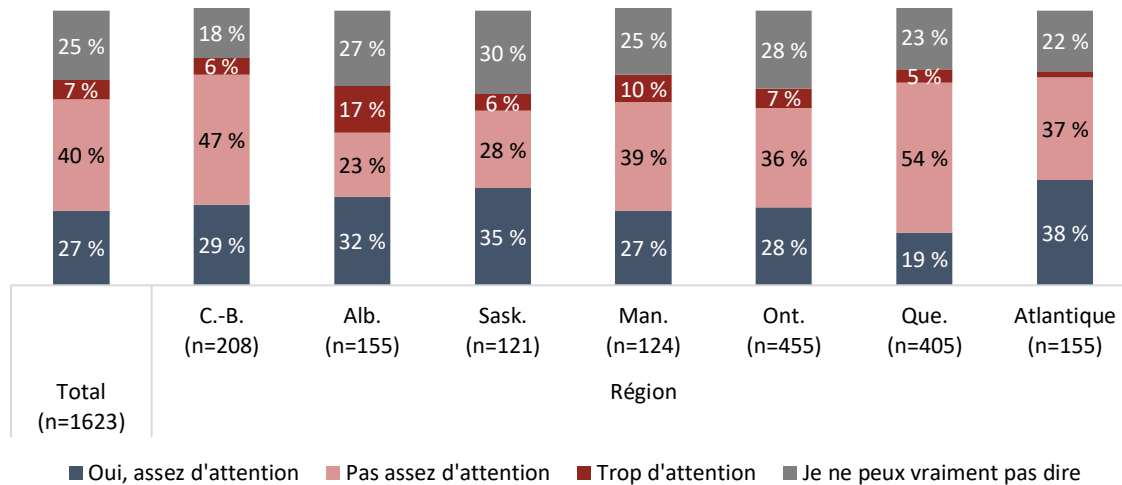
Les Canadiens ont largement la conviction que les gouvernements ne portent pas assez attention à la sécurité maritime. Deux répondants sur cinq (40 %) disent que cet enjeu ne reçoit pas assez d'attention de la part du gouvernement et le quart (27 %) des répondants croient le contraire. Moins d'une personne sur dix (7 %) estime que la sécurité dans le domaine du transport maritime reçoit trop d'attention.

Le sentiment qu'une plus grande attention devrait être accordée à la sécurité du transport maritime est le plus présent au sein de deux provinces ayant un lien solide avec l'industrie : la Colombie-Britannique (47 %) et le Québec (54 %) :

CONTACT:

Shachi Kurl, President, Angus Reid Institute: 604.908.1693 shachi.kurl@angusreid.org @shachikurl
Paul Blomerus, Executive Director, Clear Seas: 778.730.1375 paul.blomerus@clearseas.org

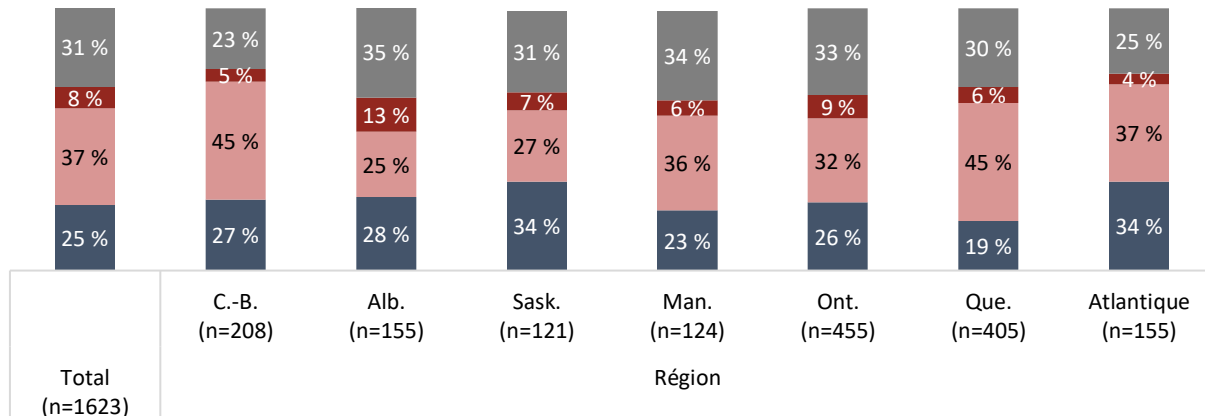
Selon vous, le transport maritime reçoit-il la bonne quantité d'attention de la part du gouvernement quant aux politiques et aux procédures mises en place en matière de sécurité?



Les habitants de ces deux provinces sont également plus susceptibles de croire que la supervision et l'application des politiques de sécurité en matière de transport maritime sont des enjeux qui ne reçoivent pas assez d'attention. En effet, c'est ce qu'affirment plus de deux Britannico-Colombiens et Québécois sur cinq (45 %).

À l'échelle nationale, le quart des Canadiens (25 %) croient que le gouvernement accorde la bonne quantité d'attention à la supervision et à l'application des politiques de sécurité en matière de transport maritime, alors que deux répondants sur cinq (37 %) estiment qu'il reste encore du travail à faire :

Croyez-vous que le gouvernement accorde la bonne quantité d'attention à la supervision et à l'application des politiques de sécurité dans le secteur du transport maritime?



- Oui, la bonne quantité
- Pas assez de supervision/d'application des politiques
- Trop de supervision/d'application des politiques
- Je ne peux vraiment pas dire

Le Plan de protection des océans

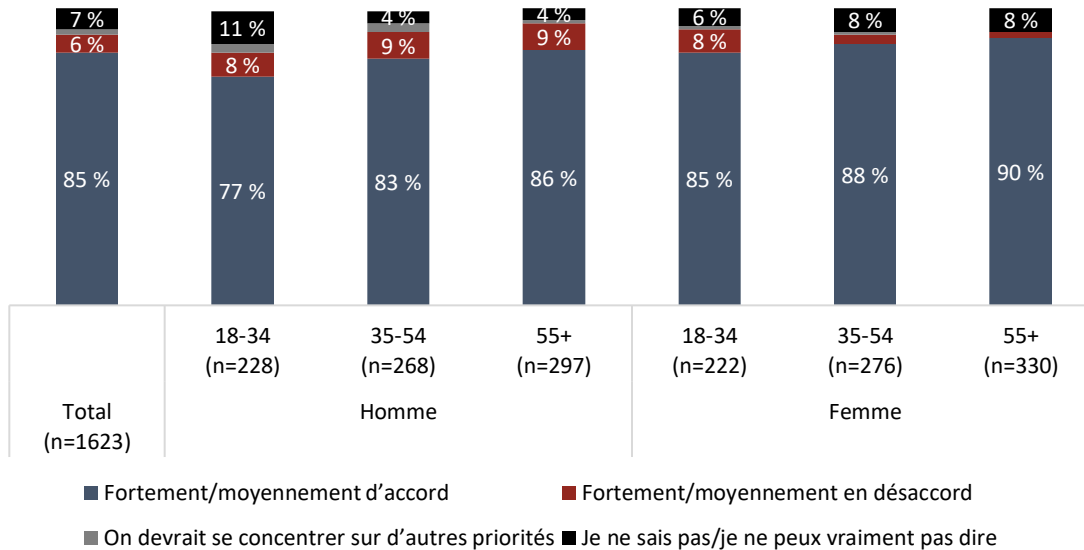
Le [Plan de protection des océans \(PPO\)](#) du gouvernement fédéral a été établi en 2016. Il représente un investissement de 1,5 milliards afin de protéger les côtes et les voies navigables du Canada. Ce plan a pour but d'améliorer la sécurité maritime sur les trois côtes du pays, préserver et restaurer les écosystèmes marins, créer des partenariats plus forts avec les Autochtones et les collectivités côtières et élaborer de meilleurs plans d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.

Le gouvernement fédéral a [renouvelé le programme](#) en 2022 en y ajoutant un nouvel investissement de 2 milliards de dollars sur neuf ans.

Le nombre de répondants qui disent connaître le PPO a augmenté [depuis 2018](#), l'année où l'Institut Angus Reid et Clear Seas avaient précédemment posé cette question. Deux Canadiens sur cinq (42 %) déclarent maintenant connaître ce plan dans une certaine mesure ([voir les tableaux détaillés](#)).

Presque tous les Canadiens sont en accord avec les piliers du PPO. Une poignée de répondants sont en désaccord (6 %) ou croient que le plan devrait se concentrer sur d'autres enjeux (2 %). Les hommes âgés de 18 à 34 ans sont moins souvent en accord avec ces piliers que les autres groupes démographiques (77 %), bien que la majorité d'entre eux le soit :

Quelle est votre opinion des quatre piliers du Plan de protection des océans?



Les remorqueurs d'urgence : une responsabilité publique ou privée?

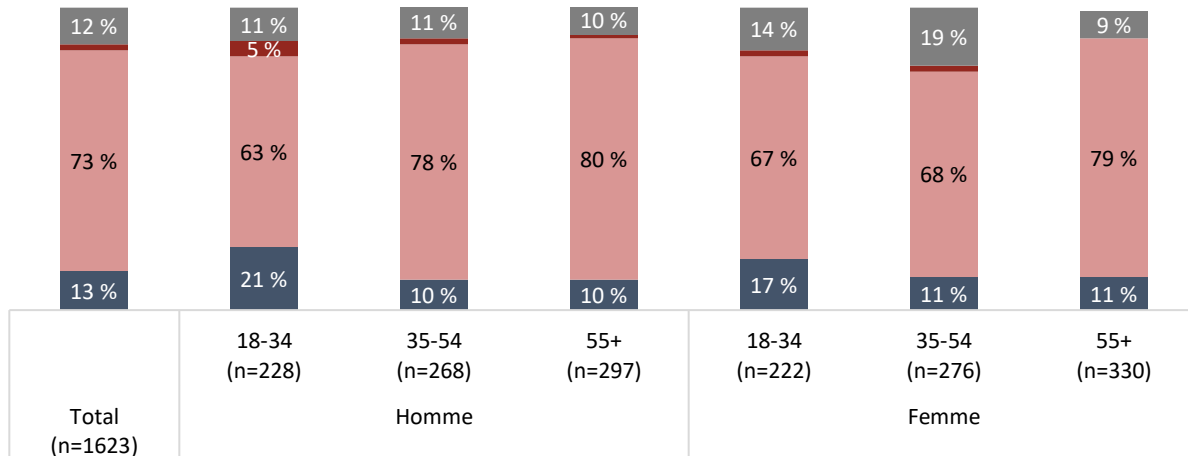
Dans le cadre du PPO, le gouvernement canadien a loué et positionné deux remorqueurs d'urgence sur la côte ouest du pays. Les remorqueurs d'urgence sont des bateaux puissants ayant la capacité de secourir les navires en détresse. Bien que le Canada ait deux remorqueurs d'urgence sur la côte ouest, les autres régions canadiennes dépendent plutôt de « navires de passage » ou d'autres bateaux appropriés se trouvant à proximité pour les interventions d'urgence. Le gouvernement a déclaré qu'un [plan à long terme](#) était en cours de développement et qu'il tiendrait compte des leçons tirées des deux remorqueurs loués et stationnés sur la côte ouest.

Les trois quarts des Canadiens (73 %) croient que la responsabilité de payer les frais des remorqueurs d'urgence devrait appartenir aux compagnies de transport maritime. Un plus petit nombre (13 %) pensent plutôt que cela devrait être un service fourni par le gouvernement et financé par les contribuables :

CONTACT:

Shachi Kurl, President, Angus Reid Institute: 604.908.1693 shachi.kurl@angusreid.org @shachikurl
 Paul Blomerus, Executive Director, Clear Seas: 778.730.1375 paul.blomerus@clearseas.org

Quel énoncé représente le mieux votre point de vue à propos des remorqueurs d'urgence :



- Je ne peux vraiment pas dire
- Les services de remorquage d'urgence ne sont pas réellement nécessaires
- Les services de remorquage d'urgence devraient être payés par les entreprises de transport maritime
- Les services de remorquage d'urgence devraient être un service public fourni par le gouvernement, aux frais des contribuables

4^{ème} partie : L'Indice de confiance sur le transport maritime

Afin de mieux comprendre les différents points de vue sur le transport maritime au Canada, l'Institut Angus Reid a mis au point, en 2020, un indice analysant les perspectives des répondants sur la sécurité du transport maritime, sa réglementation et l'importance de cette industrie dans un contexte économique.

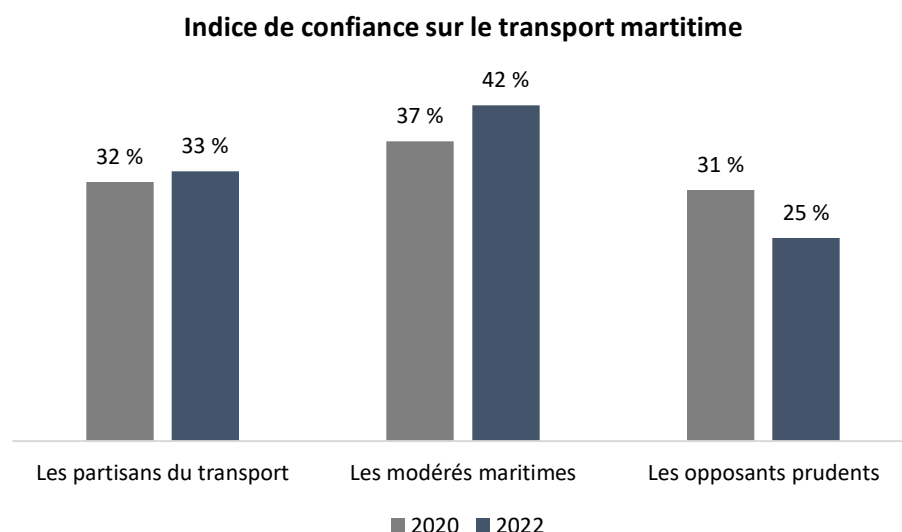
L'Indice de confiance sur le transport maritime comprend trois groupes: **les partisans, les modérés et les opposants prudents au transport maritime.**

Les partisans du transport maritime (33 %) croient que l'industrie du transport maritime joue un rôle « très important » ou « d'une importance capitale », autant au sein de l'économie fédérale que de leur économie provinciale et du commerce international. Ce groupe accorde une priorité plus élevée aux considérations économiques du transport maritime qu'aux risques environnementaux.

Les modérés maritimes (42 %), comme leur nom l'indique, constituent le centre idéologique entre les deux autres groupes. Bien qu'ils soient généralement confiants envers la sécurité et la réglementation en vigueur dans l'industrie, ils sont divisés sur d'autres aspects liés au transport maritime au Canada, notamment la question du transport de pétrole dans les eaux canadiennes.

Parmi les trois groupes, on note un taux de scepticisme plus présent chez les **opposants prudents** (25 %), lorsqu'il est question de l'importance de l'industrie du transport maritime et de sa sécurité globale. Ce groupe se définit par un niveau de préoccupation élevé par rapport aux risques environnementaux encourus par l'industrie.

Depuis 2020, de moins en moins de Canadiens se retrouvent dans la catégorie des opposants prudents, tandis que l'Indice relève de plus en plus de Canadiens tombant dans la catégorie des modérés maritimes.



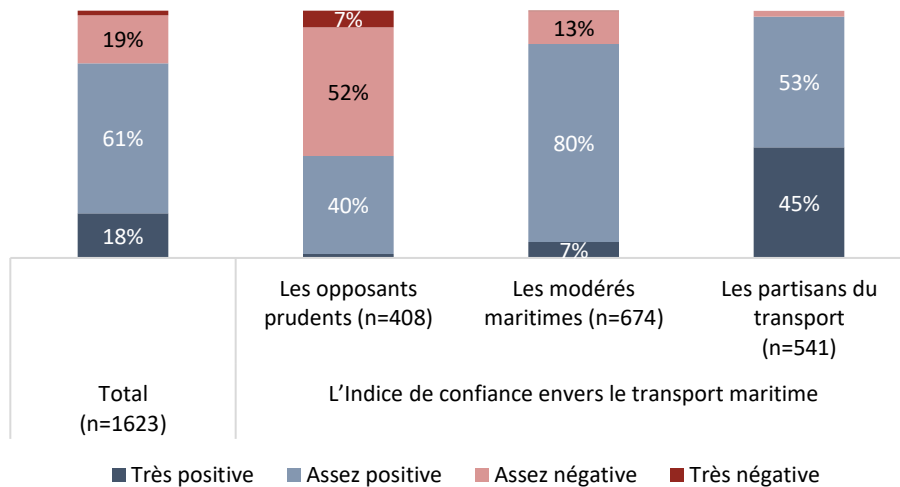
En général, trois opposants prudents sur cinq (59 %) ont une opinion négative de l'industrie du transport maritime. La vision de cette industrie est bien meilleure chez les modérés et les partisans du transport maritime. La raison est peut-être que les opposants prudents sont plus susceptibles de croire que les

CONTACT:

Shachi Kurl, President, Angus Reid Institute: 604.908.1693 shachi.kurl@angusreid.org @shachikurl
Paul Blomerus, Executive Director, Clear Seas: 778.730.1375 paul.blomerus@clearseas.org

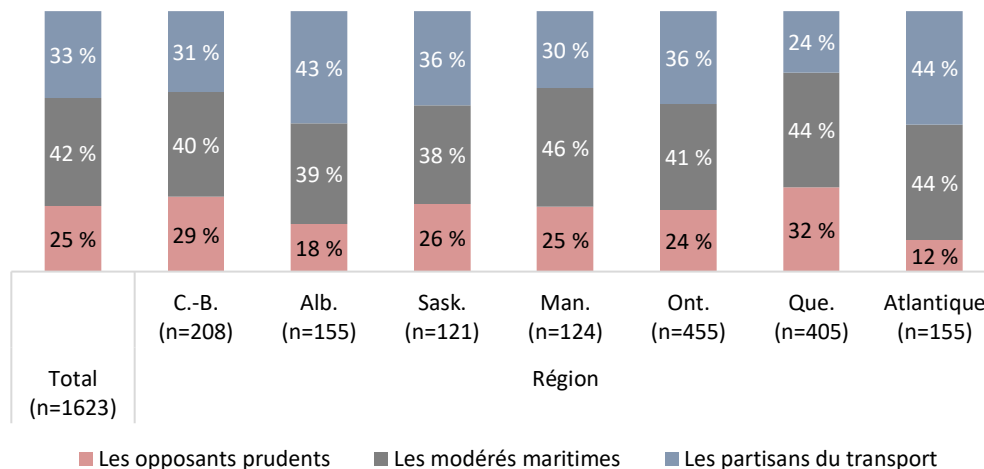
risques environnementaux du transport maritime sont plus importants que ses avantages économiques (46 %), alors que les modérés et les partisans du transport maritime partagent beaucoup moins ce point de vue (19 % et 7 % respectivement; [voir les tableaux détaillés](#)).

Dans l'ensemble, avez-vous une image généralement positive ou négative du transport maritime?



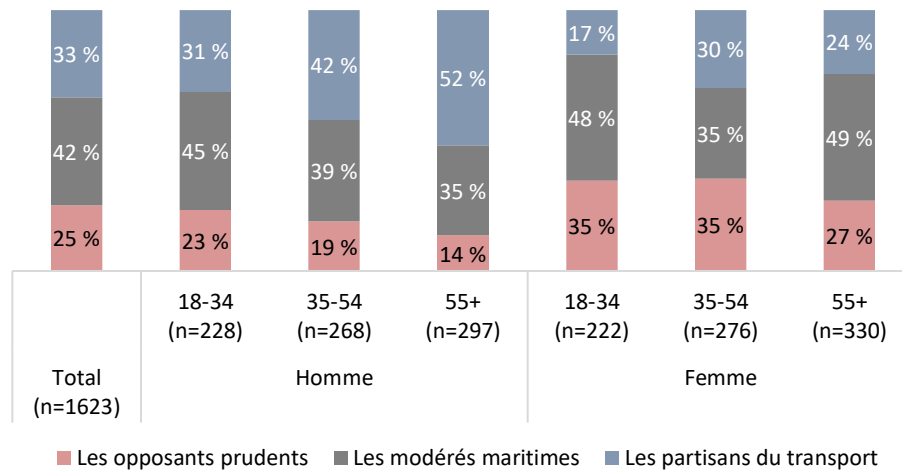
On retrouve plus souvent les opposants prudents au Québec (32 %) et en Colombie-Britannique (29 %). Plus de deux répondants sur cinq de la région de l'Atlantique (44 %) et de l'Alberta (44 %) entrent dans la catégorie des partisans du transport maritime, ce qui est plus qu'ailleurs au pays :

L'Indice de confiance sur le transport maritime



La moitié des hommes de plus de 54 ans (52 %) tombent dans la catégorie des partisans du transport maritime, le profil démographique en ayant le plus grand nombre. Les femmes sont plus sujettes que les hommes à appartenir à la catégorie des opposants prudents et les femmes de 18 à 34 ans sont les moins susceptibles de se retrouver dans la catégorie des partisans du transport maritime :

L'Indice de confiance sur le transport maritime



Notes concernant la méthodologie

L'Indice de confiance sur le transport maritime se fonde sur les réponses des participants à six questions, comprenant dix variables. Un pointage était accordé aux questions liées à :

- La perception générale du transport maritime
- L'importance de l'industrie pour l'économie nationale et le commerce international
- L'importance de l'industrie pour l'économie de leur province
- L'évaluation de la sécurité des navires naviguant dans les eaux canadiennes

Des points ont été attribués à chaque opinion positive et, inversement, omis ou soustraits lorsque les répondants exprimaient une opinion négative afin que nos chercheurs puissent les regrouper en fonction de la similarité de leurs réponses. Les valeurs assignées aux répondants variaient d'un minimum de -22 points à un score maximal de 25 points.

Pour les résultats par âge, genre, région, scolarité et autres éléments démographiques, [cliquez ici](#).

Pour les résultats détaillés de l'Indice de confiance sur le transport maritime, [cliquez ici](#).

CONTACT:

Shachi Kurl, President, Angus Reid Institute: 604.908.1693 shachi.kurl@angusreid.org @shachikurl
Paul Blomerus, Executive Director, Clear Seas: 778.730.1375 paul.blomerus@clearseas.org