



Recherche sur l'opinion publique : Connaissance et confiance des consommateurs en ce qui concerne les véhicules automatisés et les systèmes avancés d'assistance à la conduite : Sommaire

Préparé pour Transports Canada

Fournisseur : Ipsos LP

Numéro de contrat : T8053-200070/001/CY

Valeur du contrat : 98 157,99 \$ (TVH comprise)

Date d'attribution : 20 octobre 2020

Date de livraison : 17 février 2021

Numéro d'enregistrement : POR 046-20

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

Ce rapport est aussi disponible en anglais

Le présent rapport de recherche sur l'opinion publique présente les résultats d'un sondage en ligne mené par Ipsos pour le compte de Transports Canada. La recherche a été réalisée auprès de n = 2 500 Canadiens en décembre 2020. Il présente également les résultats qualitatifs des questions posées dans le cadre des Conversations Ipsos, une communauté de sondages omnibus qualitatifs en ligne conçue pour fournir aux clients des données qualitatives. Au total, 159 membres de la communauté Conversations Ipsos ont communiqué leurs réflexions sur des sujets liés aux systèmes avancés d'assistance à la conduite ainsi qu'aux technologies de véhicules automatisés entre le 28 et le 30 janvier 2021.

This report is also available in English with the title Consumer awareness of, and confidence in, automated vehicles (AVs) and advanced driver assistance systems (ADAS).

Cette publication peut être reproduite à des fins non commerciales uniquement. Une autorisation écrite de Transports Canada doit être obtenue au préalable. Pour de plus amples renseignements sur ce rapport, veuillez communiquer avec Transports Canada à l'adresse por-rop@hc-sc.gc.ca

Transports Canada

330, Sparks Street
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Numéro de catalogue : T46-60/1-2021F-PDF

Numéro international normalisé du livre (ISBN) : 978-0-660-38135-0

Publications connexes (numéro d'enregistrement : POR 046-20) :

1. Numéro de catalogue T46-60/1-2021E-PDF – (rapport définitif, anglais)
2. ISBN 978-0-660-38134-3

Sommaire

Ce rapport présente les résultats d'une recherche sur l'opinion publique qualitative et quantitative menée pour évaluer la confiance et les attentes des Canadiens à l'égard des véhicules automatisés, notamment les fonctionnalités des systèmes avancés d'assistance à la conduite actuellement offerts sur le marché.

Cette recherche s'appuie sur les résultats de la recherche sur l'opinion publique sur les véhicules automatisés de 2019 : i) en utilisant les données de 2019 en guise de référence pour suivre les changements d'attitudes et de connaissances des Canadiens à l'égard des véhicules automatisés; ii) en examinant les sources des préoccupations et les perceptions erronées des Canadiens à l'égard des véhicules automatisés et la manière dont on pourrait y remédier; et iii) en cherchant à mieux comprendre les habitudes des utilisateurs de systèmes avancés d'assistance à la conduite afin de savoir quelle est l'incidence des connaissances des conducteurs sur leur comportement.

Les résultats de cette recherche permettront à Transports Canada de mieux comprendre les points de vue des Canadiens sur les véhicules automatisés, ce qui aidera à créer des ressources pertinentes pour les Canadiens en vue d'améliorer leur compréhension de ces technologies et d'établir une confiance appropriée à leur égard.

En sachant que, lorsqu'elles sont utilisées correctement, les technologies de véhicules automatisés ont le potentiel de réduire la gravité et la fréquence des collisions de véhicules, il sera important que les Canadiens se sentent en confiance pour les utiliser tout en respectant leurs limites. Par ailleurs, une utilisation accrue des technologies de véhicules automatisés pourrait rendre les routes canadiennes plus sûres, tant pour les occupants des véhicules que pour les autres usagers de la route.

Contexte et objectifs

Les véhicules automatisés comprennent un ensemble de technologies innovantes et évolutives qui changent le paysage canadien des véhicules automobiles. Alors qu'un nombre grandissant de technologies de véhicules automatisés arrivent sur le marché, il est important que les Canadiens apprennent à connaître ces technologies en évolution afin d'accroître la sécurité sur les routes canadiennes.

Bien que de nombreuses études aient été menées sur les technologies de véhicules automatisés et que certaines d'entre elles aient abordé les perspectives canadiennes, on dispose de renseignements limités sur ce que la population canadienne sait de ces technologies et sur la question de savoir si la façon dont elle apprend à les utiliser favorise des pratiques de conduite sécuritaires. L'attention portée aux questions de connaissance et de compréhension des véhicules automatisés chez les consommateurs a par ailleurs été accentuée par de récents accidents aux États-Unis et des incidents au Canada impliquant des véhicules équipés de technologies d'automatisation de bas niveau.

Pour les besoins de cette étude, les véhicules automatisés sont définis comme des véhicules qui 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 fonctionnalités 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 est en mesure de prendre en charge l'ensemble de la conduite de manière indépendante, sans l'intervention d'un conducteur humain. (Ces types de véhicules ne sont pas offerts au grand public sur le marché canadien à l'heure actuelle.)

Cette étude porte sur les technologies qui répondent à l'un des six niveaux d'automatisation définis par SAE International (niveaux 0 à 5), mais elle cherche surtout à connaître la compréhension qu'ont les consommateurs des fonctionnalités des systèmes avancés d'assistance à la conduite de niveau 0 à 2, des technologies qui sont de plus en plus présentes sur le marché canadien de la consommation. Les fonctionnalités des systèmes avancés d'assistance à la conduite pourraient être les composantes de base des futurs véhicules automatisés de niveau supérieur. Bien que les technologies de véhicules automatisés présentent un potentiel élevé pour améliorer la sécurité, la mobilité et la productivité des Canadiens, le renforcement de la confiance du public dans ces technologies commencera par l'utilisation sécuritaire des fonctionnalités d'assistance.

Les résultats de la recherche contribueront à :

1. Renseigner Transports Canada sur la connaissance et la confiance des Canadiens à l'égard des véhicules automatisés à l'heure actuelle;
2. Aider Transports Canada à comprendre l'incidence des connaissances des conducteurs sur leur comportement;
3. Soutenir Transports Canada dans la création d'outils et de forums de nature à améliorer les connaissances et la compréhension des Canadiens en ce qui concerne les véhicules automatisés;
4. Permettre à Transports Canada de renseigner les instances concernées (p. ex. les provinces, les territoires, les municipalités, l'industrie et les homologues de Transports Canada dans d'autres pays) sur les perceptions des Canadiens à l'égard des véhicules automatisés, ce qui permettra d'orienter les ressources et les outils qui sont produits pour informer la population.

Les objectifs de la recherche sont résumés dans le tableau ci-dessous.

Méthodologie	Objectifs
Sondage quantitatif	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fournir une estimation exacte et actualisée de la connaissance et de la compréhension des Canadiens en ce qui concerne les véhicules automatisés (par rapport à l'étude de référence de 2019), en particulier les technologies d'automatisation de niveau inférieur qui sont actuellement offertes aux consommateurs canadiens; 2. Mieux comprendre les habitudes des utilisateurs de systèmes avancés d'assistance à la conduite afin de déterminer l'incidence des connaissances des conducteurs sur leur comportement.

Méthodologie	Objectifs
Sondage qualitatif auprès d'une communauté en ligne	<ol style="list-style-type: none"> 1. Comprendre les connaissances qui favorisent les pratiques de conduite sécuritaires et les obstacles qui peuvent limiter la compréhension des avantages et des applications ou contribuer au scepticisme à l'égard des véhicules automatisés; 2. Enrichir les données issues du projet de recherche quantitatif des façons suivantes : <ul style="list-style-type: none"> ○ Acquérir une meilleure compréhension des avantages et des inconvénients perçus des technologies de systèmes avancés d'assistance à la conduite; et ○ Tenter de déterminer les messages les plus efficaces pour promouvoir les technologies de systèmes avancés d'assistance à la conduite et rassurer la population. Par exemple, déterminer les renseignements qui seraient les plus efficaces pour répondre aux préoccupations et aux questions en suspens liées aux systèmes avancés d'assistance à la conduite, s'il y a lieu.

Méthodologie

L'étude repose sur une approche de méthodologie mixte comportant un sondage quantitatif mené en ligne et par téléphone et un sondage qualitatif mené auprès d'une communauté en ligne.

Sondage quantitatif

Un sondage à méthodologie mixte a été mené auprès d'un échantillonnage total de n = 2 500 Canadiens de 16 à 80 ans, dont 90 % possèdent un permis de conduire valide et 10 % n'en possèdent pas. Un échantillonnage total en ligne de n = 2 000 répondants a été établi afin de reproduire la méthodologie utilisée en 2019. Cet échantillonnage a été constitué à partir des panels en ligne d'Ipsos et de partenaires (échantillonnage non probabiliste, aucune marge d'erreur d'échantillonnage n'y est associée). Un échantillonnage total de n = 500 répondants constitué par composition aléatoire (CA) a été interrogé par téléphone en utilisant une double base de ménages possédant un téléphone fixe et un téléphone cellulaire (70 % de répondants utilisant principalement un téléphone cellulaire et 30 %, un téléphone fixe). Il s'agit d'un échantillonnage probabiliste. L'ajout d'un échantillonnage téléphonique probabiliste est intéressant, car il augmente la portée du sondage et permet d'inclure les points de vue de Canadiens qui ne font pas partie d'un panel en ligne. Ainsi, nous pouvons établir des projections sur les opinions et les comportements de la population canadienne, utiliser différents types de questions (p. ex. des questions ouvertes et des questions accompagnées d'une liste de réponses) et comprendre les effets du mode de sondage sur le sujet à l'étude.

Des quotas ont été établis en fonction de l'âge, du sexe et de la région pour chaque échantillonnage afin que chacun reflète avec exactitude la composition de la population réelle. Les échantillonnages ont été pondérés statistiquement afin de faire en sorte que chacun corresponde à la population correspondante en fonction des dernières données de recensement disponibles (région, âge, sexe). Dans les cas où un suivi est effectué par rapport aux données de 2019, les résultats de l'échantillonnage en ligne de n = 2 000 répondants sont rapportés de manière à correspondre à la méthodologie du sondage de 2019 (échantillon en ligne de n = 3 113 Canadiens de 16 à 80 ans). Autrement, les données rapportées reflètent l'échantillonnage combiné de n = 2 500 répondants.

Le sondage a été mené entre le 9 et le 21 décembre 2020. Le sondage téléphonique durait en moyenne 11 minutes et le sondage en ligne, environ 9 minutes.

Sondage qualitatif auprès d'une communauté en ligne

Les résultats qualitatifs proviennent de questions posées dans le cadre des Conversations Ipsos, une communauté de sondages omnibus qualitatifs en ligne conçue pour fournir aux clients des données qualitatives. Les résultats issus du volet qualitatif de la recherche ne proviennent pas d'un échantillonnage représentatif de la population canadienne. Ils doivent être considérés comme étant de nature indicative et thématique. Ils ne peuvent pas et ne doivent pas être extrapolés à un échantillonnage de recherche élargi.

Au total, 159 membres de la communauté Conversations Ipsos ont communiqué leurs réflexions sur des sujets liés aux systèmes avancés d'assistance à la conduite ainsi qu'aux technologies de véhicules automatisés entre le 28 et le 30 janvier 2021. Le tableau ci-dessous fournit un contexte supplémentaire en ce qui concerne le volume et la nature des interactions dans l'environnement de la communauté Conversations Ipsos.

Nombre total de participants	159
Nombre total de publications	1 775
Nombre total de mentions « J'aime »	540
Nombre moyen d'interventions par participant	11,16

Les membres de la communauté ont pris part à des activités sur un babillard électronique. Ils ont été invités à répondre à une série de questions ouvertes chacun pour soi *avant* de prendre connaissance des réponses des autres et ont été encouragés à interagir les uns avec les autres.

Coût de la recherche

Le coût total de cette recherche s'est élevé à 98 157,99 \$ (TVH comprise).

Faits saillants

Connaissance et impressions des systèmes avancés d'assistance à la conduite

Selon les résultats de l'étude, les systèmes avancés d'assistance à la conduite sont familiers à la moitié des Canadiens.¹ Quatorze pour cent d'entre eux disent qu'ils leur sont très familiers, et les hommes sont plus nombreux que les femmes à dire qu'ils leur sont familiers. Il existe peu de différences selon l'âge. La familiarité déclarée augmente avec le niveau de scolarité et le revenu du ménage, ce qui signifie que ces systèmes sont plus familiers aux répondants qui ont un niveau de scolarité et un revenu du ménage plus élevés qu'à ceux qui ont un niveau de scolarité et un revenu moins élevés. Les systèmes avancés d'assistance à la conduite sont familiers au quart des Canadiens sans permis de conduire.

Dans l'ensemble, 70 % des Canadiens sont d'accord pour dire que les systèmes avancés d'assistance à la conduite aident à rendre les routes plus sécuritaires.² Le niveau d'accord est plus élevé parmi les Canadiens auxquels les systèmes avancés d'assistance à la conduite sont familiers, à 84 %. En comparaison, seulement 55 % des répondants auxquels ces systèmes ne sont pas familiers sont d'accord pour dire qu'ils aident à rendre les routes plus sécuritaires (après en avoir reçu une description).³ Par conséquent, il existe une corrélation positive entre la familiarité et la perception selon laquelle les systèmes avancés d'assistance à la conduite aident à rendre les routes plus sécuritaires. Autrement dit, plus ces systèmes sont familiers aux répondants, plus les répondants ont tendance à dire qu'ils aident à rendre les routes plus sécuritaires.

Fait à noter, très peu de Canadiens sont catégoriquement en désaccord pour dire que les systèmes avancés d'assistance à la conduite aident à rendre les routes plus sécuritaires (5 %). En outre, un pourcentage de répondants tout aussi faible sont en désaccord pour dire que ces systèmes aident le conducteur lors d'événements imprévus (4 %). Les répondants sont beaucoup plus nombreux (24 %) à exprimer une opinion neutre (cote du milieu sur l'échelle) ou à dire qu'ils ne le savent pas. On peut donc conclure que le problème ne repose pas sur le fait qu'une proportion importante de Canadiens ne croit pas à la proposition de valeur selon laquelle ces systèmes rendent les routes plus sécuritaires, mais que ceux auxquels les technologies ne sont pas familières gagneraient à être mieux renseignés.

L'opinion selon laquelle ces systèmes rendent nos routes plus sécuritaires repose surtout sur le fait qu'ils aident le conducteur lors d'événements imprévus. Il s'agit d'une corrélation relativement forte (0,60). Par conséquent, la démonstration des façons dont les systèmes avancés d'assistance à la conduite gèrent les événements imprévus mieux que le font les conducteurs pourrait accroître la perception de la valeur de ces technologies pour l'amélioration de la sécurité routière.

¹ Fait à noter, ces systèmes sont familiers à 62 % des répondants interrogés au téléphone, comparativement à 47 % des répondants interrogés en ligne. Bien que l'on dénombre autant de répondants de moins de 35 ans au téléphone et en ligne, les répondants au téléphone ont tendance à être plus jeunes et à appartenir au groupe des 16 à 24 ans. Toutefois, même en tenant compte de l'âge, les systèmes avancés d'assistance à la conduite sont familiers à un plus grand nombre de répondants interrogés au téléphone. Ce résultat pourrait indiquer un écart entre les répondants en ligne et les répondants au téléphone lorsqu'il s'agit d'indiquer leur véritable degré de familiarité ou de qualifier celle-ci. En effet, il est possible que les répondants en ligne aient moins tendance à dire que ces technologies leur sont familières et plus tendance à dire qu'elles ne leur sont pas très familières s'ils doutent des connaissances qu'ils en ont.

² – Cette proportion est plus élevée chez les répondants au téléphone (76 %) que chez les répondants en ligne (69 %). Le niveau d'accord plus élevé chez les répondants au téléphone est probablement lié à leur degré de familiarité plus élevé.

³ Il existe aujourd'hui des technologies d'assistance à la conduite sur de nombreux véhicules neufs. On les appelle systèmes avancés d'assistance à la conduite. Certaines technologies d'assistance à la conduite, comme le système de détection d'angles morts, sont conçues pour vous avertir si vous risquez un accident, tandis que d'autres, comme le freinage automatique d'urgence, sont conçues pour prendre des mesures pour éviter un accident. Notez que les fabricants peuvent donner des noms différents à ces technologies.

Incidence de la connaissance et des utilisateurs de véhicules relativement à certaines technologies de systèmes avancés d'assistance à la conduite

Le sondage révèle que 85 % des Canadiens⁴ ont déjà entendu parler d'au moins une des fonctionnalités des systèmes avancés d'assistance à la conduite évaluées au moyen d'une question de sondage, une proportion inchangée par rapport à 2019 (84 %). Au cours de la dernière année, le nombre de (nouveaux) répondants qui connaissent des technologies de systèmes avancés d'assistance à la conduite n'a pas augmenté, mais ceux qui connaissaient déjà au moins une fonctionnalité se sont renseignés sur d'autres fonctionnalités. Bien que le pourcentage total de Canadiens connaissant au moins une des sept technologies évaluées dans le sondage n'ait pas augmenté statistiquement d'une année à l'autre (85 % en 2020, comparativement à 84 % en 2019), la connaissance de certaines technologies a augmenté, en particulier le freinage d'urgence automatique (de 49 % à 54 %), le régulateur de vitesse adaptatif (de 39 % à 46 %) et l'alerte de franchissement involontaire de ligne (de 55 % à 60 %). Autrement dit, au cours de la dernière année, on a observé une plus grande pénétration du marché en ce qui concerne la connaissance des technologies de systèmes avancés d'assistance à la conduite (ceux qui connaissent déjà au moins une de ces technologies en connaissent davantage), mais une faible croissance du marché en ce qui concerne les nouvelles personnes qui indiquent connaître une ou au moins une de ces technologies). Les fonctionnalités les plus connues restent la caméra de recul (84 %) et le système de détection d'angles morts (69 %). Les moins connues sont l'assistance au maintien dans la voie (50 %) et le régulateur de vitesse adaptatif (46 %).

La proportion de Canadiens ayant utilisé au moins une des technologies de systèmes avancés d'assistance à la conduite (par définition, à titre de conducteur ou passager d'un véhicule équipé de ces fonctionnalités) est demeurée relativement inchangée entre 2019 et 2020 et varie de 22 % pour le freinage d'urgence automatique à 41 % pour le système de détection d'angles morts.

Attitudes et expériences des utilisateurs de systèmes avancés d'assistance à la conduite

La moitié des utilisateurs d'un système avancé d'assistance à la conduite (conducteurs et passagers) affirment se sentir plus en sécurité lorsqu'ils l'utilisent. Il s'agit d'un facteur important sur lequel miser davantage pour accroître le soutien à ces technologies. L'analyse de corrélation confirme que le sentiment de sécurité lié à l'utilisation de ces technologies contribue grandement à l'opinion selon laquelle celles-ci rendent les routes plus sécuritaires et représente la plus forte corrélation parmi les options testées dans le cadre du sondage. Après le sentiment que les technologies rendent les routes sécuritaires, c'est le sentiment qu'elles fonctionnent bien qui arrive au deuxième rang sur le plan des corrélations les plus fortes. Par conséquent, si les Canadiens doivent se sentir en sécurité quand ils utilisent les systèmes avancés d'assistance à la conduite, ils doivent aussi avoir la conviction qu'ils fonctionnent bien, c'est-à-dire qu'ils font ce qu'ils sont censés faire et ne font pas défaut.

À l'heure actuelle, deux Canadiens sur trois qui connaissent au moins un type de technologie estiment qu'elle fonctionne bien, savent comment l'utiliser correctement et sont à l'aise de le faire, et la moitié se sentent plus en sécurité lorsqu'ils l'utilisent. Comme il a été souligné, le sentiment de sécurité est un facteur important pour accroître le soutien à ces technologies parmi les Canadiens, car la principale proposition de valeur des systèmes avancés d'assistance à la conduite en dépend.

Amélioration des perceptions sur la sécurité

⁴ Résultats fondés sur les données en ligne uniquement afin de permettre une comparaison directe avec les pourcentages de 2019.

Les résultats des séances tenues dans le cadre du volet qualitatif confirment que l'amélioration de la sécurité des conducteurs de véhicules par la prévention des accidents et la réduction de leur gravité, ainsi que de la sécurité des autres usagers de la route, figurent parmi les principaux avantages des systèmes avancés d'assistance à la conduite. En parallèle, le risque de relâchement des conducteurs, les questions liées à la fiabilité des systèmes, la création de distractions pour le conducteur, le manque de familiarité avec les systèmes avancés d'assistance à la conduite et la courbe d'apprentissage pour l'utilisation de ces technologies sont mentionnés comme étant des obstacles au renforcement de la confiance des utilisateurs et des non-utilisateurs des technologies.

En outre, beaucoup de membres de la communauté pensent que les technologies de systèmes avancés d'assistance à la conduite sont avant tout destinées à être des dispositifs d'assistance et qu'elles ne dispensent pas les conducteurs des véhicules qui en sont équipés d'adopter des habitudes de conduite préventives. Utilisées comme il se doit, les technologies de systèmes avancés d'assistance à la conduite peuvent en effet s'avérer utiles et contribuer à rendre la conduite automobile plus sécuritaire. Les membres de la communauté reconnaissent également le risque de relâchement des conducteurs. En effet, le risque de conséquences désastreuses est bien réel et est largement attribuable à une dépendance excessive aux systèmes avancés d'assistance à la conduite ou à un manque de connaissance de la façon dont ils doivent être utilisés.

Ils ont en outre tendance à être d'accord pour dire que la technologie des systèmes avancés d'assistance à la conduite peut être une source de désagrément et de distraction. Aucun système en particulier ne semble se distinguer des autres; les membres en mentionnent plusieurs. Pour plusieurs, les technologies de systèmes avancés d'assistance à la conduite peuvent parfois renforcer le sentiment d'une perte de contrôle et, plus précisément, les amener à douter de leur capacité à prendre des décisions rapides par eux-mêmes. Ces sentiments semblent attribuables à une méfiance relative à l'égard de la technologie sous-jacente sur laquelle reposent ces systèmes.

Importance des systèmes avancés d'assistance à la conduite dans les décisions d'achat et de location

Sept répondants sur dix (69 %) qui connaissent le système de détection d'angles morts affirment qu'il s'agira d'un facteur important dans leur décision d'acheter ou de louer un véhicule à l'avenir, tandis que six sur dix considèrent l'alerte de collision avant comme un facteur important dans leur décision. Toutes les autres technologies représentent un facteur pour environ cinq répondants sur dix.

Sources d'information sur les technologies de systèmes avancés d'assistance à la conduite

Les Canadiens qui veulent en savoir plus sur une fonctionnalité d'un système avancé d'assistance à la conduite, par exemple, ce qu'elle fait ou comment elle fonctionne, ont plus tendance à aller d'abord sur Internet et à rechercher des forums en ligne à ce sujet pour obtenir des renseignements. Il est également courant qu'ils effectuent une recherche de base sur Google et consultent le manuel du véhicule (en particulier les Canadiens de plus de 65 ans) ou le site Web du constructeur ou des concessionnaires automobiles.

Connaissance et impressions des véhicules automatisés

Entre 2019 et 2020, on observe une faible augmentation de la proportion de Canadiens auxquels les véhicules automatisés sont familiers. En 2019, 34 % des Canadiens indiquaient, sans avoir vu une définition des véhicules

automatisés, que ces derniers leur étaient au moins plutôt familiers (6 % indiquaient qu'ils leur étaient très familiers). En 2020, 37 % des répondants déclarent que les véhicules automatisés leur sont familiers, et 7 % disent qu'ils leur sont très familiers. En particulier, les répondants interrogés par téléphone (échantillonnage probabiliste) font état de niveaux de familiarité beaucoup plus élevés, à 56 %, et 19 % indiquent que les véhicules automatisés leur sont très familiers.

Les inquiétudes et le pessimisme demeurent relativement élevés en ce qui concerne les véhicules automatisés et leur fonctionnement sur les routes du pays. Trente pour cent des répondants sont d'accord pour dire qu'ils seraient à l'aise d'être passagers dans un véhicule entièrement automatisé, 47 % sont en désaccord pour le dire, et 23 % ont une opinion neutre ou sont incertains. Comparativement avec les données recalculées de 2019 (alors qu'il n'était pas possible de choisir une réponse neutre), cela représente une augmentation de 10 points des répondants qui seraient à l'aise d'être passagers dans un véhicule entièrement automatisé. Il existe une forte corrélation entre l'aisance et la sécurité perçue. À l'heure actuelle⁵, 41 % des Canadiens sont d'accord pour dire que les véhicules entièrement automatisés permettront de garder les routes plus sécuritaires. Tant que les Canadiens ne seront pas plus nombreux à être convaincus que les véhicules entièrement automatisés permettront de garder les routes plus sécuritaires pour tous, il est peu probable que l'aisance à l'idée de conduire un tel véhicule augmente.

Les préoccupations relatives à la cybersécurité contribuent également au manque d'aisance des Canadiens à l'idée d'être passagers dans un véhicule entièrement automatisé⁶. Selon les résultats du sondage, deux Canadiens sur dix (17 %) sont d'accord pour dire que les véhicules automatisés sont cybersécuritaires (c'est-à-dire, à l'abri des pirates, des terroristes, de la fraude ou des accès indésirables), tandis qu'une minorité importante (42 %) est en désaccord pour le dire. Par conséquent, les efforts pour démontrer les avantages des véhicules automatisés sur le plan de la sécurité doivent également tenir compte des préoccupations en matière de cybersécurité.

Selon les Canadiens, la sécurité, la diminution des erreurs de conduite et la facilité d'utilisation du véhicule pour les personnes âgées ou handicapées (choix de réponses présentés aux répondants) restent les principaux avantages que les véhicules automatisés offriront à l'avenir. Le pourcentage de Canadiens qui considèrent que la facilité d'utilisation pour les personnes âgées ou handicapées est un avantage des véhicules entièrement automatisés a augmenté par rapport à l'année dernière. Le seul autre avantage dont la fréquence a augmenté par rapport à 2019 est la réduction des primes d'assurance.

Un grand nombre de répondants citent de nouveau les principaux désavantages des véhicules automatisés qui ont été mentionnés par les Canadiens en 2019. Ces désavantages sont le fait que les véhicules automatisés sont sujets à une défaillance de l'équipement ou du système (59 %) et ne sont pas en mesure de réagir aux situations imprévues (53 %). Toutefois, un nombre croissant de Canadiens soulignent les désavantages suivants :

1. Amèneront les conducteurs à devenir paresseux et à porter moins attention à leur conduite (60 %);
2. Entraîneront une diminution des habiletés des conducteurs (51 %);
3. Réduisent le contrôle du conducteur (42 %);
4. Entraînent des problèmes de responsabilité civile/des difficultés à savoir qui est responsable (42 %);
5. Posent des problèmes en ce qui a trait à la cybersécurité/au piratage/au terrorisme/à la fraude (48 %);
6. Problèmes en ce qui a trait à la confidentialité des données (p. ex. géolocalisation) (34 %);
7. Préoccupations en ce qui concerne leur fonctionnement en hiver/climat canadien (48 %).

⁵ Coefficient de corrélation de Pearson de 0,731, où 0 correspond à une absence de corrélation et 1, à une corrélation parfaite.

⁶ Coefficient de corrélation de Pearson de 0,604, où 0 correspond à une absence de corrélation et 1, à une corrélation parfaite.

Les résultats des séances tenues dans le cadre du volet qualitatif révèlent que le scepticisme est alimenté par un manque de connaissance et de compréhension générale du fonctionnement des véhicules automatisés ainsi que par la perception d'une perte de contrôle.

Conclusions

L'analyse des réponses du sondage indique qu'il existe une grande possibilité d'accroître la familiarité des technologies de systèmes automatisés d'assistance à la conduite dans la population, en sachant qu'une plus grande familiarité engendre un soutien accru. Le sondage révèle que de nombreux Canadiens ne connaissent toujours pas les systèmes avancés d'assistance à la conduite. La moitié des Canadiens indiquent que ces systèmes leur sont familiers, et 84 % d'entre eux sont d'accord pour dire qu'ils rendent nos routes plus sécuritaires. Renseigner les Canadiens sur la façon dont les systèmes avancés d'assistance à la conduite aident le conducteur lors d'événements imprévus constitue un moyen efficace d'accroître le soutien à ces technologies. Le sondage révèle que le principal facteur favorisant l'opinion selon laquelle les systèmes avancés d'assistance à la conduite rendent nos routes plus sécuritaires est la conviction que ces technologies aident le conducteur lors d'événements imprévus. Le sondage révèle également que les Canadiens pourraient être mieux renseignés sur les avantages potentiels de la technologie. Les futurs efforts de sensibilisation pourraient être plus efficaces s'ils ciblent les femmes, les jeunes et les moins fortunés, car il s'agit des groupes auxquels les systèmes sont les moins familiers et qui manifestent un soutien moins élevé en général.

Pour ceux qui ont utilisé les technologies de systèmes avancés d'assistance à la conduite, celles-ci représentent un facteur important pour les futures décisions d'achat de véhicules, mais le nombre de Canadiens qui les ont utilisées est semblable à l'an dernier. Pour renforcer le soutien à la proposition de valeur des systèmes avancés d'assistance à la conduite et en accroître l'adoption, il faut réussir à faire en sorte que les utilisateurs se sentent plus en sécurité lorsqu'ils les utilisent. À l'heure actuelle, c'est le cas de 52 % des utilisateurs de systèmes avancés d'assistance à la conduite.

En ce qui concerne les véhicules entièrement automatisés, de nombreux Canadiens se montrent sceptiques, en grande partie en raison d'un manque de connaissances à propos de ces véhicules. Ils ne sont pas convaincus qu'ils rendent les routes plus sécuritaires et un grand nombre d'entre eux estiment que ces véhicules ne sont pas cybersécuritaires. Ces facteurs peuvent exercer une incidence sur la volonté d'être passager dans un véhicule entièrement automatisé et de s'y sentir à l'aise. Des recherches supplémentaires pourraient permettre de mieux comprendre comment les Canadiens se forment une opinion sur l'incidence des véhicules automatisés sur la sécurité routière et la cybersécurité.

Déclaration de neutralité politique et coordonnées

À titre de cadre dirigeant d'Ipsos, j'atteste par la présente que les documents remis sont entièrement conformes aux exigences de neutralité politique du gouvernement du Canada exposées dans la Politique de communication du gouvernement du Canada et la Procédure de planification et d'attribution de marchés de services de recherche sur l'opinion publique. En particulier, les documents remis ne contiennent pas de renseignements sur les intentions de vote électoral, les préférences quant aux partis politiques, les positions des partis ou l'évaluation de la performance d'un parti politique ou de ses dirigeants.



Mike Colledge
Président
Affaires publiques Ipsos

Nom du fournisseur : Ipsos LP

Numéro de contrat TPSGC : T8053-2000-70/CY Date de contrat originale : 20 octobre 2020

Pour de plus amples renseignements, veuillez écrire à l'adresse TC.Publicopinion-Opinionpublique.TC@tc.gc.ca.