



Transport
Canada

Transports
Canada

Connaissance et confiance des Canadiens à l'égard des véhicules

Automatisés

Rapport final

Préparé à l'intention de Transports Canada

Nom du cabinet de recherche : Environics Research

Numéro de contrat : T8053-180120/001/CY

Valeur du contrat : 114 959,59 \$ (TVH incluse)

Date d'attribution des services : 2019-11-23

Date de livraison des services : 2019-03-08

Numéro d'enregistrement ROP : ROP 073-18

Pour obtenir de plus amples renseignements sur ce rapport, veuillez communiquer avec Transports Canada à l'adresse TC.Publicopinion-Opinionpublique.TC@tc.gc.ca

This report is also available in English

Canada

Connaissance et confiance des Canadiens à l'égard des véhicules automatisés
Rapport final

Préparé à l'intention de Transports Canada par Environics Research

Mars 2019

Permission de reproduire

Cette publication peut être reproduite à des fins non commerciales seulement. Il faut avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de Transports Canada. Pour obtenir de plus amples renseignements sur le rapport, veuillez communiquer avec Transports Canada à l'adresse :

TC.Publicopinion-Opinionpublique.TC@tc.gc.ca

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la ministre des Services publics et Approvisionnement Canada, 2019.

Cat. No. T46-60/2019F-PDF

ISBN 978-0-660-29854-2

This publication is also available in English under the title *Canadians' Awareness of and Confidence in Automated Vehicles*.

Table des matières

Résumé du rapport	i
Introduction	1
Constatations détaillées	3
I. Connaissances et impressions des véhicules automatisés.....	3
II. Impressions au sujet de systèmes avancés d'aide à la conduite.....	15
III. Sources d'information concernant les systèmes avancés d'aide à la conduite	26
IV. Conclusions	31
V. Profil des conducteurs canadiens.....	32
Annexe A : Méthodologie	40
Annexe B : Instrument de recherche quantitatif	46

Résumé du rapport

Contexte et objectifs

Transports Canada (TC) souhaite mieux comprendre ce que savent les conducteurs canadiens à propos de la technologie des véhicules automatisés (VA) et la façon dont ils acquièrent de telles connaissances. Les constatations tirées de cette étude serviront à élaborer des outils et des ressources visant à informer la population et ainsi favoriser la sécurité routière et renforcer la confiance des Canadiens à l'égard de ces nouvelles technologies. L'étude a été conçue dans le but de vérifier le niveau de connaissances des Canadiens concernant la technologie des véhicules automatisés et de déterminer la façon dont ils choisissent de se renseigner à ce sujet, particulièrement en ce qui a trait aux technologies d'automatisation de niveau inférieur qui sont actuellement à la disposition des consommateurs canadiens. Les données obtenues permettront de jeter les bases à partir desquelles établir des données comparatives dans le cadre d'études futures. Les constatations serviront à guider Transports Canada et les intervenants pertinents quant aux types d'outils, de ressources et de forums qui devraient être créés pour informer la population sur cet enjeu et favoriser la sécurité des véhicules automobiles sur les routes canadiennes.

Les objectifs précis de cette étude étaient les suivants :

- Mesurer le niveau de connaissance et de confiance des Canadiens à l'égard des véhicules automatisés.
- Recueillir des données qui aideront Transports Canada à créer des outils et des forums non réglementaires visant à mieux faire connaître les véhicules automatisés aux Canadiens.
- Fournir des rétroactions qui permettront à Transports Canada d'informer les intervenants pertinents (p. ex., les provinces, les territoires, les municipalités et l'industrie) de la façon dont les Canadiens perçoivent les véhicules automatisés afin d'orienter la création de ressources et d'outils visant à renseigner la population.
- Fournir à Transports Canada un soutien statistique fiable pour l'élaboration de protocoles d'entente avec les intervenants de l'industrie et les provinces afin de sensibiliser la population aux véhicules automatisés.

Méthodologie

Environics Research a mené un sondage en ligne du 31 janvier au 16 février 2019 auprès de 3 113 Canadiens sélectionnés à partir d'une liste de membres inscrits à un panel en ligne. La méthode d'échantillonnage a été conçue de façon à réaliser des entrevues auprès de Canadiens âgés de 16 à 80 ans : 2 700 titulaires d'un permis de conduire valide et 300 personnes ne détenant pas de permis de conduire. Des quotas ont été établis en fonction de l'âge, du sexe et de la région de résidence des répondants, ainsi que selon les segments PRIZM5 d'Environics Analytics afin de rendre l'échantillon le plus représentatif possible¹. Les données ont été pondérées afin de s'assurer que l'échantillon est représentatif de cette population, en fonction des plus récentes données de recensement disponibles (région, sexe et âge).

Aucune marge d'erreur ne peut être établie ici, puisqu'un sondage en ligne constitue un échantillon non probabiliste. Bien que les panels à participation volontaire ne soient pas des échantillons probabilistes tirés au

¹ PRIZM divise les Canadiens en 68 segments de style de vie basés sur leur code postal. L'intégration proportionnelle des segments PRIZM à la conception de l'échantillon, en plus des données démographiques standards selon la région, l'âge et le sexe, permet à Environics d'équilibrer les échantillons provenant de panels en ligne de façon à les rendre plus représentatifs et plus comparables aux échantillons provenant de sondages téléphoniques.

hasard, les sondages en ligne peuvent être utilisés auprès de la population générale, pour autant qu'ils soient conçus adéquatement et qu'ils fassent appel à un panel bien géré comptant un grand nombre de personnes. L'échantillon de grande taille utilisé dans ce sondage a été élaboré avec soin afin de fournir des données fiables permettant de comprendre les attitudes de la population canadienne et de sous-groupes d'intérêt, en plus d'appuyer une segmentation personnalisée des conducteurs en fonction de l'intérêt et de l'affinité qu'ils manifestent pour la technologie automobile de pointe.

Groupe cible	Cible (quota)	Nombre réel non pondéré	Nombre réel pondéré
Total	3 000	3 113	3 113
Conducteurs titulaires d'un permis de conduire	2 700	2 700	2 789
Répondants sans permis de conduire	300	300	325

De plus amples renseignements quant à la méthodologie utilisée pour ce sondage se trouvent à l'annexe A.

Valeur du contrat

Le coût de cette recherche s'élève à 114 959,59 \$ (TVH comprise).

Constatations principales

Connaissances et impressions des véhicules automatisés

- L'opinion selon laquelle les véhicules automatisés se conduisent seuls domine actuellement chez les Canadiens. Le tiers des répondants indiquent que le terme « véhicules automatisés » fait référence à une voiture qui se conduit toute seule, tandis que d'autres précisent qu'il s'agit d'une voiture sans conducteur ou encore qui est contrôlée par un ordinateur. Un faible pourcentage ajoute que les transmissions automatiques, les véhicules électriques ou les systèmes d'intelligence artificielle font partie d'un véhicule automatisé.
- Le tiers des Canadiens disent que les véhicules automatisés leur sont au moins quelque peu familiers, tandis que les deux tiers restants avouent les connaître très peu, voire pas du tout.
- Lorsqu'une liste de technologies automobiles leur est présentée, plus de huit personnes sur dix indiquent avoir déjà entendu parler d'au moins un des six systèmes avancés d'aide à la conduite étudiés dans le cadre du sondage. Parmi ces derniers, le plus connu et le plus utilisé est le système de détection d'angles morts.
- Lorsqu'une liste d'avantages potentiels des véhicules automatisés leur est présentée, les Canadiens sélectionnent le plus souvent la diminution des erreurs des conducteurs et la plus grande facilité de conduite pour les personnes âgées ou handicapées. Les principaux désavantages relevés sont le potentiel de défaillance de l'équipement, l'incapacité des véhicules de réagir aux situations imprévues ou le fait que les conducteurs deviendront paresseux ou porteront moins attention à leur conduite.
- Le niveau de préoccupation à l'égard des véhicules automatisés et de la façon dont ceux-ci fonctionneront sur les routes du pays est actuellement relativement élevé. La majorité des Canadiens sont d'accord, dans une certaine mesure, avec les énoncés défavorables au sujet des véhicules automatisés. Ils sont notamment d'avis que les problèmes de sécurité des systèmes et de confidentialité des données s'accroîtront avec l'automatisation accrue des véhicules (près des trois quarts des répondants sont en accord avec cet énoncé dans une certaine mesure) et se disent préoccupés par

l'idée de véhicules de livraison entièrement automatisés (les deux tiers sont au moins plutôt en accord avec cet énoncé). En revanche, un peu plus de quatre répondants sur dix sont d'avis, dans une certaine mesure, que les véhicules automatisés offrent de meilleures performances que les conducteurs humains dans des conditions de conduite normales ou qu'ils permettraient de garder les routes plus sécuritaires pour tous.

- Alors que près de la moitié des Canadiens se disent actuellement neutres à ce sujet, le reste de la population est deux fois plus susceptible de juger que faire l'essai d'un véhicule automatisé serait stressant et non relaxant.

Impressions au sujet de systèmes avancés d'aide à la conduite

- Quatre Canadiens sur dix ont déjà utilisé au moins une des trois caractéristiques avancées d'aide à la conduite au sujet desquelles ils ont été sondés; six répondants sur dix n'en ont utilisé aucune. Environ une personne sur dix dit posséder un véhicule équipé d'une caractéristique avancée d'aide à la conduite et un pourcentage semblable indique conduire un tel véhicule sans toutefois en posséder un (p. ex., ancien véhicule, véhicule de location ou service d'autopartage), ou encore avoir déjà été passager d'un tel véhicule. De six à huit personnes sur dix indiquent n'avoir jamais conduit un véhicule équipé d'un système avancé d'aide à la conduite et n'avoir jamais été passagères d'un tel véhicule, ou encore sont incapables de se prononcer. Lorsque tous les systèmes avancés d'aide à la conduite sont présentés ensemble, quatre personnes sur dix disent utiliser au moins une de ces technologies tandis que six personnes sur dix ne les utilisent pas.
- Questionnés sur la fréquence à laquelle ils utilisent un système avancé d'aide à la conduite en particulier, les propriétaires conducteurs sont plus susceptibles d'indiquer avoir fréquemment recours au système de détection d'angles morts, suivi par l'avertisseur de sortie involontaire de voie. Pour expliquer pourquoi ils n'utilisent pas plus souvent un système avancé d'aide à la conduite, les répondants disent principalement que leur conduite est adéquate et qu'ils n'ont donc pas besoin d'une telle caractéristique. Toutefois, trois personnes sur dix n'utilisant pas fréquemment l'alerte de franchissement involontaire de ligne expliquent ce choix en indiquant que cette caractéristique est agaçante, et environ le quart des répondants disent ne pas utiliser fréquemment l'avertisseur de sortie involontaire de voie ou le système de détection d'angles morts parce que ceux-ci les dérangent.
- Les trois quarts des propriétaires conducteurs disent qu'il est au moins plutôt important que leur véhicule soit doté d'un système de détection d'angles morts. Cette technologie est aussi considérée par les autres conducteurs comme la plus importante dans le choix d'un véhicule à acheter dans le futur. Trois propriétaires conducteurs sur dix jugent très importante l'alerte de franchissement involontaire de ligne, et environ deux répondants sur dix indiquent que chacun des autres systèmes avancés d'aide à la conduite s'est avéré très important au moment de choisir leur véhicule actuel.
- La fonction du système de détection d'angles morts est la mieux connue des Canadiens, tandis que celle du freinage automatique d'urgence est la moins bien connue. Au moment de relever la fonction exacte d'un système avancé d'aide à la conduite à partir d'une liste de trois options, au moins sept répondants sur dix sélectionnent la fonction appropriée pour le système de détection d'angles morts, l'avertisseur de sortie involontaire de voie ou l'alerte de franchissement involontaire de ligne, alors que seul le quart des répondants sont en mesure de trouver la fonction du régulateur de vitesse adaptatif.

Sources d'information concernant les systèmes avancés d'aide à la conduite

- Lorsqu'une liste de sources d'information potentielles leur est présentée, les utilisateurs de systèmes avancés d'aide à la conduite sont plus susceptibles d'avoir consulté un guide d'utilisation, des amis ou

des membres de leur famille, le site Web du constructeur ou un concessionnaire pour en savoir plus sur les caractéristiques qu'ils connaissent.

- Pour obtenir plus d'information sur des caractéristiques de véhicules automatisés dans le futur, près de la moitié des Canadiens se tourneraient vers le site Web d'un constructeur, et près de trois répondants sur dix consulteraient le guide d'utilisation, communiqueraient avec le concessionnaire ou visionneraient une vidéo en ligne. Un peu moins de deux répondants sur dix poseraient des questions à des amis ou à des membres de leur famille ou consulteraient un livre, une brochure ou un dépliant. Moins d'un répondant sur dix utiliserait l'une des autres sources d'information énumérées.
- Lorsqu'une liste de quatre différentes façons d'obtenir de l'information sur les technologies avancées d'aide à la conduite leur est présentée, les Canadiens croient davantage qu'une formation en personne chez le concessionnaire serait très utile, suivie par une formation spécifique aux systèmes avancés d'aide à la conduite dans le cadre des programmes de formation des nouveaux conducteurs. Environ le quart des répondants sont d'avis que les tutoriels vidéo intégrés et les documents imprimés fournis par les entreprises de location de voitures ou les programmes d'autopartage seraient des façons très utiles pour les Canadiens d'en apprendre davantage sur les systèmes avancés d'aide à la conduite.

Énoncé de neutralité politique et coordonnées

Par la présente, je certifie, en tant que cadre supérieur d'Environics, que les produits livrables sont entièrement conformes aux exigences du gouvernement du Canada en matière de neutralité politique, comme elles sont définies dans la politique de communication du gouvernement du Canada et dans la procédure de planification et d'attribution de marchés de services de recherche sur l'opinion publique. Plus particulièrement, les produits livrables ne font aucune mention des intentions de vote électoral, des préférences quant aux partis politiques, des positions des partis ou de l'évaluation de la performance d'un parti politique ou de son chef.



Sarah Robertson
Vice-présidente, Affaires générales et publiques
Environics Research Group
sarah.roberson@environics.ca
613 699-6884

Nom du fournisseur : Environics Research Group
Numéro de contrat de TPSGC : T8053-180120/001/CY
Date du contrat : 2018-11-23

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec
TC.Publicopinion-Opinionpublique.TC@tc.gc.ca

Introduction

1. Contexte

Dans un pays aussi étendu que le Canada, les véhicules sont une nécessité pour de nombreuses personnes. De nouvelles technologies sont constamment mises au point afin d'améliorer la performance et la sécurité des véhicules. La technologie d'automatisation automobile exploite ce qui se fait de mieux en matière d'innovation pour améliorer la fonctionnalité et accroître la sécurité des véhicules. Certains considéreront les véhicules entièrement automatisés, qui peuvent rouler dans tous les environnements sans conducteur, comme l'expression par excellence de cette technologie. Il est probable qu'un bon nombre de Canadiens ne soient pas au courant des niveaux d'automatisation inférieurs qui existent actuellement, même ceux présents sur leur propre véhicule. Transports Canada a jugé nécessaire de recueillir de l'information sur les connaissances, les attitudes et les comportements de la population canadienne en général à l'égard de ces technologies afin de s'assurer de produire et de distribuer des renseignements permettant de promouvoir, auprès des conducteurs du pays, des pratiques sécuritaires quant à la conduite de véhicules automatisés. Cette étude servira à appuyer les mesures prises par Transports Canada et s'harmonisera avec son plan stratégique en matière de transport.

2. Motifs et objectifs de l'étude

Transports Canada (TC) souhaitait mieux comprendre ce que savent les conducteurs canadiens à propos de la technologie des véhicules automatisés (VA) et la façon dont ils ont acquis de telles connaissances. Les constatations tirées de cette étude serviront à élaborer des outils et des ressources visant à informer la population et ainsi favoriser la sécurité routière et renforcer la confiance des Canadiens à l'égard de ces nouvelles technologies.

Dans le cadre de cette étude, les technologies des véhicules automatisés sont celles correspondant à l'un des six niveaux d'automatisation définis par la classification de la SAE International (niveaux 0 à 5), plus particulièrement les systèmes avancés d'aide à la conduite des niveaux 0 à 2, lesquels sont de plus en plus courants sur le marché canadien. L'étude vérifie le niveau de connaissances des Canadiens concernant la technologie des véhicules automatisés et détermine la façon dont ils choisissent de se renseigner à ce sujet, particulièrement en ce qui a trait aux technologies d'automatisation de niveau inférieur qui sont actuellement à la disposition des consommateurs canadiens. Elle met au point des données de référence à partir desquelles établir des données comparatives dans le cadre d'études futures. Les constatations serviront à guider Transports Canada et les intervenants pertinents quant aux types d'outils, de ressources et de forums qui pourraient être créés pour informer la population sur cet enjeu et favoriser la sécurité des véhicules automobiles sur les routes canadiennes.

Les objectifs précis de cette étude sont les suivants :

- Mesurer le niveau de connaissances et de confiance des Canadiens à l'égard des véhicules automatisés.
- Recueillir des données qui aideront Transports Canada à créer des outils et des forums non réglementaires visant à mieux faire connaître les véhicules automatisés aux Canadiens.
- Fournir des rétroactions qui permettront à Transports Canada d'informer les intervenants pertinents (p. ex., les provinces, les territoires, les municipalités et l'industrie) de la façon dont les Canadiens

perçoivent les véhicules automatisés afin d'orienter la création de ressources et d'outils visant à renseigner la population.

- Fournir à Transports Canada un soutien statistique fiable pour l'élaboration de protocoles d'entente avec les intervenants de l'industrie et les provinces afin de sensibiliser la population aux véhicules automatisés.

3. Rapport

Le présent rapport commence par un résumé analytique exposant les principales constatations et conclusions, suivi d'une analyse détaillée des résultats. Une description détaillée de la méthodologie utilisée pour mener à bien cette recherche est présentée à l'annexe A, tandis que les instruments de recherche se trouvent à l'annexe B.

Remarque : Il se peut que la somme des colonnes et des rangées ne soit pas égale à 100 % en raison de l'arrondissement ou des mentions multiples. Lorsque la taille de l'échantillon n'est pas indiquée, c'est qu'il s'agit de l'échantillon total.

Constatations détaillées

I. Connaissances et impressions des véhicules automatisés

Il était important, dans le cadre de cette collecte de données de référence, d'évaluer le niveau de connaissances et les attitudes de la population à l'égard des véhicules automatisés. Le sondage commençait par une question ouverte demandant aux répondants d'indiquer ce qui leur vient à l'esprit lorsqu'ils entendent le terme « véhicules automatisés ». Les Canadiens devaient ensuite évaluer leur propre niveau de familiarité avec les véhicules automatisés et, plus tard, indiquer, à partir d'une liste, les technologies automobiles dont ils ont déjà entendu parler et qu'ils ont déjà utilisées. Les impressions de la population relatives aux véhicules automatisés ont été évaluées en interrogeant les répondants sur ce qui, selon eux, constitue des avantages et des désavantages, en les invitant à indiquer leur niveau d'accord avec une série d'énoncés sur les véhicules automatisés et en leur demandant si l'utilisation d'un véhicule automatisé serait pour eux relaxante ou stressante.

1. Impressions spontanées à l'égard des véhicules automatisés

Le tiers des Canadiens croient que le terme « véhicules automatisés » fait référence à une voiture qui se conduit toute seule, tandis que d'autres précisent qu'il s'agit d'une voiture sans conducteur ou encore qui est contrôlée par un ordinateur.

Lorsque les Canadiens sont invités à indiquer les types de technologies qui leur viennent à l'esprit lorsqu'ils entendent le terme « véhicules automatisés », le tiers d'entre eux précisent qu'il s'agit d'une voiture autonome ou qui se conduit seule. Une personne sur six mentionne un véhicule sans conducteur et un peu moins d'une personne sur dix dit penser à une voiture conduite ou contrôlée par un ordinateur. Un plus faible nombre mentionne d'autres réponses précises.

**Impressions spontanées des véhicules automatisés
(Réponses les plus fréquentes, mentionnées par au moins 3 % des répondants) – en fonction de l'âge**

Technologies qui viennent à l'esprit avec le terme « véhicules automatisés »	Échantillon total (n = 3 113)	Âge				
		16 à 24 ans (n = 123)	25 à 34 ans (n = 773)	35 à 49 ans (n = 732)	50 à 64 ans (n = 826)	65 ans et plus (n = 659)
Voiture autonome/autoconduite/qui se conduit toute seule	33 %	42 %	35 %	30 %	36 %	30 %
Véhicule sans conducteur	13 %	8 %	11 %	13 %	13 %	17 %
Voiture conduite par un ordinateur/par la robotique	7 %	4 %	4 %	6 %	10 %	10 %
Voiture à transmission automatique (et non manuelle)/où tout est automatisé	6 %	9 %	9 %	6 %	5 %	6 %
Voiture électrique/hybride/alimentée par batterie	5 %	4 %	4 %	4 %	6 %	8 %
Voiture intégrant l'intelligence artificielle	5 %	4 %	5 %	6 %	5 %	4 %
Voiture qui peut se garer toute seule/stationnement parallèle automatique	5 %	1 %	7 %	4 %	5 %	3 %
Fonctions électroniques avancées/technologies novatrices pour la sécurité	3 %	1 %	3 %	4 %	2 %	5 %
Capteurs permettant d'éviter les collisions/alertes lors du changement de voie	3 %	1 %	2 %	4 %	4 %	3 %
Tesla	3 %	7 %	5 %	3 %	2 %	2 %
GPS intégré	3 %	2 %	2 %	2 %	4 %	3 %

Q13 Lorsque vous entendez le terme « véhicules automatisés », quels types de technologies vous viennent à l'esprit?

Les réponses sont généralement semblables d'un sous-groupe à l'autre. La réponse qui revient le plus souvent dans l'ensemble du pays et dans tous les sous-groupes de la population est celle selon laquelle un véhicule automatisé est une voiture qui se conduit seule. Elle est plus fréquente chez les titulaires d'un permis de conduire que chez les répondants qui ne conduisent pas, chez les détenteurs d'un diplôme universitaire que chez ceux dont le niveau de scolarité est plus faible et chez les anglophones que chez les francophones. Ces derniers sont parmi les plus susceptibles de mentionner les voitures électriques ou hybrides.

2. Familiarité avec les véhicules automatisés

Le tiers des Canadiens disent que les véhicules automatisés leur sont au moins quelque peu familiers. Le régulateur de vitesse normal et la caméra de recul sont les caractéristiques automobiles les plus connues et les plus souvent utilisées. Parmi les six technologies avancées d'aide à la conduite étudiées dans le cadre de ce sondage, le système de détection d'angles morts est le plus connu et le plus utilisé.

Les Canadiens devaient indiquer leur niveau de familiarité avec les véhicules automatisés sans qu'une définition leur soit fournie. Le tiers des répondants affirment connaître ces véhicules plutôt bien ou très bien (quoique moins d'une personne sur dix dit les connaître très bien), tandis que plus de six personnes sur dix ne les connaissent pas très bien, voire pas du tout.

Familiarité avec les véhicules automatisés – en fonction du sexe et de l'âge

Niveau de familiarité avec les véhicules automatisés	Échantillon total (n = 3 113)	Sexe		Âge				
		Femmes (n = 1 582)	Hommes (n = 1 522)	16 à 24 ans (n = 123)	25 à 34 ans (n = 773)	35 à 49 ans (n = 732)	50 à 64 ans (n = 826)	65 ans et plus (n = 659)
Net : Familiers	34 %	27 %	41 %	58 %	40 %	32 %	30 %	28 %
Très familiers	6 %	4 %	8 %	16 %	8 %	5 %	5 %	3 %
Plutôt familiers	28 %	23 %	33 %	42 %	32 %	27 %	25 %	25 %
Net : Pas familiers	63 %	69 %	57 %	40 %	55 %	66 %	67 %	69 %
Pas très familiers	38 %	37 %	39 %	29 %	35 %	39 %	40 %	40 %
Pas du tout familiers	25 %	32 %	18 %	11 %	20 %	27 %	27 %	29 %
Incertain(e)	3 %	4 %	3 %	3 %	5 %	2 %	3 %	3 %

Q14 Dans quelle mesure, à votre avis, les véhicules automatisés vous sont-ils familiers?

Le niveau de familiarité avec les véhicules automatisés est semblable à l'échelle du pays (quoique plus faible au Québec). Les groupes suivants sont les plus enclins à indiquer que les véhicules automatisés leur sont au moins quelque peu familiers :

- Résidents de milieu urbain (39 %)
- Hommes (41 %)
- Répondants âgés de 16 à 24 ans (58 %)
- Répondants dont le revenu de ménage est de 80 000 \$ ou plus (40 %)
- Détenteurs d'un diplôme d'études supérieures (43 %)
- Allophones (49 %)
- Conducteurs titulaires d'un permis de conduire (35 %)
- Répondants qui utilisent beaucoup leur véhicule durant la semaine (43 %)

Un peu plus loin dans le sondage, les Canadiens se sont vu présenter une liste de 11 technologies automobiles. Parmi celles-ci, ils devaient choisir celles dont ils avaient déjà entendu parler et, parmi ces dernières, celles que l'on retrouve dans le véhicule qu'ils conduisent le plus souvent. Le régulateur de vitesse normal et la caméra de recul sont les technologies les plus connues et les plus souvent utilisées. Plus de huit personnes sur dix ont entendu parler d'au moins l'une des six technologies avancées d'aide à la conduite étudiées dans le cadre du

sondage, le système de détection d'angles morts étant le plus connu et le plus souvent utilisé. Le régulateur de vitesse adaptatif est le système le moins reconnu par les répondants.

Familiarité avec les technologies des véhicules automatisés

Technologies dont les répondants ont entendu parler/dont le véhicule le plus souvent conduit est équipé	En ont entendu parler (échantillon total : n = 3 113)	Conduisent le plus souvent un véhicule qui en est équipé (ceux ayant entendu parler des technologies : n = 2 943)
NET : Systèmes avancés d'aide à la conduite	84 %	26 %
Système de détection d'angles morts	66 %	15 %
Alerte de franchissement involontaire de ligne	55 %	10 %
Alerte de collision avant	54 %	10 %
Avertisseur de sortie involontaire de voie	52 %	8 %
Freinage automatique d'urgence	49 %	8 %
Régulateur de vitesse adaptatif	39 %	9 %
Caméra de recul	86 %	44 %
Régulateur de vitesse	81 %	63 %
Avertisseur sonore de recul	71 %	20 %
Stationnement automatique	63 %	3 %
Contrôle électronique de la stabilité	31 %	16 %
Aucune de ces réponses	2 %	17 %
Incertain(e)	4 %	5 %

Q23 *Veillez sélectionner, parmi ces technologies automobiles, celles dont vous avez déjà entendu parler (y compris celles avec lesquelles vous avez interagi, dont vous avez fait l'expérience en tant que passager, que vous avez vues dans une publicité ou dont vous avez entendu parler autrement).*

Q24 *S'il y a lieu, lesquelles des caractéristiques suivantes retrouve-t-on dans le véhicule (SI 01 À Q4 : que vous conduisez le plus souvent? / SI 02 À Q4 : dont vous êtes le plus souvent passager?)*

La connaissance de ces technologies est, en général, sensiblement la même d'une région à l'autre, bien que moins courante au Québec que dans les autres provinces. Les Albertains sont plus susceptibles que les autres d'avoir entendu parler de l'alerte de franchissement involontaire de ligne. Les hommes sont plus nombreux que les femmes à avoir entendu parler des six technologies avancées d'aide à la conduite; cet écart entre les sexes est tout particulièrement marqué pour l'alerte de collision avant (21 %), le régulateur de vitesse adaptatif (19 %), l'alerte de franchissement involontaire de ligne (18 %), l'avertisseur de sortie involontaire de voie (17 %) et le freinage automatique d'urgence (17 %). La connaissance de technologies précises est plus répandue chez les Canadiens âgés de 50 ans et plus que chez leurs plus jeunes homologues; ce sont les Canadiens âgés de 65 ans et plus qui ont le plus entendu parler des systèmes avancés d'aide à la conduite. Les répondants dont le revenu de ménage est plus élevé ont plus souvent entendu parler des technologies avancées d'aide à la conduite. Les tendances sont moins prévisibles en ce qui concerne le niveau de scolarité, mais les détenteurs d'un diplôme d'études supérieures sont les plus susceptibles d'avoir entendu parler de ces technologies, surtout comparativement aux répondants détenant un diplôme d'études secondaires ou moins.

Curieusement, aucune tendance nette ne se dégage entre les répondants ayant entendu parler des technologies et ceux qui jugent que les véhicules automatisés leur sont familiers. En effet, les Canadiens qui disent ne pas

connaître très bien les véhicules automatisés sont tout aussi enclins que ceux pour qui les véhicules automatisés leur sont très ou plutôt familiers à indiquer avoir déjà entendu parler des technologies de cette liste. Toutefois, les répondants qui affirment que les véhicules automatisés leur sont familiers sont plus nombreux à dire que leur propre véhicule est équipé de systèmes avancés d'aide à la conduite, et ceux qui ont déjà entendu parler de ces technologies les utilisent aussi, comme il est établi plus loin dans le sondage.

3. Avantages des véhicules automatisés

Les principaux avantages des véhicules automatisés relevés par les Canadiens sont la diminution des erreurs des conducteurs et la plus grande facilité de conduite pour les personnes âgées ou handicapées.

Les Canadiens devaient, à partir d'une liste, indiquer les *avantages* perçus, s'il y a lieu, des véhicules automatisés. Ils pouvaient sélectionner plusieurs réponses. Le principal avantage, sélectionné par la moitié des répondants, était que les véhicules automatisés sont plus sécuritaires, qu'ils diminuent les erreurs des conducteurs et permettent de réduire le nombre de mauvais conducteurs ou de conducteurs avec les facultés affaiblies. Quatre répondants sur dix sont aussi d'avis que les véhicules automatisés seront plus faciles à conduire pour les personnes âgées ou handicapées. Trois personnes sur dix indiquent que la diminution du stress et des préoccupations liés à la conduite constituent un avantage, ou encore qu'il sera pratique de pouvoir faire autre chose tout en conduisant. Environ le quart des répondants croient aussi que les véhicules automatisés amélioreront le débit routier et réduiront la congestion. Les autres avantages sont mentionnés par deux personnes sur dix ou moins. Un peu plus d'un répondant sur dix est d'avis que les véhicules automatisés n'apporteront aucun avantage.

Avantages des véhicules automatisés

Avantages des véhicules automatisés	Échantillon total (n = 3 113)
Sont plus sécuritaires / diminuent les erreurs des conducteurs / permettent de réduire le nombre de mauvais conducteurs ou de conducteurs avec les facultés affaiblies	51 %
Sont plus faciles pour les personnes âgées ou handicapées	40 %
Sont moins stressants / permettent de moins se préoccuper de sa conduite	31 %
Sont pratiques / permettent de faire autre chose en conduisant	29 %
Améliorent le débit routier / réduisent la congestion routière	27 %
Sont meilleurs pour l'environnement / réduisent les émissions	21 %
Permettent de meilleures économies de carburant / sont plus économiques à conduire	21 %
Réduisent les primes d'assurance	18 %
Permettent à tout le monde de conduire / éliminent le besoin d'un permis de conduire	14 %
Réduisent les temps de déplacement	12 %
Sont meilleurs pour l'économie (p. ex., améliorent la productivité)	11 %
Autre	1 %
Aucun avantage	13 %
Incertain(e)	11 %

Q15 À votre avis, quels sont les avantages, s'il y a lieu, des véhicules automatisés?

La sécurité accrue et la diminution des erreurs de conduite sont l'avantage le plus souvent sélectionné à l'échelle du pays et dans la plupart des sous-groupes. Les résidents du Québec et des provinces de l'Atlantique sont toutefois moins enclins que les autres à juger que cette réponse, de même que la plupart des autres options énumérées, constitueront des avantages. Les répondants habitant dans de petites communautés ou des milieux ruraux sont aussi un peu moins susceptibles que les habitants de villes de taille moyenne et de grands centres urbains de considérer ces réponses comme des avantages des véhicules automatisés, quoique près de la moitié d'entre eux perçoivent la sécurité accrue et la diminution des erreurs comme des avantages potentiels. Les détenteurs d'un diplôme d'études universitaires et les hommes sont plus nombreux à considérer certaines de ces options comme des avantages, bien que des pourcentages semblables chez les membres des deux sexes sont d'avis que les véhicules automatisés faciliteront la vie aux personnes âgées et handicapées ou qu'ils sont plus écologiques. Les répondants qui ne conduisent pas sont plus nombreux que les titulaires d'un permis de conduire à croire que les véhicules automatisés faciliteront la vie des personnes âgées ou handicapées et que leur conduite sera moins stressante. Les répondants ayant indiqué que les véhicules automatisés leur sont familiers, même si cette familiarité est minime, sont plus nombreux à percevoir des avantages que ceux pour qui les véhicules automatisés ne sont pas du tout familiers. L'absence d'avantage n'est perçue que par une minorité des répondants, mais cette opinion est légèrement plus répandue chez ceux qui vivent en milieu rural, qui sont âgés de 35 ans et plus ou dont le revenu du ménage est inférieur à 40 000 \$.

4. Désavantages des véhicules automatisés

La population relève, comme principaux désavantages des véhicules automatisés, le potentiel de défaillance de l'équipement, l'incapacité des véhicules de réagir aux situations imprévues ou le fait que les conducteurs deviendront paresseux ou porteront moins attention à leur conduite.

Les Canadiens devaient aussi sélectionner, à partir d'une liste, les éléments qui, selon eux, constitueraient les principaux *désavantages* des véhicules automatisés. Plus de six répondants sur dix ont indiqué le potentiel de défaillance de l'équipement ou du système, l'incapacité des véhicules à réagir aux situations imprévues ou la possibilité que les conducteurs deviennent paresseux ou qu'ils portent moins attention à leur conduite. Plus de la moitié des Canadiens sont aussi d'avis que les conducteurs deviendront moins habiles, et la moitié d'entre eux se sont dits préoccupés par le fonctionnement des véhicules automatisés durant les hivers canadiens.

Désavantages des véhicules automatisés

Désavantages des véhicules automatisés	Échantillon total (n = 3 113)
Sont sujets à une défaillance de l'équipement ou du système	65 %
Ne sont pas en mesure de réagir aux situations imprévues	64 %
Amèneront les conducteurs à devenir paresseux et à porter moins attention à leur conduite	62 %
Entraîneront une diminution des habiletés des conducteurs	54 %
Soulèvent des préoccupations en ce qui concerne leur fonctionnement en hiver ou dans le climat canadien	50 %
Posent des problèmes en ce qui a trait à la sécurité / au piratage / au terrorisme / à la fraude	45 %
Entraînent des problèmes de responsabilité civile / des difficultés à savoir qui est responsable	45 %
Réduisent le contrôle du conducteur	43 %
Doivent interagir avec les piétons et les cyclistes	41 %
Doivent interagir avec les autres conducteurs humains	37 %
Posent des problèmes en ce qui a trait à la confidentialité des données (p. ex., géolocalisation)	33 %
Signifient que la conduite automobile devient moins amusante ou plaisante	25 %
Sont susceptibles d'avoir des répercussions sur les emplois / de causer des pertes d'emploi chez les conducteurs	24 %
Autre	1 %
Aucun désavantage	2 %
Incertain(e)	6 %

Q16 À votre avis, quels sont les désavantages, s'il y a lieu, des véhicules automatisés?

Les réponses concernant les désavantages demeurent sensiblement les mêmes d'une région à l'autre, quoique, encore une fois, les Québécois et les francophones sont un peu moins nombreux à indiquer que la plupart des facteurs constitueront un désavantage. Les réponses sont aussi généralement semblables selon la taille de la communauté et le sexe du répondant. Les Canadiens âgés de 65 ans et plus et les retraités tendent davantage à considérer la plupart des facteurs comme des désavantages, bien que les mentions de la sécurité et des interactions avec les conducteurs humains ne présentent pas de nettes différences en fonction de l'âge. Les répondants dont le niveau de scolarité est inférieur au baccalauréat sont un peu plus nombreux que les autres à

croire que la conduite deviendra moins amusante ou qu'il y aura des répercussions sur les emplois. Les conducteurs sont plus susceptibles que les non-conducteurs de croire que les conducteurs deviendront paresseux ou exerceront moins de contrôle sur le véhicule, ou que la conduite deviendra moins amusante.

Les répondants qui affirment que les véhicules automatisés leur sont très familiers et que leur conduite sera plus relaxante que stressante, de même que ceux qui ne conduisent pas, mais qui utilisent les technologies avancées d'aide à la conduite, sont nettement moins nombreux à trouver que chaque facteur énuméré constitue un désavantage des véhicules automatisés.

5. Niveau d'accord avec les énoncés portant sur les véhicules automatisés

Une majorité de Canadiens sont d'accord, dans une certaine mesure, avec les énoncés défavorables au sujet des véhicules automatisés.

Différents énoncés relatifs aux véhicules automatisés ont été présentés aux répondants, et ceux-ci devaient ensuite indiquer dans quelle mesure ils sont en accord ou en désaccord avec chacun d'eux. Les résultats laissent entrevoir un niveau de préoccupation et de pessimisme relativement élevé à l'égard des véhicules automatisés et de la façon dont ceux-ci fonctionneront sur les routes du pays. Les Canadiens sont plus susceptibles d'être au moins plutôt en accord avec le fait que la sécurité des systèmes et la confidentialité des données deviendront de plus grandes sources de préoccupations avec l'automatisation accrue des véhicules (près des trois quarts des répondants sont en accord avec cet énoncé dans une certaine mesure) ou de se dire préoccupés par l'idée de véhicules de livraison entièrement automatisés (les deux tiers sont au moins plutôt en accord avec cet énoncé). Ce sont trois énoncés favorables aux véhicules automatisés qui obtiennent le moins l'assentiment de la population : le fait que ces véhicules offrent de meilleures performances que les conducteurs humains dans des conditions de conduite normale, qu'ils permettront de garder les routes plus sécuritaires ou que les répondants seraient à l'aise de se trouver dans un véhicule entièrement automatisé.

Niveau d'accord avec les énoncés portant sur les véhicules automatisés

Niveau d'accord avec les énoncés portant sur les véhicules automatisés	Accord net (fortement et plutôt)	Fortement en accord	Plutôt en accord	Plutôt en désaccord	Fortement en désaccord	Incertain(e)
Lorsque les véhicules seront davantage automatisés, la sécurité du système et la confidentialité des données deviendront de plus grandes sources de préoccupations.	73 %	29 %	44 %	12 %	3 %	12 %
L'idée de véhicules de livraison entièrement automatisés me préoccupe.	66 %	28 %	38 %	17 %	8 %	10 %
Les véhicules automatisés offrent de meilleures performances que les conducteurs humains dans des conditions de conduite normales.	43 %	10 %	34 %	22 %	12 %	23 %
Les véhicules automatisés permettront de garder les routes plus sécuritaires pour tous.	42 %	9 %	34 %	23 %	15 %	20 %
Je serais à l'aise d'être passager d'un véhicule entièrement automatisé.	33 %	8 %	25 %	26 %	28 %	13 %

Q17-21 Veuillez indiquer la mesure dans laquelle vous êtes en accord avec ces énoncés portant sur les véhicules automatisés.

Le niveau d'accord avec les énoncés défavorables aux véhicules automatisés est relativement semblable d'une région à l'autre. Les résidents des provinces de l'Atlantique sont un peu moins susceptibles que les Canadiens des autres provinces d'être fortement en accord avec les énoncés favorables. Les personnes habitant dans des centres urbains majeurs ont tendance à avoir une opinion plus favorable que ceux vivant dans des communautés rurales ou de taille moyenne. Les conducteurs titulaires d'un permis de conduire sont plus enclins que les non-conducteurs à se montrer en accord avec les énoncés défavorables sur les véhicules automatisés, mais le niveau d'accord avec les énoncés favorables demeure sensiblement le même au sein de ces deux groupes; les non-conducteurs (40 %) sont toutefois un peu plus nombreux que les conducteurs (32 %) à indiquer être à l'aise de monter à bord d'un véhicule entièrement automatisé.

Quelques différences d'opinion relative à ces énoncés se dessinent dans les différents groupes démographiques et méritent d'être soulignées. Alors que la majorité des répondants de tous les groupes d'âge se disent en accord, dans une certaine mesure, avec les énoncés défavorables sur les véhicules automatisés, le niveau d'accord augmente en même temps que l'âge. Inversement, les Canadiens plus jeunes (en particulier ceux âgés de 16 à 24 ans) sont plus susceptibles que leurs homologues plus âgés d'être en accord avec les énoncés favorables. Les hommes sont davantage en accord avec les énoncés favorables aux véhicules automatisés, notamment à propos de l'aisance à monter à bord d'un véhicule entièrement automatisé (39 % des hommes sont au moins plutôt en accord avec cet énoncé, par rapport à 27 % chez les femmes) ou du fait que les véhicules automatisés permettront de garder les routes plus sécuritaires pour tous (50 % des hommes et 35 % des femmes).

Les résultats du sondage laissent entendre qu'une exposition accrue aux véhicules automatisés améliorera l'opinion que la population entretient à leur sujet. L'accord avec les énoncés favorables aux véhicules automatisés est lié à un revenu de ménage et à un niveau de scolarité plus élevés et, plus loin dans le sondage, à une grande familiarité avec les véhicules automatisés, au fait de trouver la conduite de ces véhicules plus relaxante que stressante et au fait de posséder actuellement un véhicule équipé de technologies avancées d'aide à la conduite.

6. Impressions relatives au fait de conduire un véhicule automatisé ou d'en être passager

Alors qu'environ la moitié des Canadiens se disent actuellement neutres à ce sujet, le reste de la population est plus susceptible de juger que faire l'essai d'un véhicule automatisé serait plus stressant que relaxant.

Les Canadiens devaient indiquer si, à leur avis, le fait de conduire un véhicule équipé de ces types de technologies automatisées ou d'en être passager serait plus relaxant ou plus stressant que dans le cas d'un véhicule traditionnel. Une échelle allant de 1 à 10 leur était présentée, où l'extrémité inférieure signifiait que l'expérience serait relaxante et où l'extrémité supérieure signifiait que l'expérience serait stressante. Un peu moins de la moitié des répondants se disent neutres. Trois personnes sur dix indiquent que l'expérience serait plus stressante et quelques répondants seulement (environ un sur sept), que l'expérience serait plus relaxante. Un répondant sur dix n'a été en mesure de fournir aucun classement. Les réponses neutres (soit une note de 4 à 7) dominent dans la plupart des sous-groupes.

**Impressions relatives au fait de conduire un véhicule automatisé ou d'en être passager
– en fonction du sexe et de l'âge**

Impressions relatives au fait de conduire un véhicule automatisé ou d'en être passager par rapport aux véhicules traditionnels	Échantillon total (n = 3 113)	Sexe		Âge				
		Femmes (n = 1 582)	Hommes (n = 1 522)	16 à 24 ans (n = 123)	25 à 34 ans (n = 773)	35 à 49 ans (n = 732)	50 à 64 ans (n = 826)	65 ans et plus (n = 659)
Net : Relaxant (de 0 à 3)	13 %	9 %	17 %	21 %	16 %	12 %	14 %	10 %
Relaxant (1)	4 %	3 %	5 %	6 %	6 %	4 %	3 %	1 %
2	3 %	2 %	5 %	4 %	3 %	2 %	4 %	3 %
3	6 %	5 %	8 %	10 %	7 %	6 %	7 %	5 %
Net : Opinion neutre (de 4 à 7)	46 %	46 %	46 %	51 %	48 %	48 %	44 %	43 %
4	9 %	8 %	10 %	13 %	9 %	11 %	7 %	9 %
5	12 %	11 %	12 %	11 %	13 %	12 %	11 %	11 %
6	14 %	14 %	13 %	12 %	13 %	14 %	14 %	14 %
7	12 %	12 %	11 %	16 %	13 %	12 %	12 %	9 %
Net : Stressant (de 8 à 10)	30 %	33 %	27 %	20 %	25 %	29 %	31 %	36 %
8	13 %	13 %	12 %	11 %	10 %	12 %	15 %	14 %
9	7 %	7 %	6 %	2 %	6 %	6 %	6 %	9 %
10	10 %	12 %	9 %	7 %	9 %	11 %	11 %	12 %
Incertain(e)	11 %	12 %	9 %	7 %	11 %	10 %	11 %	12 %

Q22 *Croyez-vous que le fait (SI 01 À Q4 : de conduire un / SI 02 à Q4 : d'être passager d'un) véhicule muni de ces types de technologies automatisées serait plus relaxant ou plus stressant que dans le cas d'un véhicule traditionnel?*

L'opinion selon laquelle l'expérience d'un véhicule automatisé serait plus stressante (notes de 8 à 10) est partagée par une minorité seulement, mais est un peu plus répandue au sein des groupes suivants :

- Femmes (33 %)
- Résidents de régions rurales (35 %)
- Répondants détenant moins d'un diplôme universitaire (34 %)
- Retraités (35 %)
- Répondants pour qui les véhicules automatisés ne sont pas du tout familiers (39 %)
- Non-utilisateurs n'ayant jamais entendu parler des technologies avancées d'aide à la conduite précises étudiées dans le cadre du sondage (37 %)

L'opinion selon laquelle l'expérience d'un véhicule automatisé serait plus relaxante (notes de 1 à 3) est partagée par une minorité seulement, mais est un peu plus répandue au sein des groupes suivants :

- Hommes (17 %)
- Résidents de grands centres urbains (17 %)

- Répondants âgés de 16 à 24 ans (21 %) et de 25 à 34 ans (16 %)
- Répondants dont le revenu de ménage est de 150 000 \$ et plus (22 %)
- Détenteurs d'un diplôme d'études universitaires ou plus (17 %)
- Répondants pour qui les véhicules automatisés sont très familiers (37 %)
- Propriétaires conducteurs dont le véhicule actuel est équipé d'un système avancé d'aide à la conduite (19 %)

II. Impressions au sujet de systèmes avancés d'aide à la conduite

1. Expérience relative aux systèmes avancés d'aide à la conduite

Quatre Canadiens sur dix ont déjà utilisé au moins l'une des trois caractéristiques avancées d'aide à la conduite au sujet desquelles ils ont été sondés; six répondants sur dix n'en ont utilisé aucune.

Chaque répondant devait répondre à des questions sur trois des six systèmes avancés d'aide à la conduite. Les technologies au sujet desquelles chaque personne était sondée étaient sélectionnées au hasard, et non en fonction de la familiarité ou de l'expérience du répondant. Ainsi, chaque système a pu être présenté à la moitié de l'échantillon, ce qui a permis d'éviter une surreprésentation des systèmes les plus populaires.

- La majorité des répondants questionnés au sujet de chacune des six technologies ont indiqué n'avoir jamais conduit un véhicule qui en était équipé et n'avoir jamais été passagers d'un tel véhicule. Dans le présent rapport, ils sont désignés comme des **non-utilisateurs** (le faible pourcentage de répondants incertains ont été considérés comme des non-utilisateurs). Ensemble, les non-utilisateurs représentent 60 % de la population.
- Pour chacune des six technologies, environ un Canadien sur dix a indiqué posséder ou louer actuellement un véhicule équipé de cette caractéristique précise. Dans le présent rapport, ces personnes sont désignées comme des **propriétaires conducteurs**. Les propriétaires conducteurs d'un véhicule équipé d'au moins un système avancé d'aide à la conduite représentent 17 % de la population.
- Une personne ou moins sur dix dit avoir déjà conduit un véhicule équipé d'un système avancé d'aide à la conduite (p. ex., un véhicule qu'elle possédait dans le passé, un véhicule de location ou un service d'autopartage), sans toutefois en posséder ou en louer un actuellement. Dans le présent rapport, ces personnes sont désignées comme des **utilisateurs conducteurs**. Les utilisateurs conducteurs représentent 21 % de la population.
- Environ une personne sur dix indique avoir déjà été passagère d'un véhicule équipé de la technologie à l'étude, mais ne pas l'avoir conduit personnellement. Ces personnes sont désignées, dans le cadre du présent rapport, comme des **utilisateurs non-conducteurs**. Deux pour cent des Canadiens sont des utilisateurs non-conducteurs.

Le tableau ci-dessous présente un résumé de la répartition globale de la population canadienne concernant leur expérience des six systèmes avancés d'aide à la conduite étudiés dans le cadre du sondage :

Résumé des types d'utilisateurs de systèmes avancés d'aide à la conduite – en fonction du sexe et de l'âge

Types d'utilisateurs de systèmes avancés d'aide à la conduite – résumé	Échantillon total (n = 3 113)	Sexe		Âge				
		Femmes (n = 1 582)	Hommes (n = 1 522)	16 à 24 ans (n = 123)	25 à 34 ans (n = 773)	35 à 49 ans (n = 732)	50 à 64 ans (n = 826)	65 ans et plus (n = 659)
Net : Utilisateurs	40 %	35 %	44 %	55 %	44 %	36 %	39 %	37 %
Propriétaires conducteurs d'un véhicule équipé d'au moins un système	17 %	20 %	10 %	18 %	13 %	19 %	18 %	20 %
Utilisateurs conducteurs d'un véhicule équipé d'au moins un système (en excluant les propriétaires)	21 %	23 %	39 %	24 %	19 %	19 %	17 %	23 %
Utilisateurs non-conducteurs d'un véhicule équipé d'au moins un système (en excluant les propriétaires et les utilisateurs conducteurs)	2 %	1 %	7 %	1 %	3 %	1 %	2 %	1 %
Net : Non-utilisateurs	60 %	56 %	45 %	56 %	64 %	61 %	63 %	56 %
Non-utilisateurs ayant entendu parler d'au moins un système	47 %	46 %	36 %	44 %	50 %	45 %	54 %	46 %
Non-utilisateurs n'ayant entendu parler d'aucune technologie	13 %	10 %	9 %	13 %	14 %	16 %	9 %	10 %

Q25 DEMANDER À TOUS : Avez-vous déjà conduit un véhicule, ou été passager d'un véhicule, équipé de la technologie appelée _____ (NOM EN GRAS)?

Bien qu'ils représentent une minorité, les **propriétaires conducteurs** d'un véhicule équipé d'un système avancé d'aide à la conduite sont les plus susceptibles de se retrouver dans les sous-groupes suivants :

- Résidents de l'Alberta (21 %)
- Hommes (20 %)
- Répondants dont le revenu de ménage est égal ou supérieur à 150 000 \$ (24 %)
- Détenteurs d'un diplôme d'études supérieures (27 %)
- Allophones (28 %)

Parmi les systèmes avancés d'aide à la conduite abordés dans le cadre du sondage, ceux les plus susceptibles d'avoir déjà été utilisés par les Canadiens à cette étape de leur adoption sont le système de détection d'angles morts, le régulateur de vitesse adaptatif et l'alerte de franchissement involontaire de ligne; l'avertisseur de sortie involontaire de voie est le moins souvent utilisé.

Expérience relative à des systèmes avancés précis d'aide à la conduite

Expérience relative aux systèmes avancés d'aide à la conduite (échantillon : répondants interrogés au sujet de chaque système)	Propriétaires conducteurs	Utilisateurs conducteurs	Utilisateurs non-conducteurs	Non-utilisateurs	Incertain(e)
Système de détection d'angles morts (n = 1 556)	14 %	10 %	14 %	57 %	5 %
Régulateur de vitesse adaptatif (n = 1 555)	13 %	7 %	8 %	60 %	11 %
Alerte de franchissement involontaire de ligne (n = 1 557)	12 %	9 %	11 %	61 %	7 %
Freinage automatique d'urgence (n = 1 556)	11 %	6 %	8 %	64 %	10 %
Alerte de collision avant (n = 1 557)	11 %	5 %	7 %	69 %	7 %
Avertisseur de sortie involontaire de voie (n = 1 558)	8 %	9 %	9 %	67 %	8 %

Q26 DEMANDER À TOUS : Avez-vous déjà conduit un véhicule, ou été passager d'un véhicule, équipé de la technologie appelée _____ (NOM EN GRAS)?

2. Fréquence d'utilisation des systèmes avancés d'aide à la conduite par les propriétaires conducteurs

Le système de détection d'angles morts est la technologie avancée d'aide à la conduite la plus susceptible d'être utilisée fréquemment, suivie par l'avertisseur de sortie involontaire de voie. Une utilisation peu fréquente des systèmes avancés d'aide à la conduite est principalement expliquée par l'inutilité perçue de la technologie.

Les répondants désignés comme des propriétaires conducteurs d'un véhicule équipé de technologies ont été interrogés sur la fréquence à laquelle ils ont recours à un système donné. La technologie la plus souvent utilisée est le système de détection d'angles morts; en effet, les trois quarts des membres de ce sous-groupe disent utiliser fréquemment cette technologie. Moins de la moitié des propriétaires conducteurs disent utiliser fréquemment les autres systèmes avancés d'aide à la conduite, ce qui est prévisible puisque certaines de ces technologies sont seulement actionnées dans des conditions de conduite précises. Le freinage automatique d'urgence est le système le moins souvent utilisé, tandis que l'alerte de franchissement involontaire de ligne est la technologie la plus susceptible d'avoir été désactivée (par un utilisateur conducteur sur dix).

Fréquence d'utilisation des systèmes avancés d'aide à la conduite par les propriétaires conducteurs

Fréquence d'utilisation des systèmes avancés d'aide à la conduite (échantillon : répondants interrogés au sujet de chaque système)	Fréquemment	Parfois	Rarement	Jamais	Désactivée	Sans objet/ Incertain(e)
Système de détection d'angles morts (n = 211)	75 %	21 %	3 %	1 %	< 1 %	< 1 %
Avertisseur de sortie involontaire de voie (n = 124)	46 %	31 %	14 %	6 %	3 %	–
Alerte de franchissement involontaire de ligne (n = 180)	43 %	32 %	12 %	1 %	11 %	< 1 %
Régulateur de vitesse adaptatif (n = 195)	36 %	37 %	17 %	8 %	1 %	1 %
Alerte de collision avant (n = 163)	31 %	29 %	30 %	4 %	2 %	4 %
Freinage automatique d'urgence (n = 154)	20 %	23 %	30 %	16 %	4 %	7 %

Q25 À quelle fréquence utilisez-vous la caractéristique appelée _____ dans votre véhicule?

Les échantillons de propriétaires conducteurs répondant aux questions sur chacune de ces caractéristiques sont trop petits pour permettre une analyse par sous-groupe.

Les utilisateurs conducteurs qui ont indiqué ne pas utiliser souvent leurs systèmes avancés d'aide à la conduite devaient ensuite expliquer pourquoi leur utilisation n'était pas plus fréquente. Ils devaient sélectionner des réponses parmi une liste de raisons possibles et avaient aussi la possibilité de préciser autre chose. Les propriétaires conducteurs sont plus susceptibles d'expliquer leur utilisation peu fréquente, quel que soit le système avancé d'aide à la conduite, par le fait qu'ils sont de bons conducteurs et qu'ils n'ont pas besoin d'une telle technologie. Des pourcentages significatifs de répondants questionnés au sujet de l'alerte de franchissement involontaire de ligne (30 %) ou de l'avertisseur de sortie involontaire de voie (22 %) disent trouver ces systèmes agaçants. Au moins deux utilisateurs de l'alerte de franchissement involontaire ou du système de détection d'angles morts sur dix n'utilisent pas fréquemment ces technologies parce que celles-ci les dérangent. Près de deux répondants sur dix qui sont propriétaires conducteurs d'un véhicule équipé d'un avertisseur de sortie involontaire de voie disent ne pas utiliser cette technologie parce qu'elle ne fonctionne pas.

Raisons de ne pas utiliser les systèmes avancés d'aide à la conduite

Raisons de ne pas utiliser les systèmes avancés d'aide à la conduite	Freinage automatique d'urgence (n = 113)	Alerte de collision avant (n = 103)	Régulateur de vitesse adaptatif (n = 127)	Alerte de franchissement involontaire de ligne (n = 99*)	Avertisseur de sortie involontaire de voie (n = 71*)	Système de détection d'angles morts (n = 58*)
Ma conduite est adéquate / je n'ai pas besoin de cette caractéristique	62 %	50 %	40 %	40 %	36 %	39 %
Je ne sais pas comment utiliser cette caractéristique	11 %	4 %	10 %	6 %	12 %	4 %
La caractéristique m'agace	10 %	15 %	14 %	30 %	22 %	10 %
La caractéristique me dérange	9 %	13 %	10 %	22 %	13 %	25 %
La caractéristique ne fonctionne pas	2 %	4 %	2 %	7 %	18 %	12 %
Je n'emprunte pas souvent l'autoroute	–	–	11 %	4 %	3 %	–
Autre**	2 %	8 %	6 %	2 %	6 %	2 %
Sans objet	10 %	12 %	11 %	10 %	7 %	18 %
Incertain(e)	4 %	3 %	9 %	4 %	5 %	12 %

* Remarque : Échantillon de petite taille (< 100)

** Parmi les autres réponses, mentionnées par de très petits pourcentages de propriétaires conducteurs, notons le fait que le système ne se trouve pas sur le véhicule principal ou qu'il se trouve sur le véhicule d'un partenaire, qu'il s'agit d'un nouveau véhicule ou encore qu'il est peu pratique d'avoir recours au système lorsque le trafic est plus dense.

Q28 DEMANDER SI PROPRIÉTAIRE CONDUCTEUR ET SI 02-06 À Q27 : Lesquelles des raisons suivantes, s'il y a lieu, expliquent pourquoi vous n'utilisez pas la caractéristique appelée _____ (SI 02-03 À Q27, AJOUTER : plus souvent)?

Les échantillons de propriétaires conducteurs qui n'utilisent pas ces caractéristiques fréquemment sont trop petits pour permettre une analyse par sous-groupe.

3. Importance des systèmes avancés d'aide à la conduite lors de l'achat d'un véhicule

Les trois quarts des propriétaires conducteurs disent qu'il était au moins plutôt important pour eux que leur véhicule soit doté d'un système de détection d'angles morts. Cette technologie est aussi considérée par les autres répondants comme la plus importante dans le choix d'un véhicule à acheter dans le futur.

Les propriétaires conducteurs d'un véhicule équipé de systèmes avancés d'aide à la conduite devaient indiquer l'importance qu'a revêtu une technologie donnée dans leur décision d'acheter ou de louer leur véhicule; entre la moitié et les trois quarts des répondants ont indiqué que cette technologie s'est avérée un facteur au moins plutôt important. La caractéristique considérée comme la plus importante était le système de détection d'angles morts (43 %), suivi de l'alerte de franchissement involontaire de ligne (29 %). Environ deux répondants sur dix indiquent que chacun des autres systèmes avancés d'aide à la conduite s'est avéré un facteur très important au moment de choisir leur véhicule actuel.

Importance des systèmes avancés d'aide à la conduite pour l'achat ou la location du véhicule des propriétaires conducteurs

Importance des systèmes avancés d'aide à la conduite pour l'achat ou la location d'un véhicule (échantillon : répondants interrogés au sujet de chaque système)	Très important	Plutôt important	Pas très important	Pas du tout important	NET : Important
Système de détection d'angles morts (n = 211)	43 %	32 %	10 %	14 %	75 %
Alerte de franchissement involontaire de ligne (n = 180)	29 %	29 %	18 %	21 %	59 %
Freinage automatique d'urgence (n = 154)	23 %	37 %	16 %	19 %	60 %
Alerte de collision avant (n = 163)	22 %	30 %	23 %	21 %	52 %
Régulateur de vitesse adaptatif (n = 195)	20 %	33 %	21 %	23 %	54 %
Avertisseur de sortie involontaire de voie (n = 124)	18 %	45 %	17 %	18 %	63 %

Q29 SI PROPRIÉTAIRE CONDUCTEUR, DEMANDER : Dans quelle mesure la caractéristique appelée _____ s'est-elle avérée un facteur important dans votre décision d'acheter ou de louer ce véhicule?

Les échantillons de propriétaires conducteurs d'un véhicule équipé de ces caractéristiques sont trop petits pour permettre une analyse par sous-groupe.

Les répondants qui connaissent chacune des technologies, mais qui ne sont pas des propriétaires conducteurs, devaient indiquer l'importance que pourrait revêtir pour eux une caractéristique donnée dans le choix d'un véhicule à acheter ou à louer dans le futur. Les Canadiens interrogés de façon hypothétique au sujet de ces systèmes sont moins susceptibles de juger que ceux-ci seront importants au moment d'acheter un véhicule, comparativement à l'importance exprimée par les propriétaires conducteurs dans le tableau ci-dessus.

Le système de détection d'angles morts est considéré comme la technologie avancée d'aide à la conduite la plus importante dans le choix d'un véhicule potentiel; en effet, les deux tiers des répondants ont indiqué que cette caractéristique s'avèrera au moins plutôt importante. En revanche, un peu plus de quatre répondants sur dix sont d'avis que le régulateur de vitesse adaptatif constituera un facteur important dans une certaine mesure.

Importance hypothétique des systèmes avancés d'aide à la conduite pour l'achat ou la location d'un véhicule dans le futur

Importance hypothétique des systèmes avancés d'aide à la conduite pour l'achat ou la location d'un véhicule (échantillon : répondants interrogés au sujet de chaque système)	Très important	Plutôt important	Pas très important	Pas du tout important	Sans objet/ Incertain(e)
Système de détection d'angles morts (n = 915)	24 %	41 %	20 %	10 %	5 %
Alerte de collision avant (n = 788)	17 %	38 %	23 %	12 %	10 %
Freinage automatique d'urgence (n = 752)	14 %	42 %	20 %	13 %	11 %
Avertisseur de sortie involontaire de voie (n = 800)	11 %	37 %	28 %	16 %	9 %
Alerte de franchissement involontaire de ligne (n = 815)	10 %	38 %	28 %	18 %	7 %
Régulateur de vitesse adaptatif (n = 559)	10 %	35 %	28 %	18 %	10 %

Q30 SI UTILISATEUR CONDUCTEUR (NON-PROPRIÉTAIRE), UTILISATEUR NON-CONDUCTEUR OU NON-UTILISATEURS DE CETTE TECHNOLOGIE SI 01-06 À Q23, DEMANDER : Dans quelle mesure la caractéristique appelée _____ s'avèrera-t-elle un facteur important, à votre avis, dans votre choix du véhicule à acheter ou à louer dans l'avenir?

Les opinions à ce sujet sont généralement semblables dans l'ensemble de la population. Les utilisateurs de systèmes avancés d'aide à la conduite sont plus susceptibles que les non-utilisateurs de juger que des technologies précises s'avèreront importantes dans une certaine mesure lors du choix d'un prochain véhicule. Les pourcentages de répondants qui croient que ces technologies seront importantes sont sensiblement les mêmes chez les titulaires d'un permis de conduire et chez les non-conducteurs.

4. Connaissance de la fonction des systèmes avancés d'aide à la conduite

Les Canadiens sont plus susceptibles de dire savoir ce que fait le système de détection d'angles morts.

Les répondants devaient indiquer leur niveau de familiarité avec la fonction de chacun des systèmes avancés d'aide à la conduite à propos desquels ils étaient interrogés. Une certaine familiarité se retrouve chez aussi peu que le tiers des répondants interrogés au sujet du régulateur de vitesse adaptatif et du freinage automatique d'urgence, et chez environ la moitié des répondants interrogés sur le système de détection d'angles morts et sur l'alerte de franchissement involontaire de ligne. Un peu moins de quatre Canadiens sur dix jugent que les fonctions de l'avertisseur involontaire de voie et d'alerte de collision avant leur sont au moins plutôt familières.

Familiarité avec la fonction des systèmes avancés d'aide à la conduite

Familiarité avec la fonction des systèmes avancés d'aide à la conduite (échantillon : répondants interrogés au sujet de chaque système)	Très familier	Plutôt familier	Pas très familier	Pas du tout familier	Incertain(e)
Système de détection d'angles morts (n = 1 556)	17 %	33 %	23 %	23 %	3 %
Alerte de franchissement involontaire de ligne (n = 1 557)	14 %	31 %	23 %	30 %	3 %
Régulateur de vitesse adaptatif (n = 1 555)	11 %	23 %	26 %	37 %	4 %
Avertisseur de sortie involontaire de voie (n = 1 558)	10 %	29 %	25 %	32 %	4 %
Alerte de collision avant (n = 1 557)	8 %	29 %	28 %	31 %	3 %
Freinage automatique d'urgence (n = 1 556)	7 %	27 %	32 %	31 %	3 %

Q31 DEMANDER À TOUS : Dans quelle mesure, à votre avis, ce que fait la caractéristique appelée _____ vous est-il familier?

En général, les hommes, les titulaires d'un permis de conduire et les répondants dont le niveau de scolarité et le revenu de ménage sont les plus élevés sont les plus nombreux à affirmer que la fonction de ces technologies leur est au moins plutôt familière. Le niveau de familiarité tend aussi à être plus élevé chez ceux qui parcourent au moins 25 km par jour durant la semaine à bord de leur véhicule actuel. La connaissance de technologies précises est habituellement la plus élevée en Ontario et la plus faible au Québec. Elle est liée à une plus grande connaissance des véhicules automatisés en général, au fait de trouver la conduite de ces véhicules plus relaxante que stressante et au fait d'utiliser actuellement de telles technologies.

Les utilisateurs de chacun des six systèmes avancés d'aide à la conduite, de même que les non-utilisateurs qui ont indiqué avoir déjà entendu parler de ces systèmes, ont dû répondre à une question de connaissance à leur sujet². Ils devaient indiquer ce pour quoi la technologie précise a été conçue en sélectionnant une option à partir d'une liste de trois réponses potentielles (les réponses étaient donc guidées, et non spontanées).

Plus des trois quarts des répondants savent, ou devinent, quelle est la fonction du système de détection d'angles morts (la technologie la mieux connue des six systèmes avancés d'aide à la conduite étudiés dans le cadre du sondage). Environ sept répondants sur dix connaissent ou devinent la fonction de l'avertisseur de sortie involontaire de voie et de l'alerte de franchissement involontaire de ligne, et près des deux tiers indiquent correctement à quoi sert le freinage automatique d'urgence. Seules quatre personnes sur dix connaissent la fonction de l'alerte de collision avant et seulement le quart des répondants donnent la bonne réponse concernant le régulateur de vitesse adaptatif.

Bonne définition de la fonction des systèmes avancés d'aide à la conduite

Sélection de la bonne fonction des systèmes avancés d'aide à la conduite (échantillon : répondants interrogés au sujet de chaque système)	% de bonnes réponses
Système de détection d'angles morts (n = 1 126)	78 %
Avertisseur de sortie involontaire de voie (n = 924)	71 %
Alerte de franchissement involontaire de ligne (n = 995)	69 %
Freinage automatique d'urgence (n = 906)	64 %
Alerte de collision avant (n = 951)	40 %
Régulateur de vitesse adaptatif (n = 754)	24 %

Q32-37 Selon votre expérience du/de _____, dans quel but cette caractéristique est-elle conçue?

Bien qu'il soit impossible de comparer directement les deux études en raison d'importantes différences sur le plan méthodologique, une tendance sensiblement semblable a été observée dans un sondage mené par l'AAA en 2018 auprès de propriétaires de véhicule équipé de telles technologies. Il est important de souligner que dans la plupart des cas, le nom de la technologie décrit assez bien sa fonction. Par conséquent, une personne qui ne connaissait pas particulièrement un système avant de prendre part au sondage pourrait être en mesure de deviner sa fonction en s'appuyant sur son nom. On remarque que le système dont le nom décrit le moins bien la fonction précise, soit le régulateur de vitesse adaptatif, est celui récoltant le moins de bonnes réponses.

Les tableaux ci-dessous présentent les réponses données à chacune des questions de connaissance sur les systèmes avancés d'aide à la conduite. En général, on retrouve un nombre sensiblement égal de bonnes réponses dans les différentes régions, mais ce nombre tend à augmenter avec l'âge, le revenu de ménage et le niveau de scolarité. En fait, les bonnes réponses sont plus souvent données par les répondants pour qui les véhicules automatisés sont moins que très familiers et, dans le cas du freinage automatique d'urgence, de l'alerte de franchissement involontaire de ligne et du système de détection d'angles morts, par les utilisateurs conducteurs de véhicule équipé de systèmes avancés d'aide à la conduite plutôt que par les propriétaires conducteurs. Dans chacun de ces cas, une majorité de propriétaires de véhicule équipé de ces technologies ont donné une bonne réponse, mais une minorité significative, plus élevée que chez les utilisateurs, a sélectionné l'une des mauvaises réponses. Le sondage ne permet pas d'expliquer clairement de tels résultats. On peut

² Ces questions ont été tirées du sondage *Vehicle Owners Experiences with and Reactions to Advanced Driver Assistance Systems* réalisé en septembre 2018 par la AAA Foundation for Traffic Safety. Il est important de noter que les groupes cibles et les méthodologies des deux sondages diffèrent considérablement; les résultats ne peuvent donc pas être comparés directement.

toutefois penser que les répondants qui disent mieux connaître ces technologies leur attribuent davantage de fonctionnalités qu'elles n'ont en réalité.

Compréhension de la fonction du freinage automatique d'urgence

Ce pour quoi le freinage automatique d'urgence a été conçu	Répondants qui utilisent ou connaissent le freinage automatique d'urgence (n = 906)
Appliquer automatiquement les freins en cas de collision imminente à l'avant du véhicule – BONNE RÉPONSE	64 %
Éviter les collisions à l'avant, à l'arrière ou sur les côtés du véhicule	13 %
Avertir le conducteur d'une collision imminente à l'arrière du véhicule	9 %
Je ne connais pas la réponse exacte	13 %
Je préfère ne pas répondre	1 %

Q32 DEMANDER SI UTILISATEUR DU FREINAGE AUTOMATIQUE D'URGENCE : Selon votre expérience du freinage automatique d'urgence, dans quel but cette caractéristique est-elle conçue?

Compréhension de la fonction de l'alerte de collision avant

Ce pour quoi l'alerte de collision avant a été conçue	Répondants qui utilisent ou connaissent l'alerte de collision avant (n = 951)
Détecter une collision, et appliquer automatiquement les freins en cas de collision imminente	44 %
Détecter une collision imminente et en avertir le conducteur – BONNE RÉPONSE	40 %
Détecter une collision imminente à l'avant, sur les côtés ou à l'arrière du véhicule	5 %
Je ne connais pas la réponse exacte	11 %

Q33 DEMANDER SI UTILISATEUR DE L'ALERTE DE COLLISION AVANT : Selon votre expérience de l'alerte de collision avant, dans quel but cette caractéristique est-elle conçue?

Compréhension de la fonction du régulateur de vitesse adaptatif

Ce pour quoi le régulateur de vitesse adaptatif a été conçu	Répondants qui utilisent ou connaissent le régulateur de vitesse adaptatif (n = 754)
Il est en mesure de faire freiner le véhicule dans n'importe quelle situation, à condition que le système ait détecté un autre véhicule devant	28 %
Il peut provoquer une accélération si le véhicule se trouvant devant sort de la zone de détection – BONNE RÉPONSE	24 %
Il fonctionne bien dans des conditions d'épais brouillard ou de fortes précipitations, parce qu'il a recours à un radar	10 %
Je ne connais pas la réponse exacte	38 %
Je préfère ne pas répondre	1 %

Q34 DEMANDER SI UTILISATEUR DU RÉGULATEUR DE VITESSE ADAPTATIF : Selon votre expérience du régulateur de vitesse adaptatif, lequel de ces énoncés relatifs à cette caractéristique est correct?

Compréhension de la fonction de l'alerte de franchissement involontaire de ligne

Ce pour quoi l'alerte de franchissement involontaire de ligne a été conçue	Répondants qui utilisent ou connaissent l'alerte de franchissement involontaire de ligne (n = 995)
Vous alerter si votre véhicule quitte sa voie – BONNE RÉPONSE	69 %
Ramener doucement votre véhicule dans sa voie s'il commence à la quitter	14 %
Vous alerter si un autre véhicule déborde sur votre voie	7 %
Je ne connais pas la réponse exacte	9 %
Je préfère ne pas répondre	1 %

Q35 DEMANDER SI UTILISATEUR DE L'ALERTE DE FRANCHISSEMENT INVOLONTAIRE DE LIGNE : Selon votre expérience de l'alerte de franchissement involontaire de ligne, dans quel but cette caractéristique est-elle conçue?

Compréhension de la fonction de l'avertisseur de sortie involontaire de voie

Ce pour quoi l'avertisseur de sortie involontaire de voie a été conçu	Répondants qui utilisent ou connaissent l'avertisseur de sortie involontaire de voie (n = 924)
Prévenir les collisions causées par le fait que votre véhicule sorte de sa voie de façon non intentionnelle – BONNE RÉPONSE	71 %
Prévenir les collisions causées par d'autres véhicules qui sortent de leur voie	11 %
Éviter les collisions à l'avant, à l'arrière ou sur les côtés du véhicule	6 %
Je ne connais pas la réponse exacte	11 %

Q36 DEMANDER SI UTILISATEUR DE L'AVERTISSEUR DE SORTIE INVOLONTAIRE DE VOIE : Selon votre expérience de l'avertisseur de sortie involontaire de voie, dans quel but cette caractéristique est-elle conçue?

Compréhension de la fonction du système de détection d'angles morts

Ce pour quoi le système de détection d'angles morts a été conçu	Répondants qui utilisent ou connaissent le système de détection d'angles morts (n = 1 126)
Détection des moments où un autre véhicule est situé dans l'angle mort de mon véhicule – BONNE RÉPONSE	78 %
Détection des moments où mon véhicule est situé dans l'angle mort d'un autre véhicule	8 %
Détection des moments où mon véhicule est situé dans l'angle mort d'un autre véhicule et activer mon klaxon si cet autre véhicule commence à déborder dans ma voie	6 %
Je ne connais pas la réponse exacte	8 %

Q37 DEMANDER SI UTILISATEUR DU SYSTÈME DE DÉTECTION D'ANGLES MORTS : Selon votre expérience du système de détection d'angles morts, dans quel but cette caractéristique est-elle conçue?

III. Sources d'information concernant les systèmes avancés d'aide à la conduite

1. Sources utilisées

Les utilisateurs de systèmes avancés d'aide à la conduite sont plus susceptibles d'avoir consulté un guide d'utilisation, des amis ou des membres de leur famille, le site Web du constructeur ou le concessionnaire pour en savoir plus sur les caractéristiques qui leur sont familières.

Les utilisateurs de l'une ou l'autre des six technologies devaient indiquer, à partir d'une liste de sources d'information, celles qu'ils ont utilisées pour en apprendre plus sur les systèmes avancés d'aide à la conduite. La question n'a été posée qu'une seule fois et permettait aux répondants de sélectionner plusieurs réponses; différentes sources pouvaient donc être utilisées pour différentes technologies. Le quart des répondants se sont tournés vers le guide d'utilisation du véhicule pour obtenir des renseignements à ce sujet, et deux personnes sur dix se sont adressées à leurs amis ou à un membre de leur famille ou encore ont consulté le site Web du constructeur ou le concessionnaire. Environ un répondant sur six a visionné des vidéos en ligne et un pourcentage semblable dit avoir appris à utiliser la caractéristique par essais et erreurs. Une personne sur dix ou moins a indiqué d'autres sources d'information; deux sur dix affirment n'avoir consulté aucune source.

Sources utilisées pour en apprendre plus sur les systèmes avancés d'aide à la conduite

Sources utilisées	Propriétaires conducteurs et utilisateurs conducteurs ou non-conducteurs de véhicule équipé d'un système avancé d'aide à la conduite (n = 1 429)
Guide d'utilisation	24 %
Amis ou membres de la famille	22 %
Site Web du constructeur	19 %
Concessionnaire	19 %
Vidéo en ligne (YouTube, vidéo d'un constructeur automobile, etc.)	17 %
Essais et erreurs	17 %
Médias sociaux (Facebook, Twitter, etc.)	11 %
Livres, brochures ou dépliants	11 %
Garage ou mécanicien	6 %
Site Web du gouvernement fédéral	4 %
Site Web du gouvernement provincial ou territorial	3 %
Publicités télévisées	1 %
Émissions télévisées sur les véhicules	1 %
Essai de conduite (lors d'une location/chez le concessionnaire)	1 %
Autres mentions	1 %
Aucune de ces réponses	21 %
Incertain(e)	5 %

Q38 DEMANDER SI PROPRIÉTAIRE CONDUCTEUR, UTILISATEUR CONDUCTEUR (NON-PROPRIÉTAIRE) OU UTILISATEUR NON-CONDUCTEUR D'UN SYSTÈME AVANCÉ D'ASSISTANCE À LA CONDUITE : Lesquelles des sources suivantes, s'il y a lieu, avez-vous utilisées pour en apprendre plus sur les caractéristiques avancées d'assistance à la conduite dont vous avez fait l'expérience, par exemple ce qu'elles font et la façon dont elles fonctionnent?

Certaines différences ont pu être observées entre les sous-groupes quant à l'utilisation de certaines de ces sources. Les groupes suivants sont parmi les plus enclins à indiquer avoir utilisé ces sources d'information :

- **Guide d'utilisation** : résidents de la Colombie-Britannique, hommes, répondants âgés de 65 ans et plus, retraités, propriétaires conducteurs d'un véhicule équipé d'un système avancé d'aide à la conduite
- **Amis et membres de la famille** : résidents de l'Alberta et du Québec, femmes, répondants âgés de 16 à 24 ans, répondants pour qui les véhicules automatisés sont très familiers, répondants qui trouvent la conduite de véhicules automatisés relaxante, utilisateurs non-conducteurs d'un véhicule équipé d'un système avancé d'aide à la conduite
- **Site Web du constructeur** : hommes, détenteurs d'un diplôme d'études supérieures, conducteurs titulaires d'un permis de conduire, allophones, répondants pour qui les véhicules automatisés sont très ou plutôt familiers, répondants qui trouvent la conduite de véhicules automatisés relaxante, utilisateurs d'un véhicule équipé d'un système avancé d'aide à la conduite
- **Concessionnaire** : répondants âgés de 50 ans et plus, francophones, retraités, conducteurs titulaires d'un permis de conduire, répondants pour qui les véhicules automatisés sont très familiers, propriétaires conducteurs d'un véhicule équipé d'un système avancé d'aide à la conduite
- **Vidéos en ligne** : répondants âgés de 16 à 34 ans, hommes, résidents d'un centre urbain, allophones, répondants pour qui les véhicules automatisés sont très ou plutôt familiers, répondants qui trouvent la conduite d'un véhicule automatisé relaxante, utilisateurs conducteurs

2. Sources potentielles

Pour obtenir de l'information sur les systèmes avancés d'aide à la conduite, près de la moitié des Canadiens se tourneraient vers le site Web d'un constructeur et environ trois répondants sur dix consulteraient le guide d'utilisation, communiqueraient avec le concessionnaire ou visionneraient une vidéo en ligne.

Les utilisateurs de systèmes avancés d'aide à la conduite n'ayant indiqué aucune source d'information à la question précédente ainsi que tous les non-utilisateurs de tels systèmes devaient indiquer quelles seraient leurs sources de prédilection s'ils souhaitaient un jour obtenir plus d'information sur une caractéristique avancée d'aide à la conduite. Les sources les plus populaires sont semblables à celles consultées réellement par les utilisateurs : le site Web du constructeur, le guide d'utilisation, le concessionnaire, des vidéos en ligne ou encore des amis ou des membres de la famille. Un répondant sur six indique qu'il pourrait aussi consulter des livres, des brochures ou des dépliants. Moins d'une personne sur dix a sélectionné d'autres sources potentielles, et une personne sur dix dit ne pas souhaiter obtenir de l'information au sujet des systèmes avancés d'aide à la conduite. Les différences entre les sous-groupes tendent à rappeler celles de la question précédente.

Sources potentielles pour en apprendre plus sur les systèmes avancés d'aide à la conduite

Sources d'information potentielles sur les systèmes avancés d'aide à la conduite	Tous ceux non questionnés à Q38 ou ayant répondu « Aucune source/Incertain(e) » à Q38 (n = 2 064)
Site Web du constructeur	46 %
Guide d'utilisation	34 %
Concessionnaire	32 %
Vidéo en ligne (YouTube, vidéo d'un constructeur automobile, etc.)	31 %
Amis ou membres de la famille	18 %
Livres, brochures ou dépliants	17 %
Garage ou mécanicien	8 %
Site Web du gouvernement fédéral	7 %
Essais et erreurs	5 %
Médias sociaux (Facebook, Twitter, etc.)	5 %
Autres mentions	1 %
Aucune source – je ne souhaite rien apprendre à ce sujet	10 %
Incertain(e)	9 %

Q39 DEMANDER AUX RÉPONDANTS NON QUESTIONNÉS À Q38 OU SI 97 OU 99 À Q38 : Si vous souhaitiez obtenir plus d'informations sur une caractéristique avancée d'assistance à la conduite, par exemple ce qu'elle fait et la façon dont elle fonctionne, lesquelles des sources suivantes, s'il y a lieu, seraient vos sources de prédilection?

3. Utilité des ressources proposées

Les Canadiens sont plus enclins à croire qu'une formation en personne chez le concessionnaire serait une façon très utile d'en apprendre davantage au sujet des systèmes avancés d'aide à la conduite.

Quatre différentes méthodes d'apprentissage au sujet des technologies avancées d'aide à la conduite ont été présentées aux Canadiens; ceux-ci devaient ensuite indiquer l'utilité de chacune. Au moins sept répondants sur dix sont d'avis que chacune de ces méthodes serait au moins plutôt utile, mais près de la moitié d'entre eux jugent qu'une formation en personne, chez le concessionnaire, à propos des caractéristiques réelles d'un véhicule serait très utile. Un peu plus du tiers des Canadiens jugent qu'il serait très utile d'aborder les systèmes avancés d'aide à la conduite dans le cadre des programmes de formation des nouveaux conducteurs. Les vidéos intégrées ou les dépliants fournis par les entreprises de location de voitures sont considérés comme étant très utiles par environ le quart des répondants.

Évaluation de l'utilité des méthodes d'apprentissage au sujet des systèmes avancés d'aide à la conduite

Utilité des méthodes d'apprentissage au sujet des systèmes avancés d'aide à la conduite	Très utile	Plutôt utile	Pas très utile	Pas du tout utile	Incertain(e)
Formation en personne, chez le concessionnaire, à propos des caractéristiques avancées d'assistance à la conduite du véhicule acheté par un client	46 %	38 %	6 %	2 %	8 %
Formation sur les systèmes avancés d'assistance à la conduite dans le cadre des programmes de formation des nouveaux conducteurs	36 %	42 %	9 %	3 %	10 %
Tutoriels vidéo intégrés (dans le véhicule) pour en apprendre plus sur les caractéristiques avancées d'assistance à la conduite de ce véhicule précis	28 %	43 %	13 %	6 %	10 %
Dépliants ou fiches d'information fournis par les entreprises de location de voitures ou les programmes d'autopartage	26 %	46 %	15 %	4 %	9 %

Q40-43 DEMANDER À TOUS : Veuillez indiquer la mesure dans laquelle, à votre avis, chacune des méthodes suivantes serait utile aux Canadiens pour en apprendre plus au sujet des systèmes avancés d'assistance à la conduite.

Le pourcentage de répondants qui sont d'avis que chacune de ces méthodes serait au moins plutôt utile est semblable à l'échelle du pays, mais légèrement plus bas au Québec. Il demeure sensiblement le même dans la plupart des sous-groupes, y compris selon la taille de la communauté, le sexe et le revenu de ménage. Les Canadiens plus âgés croient davantage qu'une formation en personne ou qu'une formation à l'intention des nouveaux conducteurs seraient utiles, mais aucune tendance nette ne se dégage en fonction de l'âge pour les autres méthodes. La formation en personne chez le concessionnaire ou les dépliants fournis par les entreprises de location de voitures sont jugés un peu plus utiles par les répondants dont le niveau de scolarité est plus faible. Outre la formation en personne, les autres méthodes sont jugées un peu plus utiles par les non-conducteurs. Les répondants qui affirment que les véhicules automatisés leur sont très familiers et ceux qui croient que leur conduite serait plus relaxante que stressante sont plus nombreux à trouver l'ensemble des méthodes utiles.

Sources d'information potentiellement utiles sur les caractéristiques avancées d'aide à la conduite, mais qui ne sont pas disponibles en ce moment

Autres sources d'information potentielles sur les systèmes avancés d'aide à la conduite	Total (n = 3 113)
Recherches en ligne, forums d'évaluation et panels	5 %
Concessionnaire ou vendeur à la concession (démonstrations, site Web)	2 %
Recherches sur Google	1 %
Site Web du constructeur	1 %
Information provenant du gouvernement, d'un site Web gouvernemental ou de centres de services	1 %
Livres, brochures, dépliants, magazines ou journaux	1 %
Essai de conduite	1 %
École de conduite, instructeur de conduite ou cours de conduite	1 %
Ami ou membre de la famille	1 %
Publicités à la télévision ou à la radio	1 %
Guide de l'automobiliste	1 %
Émissions télévisées sur les véhicules	1 %
Médias sociaux (Facebook, Twitter, etc.)	< 1 %
Compagnies d'assurance automobile	< 1 %
Applications sur téléphone cellulaire	< 1 %
Courriels	< 1 %
Garage ou mécanicien	< 1 %
Autre	1 %
Aucune source/tout est couvert	54 %
Je ne sais pas/je refuse de répondre	28 %

Q44 Existe-t-il d'autres sources ou moyens d'obtenir des informations sur les caractéristiques avancées d'assistance à la conduite que vous jugeriez utiles, mais qui ne sont pas disponibles en ce moment?

IV. Conclusions

À cette étape de l'adoption des véhicules automatisés et étant donné le niveau de connaissances actuel à ce sujet, les Canadiens sont beaucoup plus susceptibles de se montrer inquiets que d'accueillir ces technologies. En raison de l'association prédominante entre les véhicules automatisés et les voitures autonomes ou sans conducteur, et peut-être aussi en raison des histoires négatives diffusées dans les médias à ce sujet (comme les accidents survenus durant les essais de conduite ou les risques de cybersécurité potentiels), on comprend facilement l'anxiété ressentie au sujet d'une adoption généralisée des véhicules automatisés. Les Canadiens ont besoin de renseignements clairs au sujet des véhicules automatisés, de leur fonctionnement et de leurs limites afin de dissiper leurs craintes et de les aider à prendre des décisions éclairées pour l'achat ou la location d'un véhicule dans le futur.

Le niveau d'exposition aux véhicules automatisés et aux systèmes avancés d'aide à la conduite constitue un important facteur d'influence des attitudes. Les véhicules automatisés et les technologies précises d'aide à la conduite sont plus familiers aux hommes et aux Canadiens appartenant aux strates socioéconomiques supérieures (éducation et revenu); les femmes et les Canadiens dont le niveau de scolarité et le revenu sont inférieurs sont, quant à eux, plus susceptibles d'indiquer que ces véhicules et technologies ne leur sont pas très ou pas du tout familiers.

V. Profil des conducteurs canadiens

Les questions suivantes ont été posées dans le but de comprendre les habitudes et approches de la population sondée en matière de conduite.

1. Propriété d'un véhicule

Presque tous les conducteurs titulaires d'un permis de conduire ont régulièrement accès à un véhicule.

Le sondage a été conçu de façon à ce que les personnes ne détenant pas de permis de conduire valide ne représentent que 10 % des répondants. Par conséquent, une majorité dans l'ensemble du pays et au sein de tous les sous-groupes est titulaire d'un permis de conduire valide.

Les conducteurs titulaires d'un permis de conduire devaient indiquer s'ils possèdent ou s'ils louent un véhicule, ou encore s'ils ont régulièrement accès à un véhicule. Près de la totalité d'entre eux (96 %) ont actuellement régulièrement accès à un véhicule. Les propriétaires de véhicule se retrouvent davantage chez les répondants ayant un revenu de ménage plus élevé, et leur nombre augmente avec l'âge, passant de 86 % chez les Canadiens âgés de 16 à 24 ans à 99 % chez ceux âgés de 65 ans et plus.

Permis de conduire et propriété d'un véhicule

Permis de conduire et propriété d'un véhicule	Total (n = 3 113)	Sexe		Revenu du ménage			
		Femmes (n = 1 582)	Hommes (n = 1 522)	Moins de 40 000 \$ (n = 629)	De 40 000 \$ à moins de 80 000 \$ (n = 950)	De 80 000 \$ à moins de 150 000 \$ (n = 932)	150 000 \$ et plus (n = 246)
Titulaires d'un permis de conduire valide	90 %	86 %	94 %	74 %	92 %	97 %	97 %
Non-titulaires d'un permis de conduire valide	10 %	14 %	6 %	26 %	8 %	3 %	3 %
Conducteurs avec permis de conduire	(n = 2 789)	(n = 1 359)	(n = 1 424)	(n = 450)	(n = 873)	(n = 906)	(n = 240)
Net : accès à un véhicule	96 %	98 %	87 %	90 %	97 %	98 %	99 %
Propriété ou location d'un véhicule	90 %	89 %	92 %	82 %	90 %	93 %	97 %
Accès régulier	6 %	7 %	5 %	8 %	7 %	4 %	2 %
Aucun accès régulier	4 %	4 %	3 %	10 %	3 %	2 %	1 %

Q4 Avez-vous actuellement un permis de conduire valide?

Q5 Possédez-vous ou louez-vous actuellement un véhicule, ou avez-vous régulièrement accès à un véhicule?

Les titulaires d'un permis de conduire forment toujours une majorité, mais leur nombre est moins élevé au sein de ces sous-groupes :

- Femmes (86 %)
- Répondants âgés de 16 à 24 ans (81 %)
- Répondants dont le revenu de ménage est inférieur à 40 000 \$ (74 %)

- Répondants détenant un diplôme d'études secondaires ou moins (82 %)
- Répondants sans emploi (74 %)
- Répondants pour qui les véhicules automatisés ne sont pas du tout familiers (84 %)
- Résidents d'un milieu urbain (87 %)

2. Habitudes de conduite

Près de neuf personnes sur dix conduisent principalement ou exclusivement à des fins personnelles. La moitié des conducteurs parcourent moins de 25 km lors d'un jour de semaine ou de fin de semaine normal.

Type de conduite

Les conducteurs canadiens devaient indiquer la principale utilisation qu'ils font de leur véhicule. Près de neuf sur dix ont dit l'utiliser principalement ou exclusivement à des fins personnelles; un conducteur sur dix l'utilise à la fois à des fins personnelles et commerciales.

Principale utilisation du véhicule

Type de conduite	Conducteurs titulaires d'un permis de conduire avec accès à un véhicule (n = 2 690)
Principalement ou exclusivement à des fins personnelles	88 %
Principalement ou exclusivement à des fins commerciales	1 %
À des fins personnelles et commerciales	11 %

Q9 Conduisez-vous ce véhicule...?

Distance parcourue

La moitié des conducteurs canadiens parcourent moins de 25 km lors d'un jour de semaine ou de fin de semaine normal. Il est intéressant de constater que cette distance ne varie pas de façon significative selon la taille de la communauté.

Distance parcourue lors d'une journée normale

Distance parcourue par les titulaires d'un permis de conduire avec accès à un véhicule (n = 2 690)	Jour de semaine normal	Jour de fin de semaine normal
Jusqu'à 10 km par jour	23 %	22 %
De 11 à 24 km par jour	27 %	28 %
De 25 à 49 km par jour	22 %	23 %
De 50 à 99 km par jour	13 %	12 %
100 km ou plus par jour	5 %	5 %
Je ne conduis pas lors d'un jour normal	6 %	5 %
Aucune réponse	4 %	5 %

Q10 Combien de kilomètres PAR JOUR conduisez-vous lors d'un jour de semaine normal, c'est-à-dire du lundi au vendredi? Veuillez compter le trajet pour vous rendre à votre destination et en revenir, ainsi que tout autre déplacement.

Q11 Combien de kilomètres PAR JOUR conduisez-vous lors d'un jour de fin de semaine normal, c'est-à-dire le samedi et le dimanche, en comptant les voyages de retour?

Le fait de parcourir 10 km ou moins au cours d'une journée normale est légèrement plus courant chez les femmes ainsi que chez les répondants dont le revenu de ménage est plus faible.

3. Analyse par segment

Des quatre segments définis en fonction des attitudes à l'égard des véhicules automatisés, c'est dans le segment 3 que se retrouvent les répondants les plus susceptibles de les utiliser actuellement; les répondants les plus préoccupés par les nouvelles technologies se trouvent dans le segment 2.

Dans le cadre de cette recherche, Environics a élaboré une segmentation attitudinale des répondants en s'appuyant sur certaines questions du sondage et en ayant recours à des techniques reconnues par le secteur (de plus amples renseignements à ce sujet sont fournis à l'annexe A). Après avoir pris connaissance des résultats, Environics a défini quatre segments en fonction des attitudes entretenues à l'égard des véhicules automatisés. Ces quatre segments sont décrits ci-dessous et s'appuient à la fois sur les données du sondage et sur les données supplémentaires fournies par l'intermédiaire du système de segmentation des consommateurs PRIZM5 d'Environics Analytics.

Les membres du **segment 1** (20 % des Canadiens adultes) considèrent davantage les véhicules comme des appareils, des instruments servant à les transporter d'un point A à un point B. Ils sont généralement très à l'aise avec la notion de véhicule automatisé, même s'ils conservent quelques préoccupations justifiées en matière de confidentialité. Ils ont entendu parler de la plupart des technologies liées aux véhicules automatisés, mais ont tendance, jusqu'à présent, à n'en utiliser que quelques-unes, notamment celles qui sont sur le marché depuis quelques années. Quatre d'entre eux sur dix disent connaître au moins un peu les véhicules automatisés, et ils sont les plus susceptibles de considérer plusieurs des facteurs liés à ces véhicules comme des avantages : le fait qu'ils permettront de réduire les erreurs des conducteurs, qu'ils faciliteront la tâche des personnes âgées ou handicapées, qu'ils rendront la conduite moins stressante ou qu'ils permettront de faire autre chose en même temps. Les membres de ce segment sont les moins préoccupés par l'idée de véhicules entièrement automatisés et les plus susceptibles de dire qu'ils seraient à l'aise de monter à bord de tels véhicules ou de penser que ceux-ci sont plus relaxants que stressants. Peu d'entre eux utilisent actuellement l'un ou l'autre des six systèmes avancés d'aide à la conduite étudiés dans le cadre du sondage, mais ils sont généralement d'avis que certaines de ces caractéristiques s'avéreront importantes au moment de choisir un véhicule à acheter dans le futur.

Sur le plan démographique, les membres du segment 1 tendent à avoir un niveau de scolarité plus élevé et à être âgés de 25 à 49 ans. Les deux sexes sont représentés en parts égales. Des membres des quatre segments, ce sont eux qui passent le plus de temps sur Internet; en revanche, ils regardent la télévision et écoutent la radio de façon modérée.

Pour ce qui est de leur vision du monde, les membres du segment 1 s'adaptent facilement aux changements de la vie moderne et perçoivent les situations complexes comme des occasions d'apprendre et de grandir. Ils aiment découvrir de nouveaux produits et services et cherchent des façons de les intégrer à leur vie. Ils aiment assumer un rôle de chef de file auprès de leurs pairs en ce qui a trait à l'adoption de marques et de produits et faire office d'ambassadeurs de marque au sein de leurs groupes sociaux. Ils n'aiment pas limiter leurs habitudes d'achat. Motivés par un désir de se démarquer des autres et d'exprimer leur individualité, ils sont tout particulièrement portés à appuyer leurs décisions d'achat sur l'esthétique des produits.

Les membres du **segment 2** (44 % de la population) considèrent les véhicules comme des appareils, mais, contrairement aux membres du segment 1, ils perçoivent l'idée de véhicules automatisés d'un œil plutôt défavorable et n'ont jamais entendu parler de la plupart des technologies. Ils sont les moins susceptibles de dire connaître au moins un peu les véhicules automatisés et les plus susceptibles de ne leur trouver aucun avantage. Ils sont parmi les moins enclins à être d'accord avec les énoncés positifs au sujet des véhicules automatisés et les

plus enclins à croire qu'il serait stressant de conduire un tel véhicule ou d'en être passager. Ce sont les moins susceptibles d'avoir entendu parler des systèmes avancés d'aide à la conduite étudiés dans le cadre du sondage et de les connaître, d'être des propriétaires conducteurs ou des utilisateurs d'un véhicule équipé d'au moins une de ces technologies ou de pouvoir nommer correctement la fonction de ces technologies. Ceux qui ont déjà utilisé des systèmes avancés d'aide à la conduite sont parmi les moins susceptibles d'avoir consulté une quelconque source d'information afin d'en apprendre davantage à leur sujet et de considérer au moins plutôt utiles des méthodes précises pour obtenir de l'information.

Le segment 2 compte des pourcentages plus élevés de Canadiens dont le niveau de scolarité et le revenu de ménage sont plus faibles; les femmes et les jeunes y sont plus nombreux que dans les segments 3 et 4. Les membres de ce segment sont les plus susceptibles de posséder un seul véhicule par ménage. Ce sont eux qui utilisent le plus les médias : télévision, radio, journaux et magazines.

Sur le plan psychographique, les membres du segment 2 affichent une certaine aversion pour les situations complexes ou incertaines et éprouvent parfois de la difficulté à s'adapter aux complications de la vie moderne. Ils peuvent se sentir moins aptes à prendre les commandes de leur vie en raison de forces extérieures. Néanmoins, ils se perçoivent comme des citoyens du monde et se préoccupent de leur empreinte carbone; ils recherchent donc des produits et services qui réduisent les répercussions de leur consommation sur l'environnement.

Les membres du **segment 3** (11 % de la population) sont principalement reconnus pour le fait qu'ils considèrent les véhicules comme un symbole de statut social : plus qu'un simple appareil leur permettant de se déplacer d'un point A à un point B, il s'agit pour eux d'une façon d'exprimer leur personnalité. Ils tendent à voir les véhicules automatisés d'un œil positif, utilisent un certain nombre des technologies automobiles énumérées et ont déjà entendu parler de celles qu'ils n'utilisent pas. Il est possible que les membres du segment 3 utilisent ces technologies non pas parce qu'ils éprouvent un intérêt à leur égard, mais plutôt parce qu'elles se trouvent dans les véhicules qui leur plaisent, c'est-à-dire des modèles haut de gamme et plus récents. Les membres de ce segment sont les plus susceptibles de dire qu'ils connaissent au moins un peu les véhicules automatisés, et sont presque aussi enclins que ceux du segment 1 à trouver des avantages potentiels à ces technologies. Ils sont toutefois plutôt susceptibles de leur trouver aussi des désavantages. La moitié d'entre eux seraient à l'aise d'être à bord d'un véhicule entièrement automatisé, et ces répondants sont parmi les plus susceptibles de trouver que ces véhicules offriront de meilleures performances que les conducteurs humains et qu'ils contribueront à la sécurité des routes. Ils sont toutefois parmi ceux qui se préoccupent le plus des problèmes liés à la sécurité et à la confidentialité des données qui découleront de l'adoption accrue de ces technologies. Puisqu'ils se considèrent comme d'habiles conducteurs, ils n'ont pas souvent recours à un système avancé d'aide à la conduite s'ils jugent qu'ils n'en ont pas besoin. Ils sont les plus enclins à penser que les technologies seront importantes au moment de choisir leur prochain véhicule et à utiliser actuellement les technologies abordées dans le sondage. Ils sont aussi les plus susceptibles d'apprendre comment utiliser les systèmes avancés d'aide à la conduite en lisant le guide d'utilisation de leur véhicule.

Les membres du segment 3 tendent à faire partie des strates socioéconomiques supérieures (revenu et éducation) et à être plus âgés que ceux des segments 1 et 2. Ce segment compte aussi deux fois plus d'hommes que de femmes.

Les membres du segment 3 se préoccupent davantage de la façon dont les autres les perçoivent. Tout comme les membres du segment 1, ils se considèrent comme des influenceurs au sein de leurs réseaux sociaux lorsqu'il est question de soutenir des marques, des produits ou des services en particulier. Toutefois, contrairement aux membres du segment 1, ils accordent une attention particulière à l'apparence pour exprimer non pas leur individualité, mais bien leur statut social. Par conséquent, les noms de marque et les produits de grande qualité

sont spécialement importants pour ce groupe. Les membres de ce segment s'engagent fortement auprès de leurs produits et services préférés et consacrent beaucoup d'efforts à la recherche sur des sujets qui les intéressent. Contrairement aux membres du segment 2, ils ne se préoccupent généralement pas des problèmes environnementaux.

Les membres du **segment 4** (25 % de la population) sont partagés quant à savoir si les véhicules sont des appareils ou plutôt un moyen de s'exprimer. Comme les membres du segment 2, ils perçoivent plutôt négativement le concept de véhicule automatisé. Toutefois, contrairement à ces derniers, ils ont déjà entendu parler de la plupart des systèmes avancés d'aide à la conduite et sont susceptibles d'utiliser les technologies automobiles plus établies. Ils sont les plus enclins à décrire plusieurs facteurs comme de potentiels désavantages des véhicules automatisés, notamment en exprimant leurs préoccupations quant à la conduite en hiver, à la responsabilité civile, à la réduction du contrôle des conducteurs et aux interactions avec les piétons et les cyclistes. Ils sont les moins susceptibles de dire qu'ils seraient à l'aise d'être à bord d'un véhicule entièrement automatisé et les plus inquiets à cet égard. Ils disent qu'il est probable qu'ils obtiennent de l'information au sujet des systèmes avancés d'aide à la conduite auprès du constructeur ou du concessionnaire et font partie des moins susceptibles de trouver que les vidéos intégrées seraient une façon utile d'en apprendre davantage sur ces caractéristiques.

Les membres du segment 4 tendent à être des hommes, à être plus âgés et à avoir un niveau de scolarité plus bas. Ils sont aussi les plus susceptibles d'habiter dans une communauté plus petite ou dans un milieu rural. Ils sont les plus enclins à faire partie d'un ménage à plusieurs véhicules (trois ou plus) et à avoir l'intention de dépenser au moins 25 000 \$ pour leur prochain véhicule. Ce sont des consommateurs modérés ou de grands consommateurs de télévision et de radio, des utilisateurs modérés de presse écrite et des utilisateurs relativement faibles d'Internet.

D'un point de vue psychographique, les membres du segment 4 éprouvent de la difficulté à s'adapter aux changements de la vie moderne. Ils se montrent particulièrement indifférents lorsqu'il est question de leurs habitudes de consommation. Ils se méfient des publicités, ne font pas confiance aux grandes entreprises qui fournissent des solutions à leurs problèmes et y pensent à deux fois avant d'effectuer un achat. Bien qu'ils partagent certaines des inquiétudes des membres du segment 2 quant à la complexification de la vie moderne, ils sont davantage tournés vers eux-mêmes et se montrent peu préoccupés par les questions environnementales. Ils ne se soucient généralement pas des apparences et appuient leurs décisions d'achat sur le côté pratique plutôt que sur l'esthétique.

Les tableaux ci-dessous présentent des renseignements démographiques supplémentaires concernant les segments.

Âge – par segment

Âge	TOTAL (n = 3 113)	Segment 1 (n = 636)	Segment 2 (n = 1 362)	Segment 3 (n = 329)	Segment 4 (n = 786)
De 16 à 24 ans	4 %	5 %	4 %	2 %	3 %
De 25 à 34 ans	25 %	28 %	30 %	19 %	18 %
De 35 à 49 ans	24 %	28 %	26 %	17 %	21 %
De 50 à 64 ans	26 %	24 %	24 %	30 %	29 %
65 ans et plus	21 %	15 %	16 %	32 %	30 %
MOYENNE	48,41	45,84	45,97	53,93	52,35

Sexe – par segment

Sexe	TOTAL (n = 3 113)	Segment 1 (n = 636)	Segment 2 (n = 1 362)	Segment 3 (n = 329)	Segment 4 (n = 786)
Femmes	51 %	50 %	62 %	30 %	40 %
Hommes	49 %	49 %	37 %	70 %	60 %
Autre identité de genre	* %	* %	* %	–	* %
Je préfère ne pas répondre	* %	–	–	–	* %

Le tableau suivant montre les principales sources d'information réellement utilisées par les propriétaires conducteurs, les utilisateurs conducteurs et les utilisateurs non-conducteurs de véhicule équipé d'un système avancé d'aide à la conduite, en fonction de chaque segment.

Sources utilisées pour en apprendre plus sur les systèmes avancés d'aide à la conduite – par segment

Source d'information utilisée	TOTAL (n = 1 429)	Segment 1 (n = 278)	Segment 2 (n = 463)	Segment 3 (n = 302)	Segment 4 (n = 386)
Lecture du guide d'utilisation	24 %	14 %	13 %	51 %	23 %
Questions à des amis ou membres de la famille	22 %	34 %	21 %	16 %	21 %
Site Web du constructeur	19 %	19 %	11 %	32 %	21 %
Communication avec le concessionnaire/visite du concessionnaire	19 %	13 %	12 %	35 %	18 %
Vidéo en ligne (YouTube, vidéo d'un constructeur automobile, etc.)	17 %	25 %	11 %	16 %	20 %
Apprentissage par essais et erreurs	17 %	15 %	10 %	32 %	14 %
Médias sociaux (Facebook, Twitter, etc.)	11 %	14 %	15 %	8 %	8 %
Livres, brochures ou dépliants	11 %	10 %	8 %	15 %	11 %
Communication avec le garage ou le mécanicien	6 %	6 %	5 %	9 %	3 %

Le tableau suivant donne un aperçu de l'âge et du type de véhicules généralement possédés par les membres de chaque segment.

Année modèle des véhicules les plus souvent conduits – conducteurs, par segment

Année modèle	TOTAL (n = 2 690)	Segment 1 (n = 534)	Segment 2 (n = 1 106)	Segment 3 (n = 322)	Segment 4 (n = 728)
2000 ou modèle antérieur	3 %	4 %	4 %	–	3 %
De 2001 à 2005	9 %	10 %	9 %	1 %	9 %
De 2006 à 2010	21 %	25 %	23 %	5 %	21 %
De 2011 à 2013	19 %	22 %	20 %	7 %	21 %
2014 et 2015	17 %	17 %	15 %	19 %	17 %
2016 et 2017	19 %	14 %	16 %	34 %	21 %
2018 et 2019	10 %	5 %	7 %	32 %	8 %

Type des véhicules les plus souvent conduits – conducteurs, par segment

Type de véhicules	TOTAL (n = 2 690)	Segment 1 (n = 534)	Segment 2 (n = 1 106)	Segment 3 (n = 322)	Segment 4 (n = 728)
Voiture de catégorie C	20 %	22 %	24 %	14 %	17 %
Petit véhicule utilitaire	16 %	16 %	14 %	18 %	19 %
Voiture de catégorie CD	9 %	10 %	8 %	11 %	8 %
Voiture de catégorie B	7 %	8 %	10 %	1 %	5 %
Véhicule utilitaire intermédiaire	6 %	5 %	5 %	7 %	6 %
Grosse camionnette	4 %	4 %	3 %	4 %	5 %
Minifourgonnette	4 %	5 %	3 %	3 %	5 %
Gros véhicule utilitaire	3 %	4 %	2 %	5 %	5 %
Véhicule utilitaire intermédiaire haut de gamme	2 %	1 %	1 %	8 %	2 %
Voiture haut de gamme de catégorie CD	2 %	1 %	1 %	5 %	3 %
Voiture de catégorie D/E	2 %	2 %	1 %	1 %	2 %
Minivéhicule utilitaire	1 %	2 %	1 %	1 %	2 %
Camionnette intermédiaire	1 %	1 %	2 %	1 %	1 %
Petit véhicule utilitaire haut de gamme	1 %	* %	1 %	1 %	1 %
Voiture haut de gamme de catégorie D/E	1 %	* %	* %	3 %	* %
Voiture sport	1 %	* %	1 %	1 %	1 %
Gros véhicule utilitaire classique	1 %	1 %	1 %	1 %	–
Voiture haut de gamme de catégorie B/C	1 %	* %	1 %	1 %	1 %
Voiture haut de gamme sport/de catégorie F	* %	1 %	* %	1 %	* %
Gros multisegment haut de gamme	* %	–	* %	1 %	* %
Gros véhicule utilitaire haut de gamme classique	* %	* %	* %	–	* %
Autre	17 %	17 %	19 %	11 %	16 %

Annexe A : Méthodologie

La présente recherche consistait en un sondage en ligne mené auprès de 3 113 Canadiens. Les répondants au sondage ont été sélectionnés à partir d'une liste de membres inscrits à un panel en ligne. Puisque les échantillons utilisés dans les enquêtes par panel en ligne sont basés sur le libre choix et non sur un échantillon probabiliste aléatoire, aucune estimation formelle de l'erreur d'échantillonnage ne peut être calculée. Bien que les panels à participation volontaire ne soient pas des échantillons probabilistes tirés au hasard, les sondages en ligne peuvent être utilisés auprès de la population générale, pour autant qu'ils soient conçus adéquatement et qu'ils fassent appel à un panel bien géré comptant un grand nombre de personnes.

Conception et pondération de l'échantillon

Environics Research a mené un sondage en ligne du 31 janvier au 16 février 2019 auprès de 3 113 Canadiens sélectionnés à partir d'une liste de membres inscrits à un panel en ligne. La méthode d'échantillonnage a été conçue de façon à réaliser des entrevues auprès d'au moins 2 700 Canadiens âgés de 16 à 80 ans titulaires d'un permis de conduire valide et de 300 Canadiens ne détenant pas de permis de conduire, à la demande de Transports Canada. Des quotas ont été établis en fonction de l'âge, du sexe et de la région de résidence des répondants, ainsi que selon les segments PRIZM5 afin d'équilibrer l'échantillon. PRIZM5 divise les Canadiens en 68 segments de style de vie en fonction de leur code postal. L'intégration proportionnelle des segments PRIZM5 à l'échantillon, en plus des données démographiques standards selon la région, l'âge et le sexe, permet à Environics d'équilibrer les échantillons provenant de panels en ligne de façon à les rendre plus représentatifs et plus comparables aux échantillons provenant de sondages téléphoniques.

Pour obtenir les commentaires de jeunes en âge de conduire, des invitations ont été transmises aux membres de panel définis comme parents. Ceux-ci devaient ensuite autoriser leurs enfants âgés de 16 ou 17 ans à répondre eux-mêmes au sondage.

Les entrevues ont été réparties de la façon suivante :

Groupe cible	Cible (quota)	Nombre réel non pondéré	Nombre réel pondéré*
Total	3 000	3 113	3 113
Titulaires d'un permis de conduire	2 700	2 789	2 805
Non-titulaires d'un permis de conduire	300	325	308

* Les résultats sont pondérés par région, sexe et âge conformément aux données de recensement de 2016.

Le sondage a obtenu la répartition régionale suivante :

Territoire (% de la population)	Cible (quota)	% de l'échantillon	Nombre réel non pondéré	Nombre réel pondéré
Terre-Neuve-et-Labrador (2 %)	120	4 %	121	60
Nouvelle-Écosse (3 %)	135	5 %	141	64
Île-du-Prince-Édouard (< 1 %)	75	3 %	78	37
Nouveau-Brunswick (2 %)	120	4 %	124	57
Québec (23 %)	660	22 %	680	716
Ontario (38 %)	675	23 %	700	1 183
Manitoba (4 %)	165	6 %	175	125
Saskatchewan (3 %)	165	6 %	174	124
Alberta (11 %)	420	14 %	432	311
Colombie-Britannique (13 %)	450	15 %	474	416
Territoires (< 1 %)	15	1 %	14	20
CANADA	3 000	100 %	3 113	3 113

* Les résultats sont pondérés par région, sexe et âge conformément aux données de recensement de 2016.

Conception du questionnaire

Transports Canada a fourni à Environics des exemples de sondages semblables à utiliser en guise de référence pour la conception de l'étude. Environics a aussi cherché d'autres sondages sur le sujet. Environics a ensuite collaboré avec Transports Canada à l'élaboration d'un questionnaire de façon à ce que celui-ci réponde aux objectifs de la recherche. Une fois le questionnaire en anglais approuvé, Environics a fait appel à des traducteurs professionnels pour le traduire en français.

Les analystes de données d'Environics ont programmé les questionnaires avant de soumettre ceux-ci à des tests approfondis afin d'assurer l'exactitude de l'organisation et de la collecte des données. Cette validation a permis de garantir que le processus de saisie des données était conforme à la logique de base des sondages. Le système de collecte de données a pris en charge les invitations, les quotas et les réponses aux questionnaires (l'enchaînement des questions et les intervalles valides).

Avant de régler les derniers détails du sondage pour que celui-ci puisse être utilisé sur le terrain, une préenquête (prélancement) a été menée en anglais et en français. La préenquête a permis d'évaluer les questionnaires en ce qui a trait à la formulation et à l'enchaînement des questions, à la réactivité des répondants à des questions précises et au sondage dans son ensemble, mais aussi de déterminer la durée du sondage. Des questions préliminaires standards du gouvernement du Canada ont également été posées. Puisqu'aucun changement ne s'est avéré nécessaire après la préenquête, les n = 121 réponses (83 en anglais et 38 en français) ont été prises en compte dans l'ensemble de données définitif.

Le questionnaire final de l'étude se trouve à l'annexe B.

Travail sur le terrain

Le sondage a été effectué par Environics dans un environnement de sondage Web sécurisé doté de toutes les fonctions requises. Les entrevues se sont déroulées du 31 janvier (préenquête) au 16 février 2019. Les entrevues ont duré en moyenne 15,2 minutes.

Tous les répondants ont eu la possibilité de répondre au sondage dans la langue officielle de leur choix.

L'ensemble du travail de recherche a été effectué en conformité avec les *Normes pour la recherche sur l'opinion*

publique effectuée par le gouvernement du Canada — Sondages en ligne et les normes reconnues par le secteur, de même qu'avec les lois fédérales applicables (*Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques*, ou LPRPDE).

Les données tirées du sondage ont été pondérées afin d'assurer que l'échantillon était le plus représentatif possible de cette population en fonction des plus récentes informations de recensement disponibles.

Taux de réponse

Les taux de réponse sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Répartition des communications

Répartition	N
Nombre total d'invitations (c)	22 048
Nombre total de sondages terminés (d)	3 113
Répondants admissibles, mais qui ont abandonné (e)	622
Répondants non admissibles (f)	562
Aucune réponse (g)	11 256
Quotas atteints (h)	6 495
Taux de contact = $(d+e+f+h)/c$	49 %
Taux de participation = $(d+f+h)/c$	46 %

Profil des répondants

Le tableau suivant présente la répartition pondérée des participants au sondage, en fonction des principales données démographiques et d'autres variables.

Variable	Échantillon total %
Âge	
De 16 à 24 ans	4
De 25 à 34 ans	25
De 35 à 49 ans	24
De 50 à 64 ans	26
65 ans et plus	21
Sexe	
Femme	51
Homme	49
Éducation	
Études secondaires ou moins	23
Apprentissage enregistré, collège, études universitaires en partie	37
Diplôme d'études universitaires ou supérieures	39
Situation d'emploi	
Employé(e) à temps plein ou travailleur(se) autonome	50
Employé(e) à temps partiel	10
Sans emploi (étudiant[e], chômeur[se], personne au foyer, etc.)	12
Retraité(e)	26
Revenu de ménage annuel total	
Moins de 20 000 \$	6
De 20 000 \$ à moins de 40 000 \$	13
De 40 000 \$ à moins de 60 000 \$	16
De 60 000 \$ à moins de 80 000 \$	15
De 80 000 \$ à moins de 100 000 \$	14
De 100 000 \$ à moins de 150 000 \$	17
150 000 \$ ou plus	8
Je préfère ne pas répondre	11
Taille de la communauté (rapportée par les répondants)	
Communauté rurale (moins de 30 000 habitants)	29
Ville de taille moyenne (de 30 000 à moins de 500 000 habitants)	37
Grand centre urbain (plus de 500 000 habitants)	34
Langue parlée le plus souvent à la maison	
Anglais	79
Français	22
Autre	3

Analyse du biais de non-réponse

Le tableau ci-dessous présente le profil de l'échantillon final, comparativement à la population réelle du Canada (d'après les données du recensement de 2016). Comme c'est le cas pour la plupart des sondages, l'échantillon final sous-représente les personnes détenant un diplôme d'études secondaires ou moins, ce qui est une caractéristique courante des sondages d'opinion publique menés au Canada (c'est-à-dire que les personnes plus éduquées sont plus susceptibles de répondre à ce type de sondages).

Profil de l'échantillon

Type d'échantillon	Échantillon*	Au Canada (recensement de 2016)
Sexe (18 ans et plus)		
Homme	49 %	49 %
Femme	51 %	51 %
Âge		
De 16 à 24 ans	29 %	29 %
De 25 à 34 ans	24 %	24 %
De 35 à 49 ans	27 %	26 %
De 50 à 64 ans	21 %	21 %
Niveau de scolarité^a		
Diplôme d'études secondaires ou moins	24 %	35 %
École de métiers, études collégiales ou postsecondaires (sans diplôme)	38 %	36 %
Diplôme d'études universitaires	38 %	29 %

* Les données ne sont pas pondérées et les pourcentages sont établis en fonction des personnes ayant répondu à chacune des questions démographiques.

^a Les catégories réelles du recensement diffèrent de celles utilisées dans le cadre de ce sondage et ont été recalculées pour correspondre à ce dernier.

Les données de Statistique Canada en ce qui a trait au niveau de scolarité représentent les Canadiens âgés de 25 à 64 ans.

Segmentation

Environics Research a élaboré une segmentation attitudinale des répondants en s'appuyant sur les réponses aux questions 12, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 et 24 (reportez-vous à l'annexe B pour consulter le questionnaire). Avant l'application des techniques d'agrégation, les données ont été manipulées de la façon suivante :

- Pour toutes les questions graduées, la réponse « Incertain(e) » a été positionnée au milieu de l'échelle. Les questions 23 et 24 ont été combinées de sorte que, pour chaque type de technologie, les répondants étaient répartis dans l'une des trois catégories suivantes : ceux qui l'utilisent (technologie sélectionnée à Q24), ceux qui en ont entendu parler, mais qui ne l'utilisent pas (technologie sélectionnée à Q23, mais pas à Q24) et ceux qui n'en ont jamais entendu parler (technologie non sélectionnée à Q23).
- Une fois les variables réinitialisées de la façon décrite ci-dessus, toutes les questions ont été standardisées, c'est-à-dire qu'elles ont été centrées de façon à ce que leur moyenne soit égale à 0 et que leur écart type soit égal à 1. Cette procédure sert à s'assurer que la contribution à chaque question correspond à la création des segments. Autrement, les questions dont l'écart est plus grand, comme la question 22 associée à une échelle de 10 points, occuperaient une plus grande importance dans la création des segments.

Après avoir effectué ces manipulations, Environics a utilisé une méthode consensuelle de techniques d'agrégation pour la segmentation. Cette méthode consiste à appliquer différentes techniques d'agrégation, soit, dans le cas qui nous intéresse, le partitionnement par la méthode des K centroïdes, la factorisation matricielle non négative, le partitionnement autour de médoïdes, les modèles de mélange gaussien et la classification hiérarchique. Chacune de ces techniques a été répétée à cinq reprises à différents points de départ. Environics a ensuite observé les résultats de chaque technique afin de relever les segments qui survenaient le plus fréquemment. L'agrégation consensuelle repose sur l'idée que les segments qui peuvent être reproduits le plus souvent par les diverses techniques sont plus susceptibles d'être des occurrences naturelles au sein des données. Concrètement, la notion selon laquelle un segment est consensuel selon les différentes techniques d'agrégation vient valider l'existence même de ce segment.

Cette technique a été appliquée dans le but de créer des solutions à deux, trois, quatre, cinq et six segments. Une fois les différentes solutions étudiées, la solution à quatre segments a été sélectionnée puisque c'est elle qui présentait les différences les plus marquées entre les segments. Les quatre segments sont décrits plus haut à partir de la page 32 du présent rapport.

Annexe B : Instrument de recherche quantitatif

Environics Research Group

30 janvier 2019

Transports Canada

Niveau de connaissance et de confiance des Canadiens à l'égard des véhicules automatisés

Questionnaire

*Sondage en ligne mené auprès de 3 000 Canadiens âgés de 16 à 80 ans;
15 minutes en moyenne*

PAGE D'ACCUEIL

Please select your preferred language for completing the survey./ Veuillez choisir la langue dans laquelle vous préférez répondre au sondage.

01 – English / Anglais

02 – Français / French

Bienvenue à ce sondage portant sur de nouvelles caractéristiques de véhicules. Ce sondage est mené par Environics Research Group, une société d'étude de marché indépendante, pour le compte de Transports Canada, et prendra environ 15 minutes de votre temps.

Le sondage est effectué sur une base volontaire, et toutes vos réponses demeureront entièrement anonymes et confidentielles. Si vous souhaitez vérifier la légitimité de cette étude, obtenir de l'information sur le domaine des sondages ou poser des questions d'ordre technique à propos de ce sondage, veuillez communiquer par courriel avec Brenda Sharpe chez Environics, à l'adresse Brenda.Sharpe@environics.ca.

Merci à l'avance de votre participation.

< NOTE AU PROGRAMMATEUR : Toutes les questions sont obligatoires. Veuillez accorder la priorité à l'accessibilité; ne pas utiliser de format « carrousel ». >

Recrutement

1. Quelle est votre année de naissance?

Liste déroulante – voir les quotas

Si moins de 16 ans, remercier et terminer

Si 81 ans ou plus, remercier et terminer

2. Dans quelle province ou quel territoire demeurez-vous?

Veuillez sélectionner une seule réponse.

LISTE DÉROULANTE – VOIR LES QUOTAS

01 – Colombie-Britannique

02 – Alberta

03 – Saskatchewan

- 04 – Manitoba
- 05 – Ontario
- 06 – Québec
- 07 – Nouveau-Brunswick
- 08 – Nouvelle-Écosse
- 09 – Île-du-Prince-Édouard
- 10 – Terre-Neuve-et-Labrador
- 11 – Yukon
- 12 – Territoires du Nord-Ouest
- 13 – Nunavut

3. À quel genre vous identifiez-vous?

Veillez sélectionner une seule réponse – voir les quotas

- 01 – Femme
- 02 – Homme
- 03 – Autre identité de genre
- 99 – Je préfère ne pas répondre

4. Avez-vous actuellement un permis de conduire valide?

Veillez sélectionner une seule réponse.

- 01 – Oui, j'ai un permis de conduire valide
- 02 – Non, je n'ai pas de permis de conduire valide – voir la limite du quota – n = 300 – passer à Q12

Type de véhicule et utilisation

5. Possédez-vous ou louez-vous actuellement un véhicule, ou avez-vous régulièrement accès à un véhicule?

Veillez sélectionner une seule réponse.

- 01 – Oui, je possède ou je loue un véhicule
- 02 – Oui, j'ai régulièrement accès à un véhicule
- 03 – Non passer à Q12

Veillez penser au véhicule que vous conduisez **le plus fréquemment**, y compris pour vous rendre au travail et en revenir. Quels sont la marque (p. ex., Ford, Nissan ou Chevrolet), le modèle (p. ex., Focus, Sentra ou F-150) et l'année de fabrication du véhicule?

6. Marque _____

99 – Incertain(e)

7. Modèle _____

99 – Incertain(e)

8. Année _____

99 – Incertain(e)

9. Conduisez-vous ce véhicule...?

Veillez sélectionner une seule réponse.

- 01 – Principalement ou exclusivement à des fins personnelles
- 02 – Principalement ou exclusivement à des fins commerciales

03 – À des fins personnelles et commerciales

10. Combien de kilomètres *par jour* conduisez-vous lors d'un jour de *semaine* normal, c'est-à-dire du lundi au vendredi? Veuillez compter le trajet pour vous rendre à votre destination et en revenir, ainsi que tout autre déplacement.

Veuillez sélectionner une seule réponse.

- 01 – Jusqu'à 10 km par jour
- 02 – 11 à 24 km par jour
- 03 – 25 à 49 km par jour
- 04 – 50 à 99 km par jour
- 05 – 100 km ou plus par jour
- 97 – Je ne conduis pas lors d'un jour de semaine normal
- 99 – Je ne saurais dire

11. Combien de kilomètres *PAR JOUR* conduisez-vous lors d'un jour de *fin de semaine* normal, c'est-à-dire le samedi et le dimanche, en comptant les voyages de retour?

Veuillez sélectionner une seule réponse.

- 01 – Jusqu'à 10 km par jour
- 02 – 11 à 24 km par jour
- 03 – 25 à 49 km par jour
- 04 – 50 à 99 km par jour
- 05 – 100 km ou plus par jour
- 97 – Je ne conduis pas lors d'un jour de fin de semaine normal
- 99 – Je ne saurais dire

Afficher Q10 et Q11 sur la même page

12. QUESTION DE SEGMENTATION - DEMANDER À TOUS : Vous trouverez ci-dessous deux énoncés portant sur des attitudes relatives au fait de posséder un véhicule. Veuillez indiquer la mesure dans laquelle vous êtes en accord avec le premier ou le second énoncé.

1. Une voiture en dit beaucoup sur une personne – ma voiture reflète mon style et mon image personnels
2. Une voiture est un simple outil – quelque chose pour me rendre du point A au point B

Veuillez sélectionner une seule réponse.

- 01 – Fortement en accord avec 1
- 02 – Plutôt en accord avec 1
- 03 – Plutôt en accord avec 2
- 04 – Fortement en accord avec 2
- 05 – Aucune opinion

Connaissance des véhicules automatisés

13. Lorsque vous entendez le terme « *véhicules automatisés* », quels types de technologies vous viennent à l'esprit?

Veuillez préciser.

Question entièrement ouverte, zone de texte

14. Dans quelle mesure, à votre avis, les véhicules automatisés vous sont-ils familiers?

Veillez sélectionner une seule réponse.

- 01 – Très familiers
- 02 – Plutôt familiers
- 03 – Pas très familiers
- 04 – Pas du tout familiers
- 99 – Incertain(e)

Opinions sur les véhicules automatisés

MONTRER À TOUS : Les véhicules automatisés utilisent des capteurs ainsi que des ordinateurs et des logiciels de bord pour prendre des décisions. Cette technologie permet au véhicule de prendre le contrôle de fonctions de conduite précises, dans certaines conditions – par exemple, la direction, le freinage, l'accélération ainsi que la vérification et la surveillance de l'environnement de conduite. Un véhicule entièrement automatisé (qui n'est pas encore offert sur le marché) sera en mesure de prendre lui-même en charge toute la conduite, sans l'intervention d'un conducteur humain.

15. À votre avis, quels sont les *avantages*, s'il y a lieu, des véhicules automatisés?

Veillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent.

- 01 – Sont plus sécuritaires / diminuent les erreurs des conducteurs / permettent de réduire le nombre de mauvais conducteurs ou de conducteurs avec les facultés affaiblies
- 02 – Sont pratiques / permettent de faire autre chose en conduisant
- 03 – Sont moins stressants / permettent de moins se préoccuper de sa conduite
- 04 – Améliorent le débit routier / réduisent la congestion routière
- 05 – Réduisent les temps de déplacement
- 06 – Sont meilleurs pour l'environnement / réduisent les émissions
- 07 – Permettent de meilleures économies de carburant / sont plus économiques à conduire
- 08 – Réduisent les primes d'assurance
- 09 – Sont plus faciles pour les personnes âgées ou handicapées
- 10 – Sont meilleurs pour l'économie (p. ex., améliorent la productivité)
- 11 – Permettent à tout le monde de conduire / éliminent le besoin d'un permis de conduire
- 97 – Autre (veuillez préciser) _____
- 98 – Aucun avantage [RÉPONSE UNIQUE]
- 99 – Incertain(e) [RÉPONSE UNIQUE]

16. À votre avis, quels sont les *désavantages*, s'il y a lieu, des véhicules automatisés?

Veillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent.

- 01 – Sont sujets à une défaillance de l'équipement ou du système
- 02 – Ne sont pas en mesure de réagir aux situations imprévues
- 03 – Doivent interagir avec les autres conducteurs humains
- 04 – Doivent interagir avec les piétons et les cyclistes
- 05 – Amèneront les conducteurs à devenir paresseux et à porter moins attention à leur conduite
- 06 – Entraîneront une diminution des habiletés des conducteurs
- 07 – Réduisent le contrôle du conducteur
- 08 – Entraînent des problèmes de responsabilité civile / des difficultés à savoir qui est responsable
- 09 – Posent des problèmes en ce qui a trait à la sécurité / au piratage / au terrorisme / à la fraude
- 10 – Posent des problèmes en ce qui a trait à la confidentialité des données (p. ex., géolocalisation)
- 11 – Soulèvent des préoccupations en ce qui concerne leur fonctionnement en hiver ou dans le climat canadien

12 – Sont susceptibles d'avoir des répercussions sur les emplois / de causer des pertes d'emploi chez les conducteurs

13 – Signifient que la conduite automobile devient moins amusante ou plaisante

97 – Autre (veuillez préciser) _____

98 – Aucun désavantage [RÉPONSE UNIQUE]

99 – Incertain(e) [RÉPONSE UNIQUE]

Non montré : pour analyse, non montré : sécurité – net 01-04

Veuillez indiquer la mesure dans laquelle vous êtes en accord avec ces énoncés portant sur les véhicules **automatisés**.

Veuillez sélectionner une réponse par énoncé.

Répartir aléatoirement les énoncés 17-21

17. Je serais à l'aise d'être passager d'un véhicule entièrement automatisé.

18. Les véhicules automatisés permettront de garder les routes plus sécuritaires pour tous.

19. Lorsque les véhicules seront davantage automatisés, la sécurité du système et la confidentialité des données deviendront de plus grandes sources de préoccupations.

20. Les véhicules automatisés offrent de meilleures performances que les conducteurs humains dans des conditions de conduite normales.

21. L'idée de véhicules de livraison entièrement automatisés me préoccupe.

01 – Fortement en accord

02 – Plutôt en accord

03 – Plutôt en désaccord

04 – Fortement en désaccord

99 – Incertain(e)

22. Croyez-vous que le fait (SI 01 À Q4 : de conduire un / SI 02 à Q4 : d'être passager d'un) véhicule muni de ces types de technologies automatisées serait plus relaxant ou plus stressant que dans le cas d'un véhicule traditionnel?

Veuillez sélectionner une seule réponse.

Curseur ou échelle – 10 points

Relaxant - stressant

99 – Incertain(e)

23. Veuillez sélectionner, parmi ces technologies automobiles, celles dont vous avez déjà entendu parler (y compris celles avec lesquelles vous avez interagi, dont vous avez fait l'expérience en tant que passager, que vous avez vues dans une publicité ou dont vous avez entendu parler autrement).

Veuillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent.

Répartir aléatoirement les énoncés 01-11

01 – Freinage automatique d'urgence

02 – Alerte de collision avant

03 – Régulateur de vitesse adaptatif

04 – Alerte de franchissement involontaire de ligne

05 – Avertisseur de sortie involontaire de voie

06 – Système de détection d'angles morts

- 07 – Caméra de recul
- 08 – Régulateur de vitesse
- 09 – Contrôle électronique de la stabilité
- 10 – Avertisseur sonore de recul
- 11 – Stationnement automatique
- 98 – Aucune de ces réponses [RÉPONSE UNIQUE]
- 99 – Incertain(e) [RÉPONSE UNIQUE]

24. S'il y a lieu, lesquelles des caractéristiques suivantes retrouve-t-on dans le véhicule (SI 01 À Q4 : que vous conduisez le plus souvent? / SI 02 À Q4 : dont vous êtes le plus souvent passager?)

Veuillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent.

Montrer les caractéristiques connues à Q23, dans le même ordre qu'à Q23

- 01– Freinage automatique d'urgence
- 02 – Alerte de collision avant
- 03 – Régulateur de vitesse adaptatif
- 04 – Alerte de franchissement involontaire de ligne
- 05 – Avertisseur de sortie involontaire de voie
- 06 – Système de détection d'angles morts
- 07 – Caméra de recul
- 08 – Régulateur de vitesse
- 09 – Contrôle électronique de la stabilité
- 10 – Avertisseur sonore de recul
- 11 – Stationnement automatique
- 98 – Aucune de ces réponses [RÉPONSE UNIQUE]
- 99 – Incertain(e) / sans objet [RÉPONSE UNIQUE]

Systèmes avancés d'assistance à la conduite

Trois des systèmes avancés d'assistance à la conduite suivants seront aléatoirement présentés à chacun des répondants

NOM	DESCRIPTION DE TC
Freinage automatique d'urgence	Cette technologie utilise des capteurs pour repérer les véhicules se trouvant devant la voiture. Il assure un freinage automatique afin de réduire l'impact ou la gravité de la collision, ou arrête la voiture pour l'éviter complètement.
Alerte de collision avant	Cette technologie vous avertit de la possibilité d'une collision avec le véhicule vous précédant, afin de vous permettre de freiner ou de dévier de votre trajectoire à temps.
Régulateur de vitesse adaptatif	Cette technologie vous permet de conserver une vitesse pré réglée et une distance constante entre votre véhicule et celui qui le précède. Pour y parvenir, un freinage limité peut être appliqué.
Alerte de franchissement involontaire de ligne	Cette technologie vous avertit si votre véhicule quitte sa voie, à condition que les marques sur la chaussée soient visibles sur les deux côtés de la route.
Avertisseur de sortie involontaire de voie	Cette technologie ramène votre véhicule dans sa voie s'il commence à en sortir.
Système de détection d'angles morts	Cette technologie vous avertit de la présence d'un véhicule dans votre angle mort.

Montrer à tous : Nous aimerions maintenant vous poser quelques questions sur trois *systèmes avancés d'assistance à la conduite*. Ces systèmes sont de nouveaux outils technologiques inclus dans certains nouveaux modèles de véhicules. Il se peut que vous ayez fait l'expérience de ces nouvelles technologies, comme conducteur ou passager.

La **première technologie / technologie suivante** est appelée _____ (nom en gras). Montrer la description de TC

Répéter les questions 26-31 (et 32-37 si approprié) pour chacun des trois systèmes avancés d'assistance à la conduite sélectionnés

25. Supprimé

26. Demander à tous : avez-vous déjà conduit un véhicule, ou été passager d'un véhicule, équipé de la technologie appelée _____ (nom en gras)?

Veillez sélectionner une seule réponse.

01 – Je possède ou je loue actuellement un véhicule équipé de cette technologie

02 – J'ai déjà conduit un véhicule équipé de cette technologie (p. ex., propriétaire d'un tel véhicule dans le passé, location, service d'autopartage, etc.), mais je n'en possède pas ou je n'en loue pas un actuellement

03 – J'ai déjà été passager d'un véhicule équipé de cette technologie, mais je n'en ai jamais conduit un personnellement

04 – Non, je n'ai jamais conduit un véhicule, ni été passager d'un véhicule, équipé de cette technologie – passer à Q31

99 – Incertain(e) – passer à Q31

Si 01 à Q4 et 01 à Q26 : propriétaire conducteur de cette technologie – Q27, Q28, Q29, Q31, Q32-37, selon la technologie choisie, et Q38 lui seront posées

Si 01 à Q4, et 02 ou 04 à Q26 : utilisateur conducteur (non-propriétaire) de cette technologie – Q30, Q31, Q32-37, selon la technologie choisie, et Q38 lui seront posées

Si 02 à Q4, et 01, 02 ou 04 à Q26 : utilisateur non-conducteur de cette technologie – Q30, Q31, Q32-37 selon la technologie choisie, et Q38 lui seront posées

Autres répondants : non-utilisateurs de cette technologie – si 01-06 à Q23 posez Q30 selon la technologie choisi, 31 et Q39 leur seront posées – et si 01-06 à Q23 posez Q32-37 selon la technologie choisi

Demander Q27 si propriétaire conducteur

27. À quelle fréquence utilisez-vous la caractéristique appelée _____ dans votre véhicule?

Veillez sélectionner une seule réponse.

01 – Fréquemment

02 – Parfois

03 – Rarement

04 – Jamais

05 – Je n'utilise pas cette caractéristique – je l'ai temporairement désactivée

06 – J'ai désactivé cette caractéristique de façon permanente

98 – Sans objet

99 – Incertain(e)

28. Demander si propriétaire conducteur et si 02-06 à Q27 : Lesquelles des raisons suivantes, s'il y a lieu, expliquent pourquoi vous n'utilisez pas la caractéristique appelée _____ (si 02-03 à Q27, ajouter : plus souvent)?

Veillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent.

01 – La caractéristique m'agace

02 – La caractéristique ne fonctionne pas

03 – Je ne sais pas comment utiliser cette caractéristique

04 – La caractéristique me dérange

05 – Ma conduite est adéquate / je n'ai pas besoin de cette caractéristique

97 – Autre (veuillez préciser) _____

98 – Sans objet [réponse unique]

99 – Incertain(e) [réponse unique]

29. Si propriétaire conducteur, demander : Dans quelle mesure la caractéristique appelée _____ s'est-elle avérée un facteur important dans votre décision d'acheter ou de louer ce véhicule?

Veuillez sélectionner une seule réponse.

01 – Très important

02 – Plutôt important

03 – Pas très important

04 – Pas du tout important

98 – Sans objet

99 – Incertain(e)

30. Si utilisateur conducteur (non-propriétaire), utilisateur non-conducteur, ou non-utilisateurs de cette technologie si 01-06 à Q23 demander : Dans quelle mesure la caractéristique appelée _____ s'avérera-t-elle un facteur important, à votre avis, dans votre choix du véhicule à acheter ou à louer dans l'avenir?

Veuillez sélectionner une seule réponse.

01 – Très important

02 – Plutôt important

03 – Pas très important

04 – Pas du tout important

98 – Sans objet

99 – Incertain(e)

31. Demander à tous : Dans quelle mesure, à votre avis, ce que fait la caractéristique appelée _____ vous est-il familier?

Veuillez sélectionner une seule réponse.

01 – Très familier

02 – Plutôt familier

03 – Pas très familier

04 – Pas du tout familier

99 – Incertain(e)

Selon la caractéristique sélectionnée, poser l'une des questions 32-37 aux *propriétaires conducteurs*, *aux utilisateurs conducteurs (non-propriétaires)* et *aux utilisateurs non-conducteurs*; aussi poser si non-utilisateur et 01-06 à Q23

CARACTÉRISTIQUE SÉLECTIONNÉE	POSER Q	SI À Q23
Freinage automatique d'urgence	32	01
Alerte de collision avant	33	02
Régulateur de vitesse adaptatif	34	03
Alerte de franchissement involontaire de ligne	35	04

Avertisseur de sortie involontaire de voie	36	05
Système de détection d'angles morts	37	06

32. Demander si freinage automatique d'urgence : Selon votre expérience du freinage automatique d'urgence, dans quel but cette caractéristique est-elle conçue?

Veillez sélectionner une seule réponse.

- 01 – Éviter les collisions à l'avant, à l'arrière ou sur les côtés du véhicule
- 02 – Avertir le conducteur d'une collision imminente à l'arrière du véhicule
- 03 – Appliquer automatiquement les freins en cas de collision imminente à l'avant du véhicule
- 04 – Je ne connais pas la réponse exacte
- 99 – Je préfère ne pas répondre

33. Demander si alerte de collision avant : Selon votre expérience de l'alerte de collision avant, dans quel but cette caractéristique est-elle conçue?

Veillez sélectionner une seule réponse.

- 01 – Détecter une collision, et appliquer automatiquement les freins en cas de collision imminente
- 02 – Détecter une collision imminente et en avertir le conducteur
- 03 – Détecter une collision imminente à l'avant, sur les côtés ou à l'arrière du véhicule
- 04 – Je ne connais pas la réponse exacte
- 99 – Je préfère ne pas répondre

34. Demander si régulateur de vitesse adaptatif : Selon votre expérience du régulateur de vitesse adaptatif, lequel de ces énoncés relatifs à cette caractéristique est correct?

Veillez sélectionner une seule réponse.

- 01 – Il peut provoquer une accélération si le véhicule se trouvant devant sort de la zone de détection
- 02 – Il fonctionne bien dans des conditions d'épais brouillard ou de fortes précipitations, parce qu'il a recours à un radar
- 03 – Il est en mesure de faire freiner le véhicule dans n'importe quelle situation, à condition que le système ait détecté un autre véhicule devant
- 04 – Je ne connais pas la réponse exacte
- 99 – Je préfère ne pas répondre

35. Demander si alerte de franchissement involontaire de ligne : Selon votre expérience de l'alerte de franchissement involontaire de ligne, dans quel but cette caractéristique est-elle conçue?

Veillez sélectionner une seule réponse.

- 01 – Vous alerter si un autre véhicule déborde sur votre voie
- 01 – Vous alerter si votre véhicule quitte sa voie
- 03 – Ramener doucement votre véhicule dans sa voie s'il commence à la quitter
- 04 – Je ne connais pas la réponse exacte
- 99 – Je préfère ne pas répondre

36. Demander si avertisseur de sortie involontaire de voie : Selon votre expérience de l'avertisseur de sortie involontaire de voie, dans quel but cette caractéristique est-elle conçue?

Veillez sélectionner une seule réponse.

- 01 – Prévenir les collisions causées par le fait que votre véhicule sorte de sa voie de façon non intentionnelle
- 02 – Prévenir les collisions causées par d'autres véhicules qui sortent de leur voie

- 03– Éviter les collisions à l'avant, à l'arrière ou sur les côtés du véhicule
- 04 – Je ne connais pas la réponse exacte
- 99– Je préfère ne pas répondre

37. Demander si système de détection d'angles morts : Selon votre expérience du système de détection d'angles morts, dans quel but cette caractéristique est-elle conçue?

Veillez sélectionner une seule réponse.

- 01 – Détecter les moments où mon véhicule est situé dans l'angle mort d'un autre véhicule
- 02 – Détecter les moments où un autre véhicule est situé dans l'angle mort de mon véhicule
- 03 – Détecter les moments où mon véhicule est situé dans l'angle mort d'un autre véhicule et activer mon klaxon si cet autre véhicule commence à déborder dans ma voie
- 04 – Je ne connais pas la réponse exacte
- 99 – Je préfère ne pas répondre

38. Demander si propriétaire conducteur, utilisateur conducteur (non-propriétaire) ou utilisateur non-conducteur d'un système avancé d'assistance à la conduite : Lesquelles des sources suivantes, s'il y a lieu, avez-vous utilisées pour en apprendre plus sur les caractéristiques avancées d'assistance à la conduite dont vous avez fait l'expérience, par exemple ce qu'elles font et la façon dont elles fonctionnent?

Veillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent.

RÉPARTIR ALÉATOIREMENT - LAISSER 97-99 EN DERNIER

- 01 – Vidéo en ligne (YouTube, vidéo d'un constructeur automobile, etc.)
- 02 – Communication avec le garage ou le mécanicien
- 03 – Communication avec le concessionnaire ou visite du concessionnaire
- 04 – Site Web du constructeur
- 05 – Site Web du gouvernement fédéral
- 06 – Site Web du gouvernement provincial ou territorial
- 07 – Livres, brochures ou dépliants
- 08 – Médias sociaux (Facebook, Twitter, etc.)
- 09 – Lecture du guide d'utilisation
- 10 – Questions à des amis ou membres de la famille
- 11 – Apprentissage par essais et erreurs
- 97 – Aucune - Je n'ai rien appris à ce sujet [RÉPONSE UNIQUE] – POSER Q39
- 98 – Autre (*veuillez préciser*) NE PAS POURSUIVRE SANS DEMANDER AU RÉPONDANT DE PRÉCISER
- 99 – Incertain(e) [RÉPONSE UNIQUE] - POSER Q39

LES UTILISATEURS DE SYSTÈME AVANCÉS D'ASSISTANCE À LA CONDUITE PASSENT MAINTENANT À Q40

39. Demander aux répondants non questionnés à Q38 ou si 97 ou 99 à Q38 : Si vous souhaitez obtenir plus d'informations sur une caractéristique avancée d'assistance à la conduite, par exemple ce qu'elle fait et la façon dont elle fonctionne, lesquelles des sources suivantes, s'il y a lieu, seraient vos sources de prédilection?

Veillez sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent.

RÉPARTIR ALÉATOIREMENT - LAISSER AUTRE / INCERTAIN(E) EN DERNIER

- 01 – Vidéo en ligne (YouTube, vidéo d'un constructeur automobile, etc.)
- 02 – Communication avec le garage ou le mécanicien
- 03 – Communication avec le concessionnaire ou visite du concessionnaire
- 04 – Site Web du constructeur
- 05 – Site Web du gouvernement fédéral

- 06 – Site Web du gouvernement provincial ou territorial
- 07 – Livres, brochures ou dépliants
- 08 – Médias sociaux (Facebook, Twitter, etc.)
- 09 – Lecture du guide d'utilisation
- 10 – Questions à des amis ou membres de la famille
- 11 – Apprentissage par essais et erreurs
- 97 – Aucune - Je ne souhaiterais rien apprendre à ce sujet [RÉPONSE UNIQUE]
- 98 – Autre (*veuillez préciser*) NE PAS POURSUIVRE SANS DEMANDER AU RÉPONDANT DE PRÉCISER
- 99 – Incertain(e) [RÉPONSE UNIQUE]

Demander à tous : Veuillez indiquer la mesure dans laquelle, à votre avis, chacune des méthodes suivantes serait utile aux Canadiens pour en apprendre plus au sujet des systèmes avancés d'assistance à la conduite.

RÉPARTIR ALÉATOIREMENT – MONTRER DANS LE TABLEAU

- 40. Formation en personne, chez le concessionnaire, à propos des caractéristiques avancées d'assistance à la conduite du véhicule acheté par un client**
- 41. Tutoriels vidéo intégrés (dans le véhicule) pour en apprendre plus sur les caractéristiques avancées d'assistance à la conduite de ce véhicule précis**
- 42. Formation sur les systèmes avancés d'assistance à la conduite dans le cadre des programmes de formation des nouveaux conducteurs**
- 43. Dépliants ou fiches d'information fournis par les entreprises de location de voitures ou les programmes d'autopartage**

- 01 – Très utile
- 02 – Plutôt utile
- 03 – Pas très utile
- 04 – Pas du tout utile
- 99 – Incertain(e)

- 44. Existe-t-il d'autres sources ou moyens d'obtenir des informations sur les caractéristiques avancées d'assistance à la conduite que vous jugeriez utiles, mais qui ne sont pas disponibles en ce moment?**

Veuillez préciser.

Question entièrement ouverte, zone de texte

Données démographiques

Les questions suivantes portent sur votre ménage et vous-même, et vous sont posées à des fins statistiques uniquement. Sachez que toutes vos réponses demeureront entièrement confidentielles.

- 45. Quel est le plus haut niveau de scolarité que vous avez terminé?**

Veuillez sélectionner une seule réponse.

- 01 – Jusqu'aux études secondaires
- 02 – Études secondaires en partie
- 03 – Diplôme d'études secondaires ou équivalent
- 04 – Apprentissage enregistré ou autre certificat ou diplôme d'une école de métiers
- 05 – Collège, cégep ou autre certificat ou diplôme non universitaire
- 06 – Certificat ou diplôme universitaire inférieur au baccalauréat
- 07 – Baccalauréat
- 08 – Diplôme universitaire supérieur au baccalauréat

99 – Je préfère ne pas répondre

46. Laquelle des catégories suivantes décrit le mieux votre situation d'emploi actuelle?

Veillez sélectionner une seule réponse.

- 01 – Travailleur(euse) à temps plein (35 heures ou plus par semaine)
- 02 – Travailleur(euse) à temps partiel (moins de 35 heures par semaine)
- 03 – Travailleur(se) autonome
- 04 – Sans emploi, mais à la recherche d'un emploi
- 05 – Étudiant(e) à temps plein
- 06 – Retraité(e)
- 07 – Je ne fais pas partie de la population active (personne au foyer à temps plein OU sans emploi et ne cherchant pas de travail)
- 08 – Autre (NE PAS PRÉCISER)
- 99 – Je préfère ne pas répondre

47. Quelle langue parlez-vous le plus souvent à la maison?

[ACCEPTER TOUTES LES RÉPONSES QUI S'APPLIQUENT]

- 01 – Anglais
- 02 – Français
- 03 – Autre (préciser, mais ne pas coder)
- 99 – Je préfère ne pas répondre [réponse unique]

48. De quelle taille est la communauté où vous habitez?

- 01 – Communauté rurale ou de petite taille (comptant moins de 30 000 habitants)
- 02 – Communauté ou ville de taille moyenne (comptant plus de 30 000 habitants, mais moins de 500 000)
- 03 – Grand centre urbain (comptant plus de 500 000 habitants)

49. Parmi les catégories suivantes, laquelle décrit le mieux le revenu total de votre ménage? Par cela, nous entendons le revenu total combiné de tous les membres de votre ménage, avant impôts.

Veillez sélectionner une seule réponse.

- 01 – Moins de 20 000 \$
- 02 – De 20 000 \$ à moins de 40 000 \$
- 03 – De 40 000 \$ à moins de 60 000 \$
- 04 – De 60 000 \$ à moins de 80 000 \$
- 05 – De 80 000 \$ à moins de 100 000 \$
- 06 – De 100 000 \$ à moins de 150 000 \$
- 07 – 150 000 \$ et plus
- 99 – Je préfère ne pas répondre

Voilà qui termine le sondage. Au nom de Transports Canada, nous vous remercions de nous avoir fait part de votre opinion. Les résultats de ce sondage seront disponibles sur le site Web de Bibliothèque et Archives Canada au cours des prochains mois.