

Numéro d'inscription de la ROP : 041-25

Plan de protection des océans – Confiance des Canadiens à l'égard de la sécurité maritime 2026

Rapport de recherche sur l'opinion publique

Préparé pour Transports Canada

Nom du fournisseur : Pollara Strategic Insights Inc.

Numéro de contrat : CW2423074

Valeur du contrat : 164 135,39 \$

Date d'attribution : 14 octobre 2025

Date de livraison : 31 mars 2026

Pour de plus amples renseignements sur le présent rapport, veuillez communiquer avec Transports Canada à l'adresse TC.PopulationOpinion-OpinionPublique.TC@tc.gc.ca

This report is also available in English.



Plan de protection des océans – Confiance des Canadiens à l'égard de la sécurité maritime 2026

Rapport de recherche sur l'opinion publique

Préparé pour Transports Canada

Nom du fournisseur : Pollara Strategic Insights Inc.

Date : mars 2026

Le présent rapport de recherche sur l'opinion publique présente les résultats d'un sondage en ligne auprès de 3 144 Canadiens mené par Pollara Strategic Insights Inc. pour le compte de Transports Canada. Des entrevues approfondies auprès de partenaires autochtones et d'intervenants du milieu maritime ont également été menées pendant la même période.

This publication is also available in English under this title: Oceans Protection Plan - Canadians' Confidence in Marine Safety 2026.

Transports Canada autorise la copie ou la reproduction de la présente publication à des fins non commerciales personnelles et publiques. Les utilisateurs doivent reproduire les extraits avec exactitude, indiquer que Transports Canada en constitue la source et ne pas présenter leur version comme étant officielle ou comme ayant été produite avec l'aide ou l'autorisation de Transports Canada.

Pour demander la permission de reproduire des extraits de la présente publication à des fins commerciales, veuillez remplir le formulaire Web suivant : <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/demande-affranchissement-droit-auteur>

Ou envoyer un message à l'adresse TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca

Numéro de catalogue : T29-173/2026F-PDF

Numéro international normalisé du livre (ISBN) : 978-0-660-98470-4

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ou la ministre des Transports, 2026

The logo for the Government of Canada, featuring the word "Canada" in a large, black, serif font. A small red maple leaf is positioned above the letter "a".

Table des matières

Liste des tableaux	4
Liste des diagrammes	5
Sommaire	6
A. Contexte et objectifs de la recherche.....	6
B. Méthodologie brève.....	6
C. Résumé des principales constatations	7
D. Note à l'intention du lecteur.....	13
E. Attestation de neutralité politique	13
Constatations détaillées	14
A. Constatations de l'étude quantitative	14
1. Perceptions du système de sécurité maritime du Canada.....	15
2. Perceptions du Plan de protection des océans	28
3. Rôle joué dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin	37
4. Mobilisation pour le système de sécurité maritime du Canada	41
5. Sources d'information sur les programmes et initiatives du gouvernement du Canada (GC) en matière de sécurité maritime.....	49
6. Participation aux séances de participation.....	51
B. Constatations de la recherche qualitative	52
1. Constatations des entrevues avec les partenaires autochtones	53
2. Constatations des entrevues avec les intervenants du milieu maritime	63
3. Principales constatations combinées et conclusion	71
Annexes	74
Annexe A : Rapports sur la méthodologie de la recherche quantitative	74
Annexe B : Rapport sur la méthodologie de la recherche quantitative	77
Annexe C : Questionnaire du sondage en ligne.....	79
Annexe D : Guide des discussions approfondies	93

Liste des tableaux

- Tableau 1 : Connaissance des questions relatives à la sécurité maritime : Population générale
- Tableau 2 : Connaissance des questions relatives à la sécurité maritime : Communautés côtières
- Tableau 3 : Connaissance des questions relatives à la sécurité maritime : Peuples autochtones
- Tableau 4 : Importance de la sécurité maritime : Population générale
- Tableau 5 : Importance de la sécurité maritime : Communautés côtières
- Tableau 6 : Importance de la sécurité maritime : Peuples autochtones
- Tableau 7 : Connaissance des règlements, activités ou programmes particuliers du GC (1/4)
- Tableau 8 : Connaissance des règlements, activités ou programmes particuliers du GC (2/4)
- Tableau 9 : Connaissance des règlements, activités ou programmes particuliers du GC (3/4)
- Tableau 10 : Connaissance des règlements, activités ou programmes particuliers du GC (4/4)
- Tableau 11 : Confiance dans le système de sécurité maritime du Canada
- Tableau 12 : Raisons de la confiance élevée dans le système de sécurité maritime du Canada
- Tableau 13 : Raisons de l'absence de confiance dans la sécurité maritime du Canada
- Tableau 14 : Confiance dans le système d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada
- Tableau 15 : Confiance dans la protection des espèces et habitats marins
- Tableau 16 : Connaissance du Plan de protection des océans
- Tableau 17 : Mémorisation du Plan de protection des océans au cours de la dernière année
- Tableau 18 : Caractéristiques des messages mémorisés pour le Plan de protection des océans
- Tableau 19 : Sources d'information sur le Plan de protection des océans
- Tableau 20 : Initiatives associées au Plan de protection des océans
- Tableau 21 : Importance des aspects du Plan de protection des océans : Comparaison entre la population générale, les communautés côtières et les peuples autochtones
- Tableau 22 : Répercussions du Plan de protection des océans : Population générale
- Tableau 23 : Répercussions du Plan de protection des océans : Comparaison entre la population générale, les communautés côtières et les peuples autochtones
- Tableau 24 : Rôles perçus des ordres de gouvernement et du secteur de la navigation maritime
- Tableau 25 : Perception des rôles tenus par les ordres de gouvernement et le secteur de la navigation maritime
- Tableau 26 : Rôle personnel joué dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin
- Tableau 27 : Raison de travailler ou de faire du bénévolat dans le cadre de projets liés à la sécurité maritime
- Tableau 28 : Incidence de la recherche d'information sur la sécurité maritime
- Tableau 29 : Importance de l'information fournie par le gouvernement sur la sécurité maritime
- Tableau 30 : Importance de l'information fournie par le gouvernement sur la sécurité maritime : Comparaison entre la population générale, les communautés côtières et les peuples autochtones
- Tableau 31 : Importance de la rétroaction concernant les décisions gouvernementales en matière de sécurité maritime
- Tableau 32 : Principales sources d'information dans lesquelles chercher les programmes et initiatives du GC en matière de sécurité maritime
- Tableau 33 : Incidence de la participation aux séances de participation
- Tableau 34 : Mémorisation de l'organisateur des séances de participation

Liste des diagrammes

Diagramme 1 : Confiance dans le système d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada

Diagramme 2 : Confiance dans la protection des espèces et habitats marins

Diagramme 3 : Connaissance du Plan de protection des océans du gouvernement du Canada

Diagramme 4 : Rôles privilégiés des ordres de gouvernement et du secteur de la navigation maritime

Diagramme 5 : Perception des rôles tenus par les ordres de gouvernement et le secteur de la navigation maritime

Diagramme 6 : Rôle personnel joué dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin

Diagramme 7 : Degré de mobilisation pour le système de sécurité maritime du Canada

Diagramme 8 : Travail ou bénévolat dans le cadre de projets liés à la sécurité maritime

Diagramme 9 : Importance de la rétroaction concernant les décisions gouvernementales en matière de sécurité maritime

Sommaire

A. Contexte et objectifs de la recherche

Le Plan de protection des océans constitue le meilleur investissement jamais fait pour protéger les côtes et voies navigables du pays. Il instaure le meilleur système de sécurité maritime au monde, qui crée des opportunités économiques pour la population canadienne tout en protégeant nos côtes pour plusieurs générations.

Le Plan de protection des océans (PPO) rassemble Transports Canada, les partenaires autochtones, les communautés côtières, le secteur maritime et autres intervenants dans le but de créer et d'améliorer le système de sécurité maritime du Canada, en plus de protéger et de restaurer l'écosystème marin. Le PPO est mené par Transports Canada et regroupe Pêches et Océans Canada, la Garde côtière canadienne, Environnement et Changement climatique Canada, Ressources naturelles Canada et Santé Canada.

Transports Canada entreprend, de façon périodique, une recherche sur l'opinion publique dans le but d'évaluer la confiance de la population canadienne dans le système de sécurité maritime et sa connaissance du Plan de protection des océans. De plus, cette recherche permet d'évaluer la force des relations avec les partenaires autochtones et les intervenants du secteur. Depuis 2018, ces études ont permis de suivre l'évolution de la connaissance, des attitudes et des comportements, et ce, tout en évaluant les progrès accomplis par rapport aux objectifs du Plan.

Cette toute dernière vague de recherche contribuera à la planification des communications, à la sensibilisation et à la mobilisation en matière de sécurité maritime, en plus de permettre de mesurer l'amélioration des relations avec les peuples autochtones, les communautés côtières, les partenaires autochtones et les intervenants du milieu maritime.

B. Méthodologie brève

Dans le but d'atteindre les objectifs de la recherche, Pollara a conçu un élément quantitatif et un élément qualitatif.

Pour l'élément quantitatif, Pollara a mené un sondage en ligne auprès de n=3 100 Canadiens. Bien qu'on ne puisse pas attribuer de marge d'erreur aux sondages en ligne, un échantillon aléatoire de cette taille donne lieu à une marge d'erreur de +/- 1,8 %, 19 fois sur 20. Cet échantillon comprend n=600 sondages auprès de peuples autochtones, n=1 540 sondages auprès de résidents de communautés côtières au Canada et n=107 sondages dans l'ensemble des territoires. Ce sondage a été mené du 26 novembre au 22 décembre 2025 en français et en anglais.

Les constatations sont présentées séparément pour la population générale, les peuples autochtones et les Canadiens qui habitent dans des communautés côtières. Lorsque c'est possible, les résultats ont été comparés à un sondage de référence de 2018 auprès de n=3 407 personnes (n=2 168 membres de la population générale et n=1 239 personnes autochtones), un sondage de 2020 auprès de n=2 702 personnes (n=2 141 membres de la population générale et n=561 personnes autochtones), un sondage de 2022 auprès de

n=2 826 personnes (n=2 224 membres de la population générale et n=602 personnes autochtones) et un sondage de 2024 auprès de n=3 100 personnes (n=2 476 membres de la population générale et n=624 personnes autochtones).

Pour l'élément qualitatif, on a mené des entrevues approfondies par vidéoconférence avec 26 partenaires autochtones et 22 intervenants du milieu maritime. Ces entrevues ont été menées de novembre 2025 à février 2026 en français et en anglais.

Le processus de collecte est décrit séparément à l'annexe A (méthodologie quantitative) et à l'annexe B (méthodologie qualitative). L'annexe C présente le questionnaire du sondage et l'annexe D contient le guide des entrevues approfondies avec les partenaires autochtones et les intervenants du milieu maritime.

C. Résumé des principales constatations

Perceptions du système de sécurité maritime du Canada

Relativement peu de Canadiens connaissent vraiment les enjeux de sécurité maritime et sont informés à ce sujet. D'une question à l'autre, on constate une connaissance superficielle de ces sujets (37 % à 44 %); seuls 10 % à 14 % des répondants affirment bien connaître les enjeux relatifs à la sécurité maritime telles que les pratiques de navigation sécuritaires, les mesures prises pour protéger l'environnement marin, l'intervention lors de déversements en mer et le maintien de la fiabilité et de la solidité de la chaîne d'approvisionnement canadienne. Ces niveaux de connaissance sont stables depuis 2022 après une tendance à la baisse depuis quatre ans. Bien que les Canadiens connaissent peu les enjeux de sécurité maritime, ils considèrent qu'il est très important de les aborder (58 % à 76 %).

Ils ont une connaissance modérée des programmes et initiatives du gouvernement du Canada concernant la prévention, la surveillance et l'intervention en matière de déversements d'hydrocarbures et d'incidents; entre 57 % et 65 % des personnes interrogées ont connaissance de ces activités. Trois répondants sur quatre (73 %) expriment une confiance au moins modérée dans la capacité du système à se préparer aux déversements d'hydrocarbures et à intervenir lorsqu'ils surviennent, tandis que 66 % expriment un niveau semblable de confiance dans la capacité du système à prévenir les déversements d'hydrocarbures et 60 % dans la capacité à tenir les pollueurs responsables des coûts associés au nettoyage des déversements. La confiance dans le système d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada est la même qu'en 2024.

Environ la moitié (43 % à 54 %) des personnes interrogées déclarent connaître les initiatives prises par le gouvernement du Canada pour protéger et restaurer les habitats marins et le littoral, et pour réduire les répercussions de la navigation maritime. Malgré une connaissance limitée, sept Canadiens sur dix ont au moins une confiance moyenne dans le système de sécurité maritime du Canada (70 %) et la protection des espèces et habitats marins du pays (72 %). En particulier, la population continue d'exprimer une confiance modeste dans le système de sécurité maritime,

avec des niveaux de confiance sur un pied d'égalité avec 2024 et supérieurs à ceux de 2022. Ces perceptions positives à modestes découlent surtout de la confiance du public dans le cadre réglementaire et dans les capacités d'intervention du Canada.

Les résidents des communautés côtières connaissent un peu mieux les aspects généraux du système de sécurité maritime du Canada (43 % à 49 %), ainsi que les initiatives et programmes particuliers du gouvernement du Canada. De plus, ils accordent une importance légèrement supérieure à l'intervention en cas de déversements, d'incidents et d'urgences en mer (79 %) et à la protection de l'environnement marin (77 %). Cette cohorte présente des degrés de confiance semblables dans la capacité du système d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada (60 % à 76 %) et dans le système de sécurité maritime du Canada (73 %), comparativement à la population, ainsi que des degrés de confiance un peu plus élevés en ce qui concerne la protection des espèces et habitats marins (77 %).

Les peuples autochtones affichent des niveaux de connaissance semblables (37 % à 43 %) et accordent une importance légèrement supérieure (64 % à 75 %) aux aspects de sécurité maritime par rapport à la population générale. La confiance dans le système de sécurité maritime (72 %) et le système d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada (61 % à 71 %) parmi les peuples autochtones est sur le même pied que la population générale, mais un peu plus élevée en ce qui concerne la protection des espèces et habitats marins (76 %). En particulier, les peuples autochtones qui habitent une région côtière ont plus tendance à connaître les questions générales relatives à la sécurité maritime (60 % à 63 %) et les initiatives et programmes particuliers de l'État; ils expriment un degré de confiance un peu plus élevé dans le système de sécurité maritime du Canada (76 %), le système d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada (69 % à 78 %) et la protection de l'écosystème marin au Canada (81 %).

Perceptions du Plan de protection des océans

Étant donné que les Canadiens ne sont pas très mobilisés par les questions relatives à la sécurité maritime, rien de surprenant à ce qu'ils soient peu nombreux à connaître le Plan de protection des océans. Tandis qu'une faible majorité (57 %) indique une certaine connaissance du Plan de protection des océans, seuls 16 % le connaissent très bien ou quelque peu. On constate toutefois une augmentation de 4 points des personnes qui sont au courant du Plan de protection des océans ou qui le connaissent depuis 2024, l'augmentation étant plus prononcée chez les peuples autochtones.

Les répondants ne sont que 7 % à avoir vu, lu ou entendu quelque chose à propos du Plan de protection des océans au cours de la dernière année. Les propos les plus fréquemment entendus ont tendance à être associés aux principales mesures du Plan, telles que la protection des écosystèmes et des habitats marins; la protection des océans, des voies navigables et du littoral; ainsi que l'amélioration de la sécurité de la navigation maritime. Lorsque c'est demandé précisément, ces aspects continuent de constituer les piliers les plus souvent associés au Plan de protection des océans.

Les principales sources d'information sur le Plan de protection des océans sont la télévision, avec quelques mentions des médias sociaux, des journaux et de la radio; quelques répondants mentionnent également le site Web de Transports Canada ou d'autres sites gouvernementaux.

Malgré une faible connaissance du Plan de protection des océans, une vaste majorité de Canadiens croient quand même que ses initiatives, mesures et règlements sont importants. Les Canadiens sont surtout d'avis qu'une intervention et une gestion rapides concernant les facteurs qui influencent la pollution marine, dont tenir les pollueurs responsables, ainsi que la protection et la remise en état de l'environnement marin sont importantes (73 % à 79 %). Les autres aspects du Plan concernant les investissements dans la recherche scientifique, la collaboration avec de nombreuses cohortes de Canadiens sur les initiatives de sécurité maritime, ainsi que la création et le maintien d'opportunités économiques sont importants pour 61 % à 73 % des Canadiens.

De 38 % à 51 % de la population perçoit une influence positive du Plan de protection des océans quant à l'amélioration de la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin. Cependant, un grand nombre (36 % à 42 %) de répondants n'en savent pas assez pour fournir une évaluation. Sans surprise, la familiarité engendre la positivité, puisque ceux qui connaissent mieux le Plan sont plus positifs quant à son incidence.

Les communautés côtières du Canada affichent des niveaux de connaissance du Plan de protection des océans semblables à ceux des communautés non côtières (16 % pour les deux). Toutefois, lorsque c'est demandé précisément, les personnes interrogées sont un peu plus susceptibles d'associer les initiatives particulières au Plan de protection des océans et continuent d'accorder une importance un peu plus grande à toutes les initiatives analysées. Les effets positifs du plan observés au sein des communautés côtières se comparent à ceux de la population générale.

Les peuples autochtones sont un peu plus susceptibles de mentionner être au courant du Plan de protection des océans comparativement à la population (27 %), et ce, puisque les communautés côtières autochtones affichent une connaissance nettement plus élevée du Plan de protection des océans (45 %). De plus, les peuples autochtones sont plus susceptibles d'avoir vu, lu ou entendu quelque chose à propos du Plan au cours de la dernière année, les sources principales étant la télévision et les médias sociaux. En particulier, ils sont beaucoup plus susceptibles de recevoir de l'information par le biais des médias sociaux que la population générale. Leur opinion sur l'importance de la plupart des aspects du Plan de protection des océans ressemble à celle de la population. Cependant, ils s'investissent davantage à améliorer la sécurité maritime dans l'Arctique et à favoriser une participation plus significative de leur communauté.

Rôle joué dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin

La majorité des Canadiens souhaitent une participation active du gouvernement du Canada et de leur province ou territoire à la protection, à la préservation et au rétablissement de

l'environnement marin. On s'attend nettement plus (77 % de la population) à ce que le gouvernement fédéral assume un rôle beaucoup plus important et central dans la sécurité maritime. Cependant, le pourcentage de Canadiens (41 %) étant d'avis que le gouvernement fédéral a grandement contribué à la prise en charge de ces aspects au cours des dernières années est loin de correspondre à ces attentes.

Dans le même ordre d'idées, ils sont 66 % à préférer que leur province ou territoire tienne un plus grand rôle en matière de protection et de restauration de l'environnement marin, mais seulement 30 % à croire qu'il tient un rôle considérable. La moitié des Canadiens (49 %) préfèrent que les gouvernements autochtones tiennent un rôle important, mais ils ne sont que 28 % à croire que c'est le cas. Cela dit, les peuples autochtones sont plus susceptibles de s'attendre à ce que les gouvernements autochtones tiennent un rôle plus important (64 %) et ils sont nettement plus susceptibles que la population d'accorder le mérite de ce rôle aux gouvernements autochtones (44 %). La population s'attend moins à ce que les administrations municipales ou locales jouent un rôle important : 42 % s'attendent à ce qu'elles tiennent un rôle important, contre seulement 17 % qui sont d'avis que c'est le cas.

Mobilisation pour le système de sécurité maritime du Canada

Seul un Canadien sur cinq (21 %) est au moins quelque peu mobilisé dans la sécurité maritime et seuls 7 % déclarent avoir déjà travaillé ou fait du bénévolat sur des projets associés à la sécurité de l'environnement marin. Seuls 12 % des Canadiens recherchent de l'information sur la sécurité maritime. Le degré de mobilisation est le même qu'en 2024.

Cela dit, malgré une mobilisation limitée, les Canadiens restent des défenseurs de la sécurité maritime et ils considèrent qu'il est avisé de recevoir de l'information et de commenter les questions relatives à la sécurité maritime au Canada. De plus, six Canadiens sur dix souhaitent en savoir plus sur la manière de participer à la protection, à la préservation et à la restauration de l'environnement marin (62 %), sur les possibilités de formation à l'intervention maritime pour les habitants des communautés côtières et les Autochtones (59 %) et sur les carrières au sein du secteur maritime (57 %).

Les communautés côtières et les peuples autochtones partagent les mêmes sentiments que la population générale. Cela dit, les Autochtones résidant dans des communautés côtières estiment non seulement qu'ils devraient assumer un plus grand rôle dans la protection de l'environnement marin, mais ils sont également plus susceptibles de déclarer participer activement au système de sécurité maritime (52 %) et avoir travaillé ou s'être portés volontaires pour des projets liés à la sécurité maritime (19 %). Ils sont nettement plus intéressés et plus enclins à rechercher de l'information sur la sécurité maritime.

Programmes et initiatives du gouvernement du Canada et participation aux séances de participation

Les Canadiens sont peu nombreux à effectuer une recherche active d'information ou à participer à la sécurité maritime. La principale source d'information sur les programmes et initiatives en matière de sécurité maritime est la recherche sur Internet (75 %) et les sites Web du gouvernement du Canada (42 %). Ils sont peu nombreux à mentionner d'autres sources telles que les organisations non gouvernementales, les travailleurs du secteur de la navigation maritime et les médias sociaux.

Seuls 3 % des Canadiens déclarent avoir participé à une séance de participation sur la sécurité maritime ou le Plan de protection des océans. La participation des communautés côtières (4 %) à ces séances est semblable à celle de la population. Les taux sont beaucoup plus élevés chez les populations autochtones (9 %) et atteignent 15 % chez les peuples autochtones vivant dans des zones côtières. Ces degrés de mobilisation sont semblables à ceux des années précédentes.

Résumé des entrevues approfondies auprès de partenaires autochtones et d'intervenants du milieu maritime (phase de recherche qualitative)

Les partenaires autochtones et les intervenants du milieu maritime participent de manière directe et étroite au système de sécurité maritime du Canada et partagent un intérêt marqué pour les résultats en matière de sécurité maritime et la gouvernance du Plan de protection des océans. Bien que les perspectives diffèrent en fonction des rôles et des responsabilités (les partenaires autochtones mettant l'accent sur l'autorité en matière d'intendance et de gouvernance territoriales, tandis que les intervenants du milieu maritime donnent la priorité à la résilience opérationnelle et à l'intégrité du système), les deux groupes décrivent un système qui est efficace sur le plan opérationnel, mais en transition sur le plan institutionnel. L'attention se déplace de plus en plus du rendement opérationnel vers la gouvernance à long terme et la conception structurelle.

Opinion du système de sécurité maritime du Canada et du Plan de protection des océans

Le régime de sécurité maritime du Canada, y compris la prévention des incidents et la capacité d'intervention en cas de déversement, est largement considéré comme efficace et solide. Les institutions de première ligne, telles que la Garde côtière canadienne et Transports Canada, jouissent d'un degré de confiance élevé en ce qui concerne leur capacité d'intervention et de gestion sur le plan opérationnel.

Les investissements du Plan de protection des océans dans l'amélioration de la surveillance maritime, les exercices de préparation et la capacité de remorquage d'urgence sont largement reconnus comme renforçant la sécurité maritime et l'état de préparation opérationnelle. En outre, le renforcement des capacités, l'amélioration de la mobilisation et une présence fédérale plus visible renforcent la confiance dans la mise en œuvre opérationnelle.

Toutefois, l'attention se déplace désormais de la mise en œuvre des programmes vers la structure institutionnelle. Bien que le Plan de protection des océans soit décrit comme étant ambitieux, il est

souvent perçu comme un ensemble d'initiatives superposées aux systèmes existants plutôt que comme une stratégie clairement articulée et cohérente à long terme. À mesure que les attentes mûrissent, la question centrale n'est plus de savoir ce que le Plan de protection des océans finance, mais quelle est la structure de gouvernance durable et intégrée qu'il établit en fin de compte.

La fragmentation est considérée comme étant le principal risque : les partenaires autochtones font état d'une mobilisation cloisonnée et d'une intégration limitée de l'autorité, tandis que les intervenants du milieu maritime évoquent des initiatives qui se chevauchent et une orientation stratégique qui manque de clarté. Dans les deux groupes, l'accent n'est pas sur la refonte du système, mais sur une meilleure intégration, des voies de gouvernance plus claires et une plus grande cohérence stratégique.

Perspectives des partenaires autochtones : gouvernance et autorité accrues

Les partenaires autochtones considèrent que la sécurité maritime est intrinsèquement liée à la gouvernance territoriale et à l'intendance intergénérationnelle. Ils reconnaissent les améliorations d'ordre opérationnel apportées dans le cadre du Plan de protection des océans, notamment l'intensification des exercices de préparation, une meilleure compréhension de la réglementation et une participation accrue par le biais de la Garde côtière auxiliaire autochtone.

Toutefois, des lacunes structurelles importantes sont mises en évidence. La gouvernance autochtone est permanente, tandis que le financement des programmes reste cyclique. Bien que le savoir autochtone soit de plus en plus intégré et que la mobilisation se soit accrue, le pouvoir de décision est limité et largement centralisé, et la gouvernance partagée n'est pas pleinement réalisée. En conséquence, les attentes des autochtones sont passées de la participation à un équilibre plus clair des pouvoirs et à des résultats mesurables en matière de réconciliation.

Perspectives des intervenants du milieu maritime : intégrité et cohérence du système

Les intervenants du milieu maritime évaluent le système principalement sous l'angle du risque opérationnel, de l'intégrité du système et de la responsabilisation. En général, le régime est considéré comme mature et efficace, les investissements du Plan de protection des océans contribuant à renforcer l'état de préparation et la capacité d'intervention.

Dans ce groupe, la principale préoccupation est la cohérence du système. Les intervenants soulignent les risques liés à la prolifération des initiatives, au chevauchement des mandats et à la fragmentation de la coordination fédérale. Lors d'incidents très stressants, on met un accent particulier sur le maintien de structures de commandement claires et sur la préservation et la mise en œuvre du principe du pollueur-payeur. Les attentes se concentrent de plus en plus sur une meilleure intégration entre les améliorations subventionnées par l'État et les systèmes d'intervention financés par le secteur, et ce, sans affaiblir la responsabilisation.

D. Note à l'intention du lecteur

Les constatations détaillées sont présentées dans les sections qui suivent. Les résultats globaux du sondage de 2026 sont présentés dans la partie principale de l'exposé des faits et, en général, ils sont soutenus par une présentation graphique ou tabulaire et étiquetés en tant que « 2026 ». Les résultats sont comparés, le cas échéant, aux constatations des sondages de 2024, 2022, 2020 et 2018, ainsi que présentés dans des tableaux sous les titres correspondants. En cas de différences significatives entre la population, les peuples autochtones et les communautés côtières, elles sont décrites dans le paragraphe principal.

On utilise le texte à puces pour indiquer les différences statistiquement et largement significatives entre les sous-groupes. Quand des différences ne sont pas indiquées dans le rapport, on peut présumer soit qu'elles ne sont pas statistiquement significatives* dans leur variation par rapport à l'ensemble ou que la différence a été jugée trop petite sur le plan substantiel pour être digne de mention.

Les résultats pourraient ne pas évaluer 100 % en raison de l'arrondissement.

** Des tests du chi carré et tests t normaux ont été utilisés, le cas échéant. Les différences notées étaient significatives à 95 %.*

E. Attestation de neutralité politique

Nom du fournisseur : Pollara Strategic Insights Inc.

Numéro de contrat : CW2423074

Valeur du contrat : 164 135,39 \$

Date d'attribution : 14 octobre 2025

Date de livraison : 31 mars 2026

Par la présente, j'atteste à titre de représentant de Pollara Strategic Insights Inc. que les résultats visés sont conformes en tout point aux exigences du gouvernement du Canada en matière de neutralité politique indiquées dans la Politique de communication du gouvernement du Canada et la Procédure de planification et d'attribution de marchés de services de recherche sur l'opinion publique. En particulier, les résultats visés ne comprennent pas de renseignements sur les intentions de vote des électeurs, les préférences en matière de partis politiques, la position envers l'électorat ou les cotes d'évaluation du rendement d'un parti politique ou de ses chefs.

Signature :

Date : 31 mars 2026



Dan Arnold, dirigeant principal de la stratégie
Pollara Strategic Insights

Constatations détaillées

A. Constatations de l'étude quantitative

La partie suivante contient une analyse détaillée des constatations quantitatives du projet de recherche. Elle se divise en six sous-parties :

1. Perceptions du système de sécurité maritime du Canada
 - Connaissance générale des questions relatives à la sécurité maritime
 - Importance de la sécurité maritime
 - Connaissance des programmes et règlements du gouvernement du Canada
 - Confiance dans le système de sécurité maritime du Canada
 - Confiance dans le système d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada
 - Confiance dans la protection des espèces et habitats marins du Canada
2. Perceptions du Plan de protection des océans
 - Connaissance du Plan de protection des océans
 - Importance du Plan de protection des océans
 - Répercussions du Plan de protection des océans
3. Rôle joué dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin
 - Rôles privilégiés des ordres de gouvernement et du secteur de la navigation maritime
 - Perception des rôles tenus par les ordres de gouvernement et le secteur de la navigation maritime
4. Mobilisation pour le système de sécurité maritime du Canada
 - Rôle personnel perçu dans la protection et la restauration de l'environnement marin
 - Degré de mobilisation pour le système de sécurité maritime du Canada
 - Incidence de la recherche d'information sur la sécurité maritime
 - Importance de la réception d'information sur la sécurité maritime
 - Importance de la rétroaction concernant les décisions en matière de sécurité maritime
5. Sources d'information sur les programmes et initiatives du gouvernement du Canada (GC) en matière de sécurité maritime
6. Participation aux séances de participation

1. Perceptions du système de sécurité maritime du Canada

Connaissance générale des questions relatives à la sécurité maritime

Les Canadiens démontrent un degré limité de connaissance des questions relatives à la sécurité maritime. Environ quatre sur dix ont au moins une connaissance modérée (cote de 3, 4 ou 5 sur 5) de la fiabilité et de la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada (44 %), des mesures prises pour protéger l'environnement marin (42 %), de l'intervention maritime en cas de déversements et d'incidents en mer (39 %) et des enjeux de sécurité maritime, dont les pratiques de navigation sécuritaires (37 %).

Environ une personne sur dix est très consciente (cote de 4 ou 5 sur 5) de ces aspects associés à la sécurité maritime. Les niveaux de connaissance élevée de la sécurité maritime comprenant les pratiques de navigation maritime (10 %) et les mesures prises pour protéger l'environnement marin (10 %) sont semblables à ceux de 2024 et 2022 et plus faibles que ceux de 2018 et 2020. La bonne connaissance de l'intervention lors de déversements, d'incidents et d'urgences maritimes (12 %) ainsi que de la fiabilité et la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada (14 %) est un peu plus élevée et affiche une légère augmentation depuis 2024.

- Les niveaux de connaissance sont plus élevés en Colombie-Britannique et dans les territoires que la moyenne nationale sur tous ces points. Environ la moitié des répondants ont au moins une connaissance modérée de la fiabilité et de la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada (53 % en Colombie-Britannique et 51 % dans les territoires), de l'intervention du secteur maritime en cas de déversements et d'incidents en mer (51 % et 47 %, respectivement) et des mesures prises pour protéger l'environnement marin (50 % et 47 %, respectivement). La connaissance est plus faible concernant les questions relatives à la sécurité maritime, y compris les pratiques de navigation sécuritaires (44 % et 38 %, respectivement), mais elle reste au-dessus de la moyenne nationale.
- La connaissance au Canada atlantique est de 1 à 4 points au-dessus de la moyenne nationale sur ces enjeux.
- On constate de petites variations des niveaux de connaissance parmi les groupes d'âge – les Canadiens de 65 ans et plus ayant un peu plus tendance à déclarer être informés de ces aspects de la sécurité maritime que les personnes de moins de 65 ans.

TABLEAU 1 – Q1. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout informé(e) » et 5 « très bien informé(e) », comment évalueriez-vous votre niveau de connaissance (c.-à-d., à quel point vous vous diriez informé(e)) concernant chacun des sujets suivants au Canada? Base : Population générale (N=3 144)

Population générale	Informé(e) (4 et 5)	Moyennement informé(e) (3)	Pas informé(e) (1 et 2)	Informé(e) (4 et 5)			
	2026			2024	2022	2020	2018
Les questions relatives à la sécurité maritime, y compris les pratiques de navigation sécuritaires	10 %	28 %	59 %	7 %	9 %	14 %	17 %
Les mesures prises pour protéger l'environnement marin	10 %	31 %	55 %	9 %	10 %	16 %	18 %
L'intervention en cas de déversements en mer, d'incidents et d'urgences maritimes	12 %	27 %	56 %	9 %	-	-	-
La fiabilité et la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada	14 %	30 %	50 %	11 %	-	-	-

Les résidents des communautés côtières (43 % à 49 %) ont un peu plus tendance à affirmer posséder une connaissance au moins modérée de ces questions relatives à la sécurité maritime comparativement aux communautés non côtières (34 % à 42 %). Bien que les niveaux de connaissance soient inférieurs à ceux de 2018 à 2022, ils sont semblables à ceux de 2024.

TABLEAU 2 – Q1. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout informé(e) » et 5 « très bien informé(e) », comment évalueriez-vous votre niveau de connaissance (c.-à-d., à quel point vous vous diriez informé(e)) concernant chacun des sujets suivants au Canada? Base : Communautés côtières (N=1 540)

Communautés côtières	Informé(e) (4 et 5)	Moyennement informé(e) (3)	Pas informé(e) (1 et 2)	Informé(e) (4 et 5)			
	2026			2024	2022	2020	2018
Les questions relatives à la sécurité maritime, y compris les pratiques de navigation sécuritaires	11 %	32 %	54 %	10 %	20 %	20 %	29 %
Les mesures prises pour protéger l'environnement marin	11 %	36 %	50 %	12 %	21 %	20 %	29 %
L'intervention en cas de déversements en mer, d'incidents et d'urgences maritimes	12 %	33 %	51 %	11 %	-	-	-
La fiabilité et la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada	14 %	36 %	47 %	15 %	-	-	-

Les peuples autochtones ont des niveaux de connaissance semblables à ceux de la population canadienne en général. Aussi dans cette cohorte, les niveaux de connaissance sont semblables aux résultats observés en 2024, mais en baisse par rapport aux niveaux de 2018 et 2022.

La connaissance est beaucoup plus élevée parmi les résidents autochtones de communautés côtières – six sur dix ont une connaissance au moins modérée de la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement (63 %), de la sécurité maritime et des pratiques de navigation (61 %), des mesures prises pour protéger l'environnement marin (60 %) et des interventions maritimes en cas de déversement en mer (60 %) par rapport aux résidents de zones non côtières. Les niveaux de connaissance des habitants autochtones de communautés côtières sont en nette progression par rapport à 2024.

TABLEAU 3 – Q1. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout informé(e) » et 5 « très bien informé(e) », comment évalueriez-vous votre niveau de connaissance (c.-à-d., à quel point vous vous diriez informé(e)) concernant chacun des sujets suivants au Canada? Base : Peuples autochtones (N=600)

Peuples autochtones	Informé(e) (4 et 5)	Moyennement informé(e) (3)	Pas informé(e) (1 et 2)	Informé(e) (4 et 5)			
	2026			2024	2022	2020	2018
Les questions relatives à la sécurité maritime, y compris les pratiques de navigation sécuritaires	11 %	26 %	56 %	11 %	17 %	19 %	23 %
Les mesures prises pour protéger l'environnement marin	14 %	28 %	51 %	11 %	22 %	26 %	24 %
L'intervention en cas de déversements en mer, d'incidents et d'urgences maritimes	13 %	29 %	50 %	12 %	-	-	-
La fiabilité et la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada	21 %	21 %	51 %	15 %	-	-	-

Importance de la sécurité maritime

Tous les aspects de la sécurité maritime analysés sont perçus comme étant très importants (cote de 4 ou 5 sur 5) par la majorité des Canadiens, les plus importants étant l'intervention maritime en cas de déversements, d'incidents et d'urgences maritimes (76 %). Sept sur dix sont d'avis qu'il est très important de s'assurer que la chaîne d'approvisionnement du Canada est fiable et solide (72 %) et de protéger l'environnement marin (71 %). Six sur dix (58 %) perçoivent la sécurité maritime, y compris la navigation sécuritaire et la protection de l'environnement marin, comme étant importante.

- L'intervention du secteur maritime en cas de déversements et d'incidents en mer et la protection de l'environnement marin sont des enjeux importants en particulier pour les

résidents des territoires (90 % et 88 %, respectivement), du Canada atlantique (77 % et 75 %, respectivement) et de la Colombie-Britannique (77 % et 73 %, respectivement).

- La fiabilité et la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada trouvent un écho particulier dans les Prairies. Bien que les habitants de ces provinces et territoires soient moins directement liés aux océans et aux voies navigables, il pourrait s'agir d'un bon point de départ pour discuter l'importance du Plan de protection des océans à ces endroits.

Les niveaux d'importance pour tous les aspects sont comparables aux résultats enregistrés en 2024. Pour ce qui est des enjeux de sécurité maritime et de la protection de l'environnement, les niveaux d'importance continuent d'être inférieurs à ceux de 2022 et des années précédentes.

TABLEAU 4 – Q2. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout important » et 5 « très important », dans quelle mesure chacune des dimensions suivantes est-elle importante pour vous? Base : Population générale (N=3 144)

Population générale	Important (4 et 5)	Moyennement important (3)	Pas important (1 et 2)	Important (4 et 5)			
	2026			2024	2022	2020	2018
Les questions liées à la sécurité maritime, y compris les pratiques de navigation sécuritaires	58 %	25 %	13 %	59 %	70 %	76 %	75 %
La protection de l'environnement marin	71 %	16 %	8 %	74 %	83 %	83 %	83 %
L'intervention en cas de déversements en mer, d'incidents et d'urgences maritimes	76 %	13 %	7 %	75 %	-	-	-
La fiabilité et la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada	72 %	16 %	7 %	71 %	-	-	-

L'importance de ces questions est à un niveau plus élevé dans les communautés côtières. L'importance de chaque aspect en 2026 est semblable à celle de 2024, mais elle est inférieure aux résultats obtenus en 2022 et lors des années précédentes.

TABLEAU 5 – Q2. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout important » et 5 « très important », dans quelle mesure chacune des dimensions suivantes est-elle importante pour vous? Base : Communautés côtières (N=1 540)

Communautés côtières	Important (4 et 5)	Moyennement important (3)	Pas important (1 et 2)	Important (4 et 5)			
	2026			2024	2022	2020	2018
Les questions liées à la sécurité maritime, y compris les pratiques de navigation sécuritaires	63 %	25 %	9 %	64 %	81 %	80 %	82 %
La protection de l'environnement marin	77 %	15 %	6 %	79 %	89 %	87 %	87 %
L'intervention en cas de déversements en mer, d'incidents et d'urgences maritimes	79 %	13 %	6 %	80 %	-	-	-

La fiabilité et la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada	73 %	19 %	5 %	76 %	-	-	-
--	------	------	-----	------	---	---	---

Les peuples autochtones ne sont qu'un peu plus enclins à accorder une grande importance à la sécurité maritime (64 %) et à la protection de l'environnement (73 %) que la population générale, tandis qu'ils accordent une importance semblable à l'intervention lors de déversements en mer (75 %) et une importance moindre à la chaîne d'approvisionnement (66 %). Cela dit, les habitants des régions côtières accordent plus d'importance à la chaîne d'approvisionnement que les communautés autochtones non côtières (72 % contre 65 %).

L'importance globale accordée à la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement par les communautés autochtones est toutefois nettement inférieure à celle de 2024. L'importance accordée aux questions de sécurité maritime se compare aux constatations de 2024, mais reste inférieure de 8 à 10 points par rapport aux niveaux d'importance enregistrés en 2022 et lors des années antérieures.

TABLEAU 6 – Q2. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout important » et 5 « très important », dans quelle mesure chacune des dimensions suivantes est-elle importante pour vous? Base : Peuples autochtones (N=600)

Peuples autochtones	Important (4 et 5)	Moyennement important (3)	Pas important (1 et 2)	Important (4 et 5)			
				2026	2024	2022	2020
Les questions liées à la sécurité maritime, y compris les pratiques de navigation sécuritaires	64 %	23 %	6 %	62 %	74 %	76 %	74 %
La protection de l'environnement marin	73 %	16 %	4 %	77 %	80 %	84 %	82 %
L'intervention en cas de déversements en mer, d'incidents et d'urgences maritimes	75 %	15 %	4 %	77 %	-	-	-
La fiabilité et la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada	66 %	21 %	5 %	75 %	-	-	-

Connaissance des programmes et règlements du gouvernement du Canada

Les Canadiens affichent une plus grande connaissance des programmes, activités et règlements particuliers mis en place par le gouvernement du Canada que pour la sécurité maritime au niveau conceptuel. La majorité des répondants affirment connaître les initiatives prises pour intervenir lors de déversements d'hydrocarbures (65 %), surveiller la pollution marine (57 %) et prévenir les incidents qui contribuent à la pollution marine (57 %). Les niveaux de connaissance de ces mesures sont semblables à ceux de 2024, mais restent légèrement inférieurs à ceux de 2022 et des années précédentes.

- Dans toutes les provinces, la plupart des personnes interrogées connaissent les différents règlements et activités mis en place pour prévenir la pollution marine, mais le niveau de connaissance varie légèrement. Il convient de noter que les résidents des territoires (73 %) affirment être un peu plus au courant des mesures prises pour intervenir lors de déversements d'hydrocarbures, tandis que les résidents de la Colombie-Britannique (62 %) sont plus enclins à mentionner savoir que l'État surveille les incidents de pollution marine.
- La connaissance de ces initiatives tend à augmenter avec l'âge, les personnes de 65 ans et plus étant les plus sensibilisées.

Comparativement aux communautés non côtières, les communautés côtières n'ont qu'un peu plus tendance à affirmer connaître les mesures prises pour l'intervention (69 % contre 63 %) et la surveillance (61 % contre 55 %) concernant les incidents qui contribuent à la pollution marine. La connaissance est légèrement inférieure à celle de 2024 pour ce qui est de l'intervention en cas d'incident et de la surveillance des incidents.

Parmi les peuples autochtones, les niveaux de connaissance sont semblables à ceux de la population. Le niveau de connaissance est presque semblable à celui de 2024, sauf qu'il augmente légèrement concernant la surveillance des incidents (59 % contre 54 % en 2024). Les communautés côtières autochtones ont plus tendance à déclarer être au courant de la surveillance des incidents que les communautés non côtières (70 % contre 57 %) et sont un peu plus au courant des mesures prises pour prévenir la pollution marine (61 % contre 57 %).

TABLEAU 7 – Q4. À votre connaissance, le gouvernement du Canada a-t-il mis en place des programmes, des règlements et/ou des activités pour : *Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)*

% qui disent OUI	Population générale					Communautés côtières					Peuples autochtones				
	2026	2024	2022	2020	2018	2026	2024	2022	2020	2018	2026	2024	2022	2020	2018
Réagir aux incidents, tels qu'une marée noire, qui contribuent à la pollution marine	65 %	64 %	74 %	79 %	74 %	69 %	73 %	77 %	79 %	72 %	62 %	63 %	72 %	66 %	64 %
Surveiller les incidents de pollution marine	57 %	58 %	60 %	63 %	62 %	61 %	65 %	64 %	67 %	64 %	59 %	54 %	63 %	51 %	51 %
Prévenir les incidents, tels que les déversements d'hydrocarbures, qui contribuent à la pollution marine	57 %	55 %	62 %	66 %	63 %	59 %	59 %	65 %	68 %	61 %	57 %	53 %	55 %	56 %	50 %

Plus de la moitié (54 %) des Canadiens croient que l'État dispose de programmes et règlements visant à protéger et remettre en état les habitats aquatiques des zones côtières, tandis que 43 % sont d'avis que l'État s'affaire à réduire les répercussions de la navigation maritime sur l'écosystème marin.

Les communautés côtières et les populations autochtones ont un niveau de connaissance semblable des mesures prises pour protéger les habitats marins (56 % et 53 %, respectivement), tout en étant un peu plus conscientes de la réduction de l'impact de la navigation maritime sur l'écosystème marin (47 % et 49 %, respectivement).

Bien que les niveaux de connaissance restent inchangés par rapport à 2024 au sein de la population générale, ils diminuent légèrement au sein des communautés côtières et augmentent avec les peuples autochtones.

TABLEAU 8 – Q4. À votre connaissance, le gouvernement du Canada a-t-il mis en place des programmes, des règlements et/ou des activités pour : *Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)*

% qui disent OUI	Population générale		Communautés côtières		Peuples autochtones	
	2026	2024	2026	2024	2026	2024
Préserver et restaurer les habitats aquatiques dans les zones marines et côtières	54 %	53 %	56 %	61 %	53 %	49 %
Réduire l'impact de la navigation maritime sur l'écosystème marin du Canada	43 %	43 %	47 %	51 %	49 %	40 %

Environ la moitié des Canadiens affirment connaître les mesures prises pour protéger la chaîne d'approvisionnement du Canada (53 %) et créer des opportunités économiques pour les communautés côtières (45 %). Les résidents des communautés côtières (55 % et 43 %, respectivement) ont un niveau de connaissance semblable à celui de la population générale, tandis que celui des peuples autochtones est plus élevé (56 % et 50 %, respectivement). La connaissance de la population générale et des Autochtones a quelque peu progressé par rapport à 2024.

TABLEAU 9 – Q4. À votre connaissance, le gouvernement du Canada a-t-il mis en place des programmes, des règlements et/ou des activités pour : *Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)*

% qui disent OUI	Population générale		Communautés côtières		Peuples autochtones	
	2026	2024	2026	2024	2026	2024
Préserver la fiabilité et la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada	53 %	48 %	55 %	52 %	56 %	52 %
Créer des opportunités économiques pour les communautés situées à proximité des côtes et des voies navigables du Canada	45 %	40 %	43 %	45 %	50 %	42 %

La moitié de la population (51 %) et des peuples autochtones (50 %) sont d'avis que l'État est en étroite collaboration avec les peuples autochtones et les communautés côtières afin de protéger les côtes du pays et d'améliorer la sécurité maritime, tandis que les communautés côtières en ont

un peu plus conscience (56 %). La connaissance est en hausse par rapport à 2024, tant chez les peuples autochtones (+ 5 points) qu'au sein des communautés côtières (+ 7 points).

TABLEAU 10 – Q4. À votre connaissance, le gouvernement du Canada a-t-il mis en place des programmes, des règlements et/ou des activités pour : *Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)*

% qui disent OUI	Population générale		Communautés côtières		Peuples autochtones	
	2026	2024	2026	2024	2026	2024
Collaborer étroitement avec les peuples autochtones et les communautés côtières pour protéger les côtes, les voies navigables et les écosystèmes du Canada, et renforcer la sécurité maritime	51 %	45 %	56 %	49 %	50 %	45 %

Confiance dans le système de sécurité maritime du Canada

Sept Canadiens sur dix (70 %) ont au moins une confiance modérée (cote de 3, 4 ou 5 sur 5) dans le système de sécurité maritime du Canada; 32 % affichent une confiance élevée et 38 % une confiance modérée. Seuls 9 % ne sont pas confiants. Le cinquième (20 %) de la population n'a pas d'opinion.

- Les résidents du Manitoba (75 %), du Québec (74 %), de la Colombie-Britannique (74 %) et de l'Alberta (74 %) ont plus tendance à exprimer une confiance au moins modérée dans le système de sécurité maritime du Canada. Les résidents du Canada atlantique (69 %), des territoires (66 % et de l'Ontario (66 %) sont un peu moins confiants.

Les niveaux de confiance dans le système de sécurité maritime du Canada chez les Autochtones (72 %) et ceux qui vivent dans des communautés côtières (73 %) sont les mêmes que ceux de la population générale. Les petites communautés côtières (78 %) ont plus tendance à avoir confiance dans le système de sécurité maritime du Canada que les communautés non côtières moyennes (73 %) et grandes (71 %).

Les niveaux de confiance sont maintenus en 2026 par rapport à 2024. Ces niveaux s'apparentent à ceux observés en 2020 et 2018, après une baisse en 2022.

TABLEAU 11 – Q3A. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout confiant(e) » et 5 « très confiant(e) », dans quelle mesure êtes-vous confiant(e) par rapport au système de sécurité maritime du Canada? Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)

	Très confiant(e) (4 et 5)	Moyennement confiant(e) (3)	Pas confiant(e) (1 et 2)	Très confiant(e) (4 et 5)			
	2026			2024	2022	2020	2018
Population générale	32 %	38 %	9 %	30 %	22 %	29 %	29 %
Communautés côtières	35 %	38 %	8 %	35 %	25 %	32 %	29 %
Peuples autochtones	29 %	43 %	11 %	28 %	18 %	22 %	28 %

La majorité de ceux qui ont confiance dans le système de sécurité maritime du Canada ne sont pas en mesure d'expliquer exactement pourquoi ils sont de cet avis. Les personnes qui sont en mesure de l'expliquer sont tout aussi susceptibles d'indiquer avoir confiance dans les capacités d'intervention du Canada et dans le cadre réglementaire.

TABLEAU 12 – Q3B1. Pour quelle(s) raison(s) exactement pensez-vous ainsi?

Question ouverte. Base : Population générale avec une cote de 4 ou 5 pour la confiance dans le système de sécurité maritime du Canada (N=949).

Possède les connaissances, dispose des ressources (personnel, matériel)	18 %
Le Canada a des lois, politiques et règlements en place, est proactif	17 %
Les commentaires entendus en général dans les médias ou les nouvelles sont positifs, n'a pas entendu parler d'incident	11 %
Aucune raison en particulier/Je ne sais pas	54 %

Les réponses avec un contexte ou des thèmes semblables sont regroupées dans un thème commun. Les réponses représentant moins de 5 % ne sont pas indiquées.

Dans le même ordre d'idées, la majorité (53 %) de ceux qui n'ont pas confiance ne peuvent pas expliquer pourquoi ils sont de cet avis. Toutefois, certains estiment que le système de sécurité maritime n'est pas bien administré, que des règlements et des mesures d'exécution plus strictes sont nécessaires et qu'il y a trop de vieux bateaux, de pétroliers et d'obstacles dans les voies navigables. Très peu font état d'incidents particuliers.

TABLEAU 13 – Q3B2. Pour quelle(s) raison(s) exactement pensez-vous ainsi?

Question ouverte. Base : Population générale avec une cote de 1 ou 2 pour la confiance dans le système de sécurité maritime du Canada (N=328).

Pas bien administré, ne semble pas être une priorité, plus de mesures d'exécution et de surveillance sont nécessaires, trop de vieux bateaux, de pétroliers et d'obstacles dans les voies navigables	21 %
Intervention inadéquate ou trop lente, des incidents négatifs sont survenus (incendies, accidents, déversements, etc.)	6 %
Besoins de plus de ressources (p. ex., personnel et matériel)	4 %

Ne dispose pas de suffisamment de renseignements	14 %
Aucune raison en particulier/Je ne sais pas	53 %

Les réponses avec un contexte ou des thèmes semblables sont regroupées dans un thème commun. Les réponses représentant moins de 3 % ne sont pas indiquées.

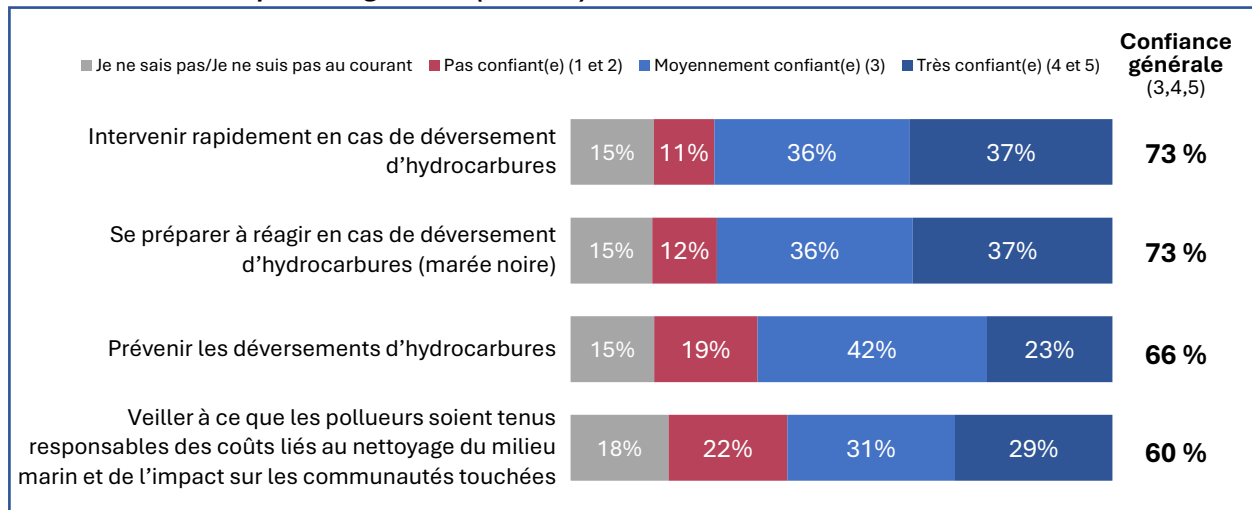
Confiance dans le système d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada

La majorité des Canadiens expriment une confiance au moins modérée (cote de 3, 4 ou 5 sur 5) dans le système d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada. Ils sont environ sept sur dix à avoir une confiance modérée dans la capacité du système à la préparation (73 %) et à l'intervention avec rapidité (73 %) vis-à-vis d'un déversement d'hydrocarbures. Deux tiers (66 %) des Canadiens se sentent confiants quant à la capacité du système à éviter les déversements d'hydrocarbures et six sur dix (60 %) sont confiants que les pollueurs seront tenus responsables des coûts du nettoyage et des autres répercussions. Plus du tiers des personnes ont très confiance (cote de 4 ou 5) que le système est prêt pour une intervention rapide (37 %) et prêt à s'occuper (37 %) d'un déversement d'hydrocarbures, mais cette confiance est plus faible lorsqu'il s'agit de faire en sorte que les pollueurs soient tenus pour responsables (29 %) et d'éviter un déversement d'hydrocarbures (23 %).

- Dans toutes les provinces, une forte majorité exprime une confiance générale dans les quatre éléments du système d'intervention. Dans les territoires, si les résidents ont confiance dans la capacité du Canada à se préparer à un déversement d'hydrocarbures (76 %), ils sont moins confiants en ce qui concerne l'intervention rapide en cas de déversement (63 %) et la prévention d'une marée noire (52 %), en plus d'avoir très peu confiance dans le fait que les pollueurs seront tenus responsables de leurs actes (36 %). De même, les Britanno-Colombiens se montrent moins confiants en ce qui concerne la prévention des déversements d'hydrocarbures (58 %) et dans le fait que les pollueurs sont tenus responsables (56 %).

La confiance dans la prévention d'une marée noire est légèrement plus élevée cette année par rapport à 2024, tandis que les niveaux de confiance pour les autres paramètres restent pratiquement inchangés. La grande confiance dans la capacité du système à intervenir rapidement lors d'un déversement d'hydrocarbures en 2026 (37 %) est semblable aux niveaux observés en 2020 et 2018 (37 % pour les deux années), après une légère baisse en 2022 et 2024 (30 % et 32 %, respectivement).

DIAGRAMME 1 – Q11. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout confiant(e) » et 5 « très confiant(e) », dans quelle mesure êtes-vous confiant(e) quant à la capacité du système canadien d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin de faire chacune des choses suivantes? Base : Population générale (N=3 144)



Tout comme la population, les collectivités côtières (60 % à 76 %) et les peuples autochtones (61 % à 71 %) expriment une confiance au moins modérée dans les capacités du système d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin. Les Autochtones qui habitent dans des communautés côtières (69 % à 78 %) ont, dans l'ensemble, plus confiance dans la capacité du système comparativement aux communautés non côtières (60 % à 70 %).

TABLEAU 14 – Q11. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout confiant(e) » et 5 « très confiant(e) », dans quelle mesure êtes-vous confiant(e) quant à la capacité du système canadien d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin de faire chacune des choses suivantes? Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)

Confiance générale (3, 4, 5)	Population générale		Communautés côtières		Peuples autochtones	
	2026	2024	2026	2024	2026	2024
Intervenir rapidement en cas de déversement d'hydrocarbures	73 %	72 %	76 %	75 %	69 %	70 %
Se préparer à réagir en cas de déversement d'hydrocarbures (marée noire)	73 %	72 %	76 %	74 %	71 %	71 %
Prévenir les déversements d'hydrocarbures	66 %	59 %	64 %	57 %	63 %	58 %
Veiller à ce que les pollueurs soient tenus responsables des coûts liés au nettoyage du milieu marin et de l'impact sur les communautés touchées	60 %	59 %	60 %	58 %	61 %	60 %

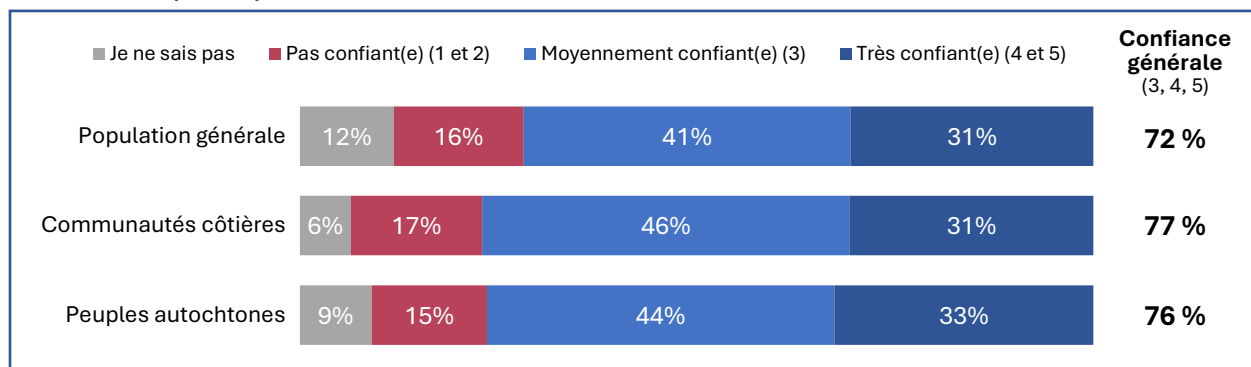
Confiance dans la protection des espèces et habitats marins du Canada

Sept Canadiens sur dix (72 %) ont une confiance au moins modérée (cote de 3, 4 ou 5 sur 5) dans la protection des espèces et habitats marins au Canada. Parmi eux, 31 % expriment une grande confiance (cote de 4 ou 5) et 41 % une confiance modérée (cote de 3).

- La confiance dans la protection des espèces et habitats marins est élevée et presque égale dans toutes les provinces. Cela dit, on remarque que la confiance élevée est au plus bas dans les territoires (16 %).

Les résidents des communautés côtières (77 %) ont plus tendance à afficher une confiance modeste que le Canada assure la protection des espèces et habitats marins que ceux des communautés non côtières (69 %). Les peuples autochtones expriment à 76 % leur confiance dans la capacité du Canada à protéger ses espèces et habitats marins, ce qui est un peu plus élevé que les niveaux de confiance exprimés par la population. Dans l'ensemble, la confiance parmi les communautés côtières autochtones n'est qu'un peu plus élevée que celle des communautés non côtières (81 % contre 76 %).

DIAGRAMME 2 – Q3C. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout confiant(e) » et 5 « très confiant(e) », dans quelle mesure êtes-vous confiant(e) que les espèces et les habitats marins sont protégés au Canada? Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)



Par rapport à 2024, le niveau de confiance global de la population générale est légèrement plus élevé cette année, tandis que le niveau de confiance des populations autochtones affiche une augmentation encore plus importante.

TABLEAU 15 – Q3C. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout confiant(e) » et 5 « très confiant(e) », dans quelle mesure êtes-vous confiant(e) que les espèces et les habitats marins sont protégés au Canada? Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)

	Confiance générale (3, 4, 5)		Très confiant(e) (4 et 5)	
	2026	2024	2026	2024
Population générale	72 %	68 %	31 %	26 %
Communautés côtières	77 %	76 %	31 %	35 %
Peuples autochtones	76 %	65 %	33 %	28 %

2. Perceptions du Plan de protection des océans

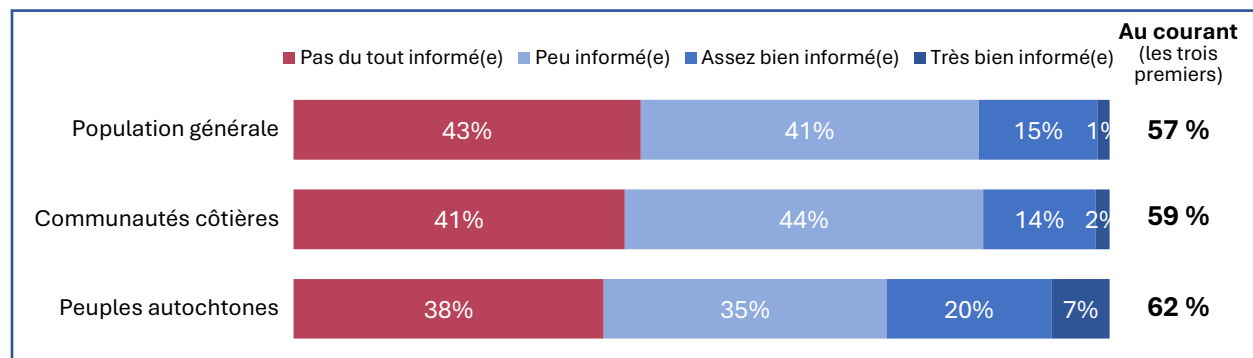
Connaissance du Plan de protection des océans

Une faible majorité (57 %) de Canadiens signalent une certaine connaissance du Plan de protection des océans du gouvernement du Canada, bien que 16 % affirment connaître le Plan de protection des océans très bien ou quelque peu.

- On remarque que les résidents des territoires sont moins susceptibles d'être au courant du Plan (41 %).
- Les Canadiens de 18 à 34 ans mentionnent une meilleure connaissance du Plan de protection des océans (67 %).

Les communautés côtières (59 %) affichent un niveau de connaissance et de familiarité semblable à celui de la population générale et des communautés non côtières (57 %). Bien que les peuples autochtones ne soient que légèrement plus au courant du Plan de protection des océans (62 %) que la population, ils sont, relativement, beaucoup plus familiers (27 %) avec le Plan. Les niveaux de connaissance atteignent 45 % chez les peuples autochtones vivant dans des zones côtières.

DIAGRAMME 3 – Q5. Dans quelle mesure vous diriez-vous informé(e) sur le Plan de protection des océans du gouvernement du Canada? Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)



La connaissance du Plan de protection des océans et le fait d'en être au courant sont en hausse de 4 points depuis 2024. Avant 2024, on demandait aux répondants s'ils ont vu, lu ou entendu quelque chose à propos du Plan de protection des océans; ainsi, on ne peut pas procéder à une comparaison directe. La connaissance du Plan au sein des communautés côtières est la même qu'en 2024, tandis que la connaissance et la familiarité parmi les peuples autochtones ont augmenté de 9 points.

En particulier, les personnes qui connaissent le Plan de protection des océans ont beaucoup tendance à exprimer un degré élevé de confiance dans le système de sécurité maritime du Canada (93 % une confiance générale; 62 % une grande confiance). Les personnes peu informées (79 %; 34 %) conservent une confiance modérée, tandis que celles qui ne sont pas du tout informées

affichent une confiance bien moindre (53 %; 20 %). De même, la connaissance du Plan renforce la confiance dans la protection des espèces et des habitats marins au Canada et dans le système d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin du Canada.

TABLEAU 16 – Q5. Dans quelle mesure vous diriez-vous informé(e) sur le Plan de protection des océans du gouvernement du Canada? Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)

	Informé(e) (très/assez/peu)		Au courant (très/assez)	
	2026	2024	2026	2024
Population générale	57 %	53 %	16 %	12 %
Communautés côtières	59 %	60 %	16 %	16 %
Peuples autochtones	62 %	53 %	27 %	18 %

Parmi les personnes qui sont au courant du Plan de protection des océans, 11 % ont vu, lu ou entendu quelque chose à propos du Plan au cours de la dernière année; par conséquent, seulement 7 % de la population canadienne générale a entendu quelque chose à propos du Plan de protection des océans.

Bien que la connaissance globale du Plan soit en hausse par rapport à 2024, le souvenir d'avoir entendu parler du Plan au cours de la dernière année reste inchangé par rapport à 2024.

Les peuples autochtones (22 %) sont deux fois plus enclins à affirmer avoir lu ou entendu quelque chose à propos du Plan comparativement à la population. Ce pourcentage monte à 37 % parmi les populations autochtones qui habitent une région côtière.

- Parmi les répondants, 15 % en Ontario, 14 % au Canada atlantique et 13 % en Colombie-Britannique ont entendu parler du Plan au cours de la dernière année.
- Conformément à la connaissance du Plan, les personnes de 18 à 34 ans (17 %) ont plus tendance à affirmer avoir vu, lu ou entendu quelque chose à propos du Plan que celles de 35 ans et plus (6 % à 12 %).

TABLEAU 17 – Q6. Avez-vous vu, lu ou entendu quoi que ce soit au cours de la dernière année concernant le Plan de protection des océans du gouvernement du Canada? Base (les personnes très bien, assez bien ou peu informées concernant le Plan de protection des océans) : Population générale (N=1 779) ; Communautés côtières (N=934); Peuples autochtones (N=357)

	2024	2026		
	Oui	Oui	Non	Je ne suis pas sûr(e)
Population générale	11 %	11 %	71 %	17 %
Communautés côtières	15 %	13 %	68 %	19 %
Peuples autochtones	22 %	22 %	60 %	17 %

Les personnes qui déclarent avoir vu, lu ou entendu quoi que ce soit concernant le Plan de protection des océans sont les plus susceptibles d'avoir entendu parler de la protection de la vie et des habitats marins (18 %), de la protection accrue des voies navigables, océans et côtes (11 %) et de l'amélioration de la sécurité de la navigation maritime (11 %). En particulier, un grand nombre de personnes (44 %) n'arrivent pas à préciser ce qu'elles ont entendu concernant le Plan.

TABLEAU 18 – Q7. Que vous souvenez-vous d'avoir vu, lu ou entendu concernant le Plan de protection des océans? Question ouverte. Base (les personnes qui se souviennent avoir vu, lu ou entendu quelque chose concernant le Plan de protection des océans au cours de la dernière année) : Population générale (N=248); Communautés côtières (N=144); Peuples autochtones (N=76)

	Population générale	Communautés côtières	Peuples autochtones
La protection de la vie et des habitats marins (p. ex., parcs marins, réserver des zones pour la protection des habitats, mesures de protection environnementales)	18 %	19 %	10 %
La protection accrue des voies navigables, océans et côtes	11 %	14 %	12 %
L'amélioration de la sécurité de la navigation maritime	11 %	14 %	3 %
Des investissements accrus dans de nouveaux projets et programmes	7 %	5 %	23 %
L'amélioration de la prévention et de l'intervention concernant les déversements d'hydrocarbures (p. ex., nouveaux navires et nouveau matériel pour gérer les marées noires)	6 %	10 %	2 %
Des règles, lois et règlements nouveaux et plus rigoureux	5 %	5 %	10 %
La collaboration avec les peuples autochtones	5 %	9 %	1 %
Le débat sur les pétroliers de la côte ouest (concernant l'oléoduc)	2 %	3 %	4 %
Je ne me rappelle pas/je ne sais pas	44 %	42 %	32 %

Les réponses avec un contexte ou des thèmes semblables sont regroupées dans un thème commun.

Les personnes qui indiquent se souvenir de quelque chose concernant le Plan de protection des océans l'on apprit principalement à la télévision (41 %), dans les médias sociaux (35 %) et dans les

journaux (32 %). Bien que la télévision et les journaux constituaient les principales sources d'information sur le Plan de protection des océans au cours des années précédentes, les médias sociaux ont augmenté en tant que source par rapport à 2024 (27 %).

- Les répondants de 18 à 34 ans ont plus tendance à avoir reçu de l'information sur le Plan de protection des océans à la télévision (43 %), dans les journaux (34 %) et par les médias sociaux (31 %). Les personnes interrogées de 35 à 49 ans ont plus tendance à affirmer que les médias sociaux ont constitué leur principale source d'information (45 %), vient ensuite YouTube (37 %). Les personnes de 50 ans et plus ont plus tendance à mentionner la télévision comme source principale (43 % chez les 50 à 64 ans et 58 % chez les 65 ans et plus).

TABLEAU 19 – Q8. Où vous souvenez-vous d'avoir vu, lu ou entendu à propos du Plan canadien de protection des océans? Sélectionnez tous les choix qui s'appliquent. Base (les personnes qui ont vu, lu ou entendu quelque chose concernant le Plan de protection des océans) : Population générale (N=248); Communautés côtières (N=144); Peuples autochtones (N=76)

	Population générale	Communautés côtières	Peuples autochtones
Télévision	41 %	38 %	57 %
Médias sociaux (p. ex., Facebook, Instagram, Twitter, LinkedIn)	35 %	35 %	55 %
Journaux (imprimés ou en ligne)	32 %	48 %	32 %
Radio	25 %	23 %	27 %
YouTube	20 %	19 %	17 %
Site Web de Transport Canada ou autre site Web du gouvernement du Canada	10 %	14 %	11 %
Journaux de quartier ou communautaires	10 %	16 %	15 %
Bouche-à-oreille (par un(e) ami(e), la famille ou une connaissance)	10 %	13 %	14 %
Courrier du gouvernement du Canada	10 %	19 %	5 %
Magazines (imprimés ou en ligne)	9 %	7 %	25 %
Balados	8 %	11 %	10 %
Influenceur sur les médias sociaux	5 %	7 %	6 %
Je ne me souviens pas	1 %	2 %	0 %

Le Plan de protection des océans n'est pas associé à un attribut unique. Parmi les répondants qui se souviennent d'avoir entendu parler du Plan de protection des océans au cours de la dernière année, 23 % l'associent à toutes les initiatives analysées, ce qui signifie que chaque initiative individuelle est associée au Plan par entre 44 % et 58 % des personnes interrogées.

Les mesures les plus associées au Plan sont la protection et la restauration des habitats aquatiques dans les zones marines et côtières, le fait de tenir les pollueurs responsables du

nettoyage du milieu marin et la réduction des répercussions de la navigation maritime sur l'écosystème marin du Canada.

TABLEAU 20 – Q21. Lesquelles des initiatives suivantes associez-vous, s'il y a lieu, au Plan de protection des océans? Sélectionnez tous les choix qui s'appliquent. Base (les personnes qui ont vu, lu ou entendu quelque chose concernant le Plan de protection des océans) : Population générale (N=248); Communautés côtières (N=144); Peuples autochtones (N=76)

	Population générale	Communautés côtières	Peuples autochtones
Protéger et restaurer les habitats aquatiques des zones marines et côtières	35 %	40 %	22 %
Veiller à ce que les pollueurs soient tenus responsables du nettoyage du milieu marin en cas de déversements dangereux et dommageables	34 %	37 %	27 %
Réduire l'impact de la navigation maritime sur les écosystèmes et les espèces marines du Canada, y compris les baleines dont l'espèce est menacée ou en voie de disparition	32 %	44 %	27 %
Inclure une participation plus significative des Canadiens, des peuples autochtones et des communautés côtières dans les initiatives visant à améliorer la sécurité maritime	29 %	35 %	16 %
Améliorer la sécurité maritime dans l'Arctique	26 %	37 %	30 %
Investir dans la recherche scientifique et en tirer parti pour soutenir des décisions fondées sur des données probantes en matière de sécurité maritime	26 %	28 %	29 %
Créer des opportunités économiques pour les communautés situées à proximité des côtes et des voies navigables du Canada	24 %	29 %	20 %
Améliorer les temps de réponse et les actions en cas de déversements et d'incidents	24 %	34 %	12 %
Maintenir la fiabilité et la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada	22 %	25 %	27 %
Régler le problème des navires abandonnés et enlever les épaves	21 %	32 %	18 %
Toutes ces initiatives	23 %	19 %	29 %
Aucune de ces initiatives/Je ne me souviens pas	2 %	1 %	1 %

Importance du Plan de protection des océans

Dans l'ensemble, la majorité des Canadiens considèrent les différents aspects du Plan de protection des océans comme étant importants (cote de 4 ou 5 sur 5). L'intervention et la gestion en cas de déversement d'hydrocarbures, comme veiller à ce que les pollueurs soient tenus responsables du nettoyage des déversements dangereux (79 %) et l'amélioration du délai et des mesures d'intervention lors de tels incidents (78%), sont perçues comme étant les éléments les plus importants. Étant donné que la connaissance de l'intervention en cas de déversement

d'hydrocarbures est relativement faible, il s'agit d'un aspect du Plan qui mériterait une plus grande attention.

Deux Canadiens sur trois (68 %) conviennent qu'il importe d'améliorer la sécurité maritime dans l'Arctique, mais ce chiffre atteint 85 % dans les territoires, ce qui en fait le deuxième aspect le plus important du Plan dans cette région (après le fait de veiller à ce que les pollueurs paient) et 77 % chez les populations autochtones.

Six sur dix (61 %) conviennent qu'il est important d'inclure une participation plus significative des Canadiens, des peuples autochtones et des communautés côtières. Ce chiffre est à peine plus élevé dans les communautés côtières (64 %), mais atteint 77 % dans les communautés côtières autochtones.

Par rapport à 2024, l'importance accordée à ces aspects du Plan de protection des océans est pratiquement la même. On constate une légère hausse de la part des peuples autochtones qui accordent de l'importance à la sécurité maritime dans l'Arctique (+ 5 points) et à l'ajout de voix au processus décisionnel concernant la sécurité maritime (+ 5 points).

TABLEAU 21 – Q9. Voici certains aspects du Plan de protection des océans du gouvernement du Canada. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout important » et 5 « très important », dans quelle mesure chacun des aspects suivants est-il important pour vous? Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)

Important (4 et 5)	Population générale		Communautés côtières		Peuples autochtones	
	2026	2024	2026	2024	2026	2024
Veiller à ce que les pollueurs soient tenus responsables du nettoyage du milieu marin en cas de déversements dangereux et dommageables	79 %	81 %	85 %	86 %	83 %	84 %
Améliorer les temps de réponse et les actions en cas de déversements et d'incidents	78 %	78 %	81 %	82 %	82 %	79 %
Réduire l'impact de la navigation maritime sur les écosystèmes et les espèces marines du Canada, y compris les baleines dont l'espèce est menacée ou en voie de disparition	73 %	73 %	77 %	75 %	78 %	76 %
Protéger et restaurer les habitats aquatiques des zones marines et côtières	73 %	75 %	77 %	79 %	78 %	79 %
Régler le problème des navires abandonnés et enlever les épaves	51 %	50 %	54 %	54 %	54 %	55 %
Améliorer la sécurité maritime dans l'Arctique	68 %	67 %	70 %	71 %	77 %	72 %
Investir dans la recherche scientifique et en tirer parti pour soutenir des décisions fondées sur des données probantes en matière de sécurité maritime	68 %	66 %	74 %	72 %	71 %	67 %
Inclure une participation plus significative des Canadiens, des peuples autochtones et des communautés côtières dans les initiatives visant à améliorer la sécurité maritime	61 %	61 %	64 %	64 %	77 %	72 %

Maintenir la fiabilité et la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada	73 %	72 %	75 %	78 %	71 %	74 %
Créer des opportunités économiques pour les communautés situées à proximité des côtes et des voies navigables du Canada	62 %	61 %	63 %	63 %	66 %	65 %

En 2024, le texte des énoncés a été modifié; par conséquent, il est impossible de faire le suivi exact des données avec les résultats de 2020 et de 2022.

Répercussions du Plan de protection des océans

Une fois informés des objectifs du Plan de protection des océans, de 38 % à 51 % des Canadiens perçoivent des répercussions très ou assez positives du Plan de protection des océans sur divers aspects de l'amélioration de la sécurité maritime et de la protection de l'écosystème marin. Il convient de noter qu'un grand nombre (36 % à 42 %) n'en sait pas assez pour fournir une évaluation. L'incidence du Plan sur l'ensemble des objectifs est la même que celle observée en 2024.

Les répercussions les plus positives du Plan de protection des océans sont observées sur la protection et la remise en état des habitats aquatiques (51 % aspect positif). Près de la moitié des répondants estiment également qu'il y a eu des effets positifs sur l'amélioration des délais d'intervention en cas de déversements et d'incidents (49 %), sur le fait de tenir les pollueurs responsables du nettoyage du milieu marin (48 %), sur la réduction des répercussions de la navigation maritime sur les espèces et les écosystèmes marins du Canada (47 %) et sur l'investissement dans la recherche scientifique sur la sécurité maritime (47 %).

Les personnes qui connaissent le Plan de protection des océans perçoivent des répercussions positives nettement supérieures (entre 62 % et 73 %) du Plan de protection des océans à l'échelle de ces mesures.

- Les résidents des territoires ont moins tendance à être d'avis que le Plan de protection des océans a entraîné des répercussions positives sur tous les aspects analysés. En particulier, à peine le quart des répondants sont d'avis qu'il y a eu des répercussions positives sur le retrait des épaves et des navires abandonnés (24 %), le fait de veiller à ce que les pollueurs soient tenus responsables du nettoyage (27 %) et la création d'opportunités économiques pour les communautés côtières (27 %). Ils sont le tiers à être d'avis qu'il y a des effets positifs sur le maintien de la fiabilité et la solidité de la chaîne d'approvisionnement (30 %), sur la protection et la remise en état de l'écosystème marin (30 %) et sur la réduction des répercussions de la navigation maritime (29 %).

TABLEAU 22 – Q10. Le gouvernement du Canada a lancé le Plan de protection des océans en 2016 et l'a renouvelé en 2022. En vous basant sur ce que vous en savez, quel type d'impact pensez-vous que le Plan de protection des océans a eu, s'il y a lieu, sur les aspects suivants depuis son lancement? Base : Population générale (N=3 144)

Population générale	Impact positif (très/ assez)	Aucun impact	Impact négatif (très/ assez)	Je ne sais pas/Je ne suis pas au courant
Protéger et restaurer les habitats aquatiques des zones marines et côtières	51 %	10 %	2 %	37 %
Réduire l'impact de la navigation maritime sur les écosystèmes et les espèces marines du Canada, y compris les baleines dont l'espèce est menacée ou en voie de disparition	47 %	11 %	4 %	39 %
Régler le problème des navires abandonnés et enlever les épaves	38 %	16 %	4 %	42 %
Améliorer les temps de réponse et les actions en cas de déversements et d'incidents	49 %	9 %	3 %	39 %
Veiller à ce que les pollueurs soient tenus responsables du nettoyage du milieu marin en cas de déversements dangereux et dommageables	48 %	13 %	3 %	36 %
Investir dans la recherche scientifique et en tirer parti pour soutenir des décisions fondées sur des données probantes en matière de sécurité maritime	47 %	10 %	4 %	40 %
Améliorer la sécurité maritime dans l'Arctique	46 %	10 %	3 %	40 %
Inclure une participation plus significative des Canadiens, des peuples autochtones et des communautés côtières dans les initiatives visant à améliorer la sécurité maritime	45 %	12 %	6 %	38 %
Maintenir la fiabilité et la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada	45 %	11 %	4 %	40 %
Créer des opportunités économiques pour les communautés situées à proximité des côtes et des voies navigables du Canada	44 %	11 %	4 %	40 %

Des deux cinquièmes à la moitié des répondants des collectivités côtières sont d'avis que le Plan de protection des océans a eu des répercussions positives sur divers aspects de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement. Ces effets positifs perçus suivent la même tendance que celle observée au sein de la population générale.

Les peuples autochtones expriment des points de vue semblables à ceux de la population générale sur la plupart des aspects. Notamment, ils sont légèrement plus nombreux à percevoir les effets positifs du Plan sur la participation accrue des Canadiens, des peuples autochtones et des autres communautés côtières (52 %).

TABLEAU 23 – Q10. Le gouvernement du Canada a lancé le Plan de protection des océans en 2016 et l'a renouvelé en 2022. En vous basant sur ce que vous en savez, quel type d'impact pensez-vous que le Plan de protection des océans a eu, s'il y a lieu, sur les aspects suivants depuis son lancement? Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)

Impact positif (très/assez)	Population générale		Communautés côtières		Peuples autochtones	
	2026	2024	2026	2024	2026	2024
Protéger et restaurer les habitats aquatiques des zones marines et côtières	51 %	50 %	52 %	52 %	51 %	54 %
Réduire l'impact de la navigation maritime sur les écosystèmes et les espèces marines du Canada, y compris les baleines dont l'espèce est menacée ou en voie de disparition	47 %	47 %	46 %	52 %	47 %	52 %
Régler le problème des navires abandonnés et enlever les épaves	38 %	35 %	37 %	37 %	36 %	41 %
Améliorer les temps de réponse et les actions en cas de déversements et d'incidents	49 %	46 %	48 %	48 %	50 %	48 %
Veiller à ce que les pollueurs soient tenus responsables du nettoyage du milieu marin en cas de déversements dangereux et dommageables	48 %	43 %	45 %	43 %	47 %	49 %
Investir dans la recherche scientifique et en tirer parti pour soutenir des décisions fondées sur des données probantes en matière de sécurité maritime	47 %	44 %	47 %	44 %	46 %	50 %
Améliorer la sécurité maritime dans l'Arctique	46 %	43 %	44 %	42 %	51 %	49 %
Inclure une participation plus significative des Canadiens, des peuples autochtones et des communautés côtières dans les initiatives visant à améliorer la sécurité maritime	45 %	43 %	45 %	46 %	52 %	52 %
Maintenir la fiabilité et la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada	45 %	42 %	45 %	46 %	45 %	45 %
Créer des opportunités économiques pour les communautés situées à proximité des côtes et des voies navigables du Canada	44 %	41 %	42 %	43 %	50 %	50 %

3. Rôle joué dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin

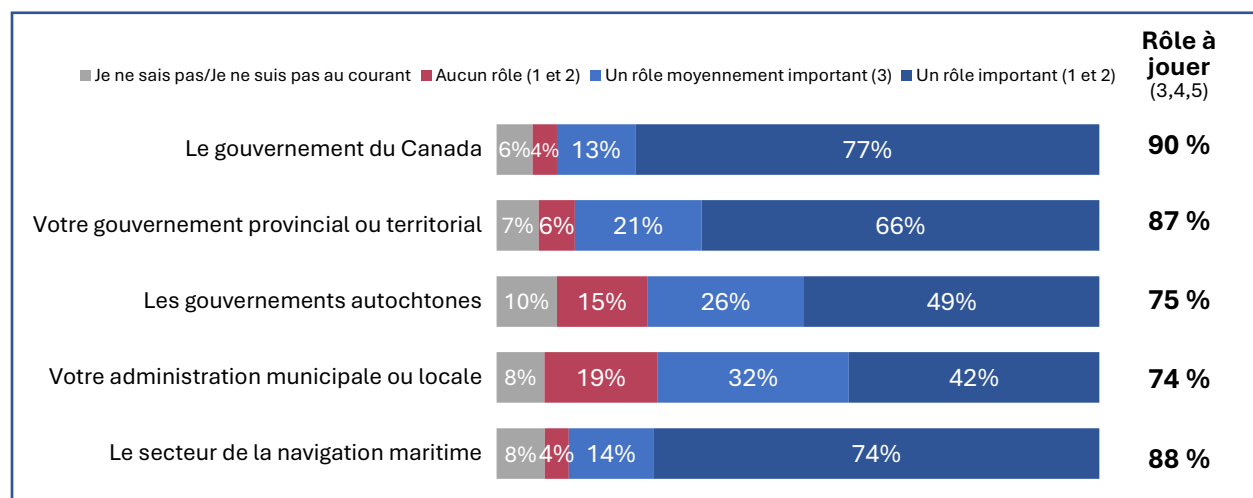
Rôles privilégiés des ordres de gouvernement et du secteur de la navigation maritime

Les trois quarts (77 %) des Canadiens sont d'avis que le gouvernement du Canada doit tenir un rôle important (cote de 4 ou 5 sur 5) dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin, avec les deux tiers (61 %; cote de 5 sur 5) qui s'attendent à ce que le gouvernement fédéral tienne un grand rôle central.

Bien qu'on s'attende à ce que le gouvernement fédéral tienne le rôle le plus important, la majorité des Canadiens souhaitent quand même une forte participation de leur province ou leur territoire (66 %) dans la protection de la sécurité maritime. C'est au Québec que les attentes en matière de mobilisation du gouvernement provincial sont les plus élevées (77 %).

À l'opposé, seulement 42 % des répondants ont les mêmes attentes envers leur administration municipale ou locale. De plus, une forte majorité est d'avis qu'en plus du gouvernement fédéral, le secteur de la navigation maritime doit également assumer une grande part de responsabilité dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin (74 %). Dans l'ensemble, tous les ordres de gouvernement (74 % à 90 %) et le secteur de la navigation maritime (88 %) devraient jouer un rôle au moins modéré (cote de 3, 4 ou 5) dans la sécurité de l'environnement marin.

DIAGRAMME 4 – Q12. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « aucun rôle » et 5 signifie « un rôle très important », quel rôle chacun des intervenants suivants devrait-il avoir dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin? Base : Population générale (N=3 144)



La moitié (49 %) de la population croit que les gouvernements autochtones doivent aussi tenir un rôle dans la protection et la restauration de l'environnement marin. Les peuples autochtones expriment cette opinion avec plus de force (64 %). Cela dit, les peuples autochtones, tout comme la population, continuent de croire que le gouvernement du Canada (74 %) et le secteur de la

navigation maritime (72 %) doivent tenir les plus grands rôles dans la protection, la préservation et la restauration de l'écosystème marin. Ils s'attendent également à ce que leur gouvernement provincial ou territorial (57 %) et leurs autorités municipales ou locales (39 %) jouent un rôle modéré, au même niveau que la population.

Tandis que les communautés côtières estiment que le gouvernement fédéral (81 %) et le secteur de la navigation maritime (76 %) devraient assumer la plus grande part de responsabilité, et à des niveaux légèrement plus élevés que la population, elles sont nettement plus susceptibles d'être d'avis que leur province ou territoire (74 %) a un rôle plus important à jouer dans la protection et la restauration de l'environnement marin.

En 2024, les répondants au sondage ont été interrogés sur le rôle à jouer dans le *développement de la sécurité maritime*, tandis qu'en 2026, cette question a été légèrement modifiée pour porter sur *la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin*. Bien que cela s'inscrive dans le même contexte, il est impossible de faire le suivi exact des résultats, mais ils sont inscrits dans le tableau à des fins de comparaison directionnelle.

TABLEAU 24 – Q12. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « aucun rôle » et 5 signifie « un rôle très important », quel rôle chacun des intervenants suivants devrait-il avoir dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin? Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)

Rôle important à jouer (4, 5)	Population générale		Communautés côtières		Peuples autochtones	
	2026	2024	2026	2024	2026	2024
Le gouvernement du Canada	77 %	76 %	81 %	81 %	74 %	75 %
Votre gouvernement provincial ou territorial	66 %	59 %	74 %	66 %	57 %	59 %
Les gouvernements autochtones	49 %	45 %	52 %	46 %	64 %	61 %
Votre administration municipale ou locale	42 %	34 %	46 %	37 %	39 %	40 %
Le secteur de la navigation maritime	74 %	70 %	76 %	72 %	72 %	70 %

* En 2024, la question portait sur le rôle joué dans le « développement de la sécurité maritime, y compris la sécurité de la navigation ». En 2026, la question porte sur le rôle joué dans « la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin ». Cependant, comme la question s'inscrit dans le même contexte de sécurité maritime, le suivi est indiqué.

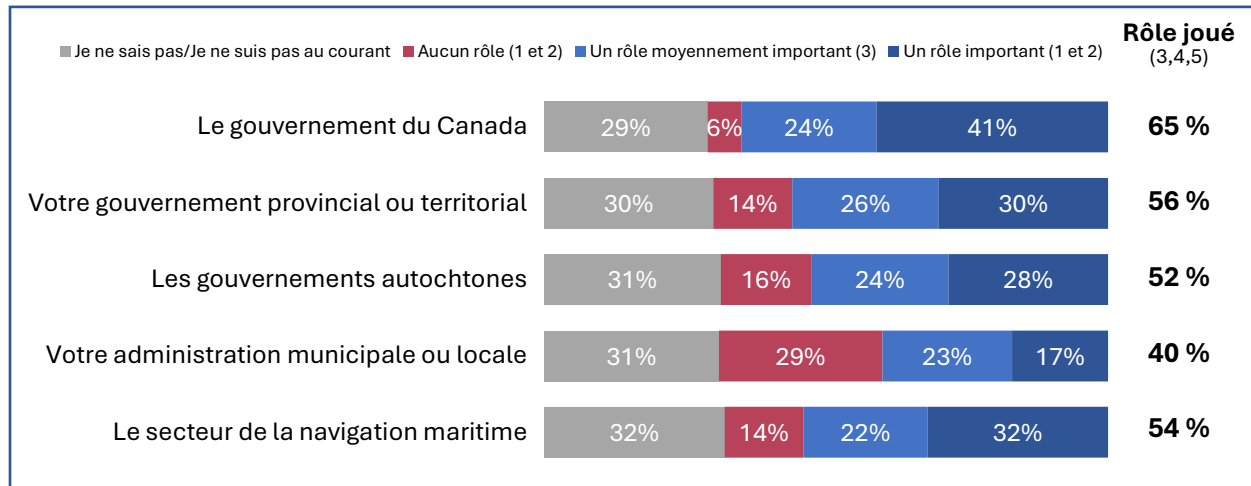
Perception des rôles tenus par les ordres de gouvernement et le secteur de la navigation maritime

Les deux cinquièmes (41 %) des Canadiens sont d'avis que le gouvernement du Canada a contribué de manière considérable (cote de 4 ou 5 sur 5) à la protection, à la préservation et à la restauration de l'environnement marin au cours des dernières années. Cependant, ce pourcentage est loin des 77 % des répondants qui s'attendent à ce qu'il tienne un rôle important. Dans le même ordre d'idées, 30 % des Canadiens considèrent que leur province ou leur territoire tient un rôle

modeste dans la protection de l'environnement marin, tandis qu'ils sont deux fois plus nombreux (66 %) à s'attendre à ce que ces gouvernements tiennent un grand rôle. On observe la même tendance avec les administrations municipales, les gouvernements autochtones et le secteur de la navigation maritime.

- Les Britanno-Colombiens sont les plus enclins à estimer que leur gouvernement provincial a contribué de manière considérable à la protection, à la préservation et à la restauration de l'environnement marin. Il s'agit de la seule région où le gouvernement provincial est considéré comme en ayant fait autant que le gouvernement fédéral (37 % chacun).

DIAGRAMME 5 – Q13. À votre connaissance, au cours des dernières années, quel rôle chacun des intervenants suivants a-t-il joué dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin? Veuillez répondre sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « aucun rôle » et 5 signifie « un rôle très important ». Base : Population générale (N=3 144)



Les communautés côtières et autochtones estiment que les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux ont contribué dans la même mesure que la population générale. Cela dit, les peuples autochtones estiment que les gouvernements autochtones ont joué un rôle plus important (44 %).

La question a été légèrement modifiée en 2026 par rapport à 2024. En conséquence, il est impossible de faire le suivi exact des résultats, mais ils sont inscrits dans le tableau à des fins de comparaison directionnelle.

TABLEAU 25 – Q13. À votre connaissance, au cours des dernières années, quel rôle chacun des intervenants suivants a-t-il joué dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin? Veuillez répondre sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « aucun rôle » et 5 signifie « un rôle très important ». Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)

Rôle important joué (4, 5)	Population générale		Communautés côtières		Peuples autochtones	
	2026	2024	2026	2024	2026	2024
Le gouvernement du Canada	41 %	37 %	41 %	42 %	41 %	39 %
Votre gouvernement provincial ou territorial	30 %	23 %	31 %	26 %	27 %	25 %
Les gouvernements autochtones	28 %	19 %	27 %	19 %	44 %	32 %
Votre administration municipale ou locale	17 %	14 %	18 %	16 %	18 %	16 %
Le secteur de la navigation maritime	32 %	33 %	28 %	35 %	35 %	38 %

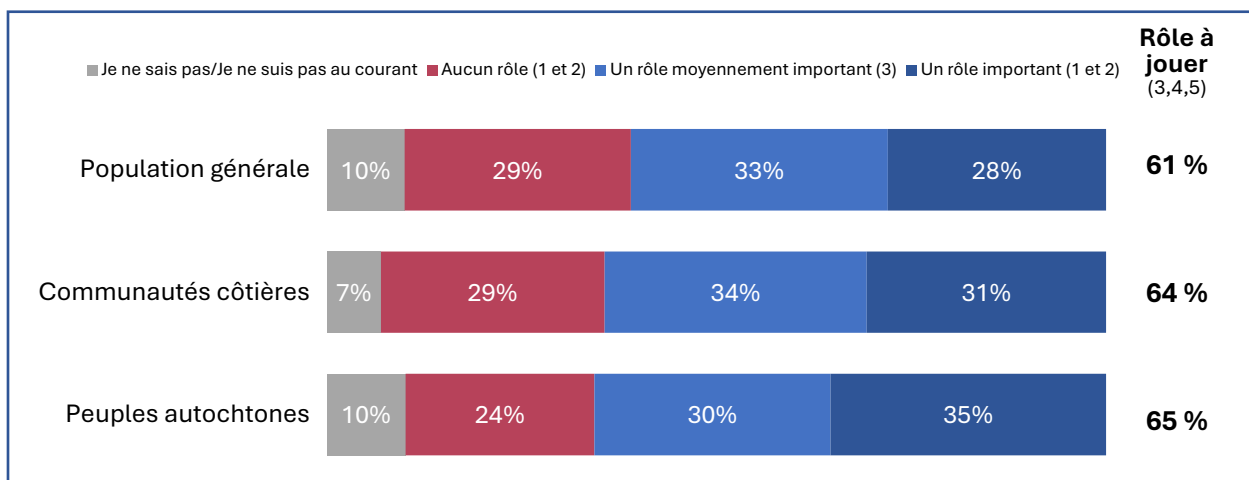
4. Mobilisation pour le système de sécurité maritime du Canada

Rôle personnel perçu dans la protection et la restauration de l'environnement marin

En ce qui concerne leur rôle personnel dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin, un peu plus du quart (28 %) des Canadiens estiment qu'ils ont un rôle important à jouer (cote de 4 ou 5 sur 5), tandis que 33 % sont d'avis qu'ils ont un rôle modéré à jouer (cote de 3). Autrement dit, dans l'ensemble, au moins six personnes sur dix (61 %) déclarent avoir un certain rôle à jouer dans la sécurité de l'environnement marin.

Les communautés côtières (31 %) et les populations autochtones (35 %) sont légèrement plus susceptibles de penser qu'elles ont un rôle important à jouer. Cela dit, les populations autochtones côtières sont plus susceptibles de croire qu'elles ont un rôle important à jouer en matière de sécurité maritime.

DIAGRAMME 6 – Q22A. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « aucun rôle » et 5 signifie « un rôle très important », dans quelle mesure pensez-vous avoir personnellement un rôle à jouer dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin? Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)



Les personnes qui pensent pouvoir jouer un rôle au moins modéré dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin estiment qu'elles pourraient commencer par être plus responsables en respectant les règlements et les restrictions, en pratiquant une pêche et une navigation de plaisance sûres et en étant plus respectueuses de l'environnement (38 %). Parallèlement, certains pratiqueraient une meilleure gestion des déchets et veilleraient à la propreté de l'environnement en participant à des campagnes de nettoyage (36 %), ainsi que réduiraient et préviendraient la pollution de l'eau, y compris la surconsommation (34 %). Relativement peu de répondants sont d'avis qu'ils pourraient aider en choisissant des produits durables (9 %), en soutenant des organismes de conservation de la nature (8 %) ou en signalant des infractions (4 %).

Les habitants des communautés côtières sont plus susceptibles d'adopter des comportements qui protègent l'environnement, réduisent la pollution et gardent l'environnement propre. Les peuples autochtones ont plus tendance à soutenir les organismes de protection et de conservation de l'environnement.

TABLEAU 26 – Q22B. À votre avis, quel rôle pourriez-vous personnellement jouer dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin? Question ouverte. Base (les personnes qui estiment jouer un rôle au moins modéré) : Population générale (N=1 137); communautés côtières (N=616); peuples autochtones (N=244)

	Population générale	Communautés côtières	Peuples autochtones
Être plus responsable et plus soucieux de l'environnement, respecter les règles et les restrictions, pratiquer la pêche et d'autres activités marines de manière sécuritaire, accroître la sensibilisation, s'informer et partager davantage d'information	38 %	43 %	38 %
Pratiquer une meilleure gestion des déchets (recycler, composter, ne pas laisser traîner les déchets), participer à des campagnes de nettoyage et veiller à ce que l'environnement et les environs soient exempts de déchets	36 %	43 %	39 %
Réduire la pollution de l'eau et les déchets (plastique), réduire la surconsommation	34 %	32 %	26 %
Choisir des produits durables et respectueux de l'environnement, y compris des poissons et fruits de mer durables, et soutenir les produits et les marques d'origine éthique	9 %	4 %	9 %
Soutenir les organismes de protection de l'environnement, de conservation de la nature et de sécurité maritime en donnant de son temps, en faisant des dons, en signant des pétitions et en respectant les règlements	8 %	8 %	17 %
Signaler les infractions, la pollution, les dangers et les activités illégales, s'opposer aux industries ou projets nuisibles	4 %	5 %	2 %

Les réponses avec un contexte ou des thèmes semblables sont regroupées dans un thème commun.

Degré de mobilisation pour le système de sécurité maritime du Canada

Une grande majorité de Canadiens (79 %) indiquent ne pas participer activement (cote de 1 ou 2 sur 5) au système de sécurité maritime du Canada, ce qui laisse 21 % d'entre eux qui déclarent une participation active au moins modérée (cote de 3, 4 ou 5 sur 5), dont seulement 7 % qui mentionnent une participation très active (cote de 4 ou 5).

Le manque de participation de la population aux questions relatives à la sécurité maritime explique la faible connaissance générale du système de sécurité maritime au Canada, y compris le Plan de protection des océans. À l'opposé, les répondants qui connaissent le Plan de protection des

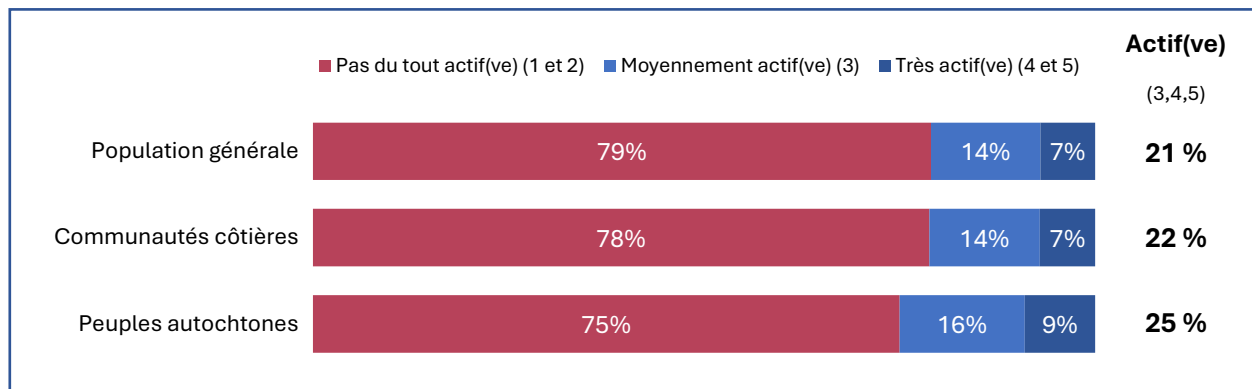
océans déclarent un degré de participation beaucoup plus élevé au système de sécurité maritime du Canada (56 % déclarent une participation active au moins modérée).

- Les jeunes Canadiens (33 % des 18 à 34 ans et 24 % des 35 à 49 ans) sont plus susceptibles de déclarer une participation active au moins modérée au système de sécurité maritime du Canada, contre 11 % à 15 % des 50 ans et plus.
- Alors qu'au moins une personne sur cinq dans les provinces déclare une participation active modérée, seules 11 % des personnes interrogées dans les territoires font état d'une participation active.

Le degré de participation au système de sécurité maritime du Canada n'est pas beaucoup plus élevé avec les communautés côtières (22 %) et les peuples autochtones (25 %). Cela dit, la moitié (52 %) des Autochtones des collectivités côtières déclarent une participation active au moins modérée au système de sécurité maritime du Canada, contre seulement 20 % de ceux qui vivent dans des communautés autochtones non côtières.

Le degré de participation active se situe à des niveaux semblables à ceux observés en 2024 (19 %), bien que la participation des Autochtones soit en hausse, passant de 20 % en 2024 à 25 % aujourd'hui.

DIAGRAMME 7 – Q20. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout actif(ve) » et 5 « très actif(ve) », comment évalueriez-vous votre niveau d'implication en ce qui concerne le système de sécurité maritime du Canada? Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)

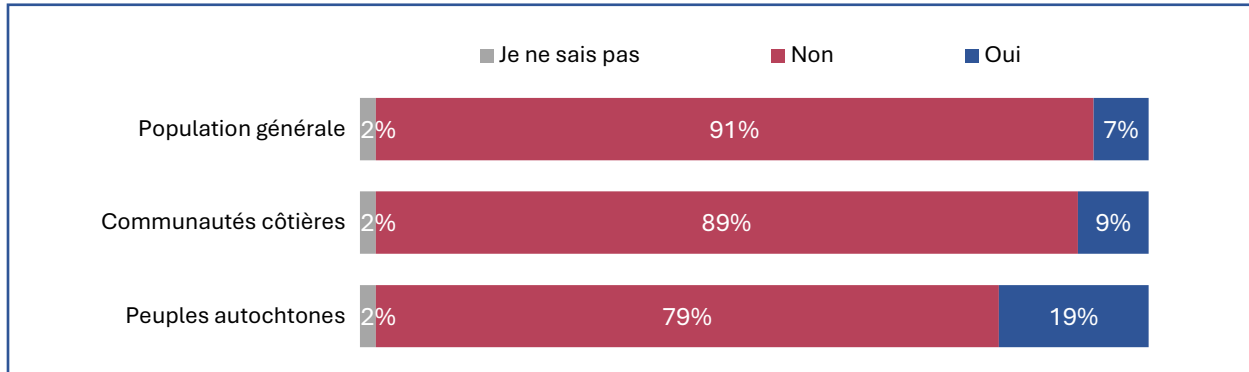


De même, seuls 7 % des Canadiens déclarent avoir déjà travaillé ou fait du bénévolat dans le cadre d'un projet lié à la protection, à la préservation et à la restauration de l'environnement marin. La fréquence du travail ou du volontariat est de 9 % dans les zones côtières, de 19 % parmi les populations autochtones et de 33 % parmi les Autochtones des communautés côtières.

- Notamment, bien qu'un nombre moindre de résidents des territoires affirment participer activement au système de sécurité maritime du Canada, ils sont beaucoup plus susceptibles que les autres de mentionner avoir travaillé ou fait du bénévolat dans le cadre

de projets liés à la protection, à la préservation et à la restauration de l'environnement marin (18 %).

DIAGRAMME 8 – Q23A. Avez-vous déjà travaillé/fait du bénévolat dans le cadre d'un projet lié à la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin? Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)



Les personnes qui ont travaillé ou se sont portées volontaires pour des projets de protection, de préservation et de restauration de l'environnement marin l'ont fait principalement par sens du devoir ou de la responsabilité (34 %) ou parce qu'elles se sont portées volontaires pour des opérations de nettoyage organisées (32 %). Elles sont relativement peu nombreuses à le faire parce que cela fait partie de leur travail (10 %), parce qu'elles participent à des études environnementales (8 %) ou parce qu'elles se préoccupent de la santé des voies navigables locales (8 %).

TABLEAU 27 – Q23B. Pourquoi avez-vous travaillé ou fait du bénévolat dans le cadre d'un projet lié à la protection, à la préservation et à la restauration de l'environnement marin? Base : Population générale (N=246); communautés côtières (N=163); peuples autochtones (N=62)

	Population générale	Communautés côtières	Peuples autochtones
Sens du devoir ou de la responsabilité	34 %	37 %	28 %
Bénévolat pour des opérations de nettoyage organisées afin d'aider à nettoyer les plages, les rivières et les lacs et à protéger la vie et l'habitat marins	32 %	37 %	19 %
Fait partie du travail (avec le gouvernement, des organismes maritimes, participation au nettoyage de marées noires)	10 %	9 %	8 %
Participation à des études environnementales	8 %	2 %	25 %
Par souci de la santé des voies navigables locales	8 %	6 %	2 %

Les réponses avec un contexte ou des thèmes semblables sont regroupées dans un thème commun. Les réponses représentant moins de 8 % ne sont pas indiquées.

Incidence de la recherche d'information sur la sécurité maritime

Plus d'un Canadien sur dix (12 %) a déjà cherché de l'information sur la sécurité maritime. Cette proportion est semblable à celle de 2024 (13 %), mais inférieure aux 19 % qui ont déclaré avoir cherché de l'information en 2022 et bien inférieure aux 23 % de 2020 et aux 24 % de 2018.

Les communautés côtières (16 %) ont plus tendance à rechercher de l'information que les communautés non côtières (10 %). L'intérêt est encore plus grand chez les peuples autochtones : 23 % dans l'ensemble et 36 % chez les Autochtones des communautés côtières. Chez les peuples autochtones, la probabilité de rechercher de l'information a légèrement augmenté par rapport à 2024 (18 %), mais reste inférieure aux 25 % à 39 % enregistrés entre 2018 et 2022.

TABLEAU 28 – Q15. Avez-vous déjà cherché des informations sur la sécurité maritime au Canada?

Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)

	2024	2026		
	Oui	Oui	Non	Je ne sais pas
Population générale	13 %	12 %	83 %	4 %
Communautés côtières	16 %	16 %	79 %	5 %
Peuples autochtones	18 %	23 %	74 %	3 %

Importance de la réception d'information sur la sécurité maritime

Bien que peu de Canadiens aient activement cherché de l'information, la plupart d'entre eux disent souhaiter recevoir des renseignements du gouvernement du Canada sur le sujet.

Les trois quarts affirment qu'il est très important (cote de 4 ou 5 sur 5) pour l'État de fournir de l'information à la population quant aux accidents ou déversements (76 %) et au nettoyage des déversements (73 %). Les deux tiers sont d'avis qu'il est aussi très important d'informer la population à propos des mesures prises pour protéger et remettre en état les habitats aquatiques des zones côtières (67 %), ainsi que sur les nouveaux règlements en matière de sécurité adoptés pour le secteur de la navigation maritime (66 %).

- Les résidents du Québec et des territoires sont un peu plus susceptibles de vouloir des renseignements sur les déversements (83 % dans les deux cas), sur les efforts de nettoyage (78 % et 82 %, respectivement) et sur les nouveaux règlements en matière de sécurité de la navigation maritime (71 % et 72 %, respectivement).

Ceux qui sont actifs au sein du système de sécurité maritime du Canada sont beaucoup plus susceptibles d'être d'avis qu'il est important de recevoir de l'information sur le nettoyage de déversements (82 %), la protection et la restauration des habitats marins (80 %) et les nouveaux règlements adoptés pour la sécurité de la navigation dans le secteur maritime (75 %).

Six Canadiens sur dix affirment qu'il est très important pour eux d'en savoir plus sur la manière de participer à la protection, à la préservation et à la restauration de l'environnement marin (62 %), sur les possibilités de formation à l'intervention maritime pour les habitants des communautés côtières et des communautés autochtones (59 %) et sur les carrières au sein du secteur maritime (57 %).

- L'information sur les possibilités de formation en intervention maritime est très importante pour les résidents des territoires (72 %), tandis que les possibilités de carrière dans le secteur maritime sont plus importantes pour les résidents du Canada atlantique (63 %).

Tandis que les Canadiens manifestent le même intérêt pour ces renseignements qu'en 2024, cet intérêt reste en deçà des niveaux de 2018 à 2022.

TABLEAU 29 – Q17. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout important » et 5 signifie « très important », dans quelle mesure est-il important que le gouvernement du Canada fournisse les informations suivantes au public? Base : Population générale (N=3 144)

Population générale	Très Important (4 et 5)	Moyennement important (3)	Pas Important (1 et 2)	Très important (4 et 5)			
	2026			2024	2022	2020	2018
Incidence des accidents/déversements	76 %	14 %	3 %	75 %	86 %	89 %	88 %
Le bilan du nettoyage des déversements	73 %	17 %	4 %	74 %	83 %	88 %	85 %
Le bilan de la protection et de la restauration des habitats aquatiques dans les zones marines et côtières	67 %	21 %	5 %	69 %	-	-	-
Mise en œuvre de nouvelles réglementations dans le secteur de la sécurité maritime*	66 %	20 %	6 %	66 %	71 %	79 %	80 %
Comment s'impliquer dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin	62 %	24 %	6 %	-	-	-	-
Possibilités de formation à l'intervention en mer pour les habitants des communautés autochtones et côtières*	59 %	24 %	8 %	60 %	65 %	67 %	67 %
Opportunités de carrière dans le secteur marin	57 %	26 %	7 %	-	-	-	-

* En 2024, le texte des énoncés a été légèrement modifié. Le contexte reste le même; ainsi, les données de suivi sont indiquées.

Les habitants des communautés côtières manifestent un désir semblable à celui de la population générale de rester informés sur ces sujets. Toutefois, les peuples autochtones sont plus susceptibles de trouver importants les renseignements fournis par l'État sur tous ces sujets. C'est

notamment le cas des possibilités de formation à l'intervention en mer pour les habitants des communautés autochtones et côtières (69 %).

TABLEAU 30 – Q17. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout important » et 5 signifie « très important », dans quelle mesure est-il important que le gouvernement du Canada fournisse les informations suivantes au public? Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)

Très important (4 et 5)	Population générale		Communautés côtières		Peuples autochtones	
	2026	2024	2026	2024	2026	2024
Incidence des accidents/déversements	76 %	75 %	78 %	78 %	77 %	77 %
Le bilan du nettoyage des déversements	73 %	74 %	75 %	75 %	79 %	78 %
Le bilan de la protection et de la restauration des habitats aquatiques dans les zones marines et côtières	67 %	69 %	67 %	71 %	74 %	70 %
Mise en œuvre de nouvelles réglementations dans le secteur de la sécurité maritime	66 %	66 %	65 %	67 %	70 %	69 %
Comment s'impliquer dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin	62 %	-	61 %	-	68 %	-
Possibilités de formation à l'intervention en mer pour les habitants des communautés autochtones et côtières	59 %	60 %	58 %	61 %	69 %	73 %
Opportunités de carrière dans le secteur marin	57 %	-	57 %	-	65 %	-

Importance de la rétroaction concernant les décisions en matière de sécurité maritime

Bien que peu de Canadiens s'engagent actuellement sur le thème de la sécurité maritime, sept sur dix (70 %) estiment qu'il est au moins assez important (cote de 3, 4 ou 5 sur 5) pour eux de donner leur avis et leurs commentaires sur les décisions du gouvernement relatives à la sécurité maritime, aux interventions en cas d'urgence et à la protection de l'environnement dans leur région. Parmi eux, 37 % estiment qu'il s'agit d'un élément essentiel (cote de 4 ou 5). Dans la présente vague, l'importance perçue de la contribution est en baisse dans tous les domaines.

L'importance que les résidents des communautés côtières accordent à leur inclusion dans les décisions est semblable à ce qu'exprime la population (73 %), tandis que les peuples autochtones (79 %) et, en particulier, les populations autochtones côtières (87 %), accordent une plus grande importance à cette question. Plus de la moitié (53 %) des populations autochtones côtières estiment que c'est un enjeu essentiel, ce qui est nettement plus élevé que la population générale (37 %).

Les Canadiens qui mentionnent une participation active au système de sécurité maritime du Canada ont plus tendance à croire qu'être inclus et fournir des commentaires sur ces décisions est important pour eux (79 %).

DIAGRAMME 9 – Q14. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout important » et 5 « très important », dans quelle mesure est-il important pour vous de participer ou de donner personnellement votre avis sur les décisions prises par le gouvernement du Canada en matière de sécurité maritime, y compris les pratiques de navigation sécuritaires et les interventions d'urgence, ainsi que la protection de l'environnement dans votre région? Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)

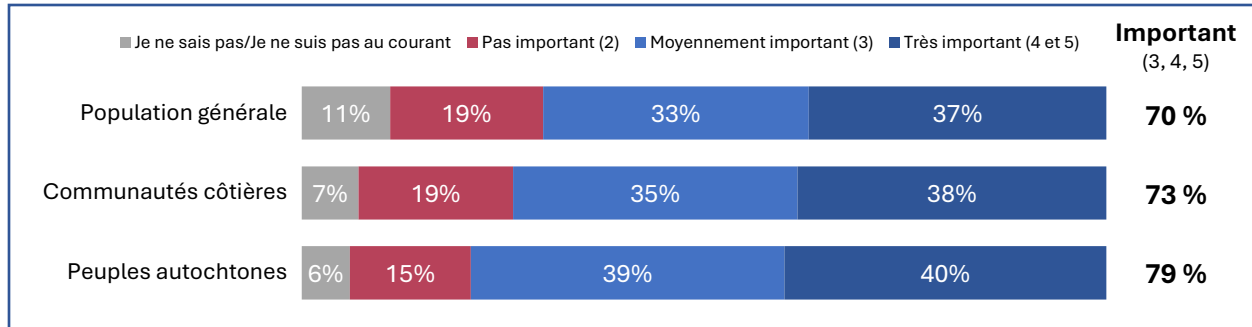


TABLEAU 31 – Q14. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout important » et 5 « très important », dans quelle mesure est-il important pour vous de participer ou de donner personnellement votre avis sur les décisions prises par le gouvernement du Canada en matière de sécurité maritime, y compris les pratiques de navigation sécuritaires et les interventions d'urgence, ainsi que la protection de l'environnement dans votre région? Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)

	Important (3, 4, 5)		Très important (4 et 5)	
	2026	2024	2026	2024
Population générale	70 %	73 %	37 %	41 %
Communautés côtières	73 %	76 %	38 %	44 %
Peuples autochtones	79 %	81 %	40 %	54 %

5. Sources d'information sur les programmes et initiatives du gouvernement du Canada (GC) en matière de sécurité maritime

La population, les collectivités côtières et les peuples autochtones désignent diverses sources qu'ils préfèrent utiliser lors de la recherche d'information sur les programmes du gouvernement du Canada.

- **Recherche sur Internet et sites Web du gouvernement** : La majorité des répondants dans tous les groupes (75 % de la population générale, 78 % des communautés côtières et 76 % des peuples autochtones) préfèrent effectuer leur recherche sur Internet, avec un grand nombre d'entre eux qui se fient aux sites Web du gouvernement du Canada (42 % de la population générale, 50 % des communautés côtières et 43 % des peuples autochtones). La baisse marquée se poursuit quant à l'utilisation des sites Web du gouvernement du Canada depuis 2020, soit une autre diminution en 2026 par rapport à 2024 (49 % de la population générale; 50 % des communautés côtières et 46 % des peuples autochtones).
- **Organisations non gouvernementales** : Les personnes interrogées sont moins nombreuses (15 %) à s'adresser à des organisations non gouvernementales pour obtenir de l'information, bien qu'il s'agisse d'une source plus populaire parmi les peuples autochtones (21 %).
- **Médias sociaux** : Ils sont 15 % des répondants à mentionner les médias sociaux comme source d'information, soit un taux d'utilisation constant depuis 2018. Les communautés autochtones (20 %), et en particulier les communautés autochtones côtières (27 %), sont plus susceptibles d'utiliser les médias sociaux.
- **Personnes-ressources du secteur** : La tendance à rechercher de l'information auprès de personnes qui travaillent dans les secteurs du transport maritime et de la navigation est à la baisse – environ le dixième (14 % et 11 %, respectivement) des répondants affirment qu'ils communiqueront avec ces personnes comparativement à deux sur dix au cours des années antérieures. Les collectivités côtières autochtones ont un peu plus tendance à préférer interagir avec des personnes du secteur local du transport et de la sécurité maritime (23 %).
- Quelques répondants affirment qu'ils vont visiter un **bureau du GC** (13 %) ou composer le **1-800 O Canada** (6 %).
- Les Canadiens âgés ont plus tendance à se servir des sites Web gouvernementaux, tandis que les médias sociaux sont plus populaires chez les jeunes.
- Les résidents des territoires sont beaucoup plus susceptibles que ceux des autres provinces de faire des recherches sur Internet et sur le site Web du gouvernement du Canada, de même que de s'adresser à des organisations non gouvernementales pour se renseigner sur les programmes et les initiatives du gouvernement. Les Canadiens de l'Atlantique et des territoires sont plus susceptibles de poser des questions à quelqu'un qui travaille dans le secteur local du transport et de la sécurité maritime.

Ces constatations indiquent l'évolution des préférences des Canadiens sur le plan de la recherche d'information sur les initiatives gouvernementales associées à la sécurité maritime, avec les

recherches sur Internet qui continuent de dominer, mais avec des variations quant aux autres sources telles que les sites Web gouvernementaux et les organismes sans but lucratif.

TABLEAU 32 – Q16. Où chercheriez-vous des informations si vous vouliez en savoir plus sur les programmes et les initiatives du gouvernement du Canada visant à protéger les côtes et les voies navigables du Canada? Sélectionnez tous les choix qui s'appliquent. Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)

	Population générale	Communautés côtières	Peuples autochtones
Recherche sur Internet (p. ex., Google)	75 %	78 %	76 %
Site Web de Transport Canada ou autres sites Web du gouvernement du Canada	42 %	50 %	43 %
Une organisation non gouvernementale œuvrant dans un domaine connexe (p. ex., ONG environnementale)	15 %	17 %	21 %
Médias sociaux (p. ex., Facebook, Instagram, Twitter, LinkedIn, YouTube, Reddit)	15 %	13 %	20 %
Une personne qui travaille dans le secteur local du transport et de la sécurité maritime	14 %	16 %	17 %
En me rendant dans un bureau du gouvernement du Canada	13 %	11 %	13 %
Une personne qui travaille dans le secteur de la navigation	11 %	12 %	15 %
Mes amis, ma famille ou mes connaissances	10 %	10 %	16 %
En appelant 1-800 O Canada	6 %	5 %	8 %
Je ne sais pas/Je ne souhaite pas en apprendre plus sur ces programmes	11 %	9 %	10 %

6. Participation aux séances de participation

Les Canadiens sont peu nombreux à effectuer une recherche active d'information ou à participer à la sécurité maritime. Conformément à ces constatations, un nombre encore plus petit de Canadiens (3 %) mentionnent participer à des séances de participation sur la sécurité maritime ou le Plan de protection des océans. Ces résultats correspondent à ceux des années précédentes.

Les peuples autochtones (9 %) sont plus nombreux à déclarer avoir participé à une séance de participation, et ceux qui vivent dans les zones côtières sont plus nombreux à avoir assisté à une séance (15 %).

TABLEAU 33 – Q18. Avez-vous déjà participé à une séance de participation (p. ex., une consultation ou une réunion publique) sur la sécurité maritime, la protection de l'environnement ou le Plan de protection des océans? Base : Population générale (N=3 144); Communautés côtières (N=1 540); Peuples autochtones (N=600)

	2024	2026		
	Oui	Oui	Non	Je ne sais pas
Population générale	4 %	3 %	95 %	2 %
Communautés côtières	5 %	4 %	95 %	1 %
Peuples autochtones	5 %	9 %	89 %	2 %

La plupart des répondants qui ont pris part aux séances de participation affirment qu'elles étaient organisées par leur province (34 %) et par le gouvernement du Canada (32 %). Certains mentionnent d'autres organisateurs tels que leur administration locale (26 %) des groupes environnementaux (24 %) et le secteur de la navigation maritime (18 %).

Les Autochtones sont beaucoup plus nombreux à déclarer que les séances étaient organisées par le gouvernement du Canada (50 %).

TABLEAU 34 – Q19. Qui a organisé cette séance? Base : Population générale (N=123); communautés côtières (N=76); peuples autochtones (N=51)

	Population générale	Communautés côtières	Peuples autochtones
Le gouvernement provincial ou territorial	34 %	32 %	14 %
Le gouvernement du Canada	32 %	21 %	50 %
Les administrations municipales ou locales	26 %	26 %	36 %
Des groupes environnementaux	24 %	28 %	18 %
Le secteur de la navigation maritime	18 %	23 %	14 %
Les gouvernements autochtones	10 %	8 %	24 %
Je ne sais pas	7 %	5 %	0 %

B. Constatations de la recherche qualitative

La partie suivante contient une analyse détaillée des constatations qualitatives du projet de recherche, qui sont fondées sur un total de 48 entrevues approfondies : 26 avec des partenaires autochtones et 22 avec des intervenants du secteur maritime.

L'analyse se divise en trois sous-parties :

1. Constatations des entrevues avec les partenaires autochtones

Cette partie présente les perspectives autochtones sur la sécurité maritime et le Plan de protection des océans, en soulignant que les espaces marins sont des territoires gouvernés avec des responsabilités intergénérationnelles.

2. Constatations des entrevues avec les intervenants du milieu maritime

Cette partie présente le point de vue des intervenants du milieu maritime, en mettant l'accent sur la résilience opérationnelle, l'intégrité du système et la cohérence réglementaire.

3. Principales constatations et conclusion

Cette partie rassemble les constats des entretiens avec les partenaires autochtones et les intervenants du milieu maritime afin de formuler des recommandations.

1. Constatations des entrevues avec les partenaires autochtones

La partie suivante renferme une analyse des constatations qualitatives des entrevues menées auprès des partenaires autochtones pour le projet de recherche. Elle se divise en cinq sous-parties :

- A. Introduction
- B. Opinion des océans et de la sécurité maritime
- C. Connaissance et compréhension du Plan de protection des océans
- D. Architecture de la gouvernance et évolution structurelle
- E. Analyse comparative – constatations actuelles et résultats de 2024

A. Introduction

Les participants autochtones ont toujours considéré les océans et les voies navigables du Canada non pas comme des domaines politiques, des corridors de transport ou des intrants économiques, mais comme des systèmes vivants qui soutiennent la culture, la gouvernance, l'identité, l'économie et la survie. Dans toutes les régions, l'eau est décrite comme étant *essentielle à la continuité*. C'est le tissu conjonctif entre le passé et l'avenir, entre les moyens de subsistance et l'identité, entre la terre et la loi.

Le Plan de protection des océans touche chaque communauté autochtone différemment. Dans certaines régions, il a catalysé des changements opérationnels. Dans d'autres, il a renforcé le dialogue tout en laissant inchangée l'autorité structurelle. Dans toutes les régions, il a mis en évidence les tensions sous-jacentes entre la logique des programmes fédéraux et la permanence des territoires autochtones. Le présent rapport développe chaque thème avec importance, en intégrant des exemples de cas régionaux et des réalités opérationnelles afin de fournir une image institutionnelle détaillée.

B. Opinion des océans et de la sécurité maritime

Dans toutes les entrevues, les participants ont rejeté l'idée que les océans sont des couloirs vides. L'eau n'est pas une toile de fond. Il s'agit d'une infrastructure, d'un moyen de subsistance, d'une mémoire, d'une loi et d'une obligation. Les peuples autochtones reconnaissent l'importance de la sécurité maritime. Une personne interrogée en Ontario s'est montrée très émotive en évoquant deux membres de sa communauté décédés dans des accidents maritimes qui auraient pu être évités.

Côte ouest : le territoire marin en tant que gouvernance vivante

Sur la côte ouest, les participants ont décrit des territoires où les voies de navigation commerciales croisent les couloirs de migration du saumon, les zones de récolte des mollusques et crustacés et les habitats des mammifères marins. Un partenaire autochtone a décrit la

conversion d'un ancien site industriel en une base permanente pour l'intendance et les gardiens du milieu marin. Autrefois infrastructure d'extraction, elle abrite aujourd'hui du matériel de surveillance de l'environnement, des programmes de formation pour les jeunes et des centres de coordination pour la préparation aux déversements et l'observation de la faune sauvage. Le site se veut une expression visible de l'autorité territoriale.

Ici, la gouvernance marine n'est pas théorique, mais bien présente physiquement. Les équipes patrouillent, surveillent et consignent le trafic maritime, en plus d'assurer la liaison avec les organismes fédéraux. Les partenaires autochtones ont souligné qu'on ne peut pas dissocier les discussions sur l'expansion de la navigation maritime de l'expérience historique. Les conflits passés liés à l'extraction des ressources façonnent la tolérance au risque actuelle. Les conversations sur la sécurité maritime s'inscrivent dans le cadre plus large de l'histoire de la gouvernance territoriale.

Canada atlantique : économies fondées sur la flotte et interdépendance institutionnelle

Dans les régions atlantiques, la gouvernance maritime est profondément intégrée à l'infrastructure économique. Des flottes communautaires d'au moins 70 navires s'activent en fonction de cycles saisonniers soigneusement structurés. Ces flottes soutiennent les chantiers mécaniques, les ateliers de réparation électronique, les infrastructures de quai, les réseaux d'approvisionnement en carburant et les systèmes administratifs. Les règlements en matière de sécurité maritime ont une influence directe sur la stabilité des revenus des communautés. Les délais d'inspection, les exigences de certification en matière de sécurité et les coûts de mise en conformité ne sont pas des questions abstraites; ils déterminent la viabilité opérationnelle.

Les participants autochtones soulignent que les décisions en matière de gouvernance marine ont un effet d'entraînement. Lorsque les régimes d'inspection fédéraux changent, l'emploi est touché. Lorsque les normes de sécurité sont renforcées sans consultation, elles modifient les horizons de planification. Ici, la sécurité maritime est indissociable de l'autonomie économique.

Saint-Laurent/Québec : risques maritimes et systèmes de secours

Le long du fleuve Saint-Laurent, au Québec, les participants ont décrit un environnement maritime de plus en plus complexe impliquant le trafic des navires commerciaux, la navigation de plaisance, les risques d'inondation et l'érosion des berges. Par exemple, une communauté a officiellement révisé son plan de mesures d'urgence afin d'y intégrer les protocoles d'intervention en cas de déversement en milieu marin et d'incident impliquant un navire. Auparavant axé sur les urgences terrestres, le cadre révisé intègre explicitement les risques maritimes. Cette intégration a été décrite comme une transformation plutôt qu'une progression.

Des réunions de coordination maritime ont désormais lieu régulièrement, mettant en relation les responsables communautaires et les représentants fédéraux. Les exercices de simulation comprennent les données cartographiques autochtones et les connaissances territoriales. La sécurité maritime fait désormais partie intégrante des infrastructures de gouvernance.

Grands Lacs : sensibilité écologique et variation régionale

Dans la région des Grands Lacs, les partenaires ont mis l'accent sur la densité des embarcations de plaisance, le risque lié aux espèces envahissantes, l'érosion des berges et la navigation transfrontalière. Si l'intensité du trafic des pétroliers diffère de celle des zones côtières, la vulnérabilité écologique reste élevée. Les participants ont souligné que les cadres de sécurité maritime doivent refléter les réalités écologiques régionales plutôt que d'appliquer des hypothèses côtières uniformes. Le cas des Grands Lacs montre que la gouvernance maritime n'est pas monolithique. Une adaptation régionale est nécessaire.

Territoires du Nord-Ouest : nouvelles pressions sur l'Arctique

Les participants des territoires ont désigné des lacunes potentielles en matière de gouvernance dans l'intégration de l'Arctique. Le changement climatique accroît les possibilités de navigation maritime dans les eaux septentrionales, mais les structures de gouvernance diffèrent considérablement dans les régions inuites. Il sera essentiel de veiller à ce que les cadres du Plan de protection des océans intègrent de manière significative les systèmes de gouvernance des populations autochtones nordiques à mesure que la navigation maritime dans l'Arctique prend de l'ampleur. Si l'on ne s'adapte pas, les déséquilibres structurels constatés au sud risquent de se reproduire dans de nouvelles zones géographiques.

Rôles des gouvernements : partenaire, organisme de réglementation et contrainte structurelle

D'une entrevue à l'autre, les évaluations de la participation du gouvernement fédéral étaient nuancées, plutôt que polarisées. Les participants ne considèrent pas uniformément les ministères fédéraux comme des adversaires ou comme étant inefficaces. En fait, Transports Canada, en particulier, a souvent été décrit comme étant comparativement proactif, accessible, réactif et ouvert au dialogue. Dans de nombreuses régions, les partenaires autochtones citent positivement les tables rondes structurées, les groupes de travail techniques et les séances de participation périodiques. Dans certaines communautés, des agents de liaison nommés ont également établi des relations de travail permanentes, ce qui a permis de clarifier la communication et de réduire les frictions.

Par exemple :

- **Au Québec**, le long du Saint-Laurent, les réunions de coordination bihebdomadaires entre les coordinateurs maritimes communautaires et les représentants fédéraux ont été décrites comme renforçant l'état de préparation opérationnelle et clarifiant les exigences réglementaires.
- **Sur la côte ouest**, des fonctionnaires de Transports Canada ont participé à des exercices de simulation intégrant la cartographie territoriale autochtone, signalant ainsi la volonté d'intégrer les connaissances spatiales des Autochtones dans la planification des interventions d'urgence.
- **Au Canada atlantique**, les séances d'information sur la réglementation et les discussions sur les inspections ont été décrites comme plus claires et plus prévisibles que lors des périodes précédentes.

Ces exemples témoignent de progrès cumulatifs dans l'établissement de relations. Toutefois, les participants notent systématiquement que Transports Canada est soumis à des contraintes institutionnelles. Même lorsque les fonctionnaires de Transports Canada s'engagent personnellement, leur capacité à mettre en œuvre les changements souhaités par les partenaires autochtones est souvent limitée.

Roulement du personnel et mémoire institutionnelle

L'une des préoccupations les plus fréquemment mentionnées dans les régions est le roulement du personnel. La continuité des relations est très importante dans les contextes de gouvernance autochtone. La confiance est relationnelle et cumulative. Lorsque les fonctionnaires changent souvent, la mémoire institutionnelle se réinitialise. Les participants autochtones ont décrit le fardeau récurrent que représente le fait de réexpliquer le contexte territorial, les conflits historiques, les répercussions cumulatives et les priorités locales aux nouveaux représentants. Cette répétition entraîne des coûts sur le plan émotionnel et administratif.

Le roulement du personnel affaiblit non seulement la confiance, mais aussi l'efficacité. Les accords négociés au fil des mois peuvent nécessiter de nouvelles conversations en cas de changement de personnel. Les participants soulignent que la continuité est aussi importante que la conception des programmes.

Fragmentation interministérielle

Les participants autochtones décrivent des améliorations apportées aux forums interministériels, mais indiquent que la coordination reste inégale et dépend de la personnalité plutôt que d'être ancrée sur le plan structurel.

Dans un cas concernant la côte ouest, on a noté que la participation de Transports Canada était forte, mais que les processus de consultation de Pêches et Océans Canada cadraient dans des calendriers distincts. Au Canada atlantique, les régimes d'inspection ont croisé les processus d'autorisation environnementale sans coordination cohérente. Au Québec, les discussions sur la surveillance de l'environnement n'ont pas toujours été en phase avec les discussions sur le transport maritime.

Cette fragmentation impose des contraintes en matière de coordination aux communautés autochtones, qui doivent naviguer simultanément entre plusieurs canaux fédéraux. Les participants ont insisté à plusieurs reprises sur le fait que la sécurité maritime ne peut pas être compartimentée.

Rythme fédéral et architecture administrative

Même lorsque l'intention est solide, les participants décrivent les processus fédéraux comme étant lents et complexes sur le plan procédural. Les approbations de financement, les accords de contribution, les exigences en matière de présentation de rapports et les obligations de conformité administrative peuvent absorber une grande partie de la capacité administrative de la communauté. Tandis que les petites nations dotées d'un personnel limité sont confrontées à un

fardeau disproportionné, les cadres de présentation de rapports conçus pour les grandes institutions ne sont pas faciles à mettre à l'échelle. Les participants soulignent que la complexité administrative risque de nuire à des programmes autrement positifs.

C. Connaissance et compréhension du Plan de protection des océans

Le Plan de protection des océans a créé des ouvertures significatives. Toutefois, son incidence opérationnelle varie d'une région à l'autre.

Côte ouest : gardiens et intégration de la simulation

Sur la côte ouest, le financement du Plan de protection des océans a permis de soutenir l'expansion du programme des gardiens et l'acquisition de matériel de surveillance. Les équipes de gardiens effectuent désormais l'observation des navires, la surveillance de l'environnement et le suivi des mammifères marins. Des exercices de simulation comprenant des scénarios de déversement ont intégré des cartes et des données spatiales autochtones. Cette intégration a été décrite comme étant une amélioration importante par rapport à quand ces éléments étaient exclus de la planification des mesures d'urgence. Toutefois, les participants soulignent que l'inclusion de la simulation n'équivaut pas à un partage de l'autorité en matière de détermination des risques. La croissance de la navigation maritime reste une préoccupation majeure : si la coordination opérationnelle s'est améliorée, l'augmentation du trafic continue de susciter des inquiétudes.

Canada atlantique : connaissance des règlements et sécurité des flottes

Dans les régions atlantiques, la participation au Plan de protection des océans a renforcé la connaissance de la réglementation. La clarté des inspections de navires s'est améliorée. Les programmes de formation ont renforcé la gestion de la fatigue et les normes de sécurité. On a décrit la participation de la Garde côtière auxiliaire autochtone comme ayant une incidence particulière. Elle a permis d'améliorer la coordination des interventions d'urgence et d'accroître la présence autochtone dans les opérations de sécurité sur l'eau. Cependant, les participants soulignent l'incertitude du financement, car les accords de contribution sont liés à des cycles de programmes limités, ce qui nuit à la planification à long terme.

Saint-Laurent/Québec : intégration du milieu marin dans la planification des mesures d'urgence

Au Québec, on a qualifié l'intégration officielle du risque maritime dans la planification des mesures d'urgence de transformatrice. Des rôles de coordination maritime sont apparus au sein de l'administration communautaire. Des réunions régulières avec des fonctionnaires fédéraux ont permis de clarifier les protocoles d'intervention en cas de déversement et les chaînes de communication. Toutefois, les participants autochtones notent que la communauté en général est encore peu sensibilisée au Plan de protection des océans. La participation a souvent lieu au niveau de la direction et de l'administration plutôt qu'au niveau de la communauté dans son ensemble.

Grands Lacs : participation limitée, mais évolutive

Dans la région des Grands Lacs, la participation au Plan de protection des océans a été plus modeste, mais elle augmente. Les discussions portent sur la sécurité des embarcations de plaisance, la gestion des espèces envahissantes et l'atténuation de l'érosion des berges. Les participants autochtones soulignent l'importance d'adapter les programmes aux réalités écologiques régionales.

D. Architecture de la gouvernance et évolution structurelle

Les partenaires autochtones sont largement favorables au Plan de protection des océans. Ils soulignent que la consultation et la participation des populations autochtones sont nettement supérieures avec le Plan de protection des océans qu'avec les programmes qui l'ont précédé.

On considère que les programmes de gardiens et les unités de la Garde côtière auxiliaire autochtone sont des exemples de réussite. Il y a un changement structurel où les peuples autochtones sont perçus comme faisant une différence significative active et où le savoir autochtone est utilisé. Il existe une volonté d'étendre ces types de programmes.

De plus en plus, les partenaires autochtones envisagent l'évaluation du Plan de protection des océans sous l'angle de la réconciliation. La question n'est plus simplement de savoir si la formation a eu lieu, mais si l'autorité a changé.

Tensions structurelles : le besoin de stabilité du financement

D'une entrevue à l'autre et d'une région à l'autre, une tension structurelle constante est apparue qui sous-tend de nombreuses préoccupations sur le plan opérationnel et relationnel : le décalage entre la logique des programmes fédéraux et la permanence territoriale autochtone. Les programmes fédéraux fonctionnent selon des cycles fiscaux définis, des accords de contribution, des jalons pour la présentation de rapports et des calendriers de renouvellement. Ils sont conçus autour de l'efficacité administrative, des cadres de reddition des comptes et des horizons de planification budgétaire.

Cependant, les risques liés à la sécurité maritime ne correspondent pas aux cycles de financement quinquennaux. Les participants soulignent à plusieurs reprises que la sécurité maritime est permanente, mais que le financement des programmes est renouvelable. Ce décalage engendre plusieurs tensions secondaires :

1. **Planifier l'incertitude** : Les communautés ne peuvent pas développer des capacités institutionnelles à long terme si la certitude du financement reste épisodique.
2. **Défis du maintien des effectifs** : Les coordinateurs maritimes et les équipes de gardiens ont besoin de cadres d'emploi stables; le financement à court terme complique le recrutement et le maintien en poste.
3. **Contraintes liées au développement institutionnel** : La mise en place d'une infrastructure de gouvernance maritime nécessite des engagements pluriannuels dépassant le cadre des projets.

4. **Hésitation de la part de l'autorité** : Les organismes fédéraux peuvent hésiter à officialiser les rôles de gouvernance partagée lorsque le financement reste fondé sur le programme plutôt que sur les dispositions législatives.

Les participants autochtones demandent systématiquement des cadres de financement plus stables et à plus long terme liés à l'institutionnalisation plutôt qu'à la mise à l'essai de programmes.

Expertise sans autorité : le déficit de la gouvernance

Une deuxième tension structurelle réside dans la séparation entre l'apport des experts et l'autorité. Le pouvoir décisionnel final reste souvent centralisé au sein des institutions fédérales.

Les participants autochtones décrivent une expérience qui se répète : le savoir est accueilli, mais le ressort n'est pas entièrement partagé. Cette asymétrie crée des frictions sur le plan de gouvernance. Lorsque les données cartographiques autochtones servent lors d'exercices de simulation, mais que les décisions d'acheminement restent les mêmes, des questions se posent quant à la profondeur du partenariat. Les participants autochtones soulignent qu'une réconciliation significative nécessite une intégration structurelle de l'autorité et pas seulement une inclusion procédurale du savoir.

On ne parle pas d'un transfert immédiat du ressort dans tous les domaines. On signale plutôt la nécessité de mettre en place des mécanismes de gouvernance partagée officiels par lesquels les nations autochtones exercent des rôles définis en matière de détermination des risques, de coordination de l'exécution et d'élaboration de la réglementation.

La réconciliation en tant que rendement mesurable des institutions

Un thème de plus en plus explicite dans les entrevues est l'attente que la réconciliation soit mesurable dans le cadre des programmes du Plan de protection des océans. Dans ce contexte, la réconciliation n'est pas une reconnaissance symbolique. Il s'agit d'un équilibre institutionnel. Les participants autochtones articulent plusieurs dimensions à travers lesquelles on pourrait évaluer le rendement de la réconciliation :

1. **Structures de prise de décisions partagées** : Les nations autochtones sont-elles intégrées officiellement aux cadres de détermination des risques?
2. **Accords à long terme** : Les accords de partenariat s'étendent-ils au-delà des cycles des programmes?
3. **Reconnaissance de l'autorité** : Les programmes de gardiens sont-ils reconnus dans l'architecture d'exécution?
4. **Souveraineté des données** : Les systèmes de données autochtones sont-ils respectés et intégrés de manière appropriée?
5. **Stabilité du financement** : La structure de financement reflète-t-elle une responsabilité territoriale permanente?

Les participants insistent qu'en l'absence d'indicateurs mesurables, la réconciliation reste rhétorique. La prochaine phase de l'élaboration du Plan de protection des océans pourrait nécessiter de passer de l'inclusion à la conception conjointe.

Architecture d'exécution et intégration des populations autochtones

L'exécution est l'une des lacunes structurelles les plus évidentes déterminées dans l'ensemble des régions. Les mesures volontaires et les zones consultatives manquent de crédibilité en l'absence d'une capacité d'exécution visible. Les participants notent que l'exécution n'est pas une question de punition, mais de protection écologique et de légitimité des règles.

Plusieurs voies potentielles sont examinées :

1. **Mandats de gardiens renforcés** : Reconnaissance officielle des programmes de gardiens dans le cadre de rôles contigus à l'exécution en vertu d'accords structurés.
2. **Modèles de patrouilles conjointes** : Patrouilles coordonnées entre la Garde côtière et les équipes maritimes autochtones.
3. **Intégration du partage des données** : Données de suivi des navires en temps réel partagées avec les équipes de surveillance autochtones.
4. **Cadres d'exécution progressive** : Intégration des rapports autochtones aux systèmes de conformité fédéraux.

Ces modèles nécessiteraient une structure juridique minutieuse, mais ils reflètent un désir d'intégration structurelle plutôt que de partenariat symbolique.

Continuité de la jeunesse et avenir des institutions

Les partenaires autochtones de toutes les régions soulignent que la mobilisation des jeunes est essentielle pour la gouvernance à long terme du milieu marin. L'intendance du milieu marin doit s'étendre au-delà des dirigeants actuels.

Les participants mentionnent qu'il faut planifier des consultations de jeunes réussies longtemps d'avance, qui devraient comprendre une rétribution et des articles de marque. Ils proposent de distribuer du matériel de sécurité (comme des gilets de sauvetage) lors de ces séances.

La confiance en tant qu'infrastructure de sécurité maritime

La confiance apparaît à plusieurs reprises comme une infrastructure fondamentale. Elle permet un dialogue franc quant aux risques.

La confiance se bâtit à travers :

- la continuité du personnel;
- la fiabilité du financement;
- une communication transparente;
- une participation dès le début de l'élaboration des politiques;
- une intégration visible de la contribution des populations autochtones.

La confiance s'effrite à travers :

- le roulement du personnel;
- un processus décisionnel opaque;
- des consultations répétées sans influence visible;
- l'incertitude du financement.

Les participants autochtones décrivent systématiquement la confiance comme étant cumulative et fragile. Les systèmes de sécurité maritime reposent sur la confiance autant que sur le matériel ou la réglementation.

E. Analyse comparative – constatations actuelles et résultats de 2024

La recherche de 2024 fournit une évaluation de base des perspectives des partenaires autochtones et intervenants du milieu maritime concernant le Plan de protection des océans, la sécurité maritime et les processus de consultation. Les constatations élargies actuelles s'appuient directement sur cette base. La présente partie met en évidence les domaines de continuité et de changement.

1. Opinion des océans et de la sécurité maritime : continuité avec intensification de la gouvernance

Les constatations de 2024 font état d'un point de vue autochtone quasi unanime selon lequel les océans occupent une place centrale sur le plan culturel, spirituel et intergénérationnel, souvent décrite dans le langage de l'obligation et de la continuité sacrées. Ce cadre reste intact.

Ce n'est pas la vision du monde elle-même qui a évolué, mais la manière dont elle est exprimée. Dans les constatations de 2024, les perspectives autochtones étaient principalement formulées en termes de valeurs, alors que dans les constats actuels, ces mêmes perspectives sont exprimées de manière plus explicite dans le langage de la gouvernance. Par exemple, les océans sont décrits comme des territoires gouvernés, la sécurité maritime est considérée comme une expression de la souveraineté et le risque maritime est évalué sur le plan de l'autorité et du ressort.

Le discours est passé de *c'est important sur le plan culturel* à *c'est un espace de gouvernance*. Ce changement est subtil, mais important. Il reflète la confiance dans les institutions et l'augmentation des attentes.

2. Compréhension du Plan de protection des océans : même complexité, attentes accrues

Le Plan de protection des océans, qualifié de « pas vraiment un plan » mais plutôt d'« un ensemble d'initiatives », continue d'être largement répandu, mais la formulation de la critique a changé. En 2024, la complexité a été illustrée par un trop-plein d'information. Dans les constatations actuelles, l'absence d'une architecture stratégique claire est de plus en plus souvent interprétée comme une faiblesse institutionnelle.

La question est passée de « qu'est-ce que le Plan de protection des océans? » à « qu'accomplit le Plan de protection des océans sur le plan structurel? ». Il s'agit d'une hausse considérable des attentes.

3. Consultation : préférences pour un format stable

En 2024, les intervenants autochtones ont également insisté sur la nécessité de réduire les réunions répétitives et de donner la priorité à un dialogue constructif plutôt qu'à des séances de présentation. Cette critique reste stable.

4. La réconciliation en tant qu'indicateur mesurable

Dans les constatations de 2024, l'inclusion des Autochtones était considérée comme un point fort des programmes. Les constats actuels montrent que la réconciliation nécessite un changement institutionnel mesurable : partage du processus décisionnel, accords à long terme, rôles d'autorité officialisés. Il s'agit d'une évolution discursive.

2. Constatations des entrevues avec les intervenants du milieu maritime

La partie suivante renferme une analyse des constatations qualitatives des intervenants du milieu maritime interrogés dans le cadre du projet de recherche. Elle se divise en cinq sous-parties :

- A. Introduction
- B. Opinion des océans et de la sécurité maritime
- C. Connaissance et compréhension du Plan de protection des océans
- D. Architecture de la gouvernance et évolution structurelle
- E. Analyse comparative – constatations actuelles et résultats de 2024

A. Introduction

Les intervenants du milieu maritime abordent systématiquement les océans et les voies navigables intérieures du Canada non pas comme des espaces environnementaux symboliques, mais comme des systèmes opérationnels où le jugement, la redondance, la coordination et la préparation déterminent les résultats. Un principe commun se dégage de tous les entretiens, qu'il s'agisse d'exploitants dans l'Arctique, d'organismes d'intervention en cas de déversement, de responsables de la certification environnementale, de coordinateurs environnementaux pour les ports ou de responsables de la navigation régionale : la sécurité maritime est mise à l'épreuve quand les conditions se détériorent.

L'observation d'un exploitant dans l'Arctique, soit : « lorsqu'on est là-haut, on est seul » reflète la vérité systémique : la gouvernance maritime doit tenir compte de l'isolement, des retards et des défaillances mécaniques. Contrairement aux systèmes terrestres, les systèmes marins n'offrent pas de redondance immédiate, à moins qu'elle ne soit délibérément intégrée. Cette réalité de *haute conséquence, faible pardon* détermine la manière à laquelle les intervenants du milieu maritime évaluent le Plan de protection des océans et, plus généralement, le rendement du gouvernement fédéral.

Bien que les intervenants abordent tous le Plan de protection des océans sous des angles différents, la plupart d'entre eux évaluent sa réussite à travers un seul et même prisme : rend-il le système plus résilient en cas de mise à l'épreuve?

B. Opinion des océans et de la sécurité maritime

La sécurité en tant que risque vécu : survie et jugement professionnel

Les intervenants opérationnels définissent systématiquement la sécurité en termes élémentaires : *rentrer à la maison en vie*. Pour les responsables de l'intervention en cas de déversement sur la côte ouest, la sécurité maritime n'est pas une question de conformité abstraite.

La solidité du régime canadien est largement respectée. Pourtant, les praticiens soulignent que *la réglementation seule ne rend pas quelque chose sécuritaire; c'est le jugement qui le fait.*

Les responsables de l'intervention sur la côte ouest décrivent le système canadien comme étant coopératif et solide, mais ils mettent également en garde contre une rigidité réglementaire qui ne tient pas compte des réalités opérationnelles. La communauté des pilotes confirme que la sécurité maritime dépend de la discrétion lorsqu'on est à court d'options. Cette tension entre les règles codifiées et l'expertise adaptative est au cœur des perspectives des intervenants du milieu maritime.

La sécurité en tant que prévention environnementale

Les responsables du secteur maritime mettent en évidence une lacune réglementaire rarement abordée dans le discours sur la sécurité en matière de gestion des eaux pluviales. Selon leur évaluation, les normes canadiennes en matière d'eaux pluviales portuaires accusent un retard considérable par rapport aux exigences américaines, ce qui crée des voies d'accès évitables pour les contaminants dans les voies navigables.

Ce point illustre une nuance essentielle : la sécurité maritime ne se limite pas à la prévention des déversements catastrophiques – elle englobe également les fuites systémiques dans l'environnement.

La sécurité en tant que gestion des frontières institutionnelles

Plusieurs intervenants considèrent la sécurité comme une question de clarté de la gouvernance. Lorsque la responsabilité est diffuse, l'intervention ralentit elle aussi. L'observation selon laquelle *le risque ne découle pas du fait que personne ne se soucie de la sécurité – plutôt, tout le monde suppose que quelqu'un d'autre est responsable* reflète une vulnérabilité systémique en matière de coordination.

Rendement des gouvernements : excellents résultats, contrainte structurelle

D'une entrevue à l'autre, on s'accorde pour dire que les résultats du Canada en matière de sécurité maritime sont excellents comparativement à d'autres pays. Les taux d'incidents sont faibles par rapport au volume du trafic et à l'étendue du littoral. Toutefois, les intervenants font la distinction entre la solidité des résultats et la clarté de l'architecture. L'impression que les ministères sont cloisonnés est récurrente.

C. Connaissance et compréhension du Plan de protection des océans

Connaissance et clarté conceptuelle

D'une entrevue à l'autre, la connaissance du Plan de protection des océans était élevée, mais sa compréhension était inégale.

Une observation constante des participants est que la désignation du Plan de protection des océans en tant que « plan » est largement perçue comme trompeuse. Plutôt que de fonctionner

comme une stratégie unique et intégrée, les intervenants décrivent le Plan comme un portefeuille d'initiatives superposées aux structures de gouvernance existantes.

Par conséquent, les intervenants ont souvent du mal à formuler les objectifs primordiaux de l'initiative, les résultats à long terme et l'achèvement institutionnel. Cette ambiguïté ne diminue pas la reconnaissance de la valeur de l'initiative, mais elle complique les efforts visant à comprendre comment les projets individuels s'inscrivent dans un cadre de gouvernance cohérent.

Les personnes interrogées décrivent explicitement la confusion concernant la relation entre le Plan de protection des océans et l'initiative sur les effets cumulatifs du transport maritime, les processus d'examen de l'Agence d'évaluation d'impact, les cadres de protection des espèces et les nouveaux mandats associés à l'Agence de l'eau du Canada.

Ce qui a été rendu possible par le Plan de protection des océans

Malgré l'ambiguïté structurelle ou opérationnelle, plusieurs réalisations sont systématiquement reconnues :

- Injection de fonds dans les ministères fédéraux aux ressources insuffisantes
- Élargissement de la mobilisation des populations autochtones
- Déploiement de navires de remorquage d'urgence
- Amélioration des données, de la cartographie et de la connaissance des domaines
- Forums de dialogue officialisés
- Stimulation de la croissance des secteurs connexes
 - Un intervenant du secteur maritime de la Colombie-Britannique a expliqué comment le Plan de protection des océans a aidé les entreprises locales qui fabriquent des technologies de sonar à réussir.

Pour les intervenants de la côte ouest, le déploiement de navires de remorquage d'urgence a constitué l'amélioration la plus concrète. Pour les intervenants québécois, les forums de dialogue structuré ont créé de nouvelles voies d'interaction entre le secteur, les ONG et Transports Canada.

Modèles de communication et de mobilisation

D'une entrevue à l'autre, le courrier électronique reste le principal moyen de communication entre les programmes fédéraux et les intervenants. Si cette approche est efficace pour la diffusion de l'information, les participants ont systématiquement indiqué qu'elle était moins efficace pour ce qui est de favoriser une mobilisation significative ou d'améliorer la compréhension des initiatives complexes. En revanche, les réunions régionales en personne sont largement considérées comme étant beaucoup plus efficaces puisqu'elles renforcent le dialogue, la confiance et la légitimité perçue des processus de consultation.

Les participants observent que lorsque les fonctionnaires fédéraux assistent en personne aux forums de dialogue locaux, la sensibilisation, la confiance et la compréhension des initiatives fédérales s'améliorent considérablement. Cette constatation laisse entendre que la méthode et la

visibilité de la mobilisation peuvent avoir une incidence plus importante sur la confiance des intervenants que le volume global de communications.

En même temps, de nombreux intervenants font état d'une saturation des consultations. Le volume des demandes de mobilisation dans le cadre d'initiatives multiples a créé une lassitude à l'égard de la participation, en particulier lorsque les consultations semblent se chevaucher ou ne pas être suffisamment différenciées.

D. Architecture de la gouvernance et évolution structurelle

Architecture de la gouvernance : un système bâti au fil du temps

Les intervenants du milieu maritime ont constamment souligné que le régime de sécurité maritime du Canada n'est pas nouveau. Il évolue. Il est le fruit de décennies de développement progressif par le biais :

- d'organismes d'intervention financés par le secteur;
- d'opérations de la Garde côtière;
- de systèmes de certification volontaire;
- d'autorités portuaires;
- de la réglementation fédérale (Transports Canada);
- de systèmes de contrôle de la navigation;
- de conventions maritimes internes.

Le Plan de protection des océans ne s'exerce donc pas en vase clos. Il est entré dans un système mature. Contrairement à d'autres domaines politiques où le financement fédéral permet de créer des capacités à partir de rien, le domaine maritime possédait déjà :

- des organismes d'intervention en cas de déversement financés par le secteur,
- des systèmes de pilotage établis;
- des services de trafic maritime;
- une capacité de remorquage d'urgence dans certaines régions;
- des cadres de commandement en cas d'incident bien développés.

Par conséquent, les investissements du Plan de protection des océans ont été superposés à une architecture existante plutôt que d'en bâtir une nouvelle. Les intervenants du milieu maritime évaluent le Plan de protection des océans non pas seul, mais en relation avec cette architecture héritée.

Prolifération des initiatives : effets cumulatifs et chevauchement de la gouvernance

De nombreux intervenants du milieu maritime font état de difficultés persistantes à faire la distinction entre plusieurs initiatives fédérales exploitées dans l'espace de gouvernance maritime. Bien que les initiatives individuelles soient considérées comme abordant des aspects légitimes

des risques en milieu marin et de l'intendance environnementale, leur interaction est souvent perçue comme se chevauchant sur le plan conceptuel et étant difficile à gérer sur le plan opérationnel.

Du point de vue du Québec, les tables de navigation durables locales sont décrites comme des efforts proactifs visant à équilibrer la croissance de la navigation maritime, les priorités en matière de conservation et le développement économique régional. Ces forums sont perçus comme des mécanismes de coordination positifs; toutefois, les participants ont exprimé leur incertitude quant à la manière dont le Plan de protection des océans s'intègre dans cet écosystème élargi d'initiatives régionales et fédérales. L'ambiguïté ne provient pas d'un désaccord avec les objectifs du Plan de protection des océans, mais d'un manque de clarté quant à sa contribution distincte par rapport aux programmes contigus.

Les responsables du secteur maritime se font l'écho de cette observation de manière plus générale, en indiquant l'équilibre conceptuel entre les objectifs du Plan de protection des océans et les initiatives en matière d'effets cumulatifs. Le problème mentionné n'est pas la duplication des intentions, mais bien la fragmentation de la mise en œuvre à travers les cloisonnements institutionnels. Lorsque plusieurs initiatives traitent des risques marins par l'intermédiaire de structures de gouvernance distinctes, les intervenants se heurtent à des difficultés pratiques telles que la lassitude de la mobilisation, la duplication des exigences en matière de présentation de rapports et l'incertitude quant à l'équilibre stratégique primordial.

Participation autochtone au sein des systèmes d'intervenants du milieu maritime

Les intervenants du milieu maritime ont tous reconnu que la participation des Autochtones avait augmenté de manière significative depuis le lancement du Plan de protection des océans. Ce changement est reconnu comme une évolution structurelle du système maritime lui-même.

Avant le Plan de protection des océans, la participation des Autochtones à la gouvernance maritime se faisait souvent par le biais de processus de consultation liés à des projets particuliers. Depuis le Plan de protection des océans, les nations autochtones participent de plus en plus par l'entremise :

- d'exercices de simulation;
- de programmes de surveillance;
- de la planification de la préparation aux urgences;
- des tables de dialogue régionales;
- de l'observation de l'intervention en cas de déversement.

Les intervenants du milieu maritime voient généralement cette expansion d'un bon œil. Toutefois, l'intégration structurelle suscite des inquiétudes. Certains intervenants du milieu maritime s'inquiètent du fait que des autorités multiples intervenant sur un même incident pourraient compliquer les structures de commandement. Ils soutiennent l'inclusion, mais mettent l'accent sur l'importance de cadres opérationnels unifiés.

Complexité du ressort : perspectives pour l'intérieur du pays et les Grands Lacs

Tandis que la navigation côtière domine souvent l'attention des politiques nationales, les systèmes marins intérieurs présentent un ensemble distinct de défis de gouvernance façonnés par la complexité du ressort et une capacité d'intervention inégale. Les intervenants des Grands Lacs mentionnent que les incidents de sécurité maritime survenant en dehors des limites portuaires impliquent souvent une fragmentation de l'autorité de lutte contre l'incendie, ce qui nécessite une coordination entre de nombreux organismes qui ne fonctionnent pas au sein d'une structure de commandement unique. La dynamique transfrontalière complique davantage la planification de l'intervention. Voici ce que propose l'un des intervenants : « Ils devraient désigner les lacunes sur une carte et veiller à ce que chaque kilomètre soit couvert. »

Contrairement aux régions côtières, les systèmes intérieurs manquent de cohérence sur le plan géographique et de la gouvernance. Par conséquent, les intervenants soulignent que les réformes en matière de sécurité maritime doivent tenir explicitement compte de la superposition du ressort.

E. Analyse comparative – constatations actuelles et résultats de 2024

Dans les constatations de 2024 comme dans les entrevues actuelles, les intervenants du secteur maritime affirment invariablement que :

- les résultats du Canada en matière de sécurité maritime sont excellents par rapport à ceux des pays comparés;
- le régime d'intervention en cas de déversement fondé sur le principe du pollueur-payeur est efficace et fondamental;
- on fait confiance à la Garde côtière sur le plan opérationnel;
- Transports Canada possède des compétences techniques en matière de réglementation;
- le financement du Plan de protection des océans a permis d'améliorer les ressources ministérielles;
- depuis le Plan de protection des océans, la mobilisation a augmenté considérablement.

Rien n'indique de régression de la qualité opérationnelle perçue. On continue de respecter le régime de sécurité maritime de base. Le changement se situe sur le plan du ton et des attentes, en particulier dans trois domaines :

1. De la frustration administrative aux préoccupations architecturales

En 2024, les intervenants ont décrit :

- des initiatives qui se chevauchent;
- une lassitude à l'égard de la consultation;
- un manque de vision globale cohérente.

Il s'agit principalement de frustrations liées à la communication et à la coordination.

Dans les constatations actuelles, ces mêmes questions sont formulées de manière plus structurelle :

- Les mandats fédéraux qui se chevauchent sont considérés comme étant inefficaces sur le plan systémique;
- La prolifération des initiatives est perçue comme une fragmentation de la gouvernance;
- La lassitude à l'égard de la mobilisation est associée à une conception cloisonnée;
- L'absence de feuille de route est interprétée comme une faiblesse architecturale.

Le changement est subtil mais significatif, car la critique est passée de *c'est mêlant à ça manque de cohérence structurelle*.

2. Stabilité du financement par rapport à temporalité du programme

En 2024, on a critiqué les cycles de financement courts en particulier pour leur inefficacité administrative. Aujourd'hui, nombreux sont ceux qui s'interrogent sur l'engagement à long terme vis-à-vis du Plan et se demandent si le Plan de protection des océans est une mesure temporaire ou un changement structurel. Cette distinction est très importante pour les intervenants du milieu maritime.

3. Principe du pollueur-payeur : noyau stable, pression émergente

Le cadre du pollueur-payeur reste au cœur de l'identité des intervenants du milieu maritime. Dans toutes les entrevues, l'intervention en cas de déversement financée par le secteur est décrite comme responsable, efficace, intégrée et éprouvée.

Toutefois, l'expansion des éléments financés par le contribuable dans le cadre du Plan de protection des océans, comme les navires de remorquage d'urgence, amène une ambiguïté structurelle. Les intervenants continuent de soutenir le déploiement de navires de remorquage d'urgence, mais ils s'interrogent :

- Sommes-nous en train de passer progressivement de la responsabilité du secteur à la responsabilité financière partagée sans débat transparent?
- Cette capacité devrait-elle être intégrée dans le financement du secteur?
- Le financement public dilue-t-il la clarté du principe du pollueur-payeur?

Cette préoccupation était déjà présente en 2024, mais elle est plus prononcée aujourd'hui. Les intervenants du milieu maritime ne s'opposent pas à la participation du gouvernement fédéral. Ils cherchent plutôt à clarifier les principes de conception du système.

Le système à un moment clé

Dans l'ensemble, la comparaison longitudinale révèle les points suivants :

- Pas d'érosion de la confiance dans le rendement en matière de sécurité maritime;
- Pas de baisse importante de la perception de la compétence fédérale;

- Une appréciation continue du financement et de la mobilisation concernant le Plan de protection des océans;
- Une hausse des attentes concernant la clarté de la conception du système;
- Une attention accrue portée à la cohérence architecturale;
- Une inquiétude accrue quant à la fragmentation des initiatives.

En 2024, les intervenants cherchaient à obtenir :

- une communication plus claire;
- une meilleure intégration;
- moins de cloisonnements.

Dans les constatations actuelles, la conversation a mûri et les intervenants recherchent :

- la cohérence structurelle;
- des principes de gouvernance définis;
- un financement clair et permanent;
- une architecture unifiée;
- des objectifs mesurables.

3. Principales constatations combinées et conclusion

Les entrevues approfondies révèlent un large consensus sur le fait que le régime de sécurité maritime du Canada fonctionne bien sur le plan opérationnel – les taux d'incidents restent bas par rapport au volume du trafic et à l'étendue du littoral, le régime d'intervention en cas de déversement est considéré comme solide et la Garde côtière jouit d'une grande confiance en ce qui concerne la gestion des incidents. Les initiatives du Plan de protection des océans ont donné lieu à des opérations d'intervention plus locales, ce qui a permis de réduire le temps d'intervention lors d'un incident en milieu marin. Dans l'ensemble, il n'y a pas de perception de défaillance opérationnelle systémique. Le débat ne porte donc pas sur la question de savoir si le système fonctionne, mais plutôt sur la manière dont il est structuré et sur la direction qu'il prend.

Les intervenants du milieu maritime et les partenaires autochtones souhaitent avant tout une architecture durable qui nécessite :

1. **Un cadre de financement plus permanent** : Les intervenants souhaitent pouvoir planifier à long terme et sont parfois dans l'incapacité de le faire en raison des cycles de financement gouvernementaux.
2. **L'intégration des initiatives dans une feuille de route stratégique claire** : Pour certains, le Plan de protection des océans ressemble encore à un ensemble de programmes plutôt qu'à un plan unique. Les participants veulent :
 - une définition claire des objectifs du Plan de protection des océans;
 - une feuille de route des initiatives;
 - des paramètres définis et mesurables;
 - des mises à jour régulières et consolidées.
3. **Un minimum de roulement du personnel** : Cette situation peut être perturbante, en particulier dans les fonctions où il y a des relations directes avec les communautés autochtones, étant donné la nécessité d'instaurer un climat de confiance.
4. **L'officialisation significative de l'autorité autochtone** : Le savoir autochtone est de plus en plus pris en compte, mais les peuples autochtones ne font pas toujours partie du pouvoir décisionnel.
5. **Le règlement des lacunes sur le plan du ressort**: Certains intervenants ont déterminé des lacunes dans le ressort en matière de lutte contre les incendies sur l'eau. D'autres ont évoqué le manque de clarté de la réglementation relative aux eaux pluviales. Il faut veiller à ce que les responsabilités soient toujours clairement établies.

En général, les intervenants du milieu maritime et les partenaires autochtones apprécient les consultations et donnent les conseils suivants :

1. **Organiser autant de consultations en personne que possible** : L'information est mieux assimilée en personne que par la plateforme Zoom. C'est particulièrement important pour les communautés très éloignées. Comme l'a fait remarquer une personne interrogée en Colombie-Britannique : « Une partie du défi réside dans le fait que notre côte est très éloignée d'Ottawa. Nous avons besoin d'une communication directe. »

Plusieurs intervenants du milieu maritime expliquent que les événements en personne sont également de bonnes occasions de réseautage, où ils peuvent comparer leurs notes avec des intervenants de régions voisines.

2. **Il ne faut pas se contenter de parler; il faut écouter** : Les consultations devraient porter sur la rétroaction et non seulement sur des fonctionnaires qui partagent de l'information. Comme l'a dit un partenaire autochtone : « Nous avons deux oreilles et deux yeux, mais une seule bouche. Il vaut mieux regarder et écouter deux fois plus que parler. »
3. **Installer des stands lors d'événements existants** : Les Autochtones doivent trouver des événements communautaires auxquels ils peuvent se greffer. Un partenaire autochtone de l'Ontario a raconté comment un stand du Plan de protection des océans avait été installé lors d'un pow-wow ayant attiré plus de 1 000 personnes.

Il faut faire de la publicité pour les consultations autochtones afin qu'elles ne rassemblent pas uniquement les mêmes personnes.

Lors des consultations autochtones, il faut fournir le transport et la nourriture aux personnes présentes. Un participant autochtone de l'Ontario a expliqué que l'apport de nourriture faisait partie de la culture de son peuple.

4. **Tendre la main aux jeunes** : Les partenaires autochtones ont salué les efforts actuels de sensibilisation des jeunes. Ils considèrent qu'il est important que les jeunes prennent connaissance de la sécurité maritime et ils sont d'avis que les jeunes qui terminent le programme peuvent ensuite diffuser leur savoir au sein de la communauté. Comme l'a dit un partenaire autochtone de l'Ontario : « Ils n'écouteront pas leurs parents au sujet de la sécurité maritime, mais ils écouteront les autres jeunes qui participent au programme. »

En outre, ils sont d'avis que ce type de sensibilisation permettra à l'avenir à de jeunes autochtones d'assumer des rôles de leadership en sécurité maritime.

Voici d'autres recommandations issues de la recherche :

1. **Réduire le fardeau administratif** : Les organismes et les communautés autochtones de petite taille se sentent souvent dépassés par la procédure de demande et le processus de présentation de rapports. Certains estiment que ces systèmes sont conçus pour des groupes disposant d'un plus grand nombre de ressources.

2. **Faire de la publicité** : Certains laissent entendre que davantage de publicité axée sur la population générale à propos du Plan de protection des océans et de la sécurité maritime est nécessaire pour améliorer la compréhension du public.
3. **Ne pas utiliser l'abréviation « OPP » en Ontario** : Certains Autochtones se méfient encore de la Police provinciale de l'Ontario (connue comme l'OPP en anglais, tout comme la version anglaise du Plan de protection des océans (Oceans Protection Plan)).
4. **Travailler avec les universitaires** : De nombreuses universités disposent de leurs propres enveloppes budgétaires et les chercheurs veulent s'associer à des programmes gouvernementaux pour recueillir des données.

Annexes

Annexe A : Rapports sur la méthodologie de la recherche quantitative

Pollara a mené des sondages en ligne avec n=3 144 personnes des quatre coins du Canada. On trouve ci-dessous une présentation détaillée de l'approche utilisée pour effectuer cette recherche.

Conception de l'échantillon

Le plan d'échantillonnage pour l'étude a été conçu par Pollara, conjointement avec Transports Canada. L'exigence pour la recherche comportait la collecte d'échantillons au sein des groupes suivants :

- Un échantillon de population générale de n=1 600 Canadiens de 18 ans et plus
 - Des quotas régionaux de n=325 au Canada atlantique, n=300 au Québec, n=300 en Ontario, n=25 au Manitoba, n=25 en Saskatchewan, n=25 en Alberta, n=500 en Colombie-Britannique et n=100 dans les territoires.
- Un suréchantillon de n=500 parmi les résidents de petites communautés côtières – définies en tant que communautés de moins de 30 000 personnes dans un rayon de 20 km de la voie maritime du Saint-Laurent, de l'océan ou des Grands Lacs
- Un suréchantillon de n=450 parmi les résidents de communautés côtières moyennes – définies en tant que communautés d'au moins 30 000 personnes, sauf la ville de Québec, le Montréal métropolitain, la région du Grand Toronto et de Hamilton et la région métropolitaine de Vancouver
- Un suréchantillon de n=500 Autochtones auto-identifiés

On a défini les communautés côtières à l'aide des codes de région de tri d'acheminement. Lorsque les codes de région de tri d'acheminement fournis par le répondant n'étaient pas accessibles dans la liste prédéfinie ou couvraient tant des communautés côtières que non côtières, on le classait dans une communauté côtière en fonction des réponses qu'il a données dans le sondage.

Collecte de données

Les sondages ont été menés en français et en anglais, selon la préférence du répondant, du 27 novembre au 22 décembre 2025.

La page d'accueil du sondage en ligne soulignait que la participation au sondage était volontaire et que l'information fournie resterait privée et confidentielle, conformément à la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques*. On a rassuré les participants que leurs renseignements identifiables ne seraient pas transmis à Transports Canada.

Pollara a réalisé n=3 144 entrevues, soit un nombre supérieur aux n=3 100 précisés dans les quotas. Bien qu'on ne puisse pas attribuer de marge d'erreur aux sondages en ligne, un échantillon aléatoire de cette taille donne lieu à une marge d'erreur de +/- 1,8 %, 19 fois sur 20.

Le total de n=3 144 entrevues comprend :

- n=664 au Canada atlantique, n=412 au Québec, n=934 en Ontario, n=108 au Manitoba, n=49 en Saskatchewan, n=100 en Alberta, n=700 en Colombie-Britannique et n=107 dans les territoires.
- n=1 540 dans des collectivités côtières, dont n=648 dans de petites communautés côtières, n=528 dans des communautés côtières moyennes et n=364 dans de grandes communautés côtières
- n=600 chez les Autochtones
- n=2 780 en anglais et 364 en français

Toutes les entrevues (n=3 144) se sont déroulées en ligne au moyen d'un panel en ligne choisi de manière aléatoire à l'échelle du Canada. En moyenne, il fallait 13 minutes aux participants pour répondre au sondage.

Parmi les répondants ayant commencé le sondage, 12 % ne l'ont pas terminé. Ces réponses incomplètes n'ont pas été incluses dans l'ensemble de données final.

On a recueilli les données démographiques des répondants et les données finales ont été pondérées en fonction des proportions de Canadiens du recensement par âge et sexe dans chaque province et chaque territoire. Après la pondération de l'échantillon de population générale, une couche de pondération a été appliquée à l'échantillon de communautés côtières pour s'assurer que la proportion de cet échantillon était représentée avec exactitude dans l'ensemble de données total. Dans la même veine, l'échantillon de peuples autochtones a été pondéré selon le nombre réel d'Autochtones au Canada, et ce, pour assurer une représentation exacte de leur proportion dans l'ensemble de données total.

Contrôles de la qualité

Avant de lancer le sondage, Pollara a essayé le lien pour veiller à ce que le programme corresponde au questionnaire dans les deux langues et contienne l'utilisation appropriée des sauts et des répartitions aléatoires. On a procédé à un « pré-lancement » des données du sondage pour accéder au sondage et on n'a pas constaté de problème avec le libellé des questions. Pollara a examiné les données du pré-lancement avant de procéder au lancement intégral.

Totaux des répondants

Région	Total non pondéré
Canada atlantique	664
Québec	412
Ontario	934
Manitoba	108
Saskatchewan	49
Alberta	100
Colombie-Britannique	770
Territoires	107
Langue	Total non pondéré
Anglais	2 780
Français	364
Communautés côtières	Total non pondéré
Petites	648
Moyennes	528
Grandes	364
Peuples autochtones	Total non pondéré
Qui habitent dans des communautés côtières	204
Qui n'habitent pas dans des communautés côtières	396
Âge	Total non pondéré
18 à 34 ans	547
35 à 49 ans	842
50 à 64 ans	886
65 ans et plus	869
Répondant	Total non pondéré
Hommes	1 419
Femmes	1 702
Autre	17
Préfère ne pas répondre	6

Annexe B : Rapport sur la méthodologie de la recherche quantitative

Méthodologie

Pour l'élément qualitatif, des entrevues approfondies ont été menées avec 26 partenaires autochtones et 22 intervenants du milieu maritime entre novembre 2025 et février 2026, dont 12 entrevues menées au Canada atlantique, 8 en Ontario, 14 en Colombie-Britannique, 12 au Québec et 2 dans les Prairies et en région nordique. Le tableau ci-dessous indique le nombre d'entrevues par groupe et le lieu des répondants :

Régions	Partenaires autochtones	Intervenants du milieu maritime
Canada atlantique	9	3
Ontario	4	4
Colombie-Britannique	6	8
Québec	6	6
Prairie et nord	1	1
Langue		
Anglais	20	16
Français	6	6

On a recruté les répondants à l'aide d'une liste de partenaires et d'intervenants fournie par Transports Canada.

Les répondants avaient l'option de réaliser les entrevues approfondies par téléphone ou par Zoom; ils ont tous choisi par Zoom. Les entrevues étaient planifiées (et replanifiées au besoin) pour convenir à l'horaire des personnes interrogées.

Les partenaires autochtones interrogés ont reçu une rétribution pour les remercier de leur participation.

Une note sur l'interprétation des résultats de la recherche qualitative

Il convient de noter que la recherche qualitative est une forme de recherche sur l'opinion publique, stratégique, sociale et scientifique. Les entrevues approfondies ne sont pas conçues pour aider à parvenir à un consensus ou pour prendre des décisions, mais plutôt pour obtenir toute la gamme des idées, attitudes, expériences et opinions d'un échantillon choisi de participants sur un sujet précis. En raison du petit nombre de participants, il n'y a pas de représentation fidèle sur le plan statistique de la population générale au sein de laquelle on les a choisis; de plus, on ne peut pas généraliser les constatations au-delà de leur nombre.

Glossaire

Le glossaire suivant explique les généralisations et interprétations des termes qualitatifs utilisés dans le présent rapport. On utilise ces mots lorsque des groupes de participants partagent un point de vue précis et des thèmes émergents peuvent être signalés. À moins d'indication contraire, cela ne veut pas dire que le reste des participants sont en désaccord avec le point, mais plutôt que les autres n'ont pas commenté ou n'avait pas d'opinion arrêtée sur la question.

Généralisation	Interprétation de la généralisation
Peu	Terme utilisé quand moins de 10 % des participants ont répondu
Plusieurs	Terme utilisé quand moins de 20 % des participants ont répondu
Certains	Terme utilisé quand plus de 20 %, mais beaucoup moins de 50 % des participants ont donné des réponses semblables
Nombreux	Terme utilisé quand près de 50 % des participants ont donné des réponses semblables
Majorité	Terme utilisé quand plus de 50 %, mais moins de 75 % des participants ont donné des réponses semblables
Plupart	Terme utilisé quand plus de 75 % des participants ont donné des réponses semblables
Vaste majorité	Terme utilisé quand presque tous les participants ont donné des réponses semblables, mais il y avait plusieurs participants dont l'opinion différait.
Unanime/presque tous	Terme utilisé quand tous les participants ont donné des réponses semblables ou quand la vaste majorité des participants ont donné des réponses semblables et que le peu qui reste a refusé de commenter l'enjeu.

Annexe C : Questionnaire du sondage en ligne

INTRODUCTION

Nous vous remercions de prendre le temps de répondre à ce sondage sur des questions d'actualité.

If you would prefer to complete the survey in English, select "English" in the upper right corner.

Votre participation est volontaire et vos réponses demeureront entièrement confidentielles.

Ce sondage prend environ 15 minutes à remplir et est enregistré auprès du Service de vérification des recherches du Conseil de recherche et d'intelligence marketing canadien (CRIC) sous le code de projet 20251124-LE521. Cette enquête est menée par Pollara Strategic Insights pour le compte de Transports Canada.

Toutes les réponses au sondage sont anonymes. Toute information personnelle que vous fournissez est recueillie conformément à la Loi sur la protection de la vie privée et à la directive du Conseil du Trésor sur les pratiques en matière de protection de la vie privée. Outre la protection de vos données personnelles, la Loi sur la protection de la vie privée vous donne le droit de demander l'accès à vos données personnelles et de les corriger.

Pour de plus amples renseignements sur vos droits en tant que participant(e) ou sur nos pratiques en matière de protection des renseignements personnels, veuillez communiquer avec le coordonnateur de la protection des renseignements personnels de Transports Canada au 613-993-6161. Vous avez également le droit de déposer une plainte auprès du Commissaire à la protection de la vie privée du Canada à l'adresse www.priv.gc.ca si vous pensez que vos renseignements personnels n'ont pas été traités correctement.

Si vous avez des besoins particuliers en matière d'accessibilité pour répondre à cette enquête, veuillez contacter Pollara par courriel à l'adresse information@pollara.com ou par téléphone au numéro suivant : 416-921-0090.

SCREENERS

SCR1. Dans quelle province ou quel territoire habitez-vous?

Terre-Neuve-et-Labrador

Île-du-Prince-Édouard

Nouvelle-Écosse

Nouveau-Brunswick

Québec

Ontario

Manitoba

Saskatchewan
 Alberta
 Colombie-Britannique
 Yukon
 Territoires du Nord-Ouest
 Nunavut
 Je vis à l'extérieur du Canada **[REMERCIER ET TERMINER]**

SCR2. Quels sont les trois premiers caractères de votre code postal? (p. ex. A1A)

[IL Y A UNE CASE DE RÉPONSE POUR INDIQUER LA RTA]

[N'acceptez que les RTA canadiennes valides].

Z1. De quel genre êtes-vous?

Homme
 Femme
 Autre
 Je préfère ne pas répondre

SCR3A. Quelle est votre année de naissance?

[Disposer d'un champ de réponse pour saisir l'année de naissance. Prévoir l'option "Je préfère ne pas répondre".] [SI L'ANNÉE EST 2008 OU ULTÉRIEURE, REMERCIER ET TERMINER]

[SI "JE PRÉFÈRE NE PAS RÉPONDRE" À SCR3A, AFFICHER SCR3B]

SCR3B. Dans lequel des groupes d'âge suivants vous situez-vous?

De 18 à 24 ans
 De 25 à 34 ans
 De 35 à 49 ans
 De 50 à 64 ans
 65 ans ou plus
 Je préfère ne pas répondre **[REMERCIER ET TERMINER]**

SCR4. Êtes-vous citoyen(ne) canadien(ne)?

Oui
 Non **[REMERCIER ET TERMINER]**
 Je préfère ne pas répondre **[REMERCIER ET TERMINER]**

SCR5. Habitez-vous dans **une collectivité côtière**? C'est-à-dire une collectivité située à moins de 20 kilomètres d'un océan, du fleuve Saint-Laurent, la Baie de Fundy, ou de l'un des Grands Lacs.

Oui

Non
Je préfère ne pas répondre

SCR6. Approximativement, combien d'habitants y a-t-il dans la ville, le village ou la localité où vous habitez?

Région rurale ou localité de moins de 5 000 habitants
De 5 000 à moins de 30 000 habitants
De 30 000 à moins de 100 000 habitants
De 100 000 à moins de 500 000 habitants
500 000 habitants ou plus
Je ne sais pas

SCR7A. Vous identifiez-vous comme une personne autochtone (Premières Nations, Métis ou Inuit)?

Oui
Non
Je ne sais pas
Je préfère ne pas répondre

[SI "OUI", À SCR7A, DEMANDER SCR7B]

SCR7B. Et laquelle des options suivantes vous décrit le mieux? Êtes-vous membre d'une Première Nation, Métis ou Inuit?

Membre d'une Première Nation du Canada
Métis du Canada
Inuit du Canada
Autre (*veuillez préciser*) :
Je préfère ne pas répondre

[SI "PNdC" (CODE 1) À SCR7B, DEMANDER SCR7C]

SCR7C. Habitez-vous dans une réserve des Premières nations au moins six mois par an?

Oui
Non
Je ne sais pas
Je préfère ne pas répondre

QUESTIONS DU SONDAGE

Q1. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout informé(e) » et 5 « très bien informé(e) », comment évalueriez-vous votre niveau de connaissance (c.-à-d. à quel point vous vous diriez

informé(e)) concernant chacun des sujets suivants au Canada? ? **[CARROUSEL. NE PAS RANDOMISER]**

1. Les questions relatives à la sécurité maritime, y compris les pratiques de navigation sécuritaires
2. Les mesures prises pour protéger l'environnement marin
3. L'intervention en cas de déversements en mer, d'incidents et d'urgences maritimes
4. La fiabilité et la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada

[RÉPONSE]

- 1 – Pas du tout informé(e)
- 2
- 3 – Moyennement informé(e)
- 4
- 5 – Très bien informé(e)
- Je ne sais pas

Q2. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout important » et 5 « très important », dans quelle mesure chacune des dimensions suivantes est-elle importante pour vous? **[CARROUSEL. NE PAS RANDOMISER]**

1. Les questions liées à la sécurité maritime, y compris les pratiques de navigation sécuritaires
2. La protection de l'environnement marin
3. L'intervention en cas de déversements en mer, d'incidents et d'urgences maritimes
4. La fiabilité et la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada

[RÉPONSE]

- 1 – Pas du tout important
- 2
- 3 – Moyennement important
- 4
- 5 - Très important
- Je ne sais pas

Q3A. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout confiant(e) » et 5 « très confiant(e) », dans quelle mesure êtes-vous confiant(e) par rapport au système de sécurité maritime du Canada?

- 1 - Pas du tout confiant(e)
- 2
- 3 – Moyennement confiant(e)
- 4
- 5 - Très confiant(e)
- Je ne sais pas

[SAUTER 3B, SI "JE NE SAIS PAS" À 3A]

Q3B. Pour quelle(s) raison(s) exactement pensez-vous ainsi?

[QUESTION OUVERTE]

Aucune raison en particulier/ Je ne sais pas *[EXCLUSIF]*

Q3C. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout confiant(e) » et 5 « très confiant(e) », dans quelle mesure êtes-vous confiant(e) que les espèces et les habitats marins sont protégés au Canada?

- 1 - Pas du tout confiant(e)
- 2
- 3 – Moyennement confiant(e)
- 4
- 5 - Très confiant(e)
- Je ne sais pas

Q4. À votre connaissance, le gouvernement du Canada a-t-il mis en place des programmes, des règlements et/ou des activités pour : **[CARROUSEL. RANDOMISER]**

1. Prévenir les incidents, tels que les déversements d'hydrocarbures, qui contribuent à la pollution marine
2. Surveiller les incidents de pollution marine
3. Réagir aux incidents, tels qu'une marée noire, qui contribuent à la pollution marine
4. Collaborer étroitement avec les Peuples autochtones et les communautés côtières pour protéger les côtes, les voies navigables et les écosystèmes du Canada, et renforcer la sécurité maritime
5. Préserver la fiabilité et la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada
6. Préserver et restaurer les habitats aquatiques dans les zones marines et côtières
7. Réduire l'impact de la navigation maritime sur l'écosystème marin du Canada
8. Créer des opportunités économiques pour les communautés situées à proximité des côtes et des voies navigables du Canada

[RÉPONSE]

- Oui
- Non
- Je ne suis pas sûr(e)

Q5. Dans quelle mesure vous diriez-vous informé(e) sur le Plan de protection des océans du gouvernement du Canada?

- Très bien informé(e)
- Assez bien informé(e)

Peu informé(e)
Pas du tout informé(e)

[SAUTER SI "PAS DU TOUT INFORMÉ(E)" À Q5]

Q6. Avez-vous vu, lu ou entendu quoi que ce soit **au cours de la dernière année** concernant le Plan de protection des océans du gouvernement du Canada?

Oui
Non
Je ne suis pas sûr(e)

[SI OUI À Q6, DEMANDER Q7]

Q7. Que vous souvenez-vous d'avoir vu, lu ou entendu concernant le Plan de protection des océans?

[QUESTION OUVERTE]

Je ne me souviens pas / Je ne sais pas *[EXCLUSIF]*

[SI OUI À Q6, DEMANDER Q8]

Q8. Où vous souvenez-vous d'avoir vu, lu ou entendu à propos du Plan canadien de protection des océans? Sélectionnez tous les choix qui s'appliquent.

Télévision
Radio
Journaux (imprimés ou en ligne)
Journaux de quartier ou communautaires (imprimés ou en ligne)
Magazines (imprimés ou en ligne)
Médias sociaux (p. ex. Facebook, Instagram, Twitter, LinkedIn)
YouTube
Balados
Influenceur sur les médias sociaux
Site web de Transport Canada ou autre site web du gouvernement du Canada
Courrier du gouvernement du Canada
Bouche-à-oreille (par un(e) ami(e), la famille ou une connaissance)
Autre (*veuillez préciser de manière aussi détaillée que possible*)
Je ne me souviens pas *[EXCLUSIF]*

[SI OUI À Q6, DEMANDER Q21]

Q21. Lesquelles des initiatives suivantes associez-vous, s'il y a lieu, au Plan de protection des océans? Sélectionnez tous les choix qui s'appliquent. **[RANDOMISEZ. ANCRER TOUT, RIEN, DK]**

- Inclure une participation plus significative des Canadiens, des peuples autochtones et des communautés côtières dans les initiatives visant à améliorer la sécurité maritime
- Améliorer les temps de réponse et les actions en cas de déversements et d'incidents

- Réduire l'impact de la navigation maritime sur les écosystèmes et les espèces marines du Canada, y compris les baleines dont l'espèce est menacée ou en voie de disparition
- Protéger et restaurer les habitats aquatiques les zones marines et côtières
- Régler le problème des navires abandonnés et enlever les épaves
- Investir dans la recherche scientifique et en tirer parti pour soutenir des décisions fondées sur des données probantes en matière de sécurité maritime
- Améliorer la sécurité maritime dans l'Arctique
- Veiller à ce que les pollueurs soient tenus responsables du nettoyage du milieu marin en cas de déversements dangereux et dommageables
- Créer des opportunités économiques pour les communautés situées à proximité des côtes et des voies navigables du Canada
- Maintenir la fiabilité et la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada
- Toutes ces initiatives **[ANCHOR. EXCLUSIF]**
- Aucune de ces initiatives **[ANCHOR. EXCLUSIF]**
- Je ne me souviens pas **[ANCHOR. EXCLUSIF]**

Q9. Depuis son lancement en 2016 et son renouvellement en 2022, le Plan de protection des océans a permis de renforcer la protection de nos côtes et de notre faune, d'améliorer la gestion du trafic maritime et des incidents, et de favoriser l'établissement de partenariats avec les communautés autochtones.

Voici certains aspects du Plan de protection des océans du gouvernement du Canada. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout important » et 5 « très important », dans quelle mesure chacun des aspects suivants est-il important pour vous? **[CARROUSEL. RANDOMISER]**

1. Inclure une participation plus significative des Canadiens, des peuples autochtones et des communautés côtières dans les initiatives visant à améliorer la sécurité maritime
2. Améliorer les temps de réponse et les actions en cas de déversements et d'incidents
3. Réduire l'impact de la navigation maritime sur les écosystèmes et les espèces marines du Canada, y compris les baleines dont l'espèce est menacée ou en voie de disparition
4. Protéger et restaurer les habitats aquatiques les zones marines et côtières
5. Régler le problème des navires abandonnés et enlever les épaves
6. Investir dans la recherche scientifique et en tirer parti pour soutenir des décisions fondées sur des données probantes en matière de sécurité maritime
7. Améliorer la sécurité maritime dans l'Arctique
8. Veiller à ce que les pollueurs soient tenus responsables du nettoyage du milieu marin en cas de déversements dangereux et dommageables
9. Créer des opportunités économiques pour les communautés situées à proximité des côtes et des voies navigables du Canada
10. Maintenir la fiabilité et la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada

[RÉPONSE]

1 – Pas du tout important

2

- 3 – Moyennement important
- 4
- 5 - Très important
- Je ne sais pas

Q10. Le gouvernement du Canada a lancé le Plan de protection des océans en 2016 et l'a renouvelé en 2022. En vous basant sur ce que vous en savez, quel type d'impact pensez-vous que le Plan de protection des océans a eu, s'il y a lieu, sur les aspects suivants depuis son lancement?

[CARROUSEL. RANDOMISER DE 1 À 10]

1. Inclure une participation plus significative des Canadiens, des peuples autochtones et des communautés côtières dans les initiatives visant à améliorer la sécurité maritime
2. Améliorer les temps de réponse et les actions en cas de déversements et d'incidents
3. Réduire l'impact de la navigation maritime sur les écosystèmes et les espèces marines du Canada, y compris les baleines dont l'espèce est menacée ou en voie de disparition
4. Protéger et restaurer les habitats aquatiques les zones marines et côtières
5. Régler le problème des navires abandonnés et enlever les épaves
6. Investir dans la recherche scientifique et en tirer parti pour soutenir des décisions fondées sur des données probantes en matière de sécurité maritime
7. Améliorer la sécurité maritime dans l'Arctique
8. Veiller à ce que les pollueurs soient tenus responsables du nettoyage du milieu marin en cas de déversements dangereux et dommageables
9. Créer des opportunités économiques pour les communautés situées à proximité des côtes et des voies navigables du Canada
10. Maintenir la fiabilité et la solidité de la chaîne d'approvisionnement du Canada

[RÉPONSE]

- Impact très positif
- Impact assez positif
- Aucun impact
- Impact assez négatif
- Impact très négatif
- Je ne sais pas / Je ne suis pas au courant

Q11. Le Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures a été instauré en 1995 dans le cadre d'un partenariat entre le gouvernement et l'industrie. En tant que ministère fédéral responsable du régime, Transports Canada est chargé d'établir et d'appliquer ses lignes directrices et ses règlements.

Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout confiant(e) » et 5 « très confiant(e) », dans quelle mesure êtes-vous confiant(e) quant à la capacité du système canadien d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin de faire chacune des choses suivantes? **[CARROUSEL. NE PAS RANDOMISER]**

1. Prévenir les déversements d'hydrocarbures
2. Se préparer à réagir en cas de déversement d'hydrocarbures (marée noire)
3. Intervenir rapidement en cas de déversement d'hydrocarbures
4. Veiller à ce que les pollueurs soient tenus responsables des coûts liés au nettoyage du milieu marin et de l'impact sur les communautés touchées

[RÉPONSE]

- 1 - Pas du tout confiant(e)
- 2
- 3 – Modérément confiant(e)
- 4
- 5 - Très confiant(e)
- Je ne sais pas / Je ne suis pas au courant

Q12. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « aucun rôle » et 5 signifie « un rôle très important », quel rôle chacun des intervenants suivants devrait-il avoir dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin? **[CARROUSEL. NE PAS RANDOMISER]**

1. Le gouvernement du Canada
2. Votre gouvernement provincial ou territorial
3. Votre administration municipale ou locale
4. Les gouvernements autochtones
5. Le secteur de la navigation maritime

[RÉPONSE]

- 1 – Aucun rôle
- 2
- 3 – Un rôle moyennement important
- 4
- 5 – Un rôle très important
- Je ne sais pas / Je ne suis pas au courant

Q13. À votre connaissance, au cours des dernières années, quel rôle chacun des intervenants suivants a-t-il joué dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin? Veuillez répondre sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « aucun rôle » et 5 signifie « un rôle très important ». **[CARROUSEL. NE PAS RANDOMISER]**

1. Le gouvernement du Canada
2. Votre gouvernement provincial ou territorial
3. Votre administration municipale ou locale
4. Les gouvernements autochtones
5. Le secteur de la navigation maritime

[RÉPONSE]

- 1 – Aucun rôle
- 2
- 3 – Un rôle moyennement important
- 4
- 5 – Un rôle très important
- Je ne sais pas / Je ne suis pas au courant

Q22A. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « aucun rôle » et 5 signifie « un rôle très important », dans quelle mesure pensez-vous avoir personnellement un rôle à jouer dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin?

- 1 – Aucun rôle
- 2
- 3 – Un rôle moyennement important
- 4
- 5 – Un rôle très important
- Je ne sais pas / Je ne suis pas au courant

[SI LA RÉPONSE À Q22A EST 3, 4 OU 5, DEMANDER Q22B]

Q22B. À votre avis, quel rôle pourriez-vous personnellement jouer dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin? Veuillez expliquer de manière détaillée quelles actions vous pourriez entreprendre.

[QUESTION OUVERTE]

Rien de particulier / Je ne sais pas *[EXCLUSIF]*

Q23A. Avez-vous déjà travaillé/fait du bénévolat dans le cadre d'un projet lié à la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

[SI OUI À Q23A, DEMANDER Q23B]

Q23B. Pourquoi avez-vous travaillé ou fait du bénévolat dans le cadre d'un projet lié à la protection, à la préservation et à la restauration de l'environnement marin? Veuillez préciser.

[QUESTION OUVERTE]

Aucune raison en particulier / je ne sais pas *[EXCLUSIF]*

Q14. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout important » et 5 « très important », dans quelle mesure est-il important pour vous de participer ou de donner **personnellement** votre avis sur les décisions prises par le gouvernement du Canada en matière de sécurité maritime, y

compris les pratiques de navigation sécuritaires et les interventions d'urgence, ainsi que la protection de l'environnement dans votre région?

- 1 – Pas du tout important
- 2
- 3 – Moyennement important
- 4
- 5 - Très important
- Je ne sais pas

Q15. Avez-vous déjà cherché des informations sur la sécurité maritime au Canada?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Q16. Où chercheriez-vous des informations si vous vouliez en savoir plus sur les programmes et les initiatives du gouvernement du Canada visant à protéger les côtes et les voies navigables du Canada? Sélectionnez tous les choix qui s'appliquent. Sélectionnez tous les choix qui s'appliquent.

[MENTIONS MULTIPLES. LES 2 DERNIÈRES SONT EXCLUSIVES]

- Recherche sur internet (p. ex. Google)
- Médias sociaux (p. ex. Facebook, Instagram, Twitter, LinkedIn, YouTube, Reddit)
- Site web de Transport Canada ou autres sites web du gouvernement du Canada
- En appelant 1-800 O Canada
- En me rendant dans un bureau du gouvernement du Canada
- Mes amis, ma famille ou mes connaissances
- Une personne qui travaille dans le secteur de la navigation
- Une personne qui travaille dans le secteur local du transport et de la sécurité maritime
- Une organisation non gouvernementale œuvrant dans un domaine connexe (p. ex. ONG environnementale)
- Autre (*veuillez préciser de manière aussi détaillée que possible*) :
- Je ne souhaite pas en apprendre plus sur ces programmes **[EXCLUSIF]**
- Je ne sais pas **[EXCLUSIF]**

Q17. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout important » et 5 signifie « très important », dans quelle mesure est-il important que le gouvernement du Canada fournisse les informations suivantes au public? **[CARROUSEL. RANDOMISER]**

1. Incidence des accidents/déversements
2. Le bilan du nettoyage des déversements
3. Possibilités de formation à l'intervention en mer pour les habitants des communautés autochtones et côtières

4. Mise en œuvre de nouvelles réglementations dans le secteur de la sécurité maritime
5. Le bilan de la protection et de la restauration des habitats aquatiques dans les zones marines et côtières
6. Opportunités de carrière dans le secteur marin
7. Comment s'impliquer dans la protection, la préservation et la restauration de l'environnement marin

[RÉPONSE]

- 1 – Pas du tout important
- 2
- 3 – Moyennement important
- 4
- 5 - Très important
- Je ne sais pas

Q18. Avez-vous déjà participé à une séance de participation (p. ex. une consultation ou une réunion publique) sur la sécurité maritime, la protection de l'environnement ou le plan de protection des océans?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

[SI OUI À Q18, DEMANDER Q19]

Q19. Qui a organisé cette séance? Sélectionnez tous les choix qui s'appliquent.

- Le gouvernement du Canada
- Le gouvernement provincial ou territorial
- Les administrations municipales ou locales
- Les gouvernements autochtones
- Le secteur de la navigation maritime
- Des groupes environnementaux
- Autre (*veuillez répondre de manière aussi détaillée que possible*)
- Je ne sais pas **[EXCLUSIF]**

Q20. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout actif(ve) » et 5 « très actif(ve) », comment évalueriez-vous votre niveau d'implication en ce qui concerne le système de sécurité maritime du Canada?

- 1 – Pas du tout actif(ve)
- 2
- 3 – Moyennement actif(ve)
- 4
- 5 – Très actif(ve)

DEMOGRAPHICS

Nous avons presque terminé, il ne reste que quelques questions à vous poser à des fins démographiques, afin de nous permettre de catégoriser vos réponses. Toutes vos réponses demeureront anonymes et confidentielles.

Z2. Quel est le plus haut niveau d'éducation formelle que vous ayez atteint?

- Études secondaires en partie ou moins
- Diplôme d'études secondaires ou l'équivalent
- Apprenti enregistré ou autre certificat ou diplôme d'une école de métiers
- Certificat ou diplôme d'études collégiales/cégep ou d'études préuniversitaires
- Certificat ou diplôme universitaire inférieur au baccalauréat
- Baccalauréat
- Diplôme d'études universitaires supérieur au baccalauréat
- Je préfère ne pas répondre

Z3. Laquelle des catégories suivantes reflète le mieux le revenu total annuel de votre foyer, avant impôt, en incluant le revenu de tous les membres du foyer?

- Moins de 20 000 \$
- De 20 000 \$ à 39 999 \$
- De 40 000 \$ à 59 999 \$
- De 60 000 \$ à 79 999 \$
- De 80 000 \$ à 99 999 \$
- De 100 000 \$ à 149 999 \$
- 150 000 \$ ou plus
- Je préfère ne pas répondre

Z4. Où êtes-vous né(e)?

- Né(e) au Canada
- Né(e) à l'extérieur du Canada
- Je préfère ne pas répondre

Z5. Avez-vous un bateau?

- Oui
- Non
- Je préfère ne pas répondre

Z6. Travaillez-vous dans le secteur maritime (p. ex. pêche, tourisme/transport maritime, travailleur portuaire)?

Oui

Non

Je préfère ne pas répondre

MERCI!

Votre opinion et vos commentaires sont importants, merci beaucoup d'avoir pris le temps de répondre à ce sondage.

Annexe D : Guide des discussions approfondies

Guide d'entrevue avec les peuples autochtones

Introduction (5 minutes)

- Je m'appelle _____ et je travaille pour Pollara Strategic Insights. Je vous remercie de prendre le temps d'effectuer cette entrevue.
- *Demandez au participant de se présenter (confirmez son organisme et son emplacement).*
- Cette entrevue approfondie est menée par Pollara Strategic Insights pour le compte de Transports Canada. Notre discussion portera sur le Plan de protection des océans et ses enjeux maritimes connexes. Nous vous avons invité à participer puisque vous êtes une personne concernée par ce domaine ou qui le connaît. Ce n'est pas grave si vous ne connaissez pas le Plan de protection des océans; vous pouvez quand même répondre aux questions.
- Notre discussion dure environ 45 minutes. Cependant, n'hésitez pas à faire des pauses au besoin. Nous pouvons toujours terminer l'entrevue à un autre moment.
- Pollara vous transmettra la rétribution de 150 \$ par voie électronique dans les dix prochains jours ouvrables en remerciement pour votre participation. Puis-je confirmer l'adresse courriel à laquelle la rétribution sera envoyée?
- En vertu des normes pour la recherche sur l'opinion publique du gouvernement du Canada, je souhaite porter votre attention sur le (et confirmer votre consentement du) fait que la présente séance sera enregistrée en formats audio et vidéo pour que nous puissions l'analyser, si je devais comparer l'enregistrement à mes notes. Pollara se servira de ces enregistrements uniquement pour rédiger le rapport; ils seront détruits une fois le rapport final rédigé.
- L'intégralité de la discussion sera strictement confidentielle et aucun commentaire ni aucune réponse ne vous seront associés ou ne seront associés aux participants. Nous allons mener 50 entrevues approfondies sur ce sujet et le rapport final ne nommera pas les participants. Nous allons plutôt faire des commentaires du genre « la plupart des gens sont de cet avis » ou « quelques personnes partagent cette opinion ». Transports Canada ne sera pas informé quant à qui a et n'a pas participé aux entrevues.
- Aujourd'hui, je vais vous poser quelques questions. Sentez-vous libre d'exprimer vos réflexions et opinions et n'oubliez pas qu'il n'y a pas de bonnes ni de mauvaises réponses. Nous respectons et valorisons l'opinion de toutes et tous, alors veuillez parler avec franchise.

- Je ne travaille pas pour Transports Canada et je ne suis pas spécialiste du domaine; il se pourrait donc que je ne puisse pas répondre à vos questions. Cependant, si vous avez des questions, je vais les noter et tenter de vous obtenir une réponse dans les plus brefs délais. Je vous encourage à poser des questions, parce que je peux ainsi connaître les concepts que vous connaissez moins et les sujets sur lesquels vous souhaitez en savoir davantage.

Contexte (10 minutes)

1. Que représentent les océans et les voies navigables du Canada pour votre communauté?
 - a. (SONDER AU BESOIN) Pourquoi les océans et les voies navigables sont-ils importants pour votre communauté?
2. La navigation maritime est-elle importante pour votre communauté? De quelle manière?
 - a. Quelle est l'incidence de la navigation maritime sur votre communauté (par le passé et maintenant)?
3. Quand vous entendez le terme « sécurité maritime », quelle est la première chose qui vous vient à l'esprit?
4. Quand on pense à la sécurité maritime sur le plan de la protection de la vie et de l'environnement par le mouvement sécuritaire de toutes les formes de transport par la voie des eaux, selon vous, quel est le rôle du gouvernement du Canada en matière de sécurité maritime?
 - a. (SONDER AU BESOIN) Comment percevez-vous le rôle du gouvernement du Canada en matière d'expédition sécuritaire?
 - b. (SONDER AU BESOIN) Comment percevez-vous le rôle du gouvernement du Canada lors d'incidents de pollution marine comme un déversement?
 - c. Dans l'ensemble, à quel point le gouvernement du Canada est-il efficace dans sa gestion de la sécurité maritime?
 - d. En fait-il assez?

Plan de protection des océans (20 minutes)

5. Avez-vous entendu parler du Plan de protection des océans? Croyez-vous bien comprendre le Plan de protection des océans?
 - a. (DANS L’AFFIRMATIVE) Présumez que je ne connais pas le Plan de protection des océans. Comment pourriez-vous me le décrire en 30 secondes?
 - b. (DANS L’AFFIRMATIVE) *Quand* avez-vous entendu parler du Plan de protection des océans. En avez-vous entendu parler au cours des deux dernières années?
6. Connaissez-vous le rôle des communautés autochtones dans la création et la prestation du Plan de protection des océans? Votre communauté le connaît-il?
 - a. Faites-vous partie de partenariats autochtones associés au Plan de protection des océans? Qu'en est-il de votre communauté?

- i. (SI OUI – SONDER) Parlez-moi un peu de ces partenariats.
 - ii. (SI OUI – SONDER) Avez-vous constaté de nouveaux partenariats ou des partenariats plus solides au cours des deux dernières années?
 - b. Est-ce que vous et votre communauté participez ou planifiez participer à la prestation du Plan de protection des océans?
 - i. (SI OUI – SONDER) De quelles façons?
 - c. Dans le cadre du Plan de protection des océans, le gouvernement du Canada fournit aux communautés autochtones du matériel de formation pour aider à protéger les côtes et voies navigables du pays, dont la prévention des accidents et l'intervention en cas d'accident, ainsi que la production de travaux scientifiques associés à la sécurité maritime. Qu'en pensez-vous?
- 7. Qu'y a-t-il de positif concernant le Plan de protection des océans?
- 8. Que peut-on améliorer concernant le Plan de protection des océans?
- 9. Où obtenez-vous vos renseignements sur le Plan de protection des océans?
 - a. Avez-vous eu de la difficulté à obtenir de l'information sur le Plan de protection des océans?
- 10. Comment le gouvernement du Canada pourrait-il faire de la sensibilisation concernant le Plan de protection des océans et en favoriser la compréhension au sein de votre communauté? (ENREGISTRER LES RÉPONSES, PUIS DEMANDER SON OPINION DES ÉLÉMENTS CI-DESSOUS ET SI DES PERSONNES DE SA COMMUNAUTÉ SOUHAITENT PARTICIPER)
 - a. Des rencontres en personne?
 - b. Des rencontres virtuelles?
 - c. Les médias sociaux?
 - d. De l'information sur un site Web?
 - e. Le publipostage direct?
 - f. Des tribunes ou ateliers de dialogue?
 - g. Un bulletin auquel vous pouvez vous inscrire?
 - h. Des balados?
 - i. Autre chose?

Participation des Autochtones (10 minutes)

- 11. Avez-vous travaillé avec d'autres ministères dans le cadre du Plan de protection des océans (Pêches et Océans Canada, Environnement et Changement climatique Canada, Garde côtière canadienne, etc.)?
 - a. Si oui, qu'est-ce qui s'est bien passé? Y a-t-il des exemples de pratiques gagnantes que vous souhaiteriez voir se répéter?
 - b. Comment pourrait-on améliorer les relations avec les autres ministères?

12. Êtes-vous d'avis que votre communauté doit tenir un plus grand rôle dans la protection des côtes canadiennes?
 - a. Quel devrait être le rôle de votre communauté?
13. Croyez-vous que le Plan de protection des océans puisse aider les communautés autochtones à tenir un meilleur rôle dans les décisions entourant la sécurité maritime? Pourquoi/Pourquoi pas?
 - a. (SI NON, SONDER) Comment pourrait-on l'améliorer?
14. Votre communauté a-t-elle reçu des fonds pour soutenir votre participation au Plan de protection des océans?
 - a. Comment ce financement a-t-il influencé votre capacité à participer?
15. Le gouvernement du Canada a-t-il recueilli de l'information et de la rétroaction sur la sécurité maritime auprès de votre communauté?
 - a. Votre organisme reçoit-il ensuite un suivi sur la manière dont la rétroaction a été utilisée?
 - b. Quels sont les moyens utilisés par le gouvernement du Canada pour faire la collecte d'information et de rétroaction?
 - c. Êtes-vous satisfait(e) de la manière à laquelle le gouvernement du Canada aide votre communauté à mieux comprendre le Plan de protection des océans et à y accroître sa participation?
16. Quelle est la relation que vous souhaitez voir votre communauté entretenir avec le gouvernement du Canada?
 - a. Qu'est-ce qui permettrait d'établir une relation constructive entre votre communauté et le gouvernement?
17. Comment crée-t-on et entretient-on les relations entre le gouvernement du Canada et les communautés autochtones?
 - a. SONDER : Quels sont les meilleurs moyens de s'assurer qu'il s'agit de partenariats efficaces?
 - b. Selon vous, quels sont les obstacles, le cas échéant, de l'établissement de relations entre le gouvernement du Canada et les communautés autochtones?
 - c. Le Plan de protection des océans constitue-t-il un programme efficace pour aider à établir et maintenir des partenariats fructueux?
18. Si vous pouviez faire une recommandation pour rendre le Plan de protection des océans plus efficace, quelle serait-elle?

Merci pour votre contribution! Je vais faire un suivi par courriel doté d'un mot de passe pour le transfert électronique lorsqu'il vous sera envoyé. Si vous éprouvez des difficultés ou ne voyez pas le transfert électronique dans les dix jours ouvrables, vous pouvez envoyer un courriel à l'adresse information@pollara.com.

Guide d'entrevue avec les intervenants du milieu maritime

Introduction (5 minutes)

- Je m'appelle ____ et je travaille pour Pollara Strategic Insights. Je vous remercie de prendre le temps d'effectuer cette entrevue.
- *Demandez au participant de se présenter (confirmez son organisme et son emplacement).*
- Cette entrevue approfondie est menée par Pollara Strategic Insights pour le compte de Transports Canada. Notre discussion portera sur le Plan de protection des océans et ses enjeux connexes. Nous vous avons invité à participer puisque votre organisme est un intervenant clé sur ces enjeux d'ordre maritime. Ce n'est pas grave si vous ne connaissez pas le Plan de protection des océans; vous pouvez quand même répondre aux questions.
- Notre discussion dure environ 45 minutes. Cependant, n'hésitez pas à faire des pauses au besoin. Nous pouvons toujours terminer l'entrevue à un autre moment.
- En vertu des normes pour la recherche sur l'opinion publique du gouvernement du Canada, je souhaite porter votre attention sur le (et confirmer votre consentement du) fait que la présente séance sera enregistrée en formats audio et vidéo pour que nous puissions l'analyser, si je devais comparer l'enregistrement à mes notes. Pollara se servira de ces enregistrements uniquement pour rédiger le rapport; ils seront détruits une fois le rapport final rédigé.
- L'intégralité de la discussion sera strictement confidentielle et aucun commentaire ni aucune réponse ne vous seront associés ou ne seront associés aux participants. Nous allons mener 50 entrevues approfondies sur ce sujet et le rapport final ne nommera pas les participants. Nous allons plutôt faire des commentaires du genre « la plupart des gens sont de cet avis » ou « quelques personnes partagent cette opinion ». Transports Canada ne sera pas informé quant à qui a et n'a pas participé aux entrevues.
- Aujourd'hui, je vais vous poser quelques questions. Sentez-vous libre d'exprimer vos réflexions et opinions et n'oubliez pas qu'il n'y a pas de bonnes ni de mauvaises réponses. Nous respectons et valorisons l'opinion de toutes et tous, alors veuillez nous parler avec franchise.
- Je ne travaille pas pour Transports Canada et je ne suis pas spécialiste du domaine; il se pourrait donc que je ne puisse pas répondre à vos questions. Cependant, si vous avez des questions, je vais les noter et tenter de vous obtenir une réponse dans les plus brefs délais. Je vous encourage à poser des questions, parce que je peux ainsi connaître les concepts que vous connaissez moins et les sujets sur lesquels vous souhaitez en savoir davantage.

Contexte (10 minutes)

1. Pour que je puisse me faire une idée de votre contexte, parlez-moi un peu de votre rôle au sein de l'organisme; aussi, depuis combien de temps y travaillez-vous?
2. Que représentent les océans et les voies navigables du Canada pour votre organisme?
 - a. (SONDER AU BESOIN) Pourquoi les océans et les voies navigables sont-ils importants pour votre organisme?
3. La navigation maritime est-elle importante pour votre organisme? De quelle manière?
 - a. Quelle est l'incidence de la navigation maritime sur votre communauté (par le passé et maintenant)?
4. Quand vous entendez le terme « sécurité maritime », quelle est la première chose qui vous vient à l'esprit?
5. Quand on pense à la sécurité maritime sur le plan de la protection de la vie et de l'environnement par le mouvement sécuritaire de toutes les formes de transport par la voie des eaux, selon vous, quel est le rôle du gouvernement du Canada en matière de sécurité maritime?
 - a. (SONDER AU BESOIN) Comment percevez-vous le rôle du gouvernement du Canada en matière d'expédition sécuritaire?
 - b. (SONDER AU BESOIN) Comment percevez-vous le rôle du gouvernement du Canada lors d'incidents de pollution marine comme un déversement?
 - c. Dans l'ensemble, à quel point le gouvernement du Canada est-il efficace dans sa gestion de la sécurité maritime?
 - d. En fait-il assez?

Plan de protection des océans (20 minutes)

6. Avez-vous entendu parler du Plan de protection des océans? Croyez-vous bien comprendre le Plan de protection des océans?
 - a. (DANS L’AFFIRMATIVE) Présumez que je ne connais pas le Plan de protection des océans. Comment pourriez-vous me le décrire en 30 secondes?
7. Votre organisme participe-t-il au Plan de protection des océans, en tout ou en partie?
 - a. (SI OUI, SONDER) Comment y participe-t-il?
 - b. (SONDER) Votre organisme a-t-il participé à l'une ou l'autre des initiatives du Plan de protection des océans? Si oui, lesquelles?
8. Connaissez-vous le rôle des communautés autochtones dans la création et la prestation du Plan de protection des océans?
 - a. Votre organisme a-t-il eu des occasions de travailler sur des initiatives du Plan de protection des océans avec des partenaires autochtones?

9. Qu'y a-t-il de positif concernant le Plan de protection des océans?
10. Que peut-on améliorer concernant le Plan de protection des océans?
11. Où obtenez-vous vos renseignements sur le Plan de protection des océans?
 - a. Avez-vous eu de la difficulté à obtenir de l'information sur le Plan de protection des océans?
12. Comment le gouvernement du Canada pourrait-il favoriser la compréhension du Plan de protection des océans auprès des intervenants du milieu maritime? (ENREGISTRER LES RÉPONSES, PUIS DEMANDER SON OPINION DES ÉLÉMENTS CI-DESSOUS ET SI DES PERSONNES DE SON ORGANISME SOUHAITENT PARTICIPER)
 - a. Des rencontres en personne?
 - b. Des rencontres virtuelles?
 - c. Les médias sociaux?
 - d. De l'information sur un site Web?
 - e. Le publipostage direct?
 - f. Des tribunes ou ateliers de dialogue?
 - g. Un bulletin auquel vous pouvez vous inscrire?
 - h. Des balados?
 - i. Autre chose?

Participation des intervenants (10 minutes)

13. Avez-vous travaillé avec d'autres ministères dans le cadre du Plan de protection des océans (Pêches et Océans Canada, Environnement et Changement climatique Canada, Garde côtière canadienne, etc.)?
 - a. Si oui, y a-t-il quelque chose qui a bien fonctionné? Y a-t-il des exemples de pratiques gagnantes que vous souhaiteriez voir se répéter?
 - b. Comment pourrait-on améliorer les relations avec les autres ministères?
 - c. La coordination entre les ministères (Pêches et Océans Canada, Transports Canada, Garde côtière canadienne) vous paraît-elle claire ou déroutante?
14. Êtes-vous d'avis que les intervenants du milieu maritime doivent tenir un plus grand rôle dans la protection des côtes canadiennes?
 - a. Qui d'autre devrait tenir un plus grand rôle dans la protection des côtes canadiennes (administration locale, société civile, entreprises, universités, etc.)?
15. Croyez-vous que le Plan de protection des océans puisse aider le secteur maritime à tenir un meilleur rôle dans les décisions entourant la sécurité maritime? Pourquoi/Pourquoi pas?
 - a. (SI NON, SONDER) Comment pourrait-on l'améliorer?
16. Le gouvernement du Canada recueille-t-il de l'information et de la rétroaction sur la sécurité maritime auprès de votre organisme?

- a. Votre organisme reçoit-il ensuite un suivi sur la manière dont la rétroaction a été utilisée?
 - b. Quels sont d'autres moyens utilisés par le gouvernement du Canada pour faire la collecte d'information et de rétroaction?
 - c. Êtes-vous satisfait(e) de la manière à laquelle le gouvernement du Canada mobilise le secteur maritime concernant le Plan de protection des océans?
17. Quelle est la relation que vous souhaitez voir votre organisme entretenir avec le gouvernement du Canada?
- a. Qu'est-ce qui rend une relation entre le gouvernement et des groupes d'intervenants comme le vôtre fructueuse?
18. Comment crée-t-on et renforce-t-on les relations entre le gouvernement du Canada et les organismes du secteur maritime?
- a. SONDER : Quels sont les meilleurs moyens de s'assurer qu'il s'agit de partenariats efficaces?
 - b. Le Plan de protection des océans constitue-t-il un programme efficace pour aider à établir, à maintenir et à renforcer les relations avec les intervenants?
19. Si vous pouviez faire une recommandation pour rendre le Plan de protection des océans plus efficace, quelle serait-elle?

Merci pour votre contribution