

# Transport maritime carboneutre : la majorité des Canadiens seraient prêts à payer plus cher pour contrebalancer les émissions de GES

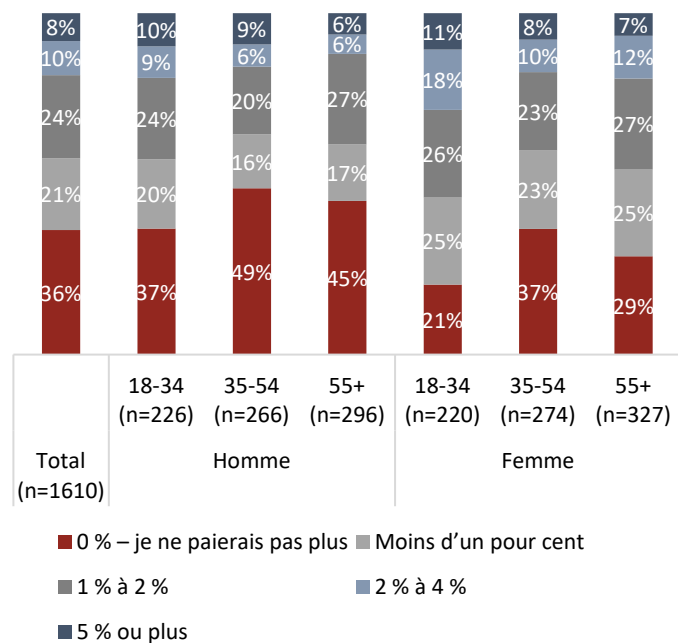
*L'hydrogène renouvelable semble être une option intéressante pour le Canada. Toutefois, les Canadiens préfèrent qu'il soit utilisé pour décarboniser les industries nationales, plutôt qu'exporté.*

**Le 1<sup>er</sup> octobre 2024** – Le Canada s'engage sur un chemin complexe dans sa quête de carboneutralité. Plusieurs éléments seront nécessaires pour y arriver, notamment des carburants de remplacement, de nouvelles infrastructures et de nouvelles technologies, ce qui nécessitera d'importants investissements de la part des gouvernements et entreprises... ainsi qu'un certain coût additionnel pour les consommateurs.

Selon de nouvelles données fournies par l'Institut sans but lucratif Angus Reid, en collaboration avec Clear Seas, les Canadiens seraient prêts à contribuer à la réduction des émissions de GES, en déboursant un peu plus d'argent pour les articles provenant d'outre-mer. En effet, les deux tiers des Canadiens (64 %) affirment qu'ils seraient disposés à payer un supplément pour contrebalancer les émissions de GES et un sur cinq (18 %) serait même prêt à payer plus de deux pour cent de plus.

Dans un monde qui aspire à un avenir sobre en carbone, la décarbonation de l'industrie du transport maritime fait l'objet de nombreux débats. L'hydrogène est perçu comme source d'énergie potentielle et le Canada prévoit donc augmenter sa production. Sur cette question, les deux tiers des Canadiens interrogés (67 %) disent préférer que l'hydrogène produit soit utilisé sur le territoire pour décarboniser les industries nationales, comme celle du transport maritime, plutôt qu'exporté. En revanche, un répondant sur six (17 %) estime que le Canada ne devrait pas investir dans l'hydrogène.

**Seriez-vous prêt à payer un peu plus cher pour des articles qui sont transportés d'outre-mer, si cela permettait de réduire ou contrebalancer les émissions de gaz à effet de serre causées par leur transport? Si oui, combien?**



## MÉTHODOLOGIE :

L'Institut Angus Reid a mené une enquête en ligne du 26 au 30 juillet 2024 parmi un échantillon aléatoire représentatif issu d'un groupe de 1610 adultes canadiens membres du [Forum Angus Reid](#). Cet échantillon ne comprenait pas de répondants en provenance des territoires canadiens, comme il n'était pas possible d'obtenir un échantillon représentatif dans ces régions. À titre de simple comparaison, 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 Clear Seas et financée par l'Institut Angus Reid et Clear Seas. Des tableaux détaillés sont présentés à la fin de ce communiqué.

De manière générale, les Canadiens sont plus enclins à affirmer que la contribution économique du transport maritime surpasse les risques environnementaux encourus (30 %), que de dire le contraire (18 %). De plus, ils évaluent favorablement la sûreté de cette industrie (92 % croient qu'elle est « très » ou « habituellement » sûre) et expriment une attitude beaucoup plus positive que négative envers elle (81 % en ont une image positive et 19 %, une image négative).

#### **Autres conclusions principales :**

- Au moins sept Canadiens sur dix reconnaissent que le transport maritime est « d'une importance capitale » ou « très important » pour l'économie canadienne (73 %), les collectivités côtières (74 %), l'accès du Canada aux marchandises provenant d'autres pays (79 %) et la capacité du Canada d'exporter ses marchandises vers d'autres pays (77 %).
- Au cours des derniers mois, les Canadiens ont plus souvent constaté une amélioration au niveau de la chaîne d'approvisionnement mondiale (34 %) qu'une dégradation de la situation (18 %). Cependant, plus du tiers de la population (37 %) est d'avis que la situation est restée la même et la moitié des répondants (49 %) disent même avoir été affectés par des perturbations liées à la chaîne d'approvisionnement dans le cadre de leur travail ou de leur vie quotidienne.
- Une majorité de répondants (57 %) estiment que l'importance de l'industrie du transport maritime au Canada a augmenté au cours des 20 dernières années. Bien que ce nombre soit moins élevé qu'en 2022 (62 %), il est tout de même supérieur au résultat de 2016 sur la question (43 %).

#### **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 sans but lucratif et non partisane, créée afin de faire progresser l'éducation par la commission, la réalisation et la diffusion de données statistiques impartiales et accessibles au public, d'enquêtes et d'analyse des politiques 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**

*Clear Seas est une organisation canadienne indépendante sans but lucratif qui fournit de l'information objective et factuelle afin de permettre aux gouvernements, à l'industrie et au public de prendre des décisions éclairées sur les questions relatives au transport maritime. Nous nous efforçons de sensibiliser le public et d'instaurer un climat de confiance afin que chacun puisse se sentir partie prenante du secteur maritime. Notre vision est celle d'un secteur maritime durable, sécuritaire, dynamique et ouvert à tous, aujourd'hui et pour les générations à venir.*

## **INDEX**

### **1<sup>re</sup> partie : L'impression du public envers le transport maritime**

- **Difficultés au sein de la chaîne d'approvisionnement et sensibilisation**
- **Perception des carrières du secteur maritime**

### **2<sup>e</sup> partie : L'opinion des citoyens sur la réglementation du transport maritime**

### **3<sup>e</sup> partie : La sécurité, l'environnement et le transport maritime**

- **La sûreté du GNL, de l'hydrogène et du nombre accru de navires pétroliers**
- **La décarbonation**
- **L'impact environnemental de la construction de nouveaux terminaux en C.-B. et au Québec**

### **4<sup>e</sup> partie : L'Indice de confiance envers le transport maritime**

## 1<sup>re</sup> partie : L'impression du public envers le transport maritime

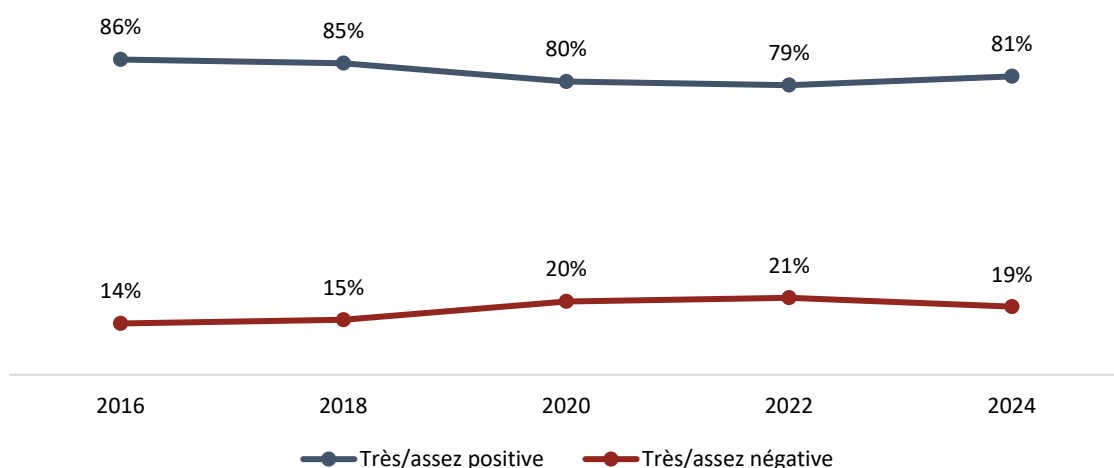
À date, les années 2020 sont une ère où s'opèrent de profonds changements en matière de chaîne d'approvisionnement globale. En premier lieu, la Covid-19 aura causé une pandémie d'une ampleur jamais vue depuis plus d'un siècle, entraînant des retards importants dans les ports de ce monde. Par la suite, la Russie a envahi l'Ukraine en 2022, perturbant le marché international du blé, du maïs et de l'huile, entre autres marchandises. Moins de deux années s'écouleront avant qu'un autre événement vienne déstabiliser de nouveau la chaîne d'approvisionnement : vers la fin de 2023, les Houthis du Yémen ont commencé leur attaque des navires porte-conteneurs passant par la mer Rouge, de sorte que plusieurs bateaux en provenance d'Asie évitent de passer par le canal de Suez, prolongeant le trajet qui les mène vers l'Europe. De plus, la sécheresse au Panama a rendu difficile le passage des embarcations commerciales par le canal de Panama, perturbant encore davantage les habitudes de navigation et affectant le temps de transit des navires.

Les Canadiens ont senti les effets de ces perturbations de la chaîne d'approvisionnement mondiale, par un taux d'inflation jamais vu depuis près de 40 ans. Bien que cette inflation soit maintenant moindre qu'elle ne l'était il y a deux ans, nombreux sont ceux qui éprouvent encore des difficultés face à cette hausse du coût de la vie.

Dans cette optique, l'Institut Angus Reid et Clear Seas ont entrepris une étude biannuelle de la perception du public envers le transport maritime commercial. Ce rapport marque la cinquième édition de cette enquête.

De manière constante, le nombre de Canadiens ayant une impression positive du transport maritime est supérieur au nombre de ceux qui en ont une impression négative, dans une proportion de quatre contre un.

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



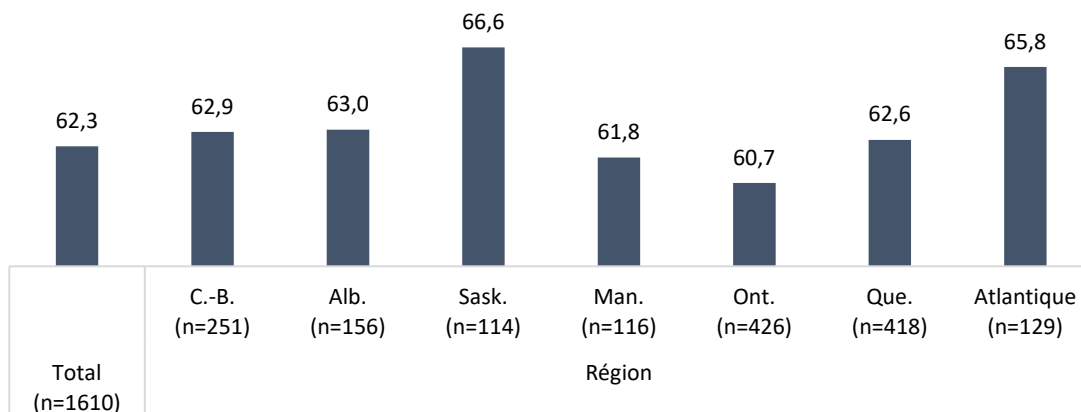
Cependant, on peut noter des tendances régionales sous-jacentes. Les habitants de la Colombie-Britannique avaient traditionnellement une opinion plus négative du transport maritime que les résidents des autres régions. Par exemple, en 2022, 29 pour cent des habitants de cette province de l'Ouest étaient de cet avis. Toutefois, ce pourcentage a maintenant diminué de moitié et seulement 15 pour cent des Britanno-colombiens ont aujourd'hui une image négative de cette industrie (veuillez consulter les tableaux détaillés), ce qui les place à égalité avec les Albertains

(14 %) et la région de l'Atlantique (15 %). Les Ontariens (21 %) et les Québécois (21 %) sont désormais ceux qui ont le plus souvent une image négative du transport maritime ([veuillez consulter les tableaux détaillés](#)).

Lorsque les Canadiens songent au transport maritime, les deux termes qui leur viennent le plus souvent en tête sont « importations » (52 %) et « exportations » (48 %). Pas bien loin derrière, on retrouve les mots « global » (38 %), « ports » (37 %) et « économie » (36 %, [veuillez consulter les tableaux détaillés](#)). De toute évidence, les Canadiens ont à l'esprit la chaîne d'approvisionnement mondiale et le commerce, lorsqu'ils réfléchissent à la question du transport maritime.

Cet accent sur la chaîne d'approvisionnement mondiale pourrait avoir eu une incidence sur les réponses, lorsque nous avons demandé aux participants d'estimer la proportion des échanges commerciaux du Canada qui sont transportés par voie maritime. En effet, la plupart des Canadiens estiment que cette proportion est de 62 %. Les habitants de la Saskatchewan sont ceux qui estiment le pourcentage le plus élevé (67 %) et ceux de l'Ontario, le plus bas (61 %). Toutes ces estimations sont beaucoup plus élevées que le réel pourcentage des échanges commerciaux du Canada étant transportés par navire. Selon Statistique Canada, celui-ci était de 42 % en 2023 (24 % des importations et 18 % des exportations).

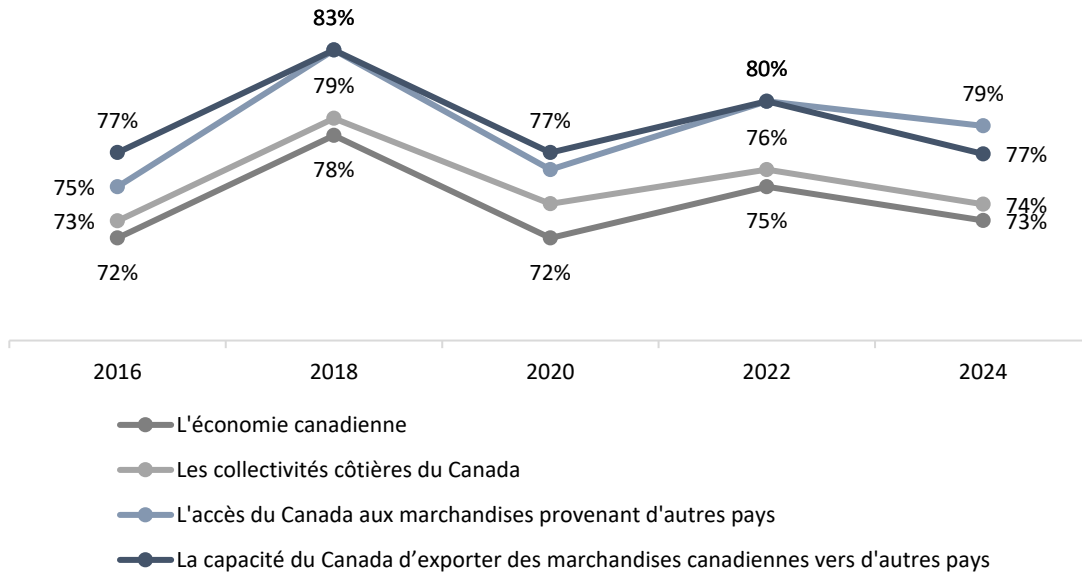
**Si l'on pense à la totalité des échanges commerciaux du Canada avec les autres pays, autant les importations que les exportations, quel pourcentage est transporté par navire, selon vous? (Estimation moyenne)**



De manière générale, la grande majorité des Canadiens croient fermement que le transport maritime est important pour l'économie nationale et les collectivités locales côtières du Canada. Près des trois quarts estiment que l'industrie est « d'une importance capitale » ou « très importante » pour l'économie canadienne, pour les villes ou villages qui bordent les côtes du pays, pour l'accès du Canada aux biens provenant d'autres pays et pour l'exportation des marchandises canadiennes ailleurs dans le monde. Depuis 2016, ces chiffres demeurent entre 72 et 83 pour cent.

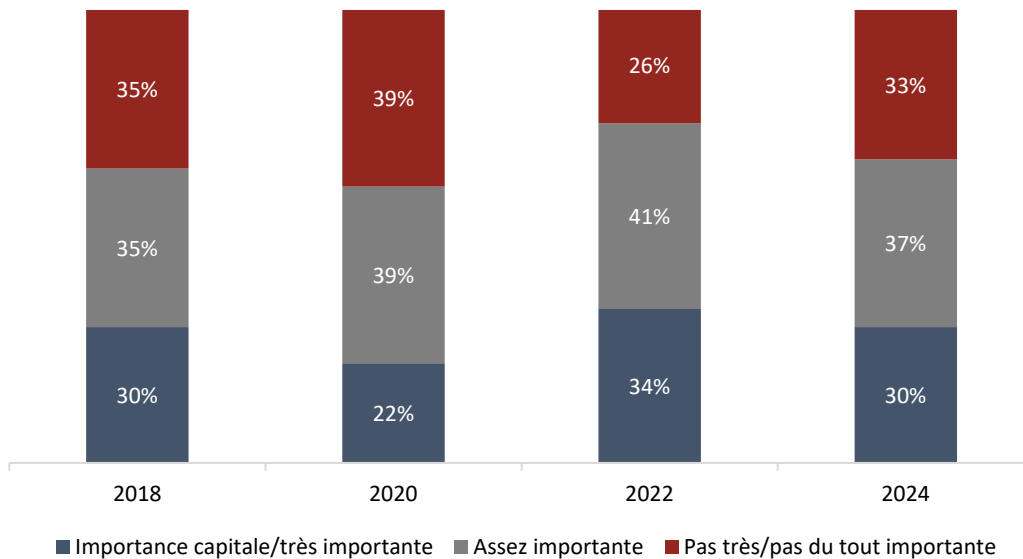
Il est intéressant de noter que les Québécois sont moins susceptibles de qualifier le transport maritime comme étant « d'une importance capitale » ou « très important », sur l'ensemble des mesures présentées. Trois Québécois sur cinq (58 %) croient que cette industrie est « d'une importance capitale » ou « très importante » pour les communautés côtières, un pourcentage bien inférieur à la moyenne nationale ([veuillez consulter les tableaux détaillés](#)).

**Pourcentage des répondants qui estiment que le transport maritime est  
« d'une importance capitale » ou « très important »**



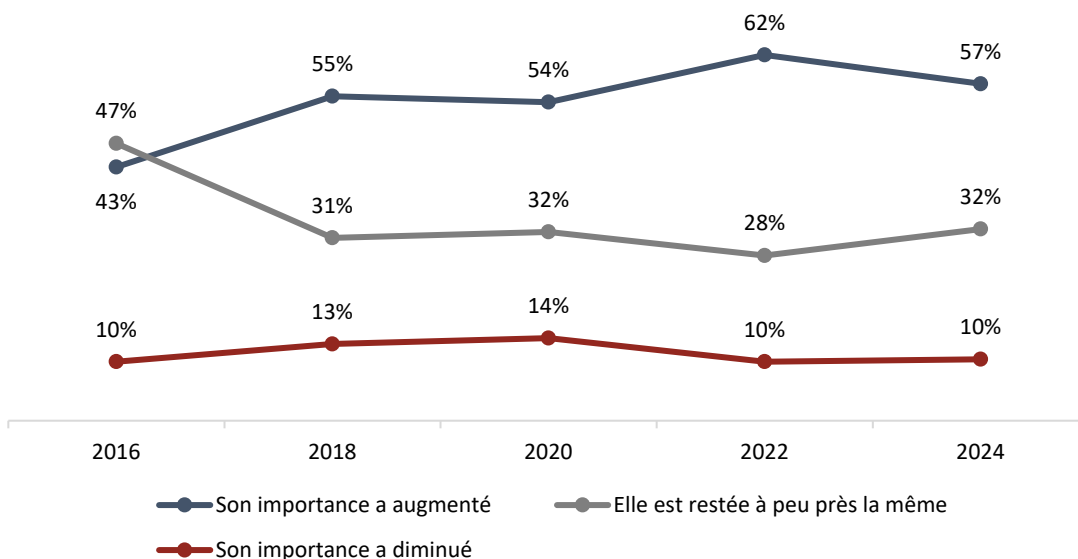
Malgré qu'une majorité de Canadiens estiment que le transport maritime est fondamental à la santé économique du pays, ceux-ci ont moins d'assurance lorsqu'il est question d'évaluer l'importance de cette industrie dans leur vie quotidienne. Trois répondants sur dix (30 %) estiment qu'elle est « d'une importance capitale » ou « très importante », mais pour la majorité des gens (37 %, soit deux sur cinq), elle est « assez importante », sans plus. Le tiers des répondants (33 %) sont encore plus réticents et ne lui accordent pas d'importance dans leur vie de tous les jours. Le nombre de personnes ne reconnaissant pas l'importance de cette industrie dans leur vie quotidienne a augmenté au cours des deux dernières années. Cela est peut-être dû au fait que les enjeux relatifs à la chaîne d'approvisionnement, surtout ceux liés au transport maritime, faisaient beaucoup plus souvent les manchettes il y a quelques années.

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



L'idée que le transport maritime est de plus en plus important est assez répandue chez les Canadiens. En effet, trois personnes sur cinq (57 %) sont de cet avis, soit six fois le nombre de celles qui estiment plutôt que l'importance de ce secteur a diminué au cours des deux dernières décennies (10 %). Le tiers (32 %) croient que cette industrie est tout aussi pertinente qu'elle ne l'était il y a deux décennies. À chaque nouvelle mouture de cette étude menée par ARI et Clear Seas, à l'exception des données de 2016, entre 55 % et 62 % des Canadiens affirment que le transport maritime gagne en importance.

**Pensez généralement au transport maritime au Canada. Avez-vous l'impression que son importance a augmenté, diminué ou est restée la même, au cours des 15 ou 20 dernières années?**



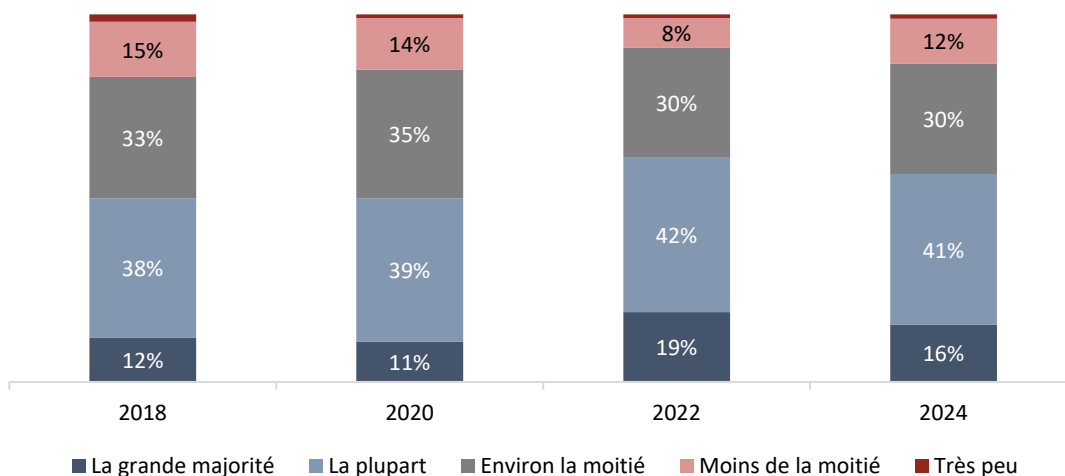
Dans la région de l'Atlantique, trois répondants sur cinq (62 %) affirment que l'importance du transport maritime a augmenté, ce qui représente le taux le plus élevé au pays. Les Manitobains, quant à eux, sont les plus susceptibles de croire que son importance est restée la même (39 %, [veuillez consulter les tableaux détaillés](#)).

### **Difficultés au sein de la chaîne d'approvisionnement et sensibilisation**

Depuis 2022, l'inflation est une source élevée de préoccupations pour les Canadiens. Cette année-là, le coût de la vie a augmenté à un niveau jamais vu au Canada depuis les années 1980. Les enchevêtrements de la chaîne d'approvisionnement [ont joué un rôle clé dans la hausse du coût de plusieurs articles](#) utilisés par les Canadiens dans leur vie quotidienne.

Cela a peut-être également contribué à sensibiliser les Canadiens à la pertinence du transport maritime des marchandises dans leur vie quotidienne. En 2020, la moitié (50 %) d'entre eux avaient l'impression que la plupart des articles qu'ils utilisent tous les jours étaient parvenus au pays par navire. Dans la plus récente version de notre étude, [cette proportion](#) est montée à trois sur cinq (57 %).

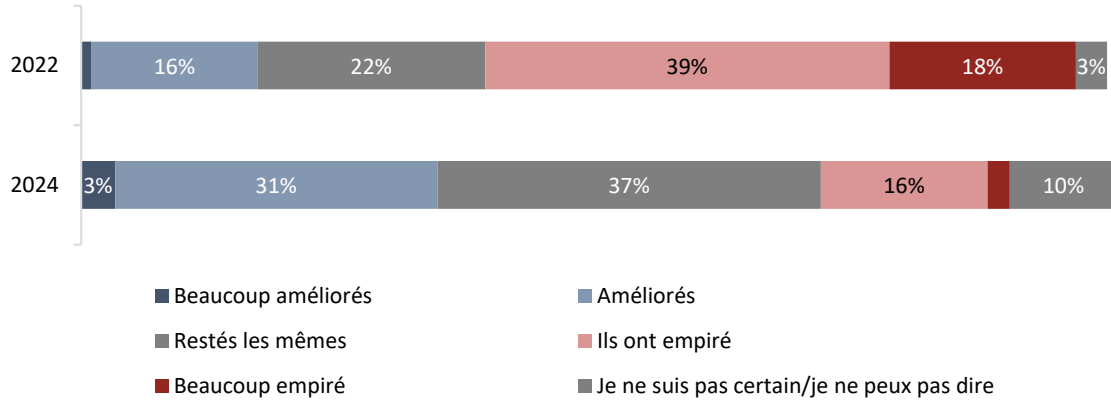
**Parmi les produits que vous utilisez sur une base quotidienne, quelle est la proportion ayant été transportée par navire, selon votre estimation?**



Certaines difficultés ayant touché la chaîne d'approvisionnement au cours des deux dernières années se sont maintenant amenuisées et ont fait place à d'autres problématiques. Sur ce point, deux fois plus de Canadiens disent avoir constaté une amélioration (34 %) qu'une détérioration (17 %). Malgré cela, la moitié des répondants (49 %) affirment avoir été affectés par des perturbations de la chaîne d'approvisionnement au cours des six derniers mois, au travail ou à la maison. Comparativement au reste du Canada, les résidents des Prairies déclarent plus souvent avoir été touchés par un problème de ce genre, soit 57 % des Albertains, 62 % des Saskatchewanais et 56 % des Manitobains ([veuillez consulter les tableaux détaillés](#)).

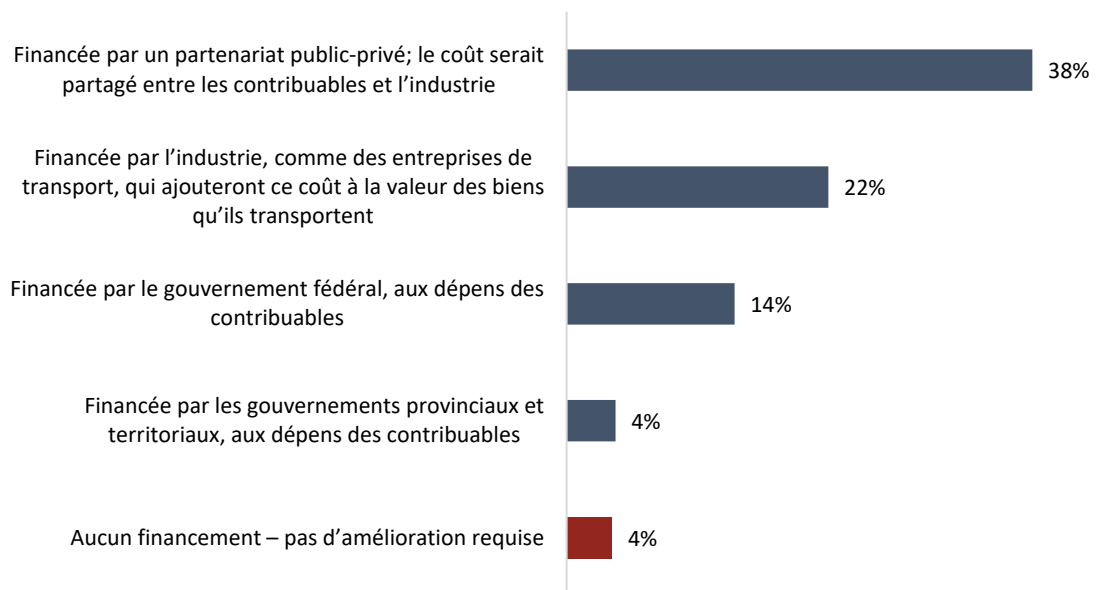


**Au cours des derniers mois, les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement mondiale se sont-ils améliorés, ont-ils empiré ou sont-ils les mêmes qu'auparavant, selon vous?**



Compte tenu du nombre de personnes touchées par les perturbations de la chaîne d'approvisionnement, il n'est pas si étonnant de constater que seulement quatre pour cent des Canadiens sont satisfaits et estiment qu'aucune amélioration n'est requise. Lorsqu'il est question de savoir qui doit pendre en charge l'amélioration des chaînes logistiques, deux personnes sur cinq (38 %) croient que le financement devrait provenir d'un partenariat public-privé. Des groupes de répondants de proportions similaires croient plutôt que cette responsabilité devrait incomber uniquement aux entreprises de transport (22 %) ou aux gouvernements provinciaux, territoriaux et fédéral (18 %).

**Croyez-vous que l'amélioration des chaînes logistiques maritimes au Canada devrait être...  
(Tous les répondants, n=1610)**



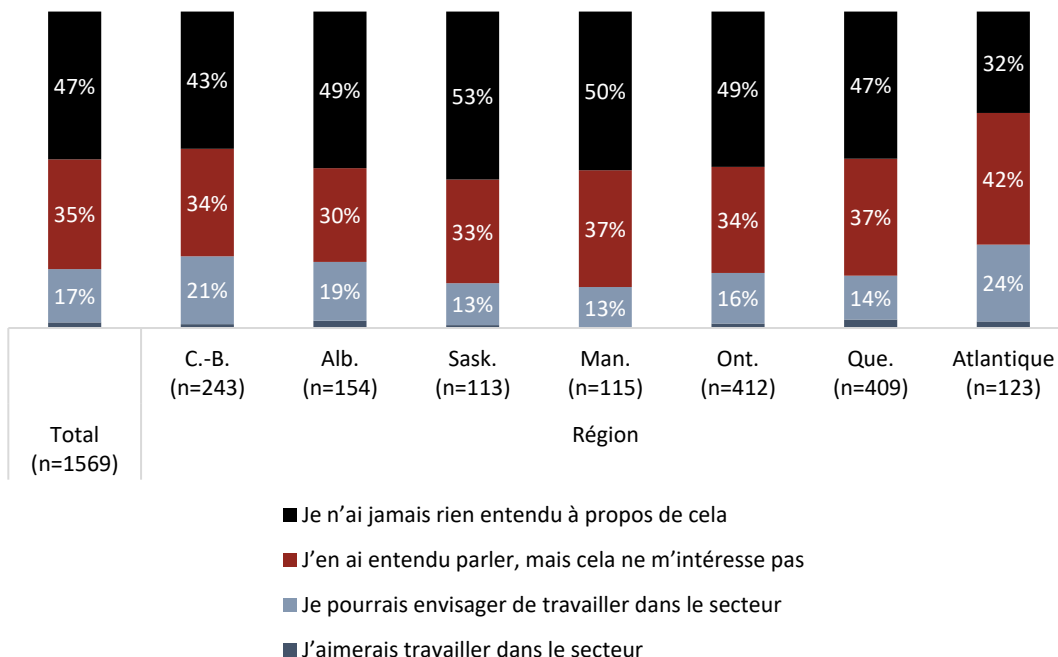
## Perception des carrières du secteur maritime

Étant donné que [43 pour cent des travailleurs du secteur maritime](#) prendront possiblement leur retraite au cours de la prochaine décennie, cette baisse de main-d'œuvre pourrait représenter un défi important pour l'industrie canadienne du transport maritime. Les Canadiens ont l'impression que travailler dans ce domaine signifie beaucoup de temps passé loin de sa famille (55 %), de longues heures et du travail acharné (48 %). On note également le sentiment répandu que les emplois de ce secteur sont surtout en mer (41 %), mais cela peut être un avantage, car le quart des répondants (25 %) associent ce travail avec l'excitation de découvrir le monde par bateau. Les Canadiens sont davantage portés à croire que ce genre de travail offre de bons salaires et avantages sociaux (25 %) que le contraire (11 %, [veuillez consulter les tableaux détaillés](#)).

Selon la dernière mouture de cette étude, le quart des répondants (24 %) connaissent quelqu'un qui travaille au sein de l'industrie. Ceci est particulièrement vrai pour les résidents de la région de l'Atlantique, dont la moitié (48 %) sont connectés de près ou de loin à quelqu'un qui travaille dans le secteur maritime, reflétant l'importance de cette industrie pour les habitants de la côte Est canadienne.

On constate un certain intérêt envers les carrières du secteur maritime. En effet, un répondant sur cinq (19 %) qui ne travaille pas actuellement dans le milieu, affirme qu'il aimerait travailler ou pourrait envisager de travailler dans ce secteur. L'intérêt est plus prononcé dans la région de l'Atlantique (26 %) et en Colombie-Britannique (22 %). Un Albertain sur cinq (21 %) se dit également intéressé. Cependant, une grande quantité de Canadiens n'ont jamais entendu parler des carrières du domaine maritime. En effet, la moitié (47 %) affirment cela.

### **Avez-vous déjà envisagé de travailler dans le secteur maritime canadien? (Répondants ne travaillant pas déjà dans le secteur)**



Pour les répondants souhaitant possiblement obtenir un emploi dans le secteur maritime canadien, le souci le plus commun est l'équilibre travail-vie personnelle et le temps passé loin de sa famille (39 %). Il faut également noter qu'une importante minorité croit ne pas avoir les

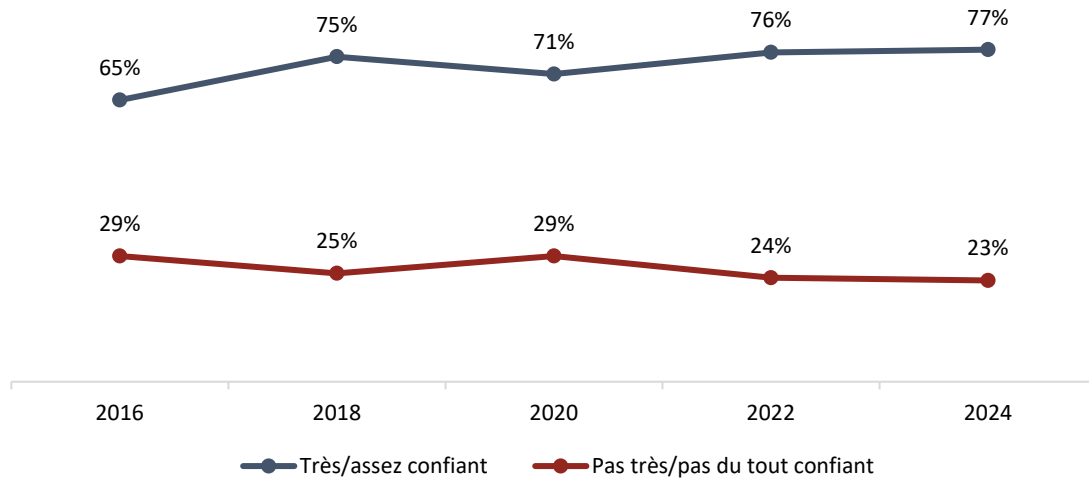
aptitudes nécessaires pour travailler dans ce domaine (33 %). Plusieurs répondants témoignent également d'un manque d'information sur les différentes carrières du secteur (29 %).

Un répondant sur cinq (18 %) estime qu'il n'est pas facile d'avoir accès à une formation là où il habite, une préoccupation que partagent surtout les répondants qui habitent loin des côtes Est et Ouest du pays ([veuillez consulter les tableaux détaillés](#)).

## 2e partie : L'opinion des citoyens sur la réglementation du transport maritime

Depuis 2018, un minimum de sept Canadiens sur dix déclarent être « très » ou « assez » confiants face aux règles de sécurité régissant le transport maritime dans les eaux canadiennes. Selon la plus récente version de cette étude, ceux qui expriment leur confiance (77 %) sont plus nombreux que ceux qui affirment n'être « pas très » ou « pas du tout » confiants, dans une proportion de trois contre un. À noter, les Québécois se retrouvent plus souvent dans le second groupe (28%). En revanche, le taux de confiance est le plus élevé en Saskatchewan (85 %), en Alberta (81 %) et dans la région de l'Atlantique (80 %, [veuillez consulter les tableaux détaillés](#)).

### Dans quelle mesure êtes-vous confiant face aux règles de sécurité et réglementations couvrant le transport maritime dans les eaux canadiennes aujourd'hui?



La plupart des répondants sont également d'avis que la Garde côtière canadienne (73 %), les administrations portuaires (63 %) et l'industrie du transport maritime (59 %) font un bon travail, lorsqu'il est question de contribuer à la sûreté du transport dans les eaux canadiennes. Une faible majorité fait également l'éloge des gouvernements provinciaux (51 %) et des ministères et organismes fédéraux (53 %). Le gouvernement fédéral dans son ensemble, quant à lui, est le plus souvent considéré comme faisant un mauvais travail (34 %), bien qu'un répondant sur cinq (20 %) avoue ne pas avoir suffisamment d'information pour pouvoir répondre à la question.

Dans l'ensemble, l'évaluation de ces différents organes et secteurs est demeurée stable au fil des ans :

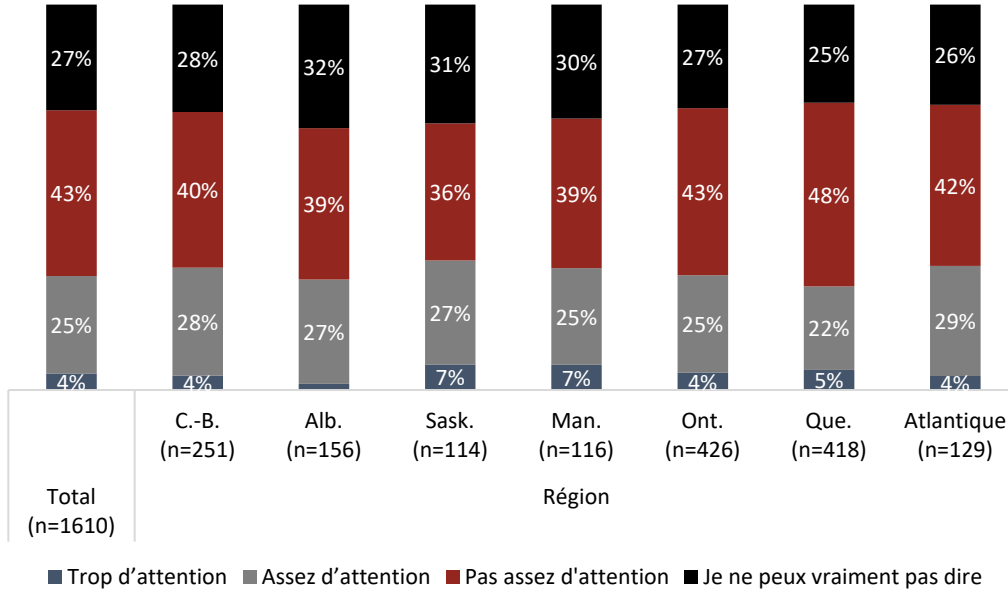
Selon vous, les secteurs suivants font-ils un bon ou un mauvais travail, lorsqu'il est question de contribuer à un transport maritime sécuritaire dans les eaux canadiennes aujourd'hui? (Pourcentage ayant choisi « bon » ou « très bon » travail)					
	Année				
	2016	2018	2020	2022	2024
La Garde côtière canadienne*	-	-	77 %	69 %	73 %
Les administrations portuaires canadiennes	66 %	76 %	70 %	62 %	63 %
L'industrie du transport maritime	64 %	71 %	62 %	59 %	59 %
Votre gouvernement provincial/territorial	62 %	52 %	52 %	49 %	51 %
Des ministères et organismes fédéraux spécifiques*	67 %	67 %	57 %	49 %	53 %
Le gouvernement fédéral en général	64 %	52 %	47 %	44 %	44 %
L'Organisation Maritime Internationale	58 %	51 %	44 %	41 %	43 %

\* À noter : « La garde côtière canadienne » n'était pas une option indépendante dans les sondages de 2016 et 2018; elle était plutôt comprise dans l'option listant différents ministères et organismes fédéraux.

Toutefois, en contradiction avec la confiance que les Canadiens expriment face à la réglementation du transport maritime, deux répondants sur cinq (43 %) estiment que le gouvernement n'accorde pas assez d'attention à ce sujet. À l'inverse, trois sur dix (29 %) sont plutôt d'avis contraire et affirment que cet enjeu reçoit la bonne quantité d'attention (25 %), voire même trop (4 %).

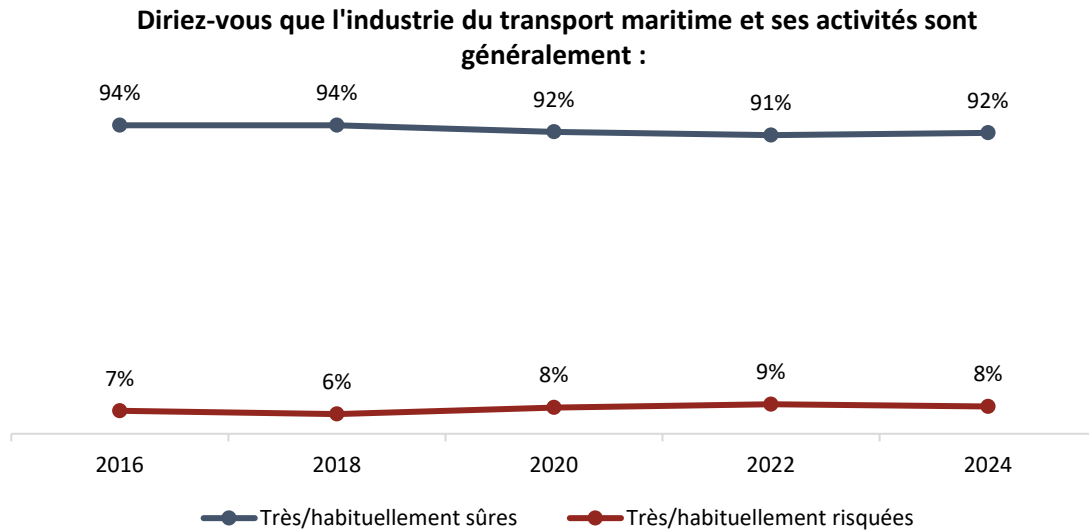
La moitié des Québécois (48 %) croient que le gouvernement devrait mettre l'accent de manière plus prononcée sur la sûreté du transport maritime, soit la proportion la plus élevée au pays. Cela est peut-être dû à leur manque de confiance envers la sûreté globale du transport dans les eaux canadiennes, tel qu'indiqué plus tôt.

**Croyez-vous que le gouvernement accorde la bonne quantité d'attention à la sûreté du transport maritime (supervision et application des règles), lorsqu'il est question des politiques et procédures de sécurité mises en place?**



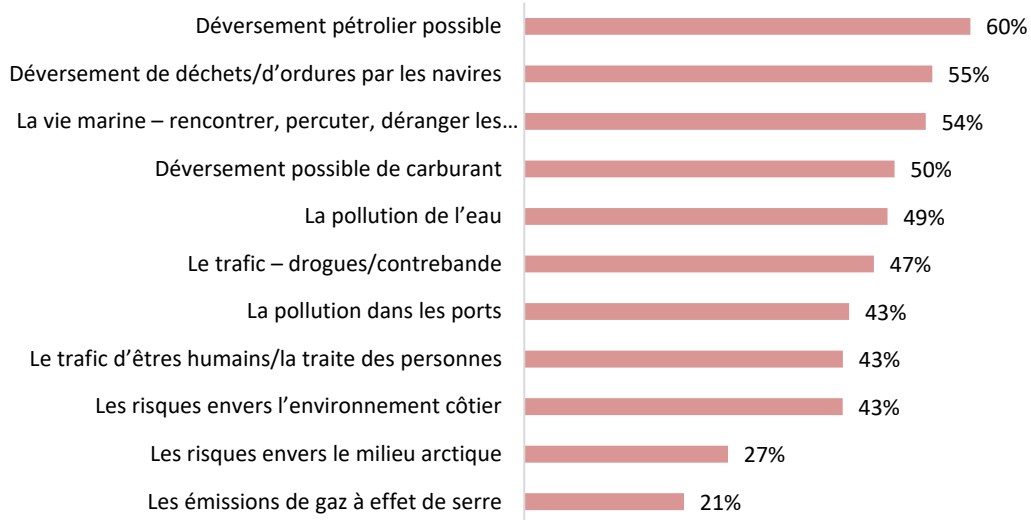
### 3e partie : La sécurité, l'environnement et le transport maritime

D'une manière constante, les Canadiens ont majoritairement l'impression que l'industrie du transport maritime est « très » ou « habituellement » sûre. En effet, au moins neuf Canadiens sur dix expriment cette opinion depuis le commencement de l'étude, en 2016. Moins d'un répondant sur dix croit que cette industrie est « très » ou « habituellement » risquée.



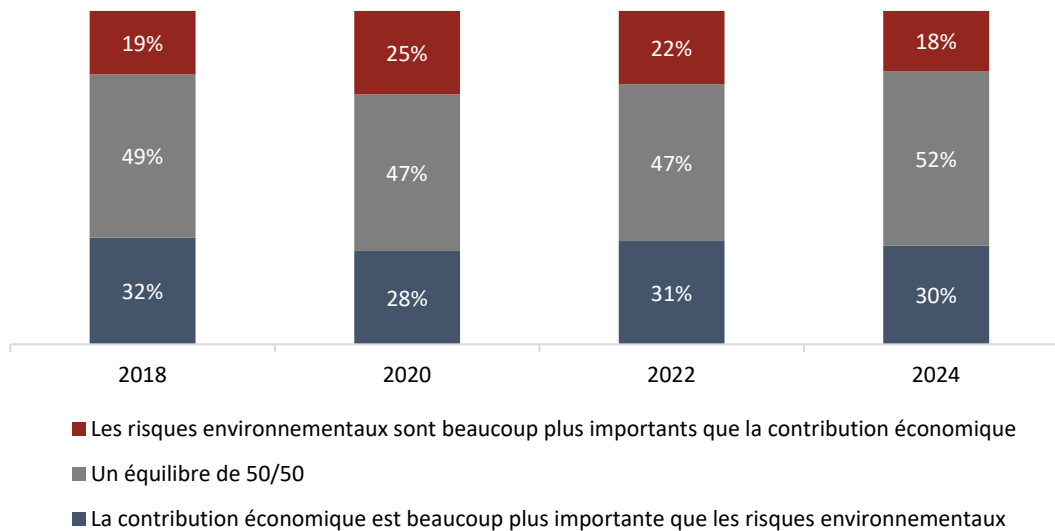
Néanmoins, certaines répercussions possibles du transport maritime inquiètent les Canadiens. Au moins la moitié des répondants, voire encore plus, estiment que le déversement de pétrole (60 %), le déversement de déchets par les navires (55 %), les dommages à la faune marine (54 %) et le déversement de carburant à navires (50 %) sont des menaces préoccupantes. La possibilité de déversement de pétrole ou de carburant est un enjeu de premier plan pour les Canadiens depuis plusieurs années, notamment en [2018](#), [2020](#) et [2022](#). Les préoccupations quant au trafic de drogues et à la contrebande (47 %) sont en hausse de neuf points de pourcentage depuis 2022 (38 %).

**Quel type d'impact vous vient en tête lorsque vous pensez au transport maritime dans les eaux canadiennes?  
(Les réponses ayant obtenu 20 % ou plus sont montrées,  
Tous les répondants, n=1610)**



Pour la première fois dans le cadre de cette étude, plus de la moitié des Canadiens (52 %) sont d'avis que la contribution économique de l'industrie du transport maritime vaut les risques environnementaux encourus et que les deux sont d'une importance égale. Les répondants du Manitoba (39 %) et de la Saskatchewan (36 %) ont davantage l'impression que les avantages économiques sont plus importants que les risques environnementaux. Inversement, les résidents de l'Ontario (21 %) et du Québec (20 %) sont les plus susceptibles de percevoir les risques environnementaux comme étant plus importants que les retombées économiques ([veuillez consulter les tableaux détaillés](#)).

**Évaluation de la contribution économique du transport maritime face aux risques environnementaux encourus**



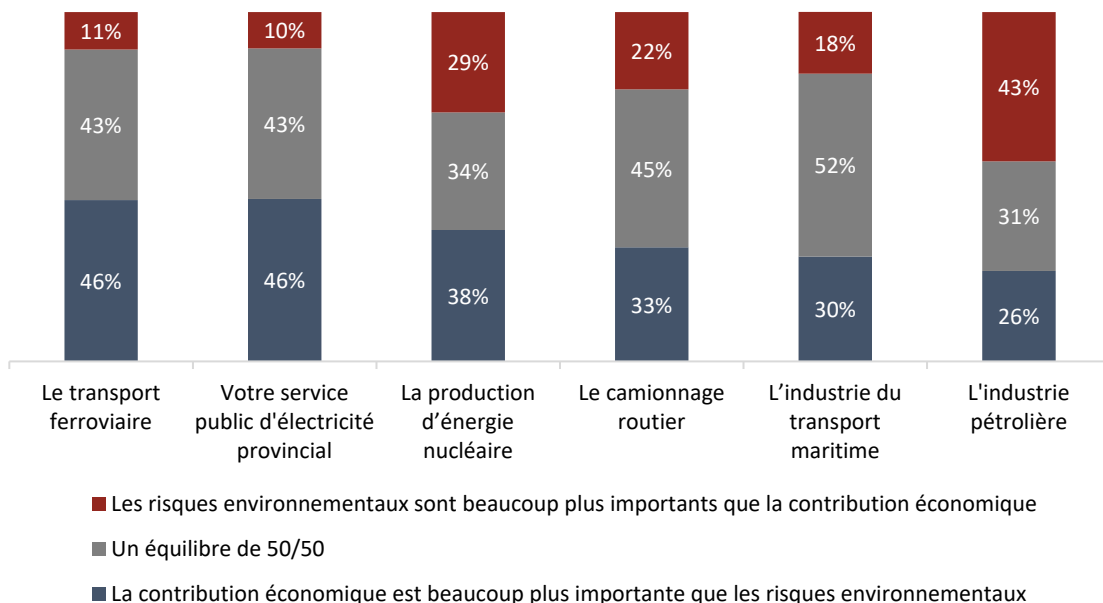


L'Institut Angus Reid et Clear Seas ont demandé aux Canadiens de réfléchir à l'équilibre délicat entre les avantages économiques et les risques liés à différents secteurs : le transport ferroviaire, le camionnage routier, les services publics d'électricité et l'industrie pétrolière. Cela a été fait dans l'optique de fournir une comparaison avec le secteur du transport maritime au cours des années. Cette année, l'option « production d'énergie nucléaire » figurait pour la première fois dans cette liste. D'ailleurs, sur la question de l'énergie nucléaire, plus de Canadiens sont d'avis que la contribution économique l'emporte sur les risques environnementaux (38 %), comparativement à ceux qui croient plutôt l'inverse (29 %). Cette industrie divise la population beaucoup plus que les autres, à l'exception de l'industrie pétrolière. Dans ces deux cas, le tiers des répondants croient qu'il existe un juste équilibre entre risque et bénéfice. En revanche, lorsqu'il est question des autres secteurs mentionnés, beaucoup plus de Canadiens estiment qu'il y a un équilibre.

Les Canadiens ont des opinions variées lorsqu'il est question de leur service d'électricité provincial, ce qui est probablement lié à la source d'énergie utilisée. Les résidents du Manitoba, où la source d'énergie principale est l'hydroélectricité, sont les plus enclins à dire que l'apport économique de ce service public est plus important que ses risques pour l'environnement. À l'opposé, les habitants de l'Alberta, où la majeure partie de l'électricité provient du gaz naturel, sont les moins susceptibles d'avoir cette opinion. Dans la région de l'Atlantique, la moyenne de ceux qui sont du même avis est également faible, mais il faut se rappeler qu'il existe d'importantes différences quant aux sources d'électricité des provinces de cette région. Par exemple, en Nouvelle-Écosse, province de l'Atlantique ayant la plus grande population, la principale source d'énergie est le charbon.

Globalement, lorsqu'il est question d'évaluer les risques environnementaux des différentes industries, les Québécois sont ceux qui ont le plus d'inquiétude face à l'industrie pétrolière (53 %) et nucléaire (46 %) ([veuillez consulter les tableaux détaillés](#)).

**Comment décririez-vous la contribution économique de ces industries canadiennes, face aux risques environnementaux encourus?  
(Tous les répondants, n=1610)**

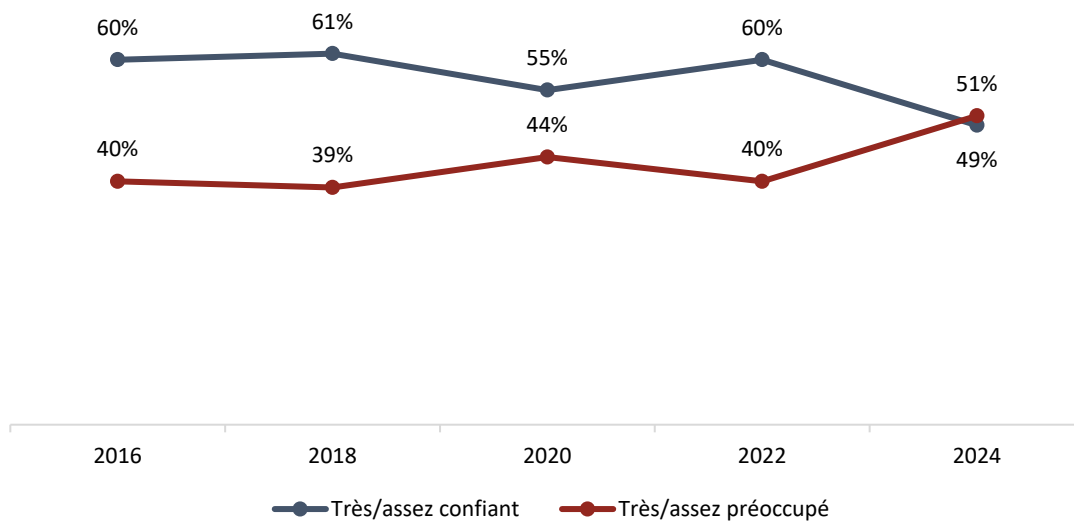


## La sûreté du GNL, de l'hydrogène et du nombre accru de navires pétroliers

Le transport de produits pétroliers est une source importante de préoccupations pour les Canadiens, spécialement en raison des risques de déversement, tel que nous l'avons mentionné plus tôt.

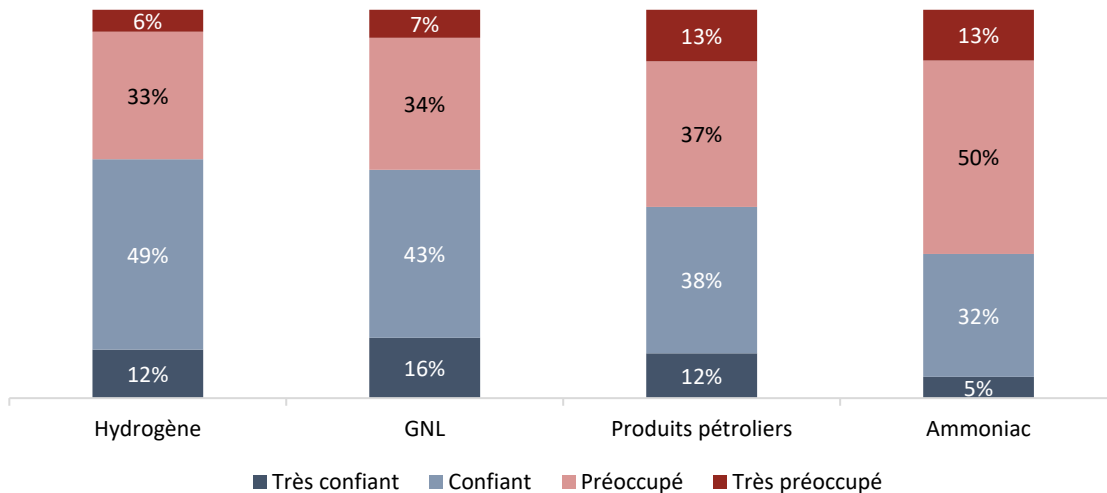
Lors des versions précédentes de ce rapport, l'oléoduc Trans Mountain était toujours en cours d'élaboration. L'agrandissement du pipeline a été achevé et l'expédition de produits pétroliers vers la côte Pacifique du Canada [a fortement augmenté](#). Afin d'évaluer si cet événement a eu une influence sur l'opinion des Canadiens sur la sûreté du transport de pétrole et de gaz naturel, la notion de trafic maritime accru a été ajoutée dans le questionnaire de cette année ([voir questionnaire](#)). La moitié des Canadiens (51 %) affirment être préoccupés par la sûreté du transport de produits pétroliers dans les eaux canadiennes, ce qui représente une hausse par rapport aux années précédentes.

### Êtes-vous confiant ou préoccupé, lorsque vous pensez à la sûreté du transport maritime de produits pétroliers dans les eaux canadiennes?



Les Canadiens sont moins inquiets au sujet du transport d'hydrogène (39 %) ou de gaz naturel liquéfié (41 %), comparativement au transport de produits pétroliers. Cependant, ils sont davantage préoccupés par le transport potentiel d'ammoniac dans les eaux canadiennes (63 %). L'ammoniac est considéré comme [combustible à faible teneur en carbone](#) pour l'industrie du transport, mais il s'agit également d'une [substance dangereuse bien connue](#).

**Êtes-vous confiant ou préoccupé lorsque vous pensez à la sûreté du transport maritime de ces substances dans les eaux canadiennes?  
(Tous les répondants, n=1610)**

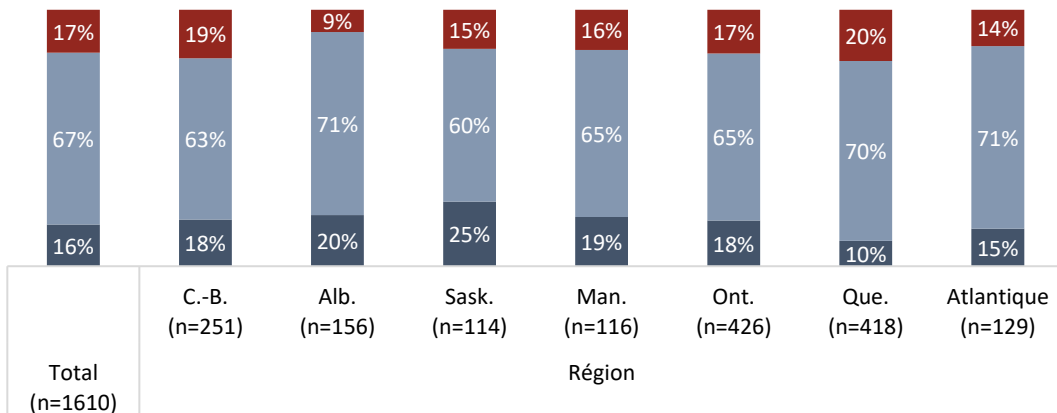


**La décarbonation**

On note [un élan mondial vers la décarbonation au sein de l'industrie du transport](#), du fait que la planète soit en guerre contre les changements climatiques et s'oriente vers une économie sobre en carbone. L'ammoniac et l'hydrogène liquide sont possiblement les carburants de l'avenir pour cette industrie, mais cette énergie doit provenir de sources renouvelables afin d'être véritablement considérée comme carburant décarbonisé. La production d'hydrogène à l'échelle canadienne est actuellement à un stade précoce, avec une seule unité de production d'hydrogène à faible taux d'émission au Québec. Cependant, [des projets d'unités additionnelles sont prévus dans les quatre provinces de l'Atlantique, ainsi qu'en Ontario, au Manitoba, en Alberta et en C.-B.](#) L'Alberta est actuellement le premier producteur d'hydrogène au pays, mais il est [principalement produit par le gaz naturel et utilisé pour la valorisation et le raffinage du pétrole lourd.](#)

Les deux tiers des Canadiens (67 %) privilégient l'utilisation d'hydrogène vert sur leur propre territoire, pour décarboniser les industries du pays, notamment celle du transport. À l'inverse, des groupes de répondants de proportions similaires déclarent que le Canada devrait produire de l'hydrogène principalement pour l'exportation (16 %) ou ne pas investir dans cette source d'énergie (17 %). À noter : les Albertains se retrouvent moins souvent dans ce dernier groupe (9 %) que les résidents des autres provinces. Quand aux habitants de la Saskatchewan, ils sont les plus portés à dire que le Canada devrait privilégier l'exportation de l'hydrogène qu'il produit (25 %). Un résident du Québec (20 %) et de la C.-B. (19 %) sur cinq affirme que le Canada ne devrait pas investir dans l'hydrogène, soit les taux les plus élevés au pays.

**Selon vous, le Canada devrait-il prioriser l'utilisation d'hydrogène vert sur son propre territoire, afin de décarboniser ses industries comme celle du transport, devrait-il plutôt l'exporter ou ne devrait-il rien faire?**



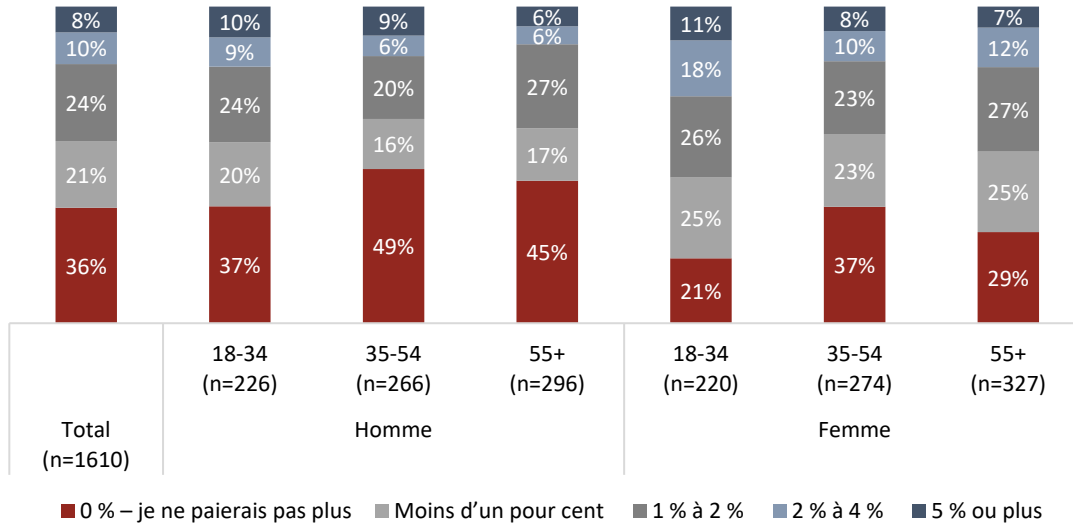
- Aucun – le Canada ne devrait pas investir dans l'hydrogène
- Produire de l'hydrogène principalement pour décarboniser les industries du pays, dont celle du transport
- Produire de l'hydrogène principalement destiné à être exporté vers d'autres pays

La décarbonation de l'industrie du transport maritime pourrait entraîner d'énormes coûts. En effet, la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement estime que le coût annuel d'une décarbonation des navires d'ici 2050 serait entre 8 et 28 milliards et que le coût des infrastructures nécessaires à produire des carburants totalement carboneutres serait encore plus grand. Selon une étude du cabinet Bolton Consulting Group et de la Global Financial Markets Association, la décarbonation du transport maritime pourrait entraîner des frais supplémentaires de 10 à 15 pour cent, ce qui aurait des répercussions considérables pour les consommateurs.

Le tiers des Canadiens (36 %) disent qu'ils ne seraient pas prêts à payer plus cher pour réduire ou contrebalancer les émissions de GES. Inversement, les deux tiers (64 %) affirment qu'ils seraient prêts à payer un peu plus cher, jusqu'à cinq pour cent de plus. Cependant, la majorité des répondants de ce groupe, soit plus de deux sur cinq (45 %), ne seraient disposés à payer que deux pour cent de plus, voire moins. Ces chiffres sont similaires aux résultats de 2022.

Les hommes sont beaucoup plus portés à ne pas vouloir déboursier plus d'argent pour réduire ou contrebalancer les émissions de GES. Inversement, les Canadiens plus jeunes, particulièrement les femmes âgées de 18 à 34 ans, affirment beaucoup plus souvent être à l'aise avec l'idée de payer plus cher afin de réduire ou de contrebalancer les émissions engendrées par le transport maritime.

**Seriez-vous prêt à payer un peu plus cher pour des articles qui sont transportés d'outre-mer, si cela permettait de réduire ou contrebalancer les émissions de gaz à effet de serre causées par leur transport? Si oui, combien?**

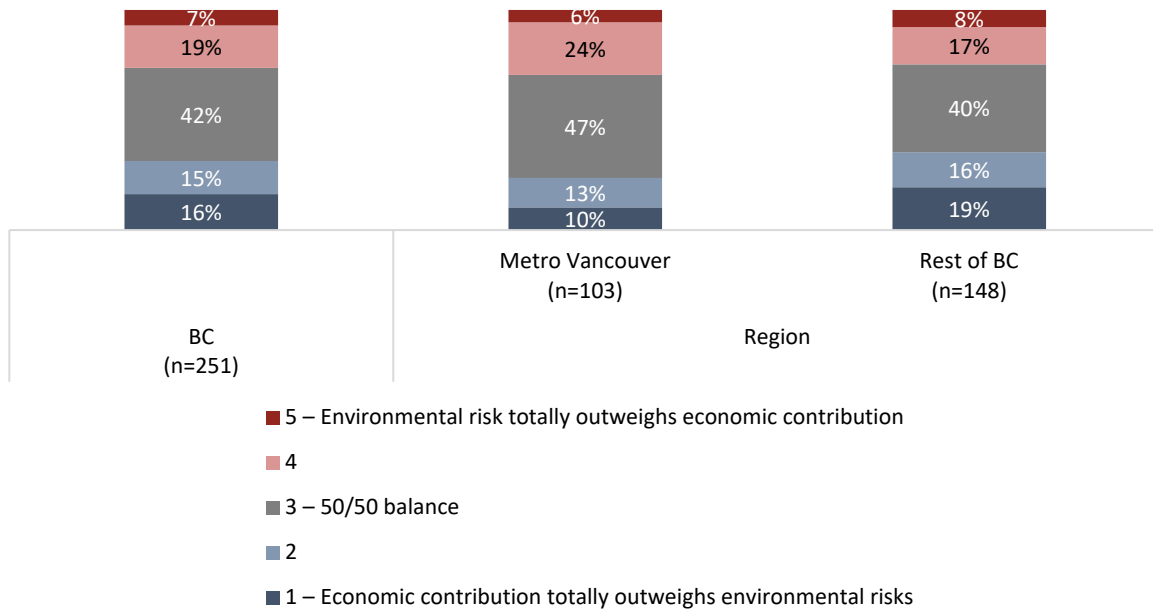


**L'impact environnemental de la construction de nouveaux terminaux en C.-B. et au Québec**

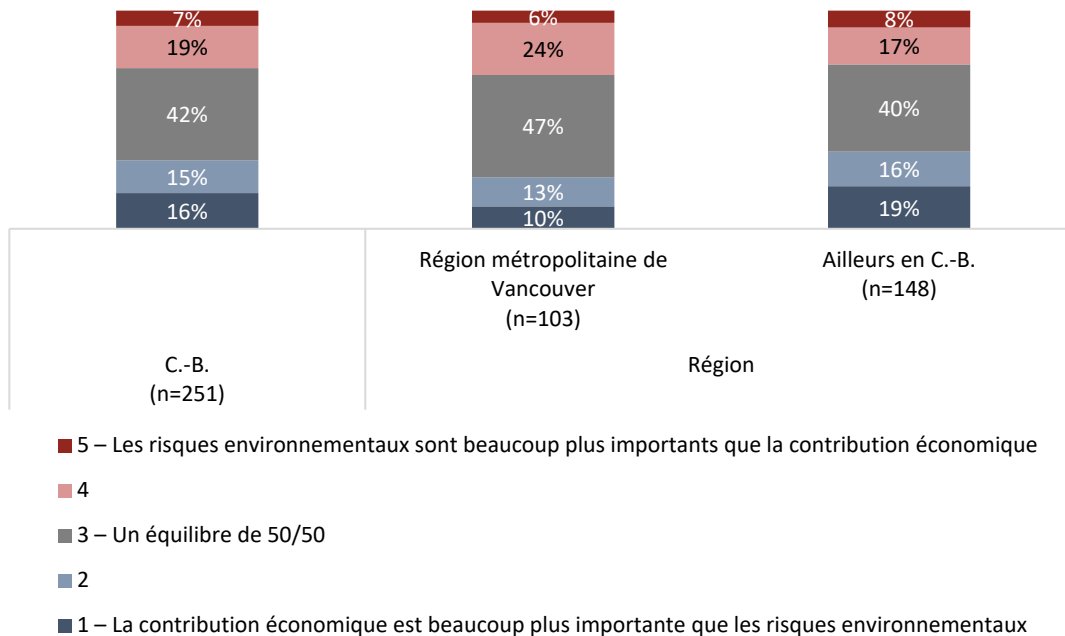
Il existe des projets visant à accroître la capacité des terminaux maritimes, à l'étape de planification, sur les deux côtes du Canada. Ces projets soulèvent des préoccupations environnementales, mais l'activité maritime accrue représente toutefois certains avantages économiques.

En C.-B., la construction du terminal maritime Roberts Bank 2 permettrait de recevoir le double de conteneurs dans le Port de Vancouver. Ce projet a été approuvé, mais fait l'objet d'une contestation judiciaire par des groupes environnementaux, qui prétendent que cet agrandissement **met en danger l'habitat naturel essentiel des épaulards et des saumons**. Les habitants de la C.-B. sont légèrement plus susceptibles de croire que les avantages économiques l'emportent sur les risques encourus (31 %) que de croire le contraire (26 %). Une majorité relative (42 %) de répondants estiment que ce projet comporte un bon équilibre entre risques et avantages. À cet égard, les habitants de la région métropolitaine de Vancouver sont plus enclins à dire que les risques l'emportent (30 %), tandis que les résidents des régions plus éloignées sont davantage portés à affirmer que l'activité économique justifie les risques encourus (35 %).

**Comment évalueriez-vous la contribution économique des grands terminaux à conteneurs, face aux risques environnementaux encourus?**



**Comment évalueriez-vous la contribution économique des grands terminaux à conteneurs, face aux risques environnementaux encourus?**

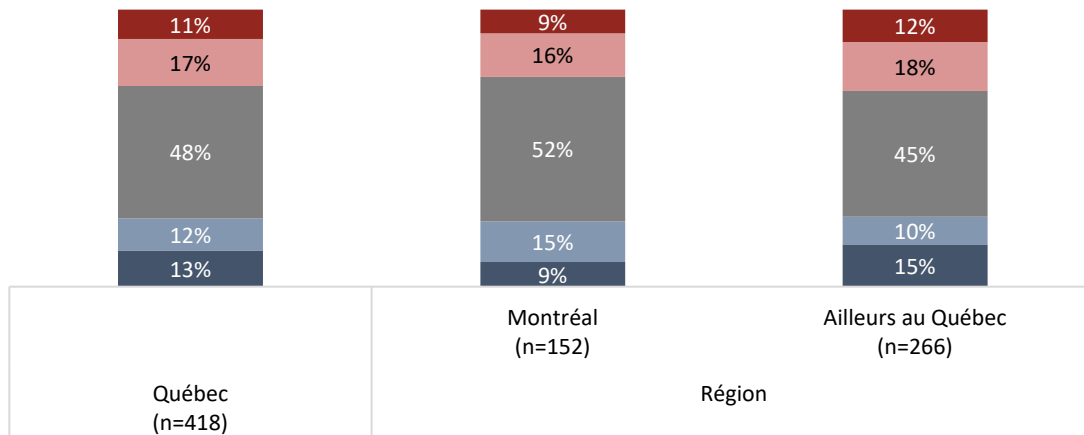


Au Québec, le Port de Montréal, le plus important port à conteneurs de l'est du Canada, planifie son expansion, qui lui permettra d'augmenter sa capacité de 60 pour cent. Le projet du terminal de Contrecœur, bien qu'il ait reçu [un soutien financier fédéral](#), suscite également des

préoccupations sur le plan environnemental, puisque le Saint-Laurent abrite des espèces menacées et en voie de disparition.

Les Québécois sont divisés sur la question. La moitié (48 %) croient que ce projet est bien équilibré au niveau de l'apport économique et des risques encourus. Cependant, des groupes de valeur similaire sur le plan statistique croient que les risques environnementaux (28 %) ou les avantages économiques (25 %) sont plus importants.

**Comment évalueriez-vous la contribution économique des grands terminaux à conteneurs, face aux risques environnementaux encourus?**



- 5 – Les risques environnementaux sont beaucoup plus importants que la contribution économique
- 4
- 3 – Un équilibre de 50/50
- 2
- 1 – La contribution économique est beaucoup plus importante que les risques environnementaux

## Quatrième partie : L'Indice de confiance envers le transport maritime

Depuis 2020, l'Institut Angus Reid et Clear Seas calculent l'Indice de confiance envers le transport maritime, qui analyse les perspectives des répondants sur la sécurité du transport maritime, sa réglementation et l'importance de cette industrie dans un contexte économique.

Cet Indice comprend trois groupes: **les Partisans du transport**, **les Modérés maritimes** et **les Opposants prudents**.

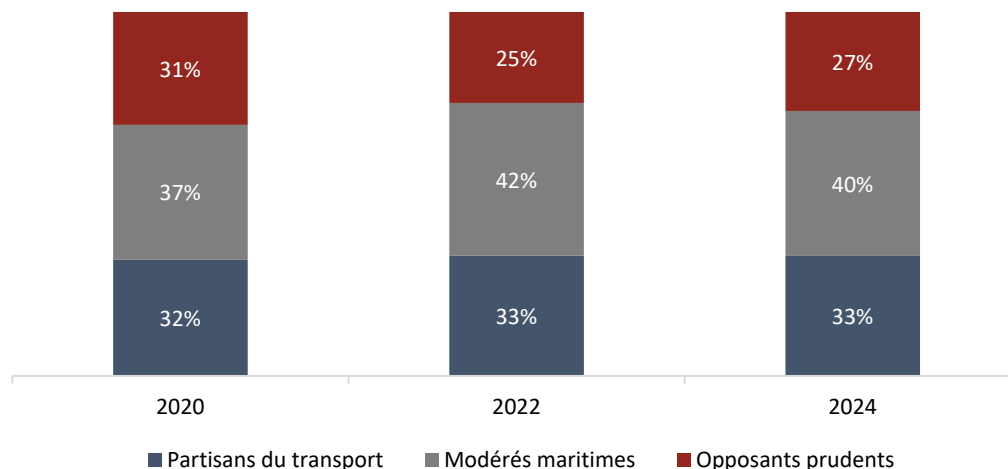
**Les Partisans du transport** (33 %) croient que l'industrie du transport maritime joue un rôle « très important » ou « d'une importance capitale », autant au sein de l'économie fédérale que de leur économie provinciale et du commerce international. Ce groupe accorde une priorité plus élevée aux considérations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

**Les Modérés maritimes** (40 %), 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, les Modérés 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** (27 %), 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.

La taille du groupe des Partisans du transport demeure constante depuis 2020. Celle des Opposants prudents a atteint des sommets en 2020, mais a diminué pour atteindre environ le quart des répondants en 2022 et 2024.

Indice de confiance envers le transport maritime

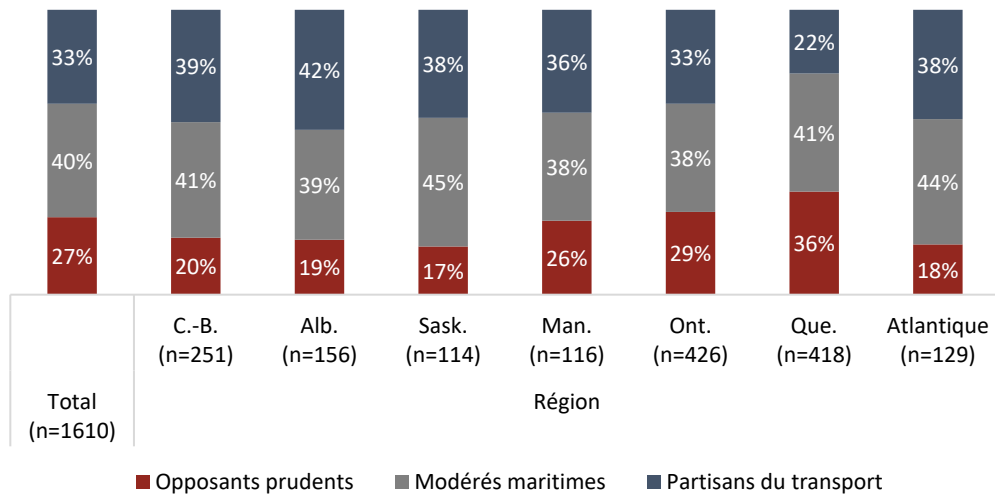


Depuis 2020, on note une plus grande quantité d'Opposants prudents au Québec qu'ailleurs au pays (42 % en [2020](#), 32 % en [2022](#)). La C.-B. est aussi un endroit où l'on retrouve typiquement beaucoup d'Opposants prudents, mais maintenant seulement un habitant sur cinq de cette



province (20 %) se retrouve dans cette catégorie, la mettant à égalité avec la région de l'Atlantique (18 %), l'Alberta (19 %) et la Saskatchewan (17 %).

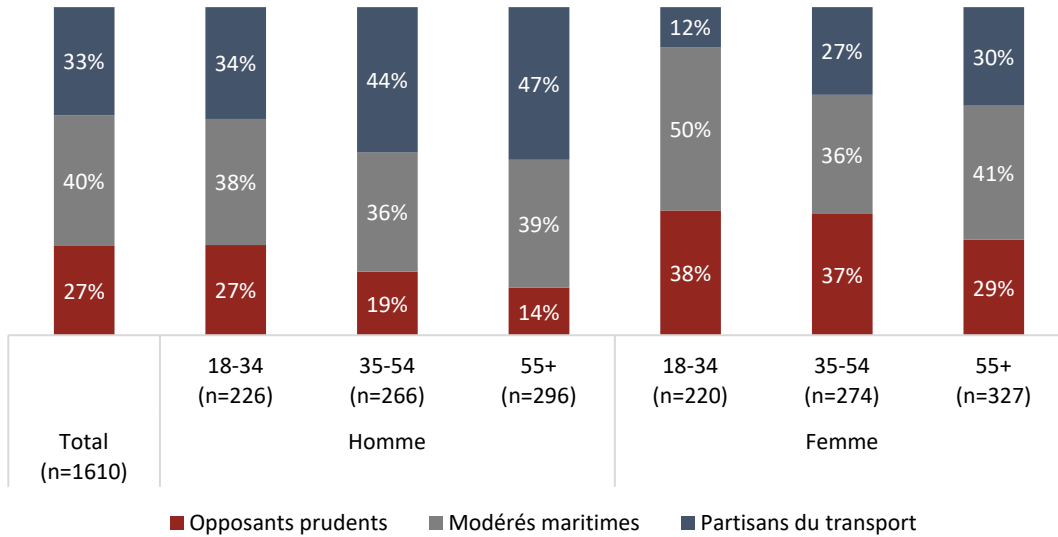
### Indice de confiance envers le transport maritime



Les femmes appartiennent beaucoup plus souvent au groupe des Opposants prudents. Elles associent de manière plus forte des termes comme « polluant » (25 % des femmes, 16 % des hommes) et « risqué » (12 % des femmes, 5 % des hommes) au transport maritime. De plus, elles sont beaucoup plus portées à dire qu'elles ont une image négative du transport maritime (23 % des femmes, 13 % des hommes, [veuillez consulter les tableaux détaillés](#)).

Les hommes, quant à eux, se retrouvent plus souvent dans le groupe des Partisans du transport car ils croient davantage que le transport maritime est « d'une importance capitale » pour l'économie canadienne (36 % des hommes, 22 % des femmes), les collectivités côtières (32 % des hommes, 24 % des femmes), l'accès du Canada aux marchandises d'outre-mer (42 % des hommes, 25 % des femmes) et les exportations canadiennes (42 % des hommes, 25 % des femmes, [veuillez consulter les tableaux détaillés](#)).

## Indice de confiance envers 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 différentes. 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 accéder aux résultats par âge, genre, région, éducation et autres éléments démographiques, [cliquez ici](#).**