



Étude de recherche sur l'opinion publique portant sur l'acceptation sociale de la mobilité aérienne avancée (MAA) au sein du public canadien

RAPPORT FINAL

Préparée pour Transports Canada

Fournisseur : Léger Marketing inc.

Numéro de contrat : T8053-23-0132

Valeur du contrat : 71 873,65 \$ (TVH comprise)

Date d'octroi : 3 octobre 2023

Date de livraison : 26 mars 2024

Numéro d'enregistrement : POR 060-23

Pour obtenir plus d'information sur ce rapport, veuillez communiquer avec Transports Canada
à : TC.Publicopinion-Opinionpublique.TC@tc.gc.ca

This report is also available in English.

Ce rapport de recherche sur l'opinion publique présente les résultats de deux études menées par Léger Marketing inc. pour le compte de Transports Canada. La première étude a consisté en une étude quantitative réalisée auprès de 2 717 répondants entre le 28 novembre et le 12 décembre 2023. La seconde étude était une recherche qualitative avec quatre groupes de discussion en ligne et a été menée auprès de 32 Canadiens les 30 et 31 janvier 2024.

This report is also available in English under the name: Public Opinion Research Study on Examining the social acceptance of Advanced Air Mobility (AAM) by the Canadian public.

Transports Canada autorise la copie et la reproduction du contenu de cette publication pour un usage personnel et public non commercial. Les utilisateurs sont tenus de reproduire les documents avec exactitude, d'identifier Transports Canada comme source et de ne pas les présenter comme une version officielle ou comme ayant été produits avec l'aide ou l'approbation de Transports Canada.

Pour demander l'autorisation de reproduire cette publication à des fins commerciales, veuillez remplir le formulaire Web suivant :

<https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/demande-affranchissement-droit-auteur>

Ou envoyez un courriel à : TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca.

Numéro de catalogue :

T52-4/253-2024F-PDF

Numéro international normalisé du livre (ISBN) :

978-0-660-70818-8

Publications associées (numéro d'enregistrement : ROP 060-23) :

- 52-4/253-2024E-PDF
- 978-0-660-70816-4

Table des matières

Résumé	5
1.1 Mise en contexte et objectifs.....	5
1.2 Méthodologie quantitative	5
1.3 Aperçu des résultats quantitatifs.....	8
1.4 Méthodologie qualitative.....	12
1.5 Aperçu des résultats qualitatifs	13
1.6 Remarques sur l'interprétation des conclusions de la recherche	16
1.7 Déclaration de neutralité politique et coordonnées	16
Résultats détaillés	18
2. Résultats du sondage	18
2.1 Profil des répondants.....	18
2.2 Connaissance de la MAA et de ses applications	21
2.3 Niveau d'aisance avec les applications de MAA dans les zones urbaines	24
2.4 Niveau d'aisance avec les applications de MAA dans les zones rurales.....	27
2.5 Probabilité d'essayer la MAA.....	30
2.6 Sentiment de sécurité avec la MAA en tant que piéton au sol.....	32
2.7 Niveau d'aisance avec le fait d'habiter à côté d'un vertiport.....	34
2.8 Perceptions détaillées de la MAA	34
2.9 Attitude générale à l'égard de la MAA.....	40
2.10 Avantages perçus de la MAA	41
2.11 Inquiétudes concernant la MAA	42
2.12 Opinion de la MAA après la présentation de l'information.....	43
2.13 Raisons de l'opinion positive sur le développement de la MAA au Canada.....	44
2.14 Raisons de l'opinion négative sur le développement de la MAA au Canada.....	45
2.15 Confiance envers le gouvernement du Canada pour la mise en œuvre de la MAA	46
2.16 Intérêt à être informé sur la MAA.....	47
2.17 Sources d'information sur la MAA	48
2.18 Sentiments à l'égard de la MAA.....	49
2.19 Confiance générale dans l'aviation	51
2.20 Autres habitudes.....	52

3. Résultats qualitatifs détaillés	56
3.1 Premières réflexions et impressions sur la mobilité aérienne avancée (MAA)	56
3.2 Opinion générale des participants sur la MAA après la présentation d'une définition	57
3.3 Opinion sur les applications et les technologies de MAA	58
3.3.1 Services médicaux aériens	58
3.3.2 Technologie de lutte contre les incendies par voie aérienne	60
3.3.3 Livraison par drone	61
3.3.4 Mobilité aérienne régionale.....	62
3.3.5 Transport aérien de personnes au sein des villes.....	63
3.4 Sentiments sur le fait d'habiter à côté d'un vertiport	64
3.5 Sentiments à l'égard de la MAA.....	64
3.6 Communication de Transports Canada.....	65
3.7 Considérations finales.....	66
4. Conclusion – Rapports quantitatifs et qualitatifs.....	67
Annexes.....	68
A.1 Méthodologie quantitative.....	68
A.2 Questionnaire de sondage.....	77
A3. Questionnaire de recrutement.....	92
A4. Guide de discussion	102

Résumé

Léger est heureuse de présenter à Transports Canada le présent rapport contenant les conclusions tirées d'une enquête quantitative et qualitative visant à évaluer l'acceptation par les Canadiens des technologies de mobilité aérienne avancée (MAA). Ce rapport a été préparé par Léger Marketing inc. à la suite de l'octroi d'un contrat par Transports Canada (numéro de contrat T8053-23-0132, octroyé le 3 octobre 2023). Ce contrat a une valeur de 63 605,00 \$ (TVH en sus).

1.1 Mise en contexte et objectifs

En tant qu'institution fédérale responsable de la réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'espace aérien canadien et des aéronefs qui y circulent, Transports Canada (TC) étudie de près les nouvelles technologies afin de garantir un environnement réglementaire en phase avec l'innovation. La MAA désigne un ensemble de technologies aériennes émergentes et révolutionnaires permettant de transporter des biens, des personnes et des services de façon novatrice, telles que les drones autonomes, les aéronefs à décollage et atterrissage verticaux électriques (ADAVe), les taxis aériens, et bien d'autres encore. Au Canada, le déploiement de la MAA peut générer des avantages sociaux, économiques et environnementaux, notamment un meilleur accès aux communautés éloignées, de nouvelles possibilités commerciales, une sécurité potentiellement accrue et une possible réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Cependant, le faible niveau d'acceptation sociale par le public canadien peut limiter l'adoption de la MAA au pays.

Une précédente recherche sur l'opinion publique menée par le Conseil national de recherches Canada (CNRC), en juillet 2021, a révélé que la plupart des personnes interrogées estimaient ne pas avoir une bonne compréhension de la nature des technologies de MAA et de ce à quoi leur déploiement au Canada pourrait ressembler dans leurs communautés, ce qui leur donnait un sentiment général de neutralité à l'égard de l'espace. Ainsi, l'étude suggère que le public a besoin de plus d'information sur la MAA afin de pouvoir se forger une opinion à ce sujet, et que les recherches futures devraient réévaluer les attitudes à l'égard de la MAA une fois que les gens seront mieux informés.

L'objectif général de la recherche était d'évaluer l'acceptation des technologies de MAA par les Canadiens. L'étude a analysé dans quelle mesure les technologies de MAA actuelles et futures sont acceptées par le grand public canadien, en date de la fin de 2023 ou du début de 2024. L'étude a également identifié la nature des obstacles à l'acceptation sociale de la MAA ainsi que les moyens d'améliorer cette acceptation.

1.2 Méthodologie quantitative

La recherche quantitative a été réalisée au moyen de sondages en ligne, à l'aide de la technologie d'interview Web assistée par ordinateur (IWAO). Le travail sur le terrain réalisé dans le cadre de ce sondage s'est déroulé du 28 novembre au 12 décembre 2023. Au total, 2 717 Canadiens âgés de 18 ans et plus ont été interrogés.

Un pré-test de 53 entretiens a été réalisé avant le lancement de la collecte de données pour valider la programmation du questionnaire dans les deux langues officielles.

Étant donné que nous n'avons pas utilisé une méthode d'échantillonnage probabiliste réelle, nous ne pouvons pas faire de calcul de la marge d'erreur dans le cadre de ce projet.

Léger respecte les lignes directrices les plus strictes en matière de recherche quantitative. L'instrument de sondage était conforme aux Normes pour la recherche sur l'opinion publique effectuée par le gouvernement du Canada.

Une description méthodologique complète est fournie en annexe à ce document (voir l'annexe A).

Distribution de l'échantillon

La base de l'échantillon a été conçue à l'aide d'un modèle de stratification régionale visant à refléter de manière fidèle la répartition géographique de la population canadienne, y compris le Nord (Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut). À des fins de pondération, et comme ils représentent moins de 1 % de l'échantillon, les répondants du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut ont été associés à d'autres régions. Le tableau suivant indique les quotas régionaux et la distribution effective de l'échantillon réalisée lors de la collecte des données.

Tableau 1. Distribution régionale de l'échantillon

	Proportion dans la population canadienne (Recensement de 2021)	% d'échantillon (n= 2 717)	Échantillon (n= 2 717)
n =			2 717
Atlantique	7 %	7 %	200
Québec	23 %	23 %	614
Ontario	39 %	39 %	1 026
Prairies (Manitoba, Saskatchewan et Nunavut)	7 %	6 %	204
Alberta (et Territoires du Nord-Ouest)	12 %	11 %	318
Colombie-Britannique (et Yukon)	13 %	14 %	355

La population cible de cette étude était les adultes canadiens âgés de 18 ans et plus. Pour répondre aux objectifs de cette recherche, l'échantillon devait également inclure une représentation suffisante des groupes cibles suivants :

- Autochtones (Premières Nations, Inuit, Métis);
- Répondants qui vivent dans des régions rurales.

Structure des quotas

En ce qui concerne les groupes cibles particuliers qui doivent être suffisamment représentés pour obtenir des résultats statistiquement valides, Léger a proposé une structure de quotas pour chaque cible.

Le tableau suivant décrit les quotas et la distribution effective de l'échantillon réalisée lors de la collecte des données pour chacune de ces cibles.

Tableau 2. Taille de l'échantillon des groupes cibles

		Proportion dans la population canadienne (Recensement de 2021)	% d'échantillon réalisé	Échantillon cible (n= 2700)	Échantillon réalisé
n =				2 700	2 717
STATUT D'AUTOCHTONE	Personne non autochtone	95 %	96 %	2 550	2 562
	Autochtone	5 %	4 %	150	155
LIEU DE RÉSIDENCE	Milieu urbain	82 %	79 %	2 214	2 166
	Milieu rural	18 %	19 %	486	513

Remarque : Les totaux peuvent différer légèrement de 100 % en raison de la non-réponse.

Léger a pondéré les résultats de ce sondage en fonction de l'âge, du genre, de la région, de la présence d'enfants dans le ménage et du niveau de scolarité, selon les données du recensement national de 2021 de Statistique Canada. Les résultats ont été pondérés pour tenir compte des profils démographiques particuliers : les personnes autochtones et celles résidant dans des zones rurales ou urbaines. Cette approche garantit la représentation exacte des répondants présentant ces caractéristiques, en évitant que leur surreprésentation intentionnelle dans l'échantillon ne fausse l'échantillon global.

Léger satisfait aux lignes directrices les plus strictes en matière de recherche quantitative. Le questionnaire a été préparé conformément aux Normes pour la recherche sur l'opinion publique effectuée par le gouvernement du Canada – Série D – Recherche quantitative. Des détails sur la méthodologie, les mécanismes de contrôle de la qualité de Léger, le questionnaire et les procédures de pondération sont fournis en annexe.

1.3 Aperçu des résultats quantitatifs

Notoriété et familiarité avec la MAA :

- La plupart des répondants (77 %) n'avaient jamais entendu parler de la MAA auparavant, tandis que moins d'un quart des Canadiens (23 %) en avaient déjà entendu parler.
- La connaissance de la MAA est plus élevée chez les répondants âgés de 18 à 34 ans (29 %), ceux qui ont un diplôme universitaire (29 %), ceux qui appartiennent aux communautés PANDC (personnes autochtones, noires et de couleur) (28 %), les hommes (28 %) et les personnes vivant dans des zones urbaines ou suburbaines (24 %).
- Plus de la moitié des personnes interrogées (52 %) pensent que le développement de la MAA est une bonne chose pour le Canada, et 9 % des répondants pensent que c'est une mauvaise chose.
- Plus de la moitié des répondants qui connaissaient la MAA (53 %) ont déclaré qu'ils étaient bien informés sur le concept, tandis que 47 % ont déclaré qu'ils n'étaient pas informés.
- Deux tiers des répondants (67 %) connaissent au moins une application de la MAA, tandis que 31 % des personnes interrogées n'ont jamais entendu parler d'aucune des applications présentées. Les applications les plus fréquemment citées par les répondants sont les opérations de recherche et de sauvetage (39 %), les services médicaux d'urgence (38 %) et les livraisons à domicile (36 %).

Niveau d'aisance avec les applications de MAA dans les zones urbaines :

- La plupart des personnes interrogées se sentent à l'aise avec les applications de MAA suivantes dans les zones urbaines : opérations de recherche et de sauvetage (81 % se sentent à l'aise), services de lutte contre les incendies (78 %), services médicaux d'urgence (78 %), inspections et levés topographiques aériens (70 %) et logistique et transport de marchandises (60 %).
- D'autres types d'applications sont moins bien accueillis, notamment les visites touristiques (58 %) et les livraisons à domicile (53 %). La mobilité aérienne dans les zones urbaines est la seule application pour laquelle le niveau d'aisance des répondants est inférieur à 50 %, avec seulement 44 % de réponses positives.

Niveau d'aisance avec les applications de MAA dans les zones rurales :

- En ce qui concerne les zones rurales, la plupart des personnes interrogées se sentent à l'aise avec les applications suivantes : opérations de recherche et de sauvetage (80 % se sentent à l'aise), services de lutte contre les incendies (80 %), services médicaux d'urgence (79 %) et inspections et levés topographiques aériens (72 %).
- D'autres applications, notamment la logistique et le transport de marchandises (65 %), les visites touristiques (62 %), les livraisons à domicile (61 %) et la mobilité aérienne (52 %) bénéficient d'un niveau d'aisance moins élevé. La mobilité aérienne arrive toujours en dernière position.

Cependant, plus de répondants seraient à l'aise avec cette application dans un environnement rural que dans un environnement urbain.

Probabilité d'essayer la technologie de MAA et sentiment de sécurité :

- Moins de la moitié des personnes interrogées sont susceptibles d'essayer l'une ou l'autre des technologies étudiées. La livraison de biens de consommation par drone est identifiée comme la technologie que la plupart des personnes interrogées sont susceptibles d'essayer, avec une probabilité de 45 %.
- Les taxis aériens avec pilote à bord (41 %) et les drones de livraison autonomes sans pilote (38 %) présentent des niveaux de probabilité similaires. Seule une personne interrogée sur cinq est susceptible d'essayer les taxis aériens télépilotés (21 %) ou les taxis aériens autonomes (20 %).
- En tant que piétons, la moitié des personnes interrogées (52 %) ont déclaré qu'elles se sentiraient en sécurité si des taxis aériens avec pilote à bord les survolaient, 41 % pensent la même chose à propos de la livraison de biens de consommation à domicile par drone télépiloté, 33 % à propos des drones de livraison autonomes sans pilote, 27 % à propos des taxis aériens télépilotés et 25 % considèrent que les taxis aériens autonomes sont sûrs.
- Un répondant sur quatre (26 %) se sentirait à l'aise d'habiter à côté d'un vertiport. En revanche, six personnes interrogées sur dix (60 %) ne seraient pas à l'aise d'habiter à côté d'un vertiport.

Perceptions de la MAA :

- La plupart des personnes interrogées (70 %) reconnaissent que la MAA améliorera l'accès aux services pour les personnes vivant dans des régions éloignées. D'autres déclarations positives ont reçu un niveau d'approbation plus faible. Environ la moitié des personnes interrogées (47 %) estiment que la MAA représente l'avenir des transports et la même proportion de répondants (47 %) pense que la MAA contribuera à la croissance économique du Canada. Au total, 45 % des personnes interrogées déclarent faire confiance au gouvernement du Canada pour veiller à ce que les technologies de MAA soient sécuritaires, et 44 % des personnes interrogées estiment que la MAA aura un impact positif sur la qualité de vie des Canadiens. Environ la même proportion de répondants (43 %) est d'accord avec l'idée que la MAA améliorera l'accès aux services dans leur région, et 40 % sont convaincus que les technologies de la MAA seront sécuritaires. Environ un tiers des personnes interrogées (38 %) estiment que les avantages des technologies de MAA l'emportent sur leurs inconvénients, et 31 % affirment qu'elles sont généralement parmi les premières à adopter les nouvelles technologies.
- D'autre part, environ la moitié des personnes interrogées sont d'accord avec certaines affirmations négatives concernant la MAA. Plus d'un répondant sur deux (52 %) estime que les technologies de MAA ne profiteront qu'aux riches, tandis que 47 % des répondants pensent qu'elles sont trop risquées.

Attitude à l'égard de la MAA :

- La majorité des personnes interrogées (63 %) soutiennent la MAA de manière conditionnelle, indiquant que leur soutien dépend de circonstances précises, telles que l'application, l'environnement opérationnel, les coûts, les avantages, les risques ou les caractéristiques de l'aéronef.
- Une petite proportion de répondants (9 %) s'oppose à l'utilisation de la technologie de MAA en toutes circonstances, et la même proportion de répondants (9 %) soutient l'utilisation de la technologie de MAA en toutes circonstances.
- Les répondants qui pensent que le développement de la MAA est une mauvaise chose pour le Canada (29 %) sont plus susceptibles d'être opposés à la MAA en toutes circonstances.
- Des interventions d'urgence plus rapides en cas de catastrophe (60 %), des services médicaux plus rapides (53 %) et une meilleure connectivité pour les régions éloignées (46 %) sont les trois principaux avantages que les personnes interrogées estiment que la MAA pourrait apporter. Seulement 4 % des répondants pensent que la technologie de MAA ne peut apporter aucun avantage.
- Lorsqu'ils pensent à des adjectifs pour décrire la MAA, plus de la moitié (58 %) des répondants ont des sentiments positifs à l'égard de la MAA, notamment la curiosité (41 %), l'optimisme (24 %), l'excitation (14 %) et la confiance (8 %). La moitié des personnes interrogées (52 %) ont des sentiments négatifs à l'égard de la MAA, notamment le scepticisme (36 %), la méfiance (22 %), la peur (13 %) et l'alarmisme (11 %).

Préoccupations concernant la MAA :

- Les préoccupations de sécurité et de craintes de collisions (54 %), les menaces pour la sécurité (43 %) et les préoccupations en matière de protection de la vie privée (37 %) sont les principales inquiétudes des personnes interrogées au sujet de la MAA. Elles sont suivies de près par l'accessibilité (32 %), les nuisances sonores (28 %) et l'impact sur l'environnement (27 %). D'autres préoccupations, telles que la perte d'emplois (19 %) et l'emplacement des points d'atterrissage (17 %), ont été mentionnées dans une moindre mesure. La grande majorité des répondants ont exprimé des inquiétudes à propos de la MAA. Seul un répondant sur dix a déclaré n'avoir aucune inquiétude (2 %), ne pas savoir (7 %) ou préférer ne pas répondre (1 %).
- Après avoir reçu de l'information sur la MAA, la même proportion de répondants (53 %) pense que le développement de la MAA est bon pour le Canada, tandis que 16 % pensent que cela est mauvais pour le Canada, et 30 % ne savent pas. Par rapport aux résultats obtenus avant la présentation d'informations sur la MAA, une augmentation notable de 7 points est observée chez les répondants qui pensent que le développement de la MAA est mauvais pour le Canada, tandis qu'une diminution de 8 points est notée chez les répondants qui n'étaient pas en mesure de répondre.

Raisons des opinions en faveur de la MAA :

- Parmi les répondants ayant exprimé une opinion positive sur la progression de la MAA au Canada, les principales raisons de leur position positive comprennent son potentiel en tant qu'avenir du transport (18 %), sa capacité à améliorer l'accès aux régions éloignées (15 %), l'amélioration attendue des délais d'intervention en cas d'urgence et des capacités à sauver des vies (14 %) et sa capacité à accroître l'efficacité du transport (10 %).
- À l'inverse, les personnes ayant une perception négative de la progression de la MAA au Canada citent les questions de sécurité et les risques perçus comme leur principale inquiétude (32 %), suivies par les inquiétudes en matière de protection de la vie privée (15 %), les pertes d'emplois (15 %) et l'impact sur l'environnement (14 %). Une petite partie des personnes interrogées (moins de 10 %) a fait part d'autres inquiétudes, telles que la conviction que la MAA profiterait principalement aux personnes riches, les nuisances sonores et le risque d'utilisation à des fins criminelles.
- Un tiers des répondants (31 %) font peu confiance au gouvernement du Canada pour la mise en œuvre de la technologie de MAA, ce qui signifie qu'ils ont donné une note de 1 ou 2 sur une échelle de 1 à 5. Environ la même proportion de répondants (34 %) a une grande confiance dans le gouvernement du Canada, ce qui signifie qu'ils ont donné une note de 4 ou 5. Un quart des répondants ont donné une note plus neutre de trois sur cinq (27 %).

Informations sur la MAA :

- Six répondants sur dix (60 %) souhaiteraient recevoir des informations sur les questions et les enjeux en matière de MAA, tandis qu'un tiers des personnes interrogées (33 %) ne souhaiteraient pas être informées sur la MAA.
- Les principales sources d'information consultées par les répondants pour s'informer sur la MAA au Canada sont les plateformes de médias sociaux (23 %), suivies des campagnes publicitaires à la télévision (15 %) et la radio (13 %). Environ un tiers des répondants (30 %) ne consultent aucune source d'information sur la MAA au Canada.
- Les répondants âgés de 18 à 34 ans sont plus susceptibles d'accéder à des sources en ligne telles que les plateformes de médias sociaux (32 %), les publicités en ligne sur les sites Web spécialisés (13 %), la collaboration avec des Youtubeurs ou des influenceurs (10 %) ou la publicité sur les sites Web des détaillants en ligne spécialisés (10 %). En revanche, les répondants âgés de 55 ans et plus sont plus enclins à rechercher des campagnes publicitaires à la télévision (18 %).

1.4 Méthodologie qualitative

La partie qualitative de l'étude a consisté en quatre sessions avec des groupes de discussion composés de Canadiens francophones et anglophones. Ces groupes de discussion en ligne ont permis de regrouper des personnes de toutes les régions du Canada. Tous les groupes ont été constitués de personnes ayant une attitude positive, neutre (partisans) ou négative (opposants) à l'égard de la mobilité aérienne avancée (MAA). Afin de classer les participants en deux groupes, la question suivante leur a été posée :

De manière générale, pensez-vous que le développement de la mobilité aérienne avancée est une bonne ou une mauvaise chose pour le Canada?

À titre de rappel, la mobilité aérienne avancée est un concept opérationnel large qui fait référence à de nouvelles façons de transporter des personnes, des biens et des services par voie aérienne. Il décrit un futur émergent pour l'écosystème de l'aviation et est souvent regroupé en trois catégories : la mobilité aérienne urbaine, qui désigne le transport aérien de personnes ou de marchandises au sein des villes, tel que les « taxis aériens » ou la livraison par drone; la mobilité aérienne régionale, qui transporte des personnes et des marchandises vers les communautés rurales et éloignées; les systèmes d'aéronefs télépilotés, ou drones.

Éventuellement, la MAA pourrait devenir un élément important de notre système de transport. À terme, on s'attend à ce que certains avions de ligne volent grâce au télé pilotage, voire de manière autonome.

Les participants ayant répondu « Très bonne », « Bonne » ou « Je ne sais pas » ont été placés dans les groupes 1 ou 3 (s'ils parlaient anglais, ils faisaient partie du groupe 1; s'ils parlaient français, ils étaient placés dans le groupe 3). Les participants ayant répondu « Mauvaise » ou « Très mauvaise » ont été placés dans les groupes 2 ou 4 (s'ils parlaient anglais, ils faisaient partie du groupe 2; s'ils parlaient français, ils étaient placés dans le groupe 4).

Dans l'ensemble, deux groupes de discussion ont été menés en français et les deux autres ont été menés en anglais. Des observateurs de Transports Canada ont assisté aux groupes de discussion.

Tous les groupes ont été constitués de Canadiens vivant dans l'ensemble du pays et présentant une grande diversité en matière d'âge, de genre, de revenu du ménage, d'éducation, de lieu de résidence (rural/urbain) et de province.

Pour chaque séance de discussion en ligne, dix participants ont été recrutés par nos recruteurs professionnels. Au total, 32 participants ont pris part aux séances de discussion en ligne. Tous les participants aux séances de discussion ont reçu une rétribution de 125 \$. Toutes les séances devaient se tenir les 30 et 31 janvier 2024. Des groupes ont été organisés selon les critères suivants aux dates indiquées dans le tableau 1.

Tableau 3. Détails du recrutement

GR	Région	Recrutés	Participants	Population cible	Langue	Date	Heure
1	Canada	10	7	Canadiens ayant une attitude positive ou neutre à l'égard de la MAA	Anglais	30 janvier	17 h HNE
2	Canada	10	7	Canadiens ayant une attitude négative à l'égard de la MAA	Anglais	30 janvier	19 h HNE
3	Canada	10	10	Canadiens ayant une attitude positive ou neutre à l'égard de la MAA*	Français	31 janvier	17 h HNE
4	Canada	10	8	Canadiens ayant une attitude négative à l'égard de la MAA*	Français	31 janvier	19 h HNE
Total		40	32				

* Les résidents du Québec pourraient être surreprésentés.

1.5 Aperçu des résultats qualitatifs

Perceptions initiales de la mobilité aérienne avancée (MAA)

- Les participants ont souvent associé la mobilité aérienne avancée (MAA) à l'utilisation de drones pour des services novateurs, notamment la livraison de colis et la fourniture de services alimentaires.
- Un sentiment général d'optimisme s'est dégagé quant à la façon dont la MAA pourrait révolutionner les transports, les interventions d'urgence et la logistique, principalement dans les groupes de partisans. Toutefois, cet optimisme a été nuancé par un appel vigoureux pour une intégration prudente des technologies de MAA, principalement chez les groupes d'opposants. Cela souligne la nécessité de relever les défis potentiels liés à l'adaptabilité aux conditions météorologiques, à la sécurité et à l'effet sur la société.
- Les préoccupations concernant la MAA ont également porté sur les questions de réglementation, de sécurité et d'environnement. Les participants sceptiques ont souligné l'importance d'établir des lignes directrices claires et de garantir la fiabilité et l'innocuité de la technologie avant de l'adopter à grande échelle.

Réaction après la définition de la MAA

Une fois le concept de MAA défini, certains participants se sont montrés intéressés, en particulier par ses applications potentielles, tandis que d'autres ont continué à s'inquiéter de la mise en œuvre et de la réglementation.

- Les partisans de la MAA estiment qu'elle pourrait offrir des avantages potentiels pour la société, mais ils soulignent également le besoin de transparence en matière de sécurité, de durabilité et de réglementation.
- Les sceptiques ont fait part de leurs préoccupations concernant la sécurité, la protection de la vie privée et l'impact sur l'environnement, et ont insisté sur la nécessité de se concentrer sur l'amélioration des systèmes de transport actuels.
- Les discussions ont mis en évidence des disparités linguistiques : les participants francophones ont souligné les implications sociales, tandis que les participants anglophones se sont concentrés sur les aspects pratiques, comme la logistique entourant le déploiement de la technologie de MAA.

Services médicaux aériens

Les services médicaux aériens ont été reconnus pour leur capacité à sauver des vies en accélérant les interventions d'urgence et la fourniture de soins de santé dans les régions éloignées. Bien que des questions persistent quant à sa rentabilité et à sa fiabilité, cette technologie a été jugée digne d'être intégrée aux systèmes de soins de santé traditionnels. En outre, l'idée d'intégrer en toute sécurité des drones télépilotes et autonomes dans la logistique des soins de santé a fait ressortir la nécessité d'une réglementation et d'une surveillance strictes, notamment en ce qui concerne la sécurité et l'importance de la surveillance humaine.

Lutte contre les incendies par voie aérienne

Les participants ont estimé que la technologie de lutte contre les incendies par voie aérienne, en particulier les drones et les systèmes autonomes, transformerait le travail effectué dans ce domaine, en permettant des réponses rapides et en facilitant l'accès à des zones difficiles. Ils ont apprécié le potentiel que représente cette technologie pour améliorer l'efficacité, la sécurité et l'élaboration de stratégies en temps réel sans mettre en danger des vies humaines. Malgré cet enthousiasme, il subsiste des craintes concernant la fiabilité opérationnelle dans des conditions difficiles et la nécessité d'une expertise humaine. Le scepticisme à l'égard des drones autonomes concerne les capacités de prise de décision dans des scénarios imprévisibles, soulignant la nécessité d'une IA sophistiquée, de tests approfondis et d'un équilibre entre la technologie et le jugement humain dans les activités de lutte contre les incendies.

Livraison par drone

Les participants considèrent la livraison par drone comme un moyen d'envoyer et de recevoir des colis plus rapidement et plus efficacement, en particulier dans les régions difficiles à desservir par les moyens traditionnels. Ils ont estimé que les drones pouvaient permettre d'économiser du carburant et de réduire la pollution par rapport aux camions et aux trains. Toutefois, les inquiétudes concernant le respect de la vie privée, la sécurité et le bruit des drones volant au-dessus de nos têtes étaient importantes. Des

questions ont également été soulevées sur la manière de protéger les colis contre le vol ou la manipulation, et sur la façon dont les drones pourraient circuler dans un ciel urbain achalandé. La transition vers un système de livraison par drone entièrement autonome a soulevé des questions supplémentaires concernant le degré de maturité de la technologie et sa capacité à répondre à des défis inattendus sans intervention humaine.

Mobilité aérienne régionale

La mobilité aérienne régionale (MAR) a suscité l'adhésion pour son potentiel d'amélioration de la connectivité rurale grâce à des vols rapides et directs, utilisant des technologies électriques ou hybrides plus respectueuses de l'environnement. Toutefois, des préoccupations importantes ont été exprimées concernant la sécurité, le développement des infrastructures et l'intégration avec les systèmes de transport existants. La faisabilité économique et les inégalités sociales potentielles ont également fait l'objet de discussions. Le degré de maturité de la technologie de vol autonome a entraîné des questions sur la sécurité et la confiance du public. Les répondants ont affiché une forte préférence pour les pilotes humains, ce qui fait ressortir les inquiétudes concernant la dépendance à l'égard de l'automatisation dans le domaine des transports.

Transport aérien de personnes au sein des villes

Le transport aérien de personnes au sein des villes a été salué pour sa promesse d'améliorer les déplacements en ville, en offrant des solutions plus rapides et plus propres aux transports terrestres. L'enthousiasme a porté sur la réduction des temps de trajet et la possibilité de désengorger les routes grâce à des véhicules respectueux de l'environnement. Toutefois, les inquiétudes concernant la sécurité, les infrastructures et les implications liées aux systèmes autonomes ont tempéré l'optimisme. L'équilibre entre les gains d'efficacité et les défis à résoudre en matière de sécurité et d'investissement dans les infrastructures est resté au centre des discussions, soulignant la complexité de l'intégration de nouvelles solutions de mobilité aérienne dans les environnements urbains.

Vivre à proximité d'un vertiport

Les participants ont généralement exprimé leur inconfort à l'idée de vivre à proximité d'un vertiport, évoquant des problèmes de bruit, de respect de la vie privée et de sécurité. Les habitants des centres urbains craignent une augmentation de la pollution et des coûts d'infrastructure, tandis que les habitants des zones rurales suggèrent d'éloigner les vertiports des habitations. Malgré une certaine ouverture à l'idée, si elle est correctement réglementée, le consensus penche en faveur de l'amélioration des systèmes de transport existants plutôt que de l'ajout de nouveaux systèmes. Les préoccupations varient selon les lieux, l'accent étant mis sur la nécessité de minimiser les répercussions sur les zones résidentielles.

Sentiments généraux à l'égard de la technologie de MAA

Les participants ont généralement considéré la technologie de MAA avec optimisme en raison de son potentiel révolutionnaire dans le domaine des transports et des services tels que les services médicaux et la lutte contre les incendies. Cependant, des préoccupations importantes ont été exprimées quant aux répercussions sur la sécurité, la réglementation, l'environnement et la vie privée, en particulier en

l'absence d'un pilote. Pour atténuer les inquiétudes, l'accent a été mis sur l'importance des mécanismes de sécurité, de la formation rigoureuse des téléopérateurs, des technologies sophistiquées de correction des erreurs et d'une communication transparente sur la fiabilité de la MAA.

Communication de Transports Canada

Les participants ont suggéré que les communications de Transports Canada sur la MAA devraient détailler les protocoles de sécurité et les mesures environnementales, en mettant l'accent sur la transparence et l'implication du public dans la prise de décision. Ils ont recommandé d'utiliser des méthodes numériques et traditionnelles pour informer et mobiliser le public, et garantir l'accessibilité et l'inclusion dans les discussions sur les avantages et les règlements en matière de MAA.

Considérations finales

L'intérêt initial pour la MAA s'est transformé en un optimisme prudent au fur et à mesure que les participants en apprenaient davantage, s'interrogeant sur les infrastructures, la réglementation et l'intégration dans les systèmes existants. Les sceptiques préoccupés par la pertinence de la technologie et l'impact sur l'environnement sont devenus plus réceptifs aux avantages de la MAA, tels que les services d'urgence, influencés par les garanties en matière de sécurité et d'environnement.

1.6 Remarques sur l'interprétation des conclusions de la recherche

Les opinions et les observations exprimées dans ce document ne reflètent pas celles de Transports Canada. Ce rapport a été rédigé par la firme Léger d'après la recherche menée expressément dans le cadre de ce projet.

Les résultats de l'étude quantitative se basent sur un échantillon tiré d'un panel Internet, ce qui n'est pas de nature probabiliste. Par conséquent, la marge d'erreur ne peut pas être calculée pour ce sondage et les résultats ne peuvent être décrits comme étant statistiquement extrapolables à la population cible.

La recherche qualitative est conçue pour révéler un vaste éventail d'opinions, de perceptions et d'interprétations des participants. Elle ne mesure pas et ne peut pas mesurer le pourcentage de la population cible qui a une opinion ou une perception donnée. Les résultats sont de nature qualitative et ne peuvent être utilisés quantitativement pour estimer la proportion numérique ou le nombre d'individus dans la population qui ont une opinion particulière.

1.7 Déclaration de neutralité politique et coordonnées

Léger certifie que les résultats livrés sont entièrement conformes aux exigences du gouvernement du Canada en matière de neutralité politique décrites dans la *Politique sur les communications et l'image de marque* et dans la *Directive sur la gestion des communications*.

Plus précisément, les produits livrables ne comprennent pas d'information sur les intentions de vote électoral, les préférences quant aux partis politiques, les positions des partis ni l'évaluation de la performance d'un parti politique ou de ses dirigeants.

Signé par :

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Christian Bourque', written in a cursive style.

Christian Bourque
Vice-président exécutif et associé
Léger
507, Place d'Armes, bureau 700
Montréal, Québec
H2Y 2W8
cbourque@leger360.com

Résultats détaillés

2. Résultats du sondage

2.1 Profil des répondants

Le tableau 3 présente le profil démographique des personnes interrogées dans le cadre de l'étude en fonction du genre, de l'âge, du niveau d'éducation, de la région de résidence, du type de localité, de la langue parlée, du revenu du foyer, de l'appartenance ethnique, du statut de personne handicapée, de la présence d'enfants dans le foyer, du statut générationnel et du statut d'emploi.

Tableau 3. Profil démographique des répondants

Genre

Femme	51 %
Homme	48 %
Autre genre	0,47 %
Je préfère ne pas répondre.	0,05 %

Âge

De 18 à 24 ans	10 %
De 25 à 34 ans	17 %
De 35 à 44 ans	17 %
De 45 à 54 ans	16 %
De 55 à 64 ans	18 %
De 65 à 74 ans	16 %
75 ans ou plus	7 %

Niveau d'éducation

Études secondaires en partie ou moins	3 %
Diplôme d'études secondaires ou équivalent	27 %
Certificat ou diplôme d'apprenti enregistré ou d'une école de métiers	7 %
Certificat ou diplôme d'études collégiales/cégep ou d'un autre établissement préuniversitaire	31 %
Certificat ou diplôme du 1 ^{er} cycle universitaire inférieur au baccalauréat	5 %
Baccalauréat	17 %
Diplôme universitaire supérieur au baccalauréat	8 %
Je préfère ne pas répondre.	1 %

Lieu de résidence

Colombie-Britannique	14 %
Alberta	11 %
Saskatchewan	3 %
Manitoba	3 %
Ontario	39 %
Québec	23 %

Nouveau-Brunswick	2 %
Nouvelle-Écosse	3 %
Île-du-Prince-Édouard	0,42 %
Terre-Neuve-et-Labrador	1 %
Territoires du Nord-Ouest	0,10 %
Yukon	0,11 %
Nunavut	0,08 %

Zone urbaine ou rurale

Zone urbaine (de 100 000 habitants ou plus)	41 %
Banlieue (de 30 000 à moins de 100 000 habitants)	38 %
Zone rurale (moins de 30 000 habitants)	19 %
Je ne sais pas.	2 %
Je préfère ne pas répondre.	0 %

Langue parlée à la maison*

Anglais	72 %
Français	20 %
Autre	12 %
Je ne sais pas.	0 %
Je préfère ne pas répondre.	1 %

* Plusieurs réponses possibles.

Revenu

Moins de 20 000 \$	7 %
De 20 000 \$ à moins de 40 000 \$	16 %
De 40 000 \$ à moins de 60 000 \$	15 %
De 60 000 \$ à moins de 80 000 \$	14 %
De 80 000 \$ à moins de 100 000 \$	13 %
De 100 000 \$ à moins de 150 000 \$	15 %
150 000 \$ et plus	9 %
Je préfère ne pas répondre.	10 %

Origine ethnique

Autochtone	4 %
Arabe	2 %
Noir	3 %
Chinois	5 %
Philippin	1 %
Latino-Américain	2 %
Sud-Asiatique (p. ex. Indien, Pakistanais, Sri-Lankais, etc.)	5 %
Asiatique du Sud-Est (p. ex. Vietnamiens, Cambodgiens, Malaisiens, Thaïlandais, Laotiens, etc.)	1 %
Asiatique occidentale (p. ex. Iranien, Afghan, etc.)	1 %
Blanc	77 %

Autre	1 %
Je préfère ne pas répondre.	2 %

Répondants qui s'identifient comme une personne handicapée

Oui	14 %
Non	84 %
Je préfère ne pas répondre.	2 %

Enfants dans le foyer

Oui	27 %
Non	73 %
Je préfère ne pas répondre.	1 %

Statut générationnel

Première génération	18 %
Deuxième génération	21 %
Troisième génération	21 %
Quatrième génération ou plus	37 %
Je préfère ne pas répondre.	4 %

Emploi

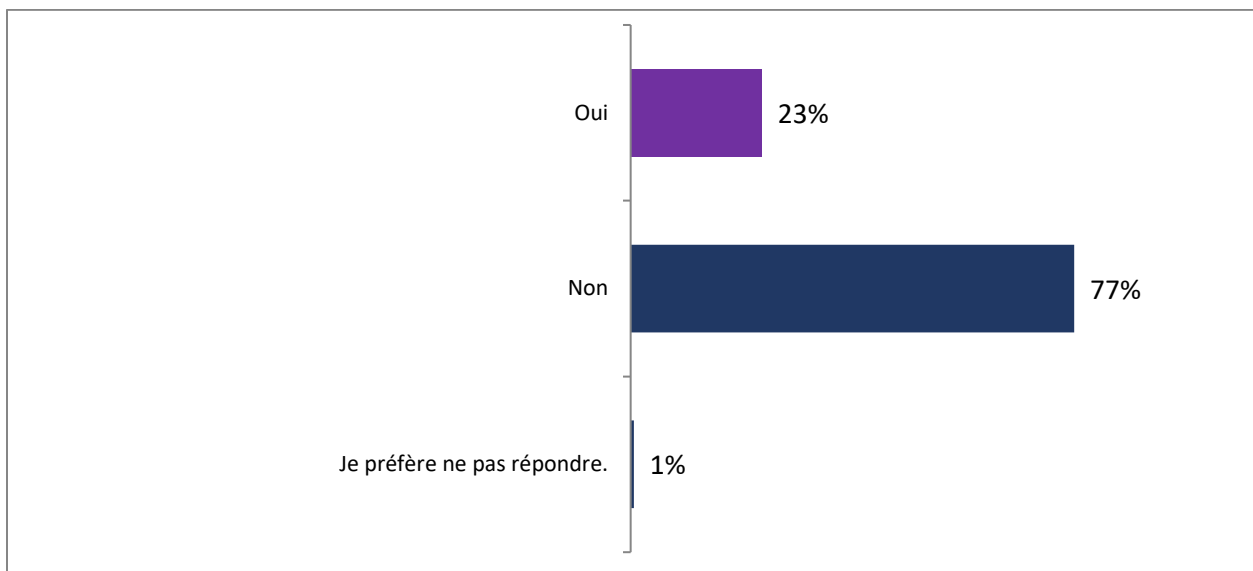
Employé(e) à temps plein (35 heures ou plus par semaine)	40 %
Employé(e) à temps partiel (moins de 35 heures par semaine)	11 %
Travailleur(se) autonome / à votre compte	6 %
Sans emploi, mais à la recherche d'un emploi	3 %
Étudiant(e) à temps plein	5 %
Retraité(e)	27 %
Pas sur le marché de l'emploi (personne au foyer à temps plein, sans travail et pas à la recherche d'un emploi)	5 %
Autre	2 %
Je préfère ne pas répondre.	1 %

2.2 Notoriété de la MAA et de ses applications

La majorité des Canadiens (77 %) n'avaient jamais entendu parler de la mobilité aérienne avancée auparavant, tandis que moins d'un quart des Canadiens (23 %) en avaient déjà entendu parler.

La connaissance de la MAA est plus élevée chez les répondants âgés de 18 à 34 ans (29 %), ceux qui ont un diplôme universitaire (29 %), ceux qui appartiennent aux communautés PANDC (personnes autochtones, noires et de couleur) (28 %), surtout les Asiatiques occidentaux (53 %), les hommes (28 %) et les personnes vivant dans des zones urbaines ou en banlieues (24 %).

Figure 1 : Notoriété de la MAA



Q1 : La mobilité aérienne avancée (MAA) est un terme qui fait référence à de nouvelles façons de transporter des personnes, des biens et des services par voie aérienne. La MAA se divise en deux catégories : la mobilité aérienne urbaine (MAU), qui désigne le transport aérien de personnes ou de marchandises au sein des villes, tel que les « taxis aériens » ou la livraison par drone, et la mobilité aérienne régionale (MAR), qui transporte des personnes et des marchandises vers les communautés rurales et éloignées.

Les services dans ces deux catégories sont en train d'être développés et testés dans des villes du monde entier. De nouvelles technologies viennent appuyer ces services, notamment les aéronefs à décollage et atterrissage verticaux électriques (ADAVe) utilisant de nouvelles infrastructures appelées « vertiports », et divers systèmes de drones.

À l'avenir, la MAA pourrait devenir un élément important de notre système de transport. On s'attend à ce qu'un jour, certains avions de passagers soient télépilotés, voire qu'ils voleraient de manière autonome.

Aviez-vous entendu parler de la mobilité aérienne avancée ou de l'une de ses applications avant aujourd'hui? Base : Tous les répondants (n = 2 717)

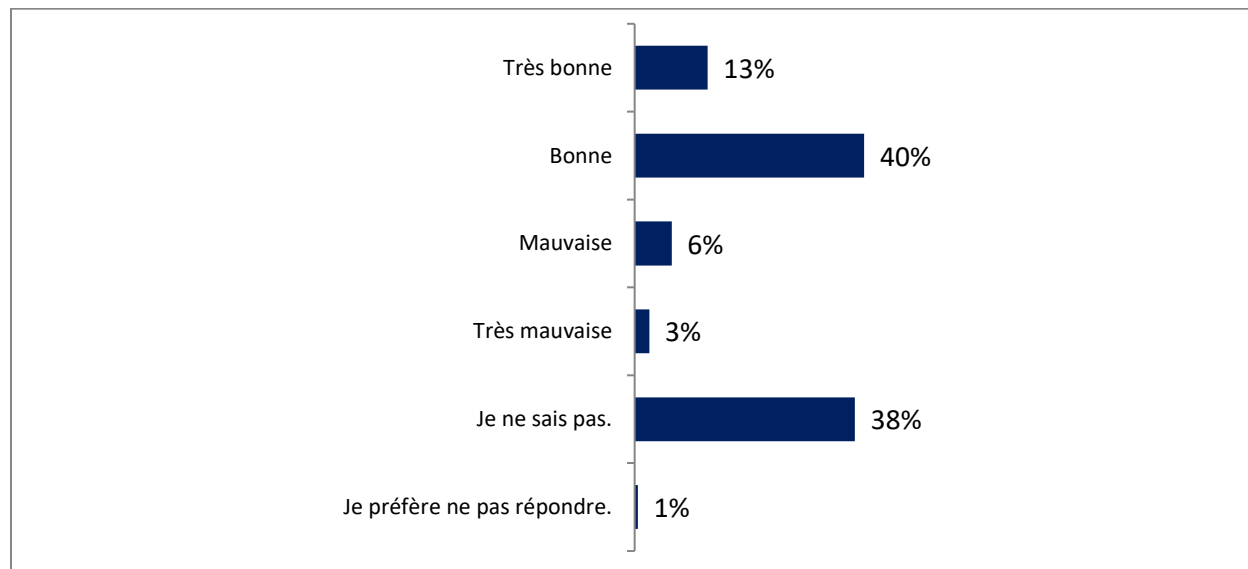
Plus de la moitié des répondants (52 %) pensent que le développement de la mobilité aérienne avancée est une bonne chose pour le Canada; 13 % des répondants pensent que c'est une très bonne chose et 40 % pensent que c'est une bonne chose. En revanche, 9 % des personnes interrogées pensent que cela est mauvais, dont 3 % qui pensent que cela est très mauvais. Plus d'un tiers (38 %) des répondants ne savent pas si le développement de la MAA est une bonne ou une mauvaise chose pour le Canada.

La perception positive de la MAA est plus élevée chez les personnes qui ne sont pas nées au Canada (62 %), celles qui ont un diplôme universitaire (59 %), les personnes âgées de 18 à 34 ans (56 %) et les hommes (58 %).

Ceux qui possèdent ou pilotent un drone (72 %), ceux qui ont des antécédents dans le domaine de l'aviation (70 %), ceux qui font confiance à l'aviation en général (70 %) et ceux qui ont déjà entendu parler de la MAA (68 %) sont également plus susceptibles d'avoir une perception positive de la MAA.

En revanche, ceux qui connaissent la MAA (15 %) et ceux qui en ont déjà entendu parler (12 %) sont plus enclins à penser que le développement de la MAA est mauvais pour le Canada.

Figure 2 : Perception du public sur les répercussions de la MAA au Canada



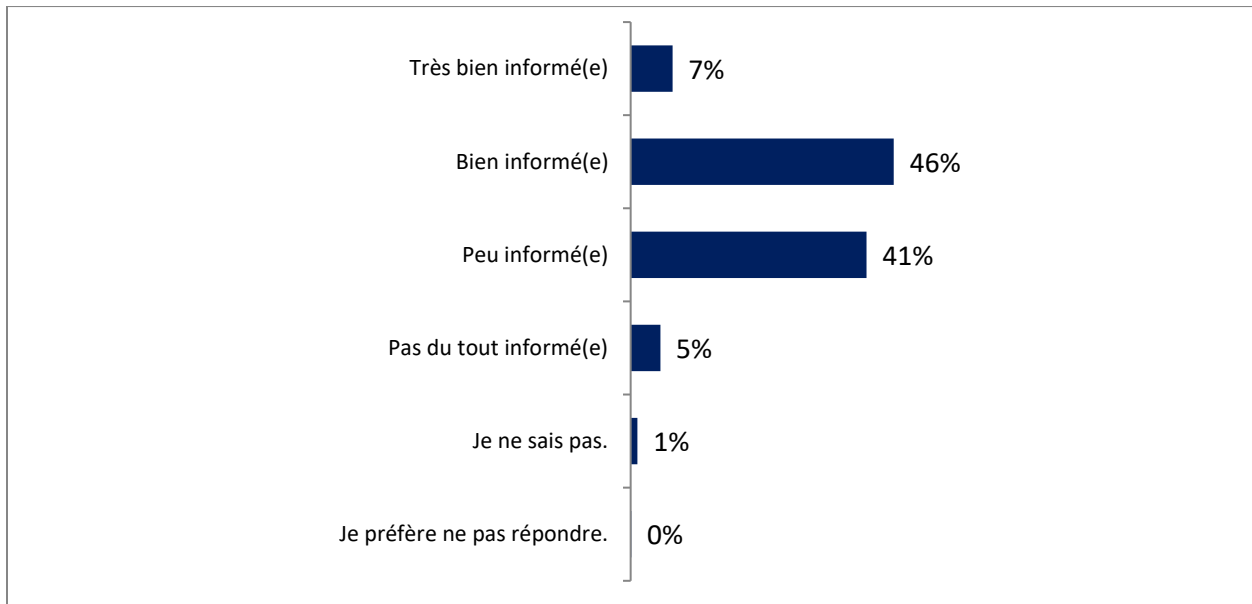
Q2 : De manière générale, pensez-vous que le développement de la mobilité aérienne avancée est une bonne ou une mauvaise chose pour le Canada? Base : Tous les répondants (n = 2 727)

Plus de la moitié des répondants qui connaissaient la MAA (53 %) ont déclaré qu'ils étaient bien informés sur le concept, 7 % déclarant qu'ils connaissaient très bien la MAA et 46 % déclarant qu'ils connaissaient bien la MAA. D'autre part, 46 % des personnes interrogées ont déclaré ne pas connaître le concept, 41 % déclarant être peu informées et 5 % déclarant n'être pas du tout informées.

La connaissance de la mobilité aérienne avancée est plus élevée chez ceux qui possèdent ou pilotent un drone (76 %), ceux qui ont des antécédents dans le domaine de l'aviation (68 %), ceux qui appartiennent

aux communautés PANDC (personnes autochtones, noires et de couleur) (67 %), ceux qui sont nés à l'étranger (65 %), les Ontariens (62 %), les personnes âgées de 18 à 24 ans (61 %), et les hommes (58 %). Les répondants vivant au Québec (66 %), ceux âgés de 55 ans ou plus (56 %), ceux vivant en zone rurale (56 %) et les femmes (53 %) sont plus susceptibles de ne pas connaître la MAA.

Figure 3 : Connaissance de la mobilité aérienne avancée



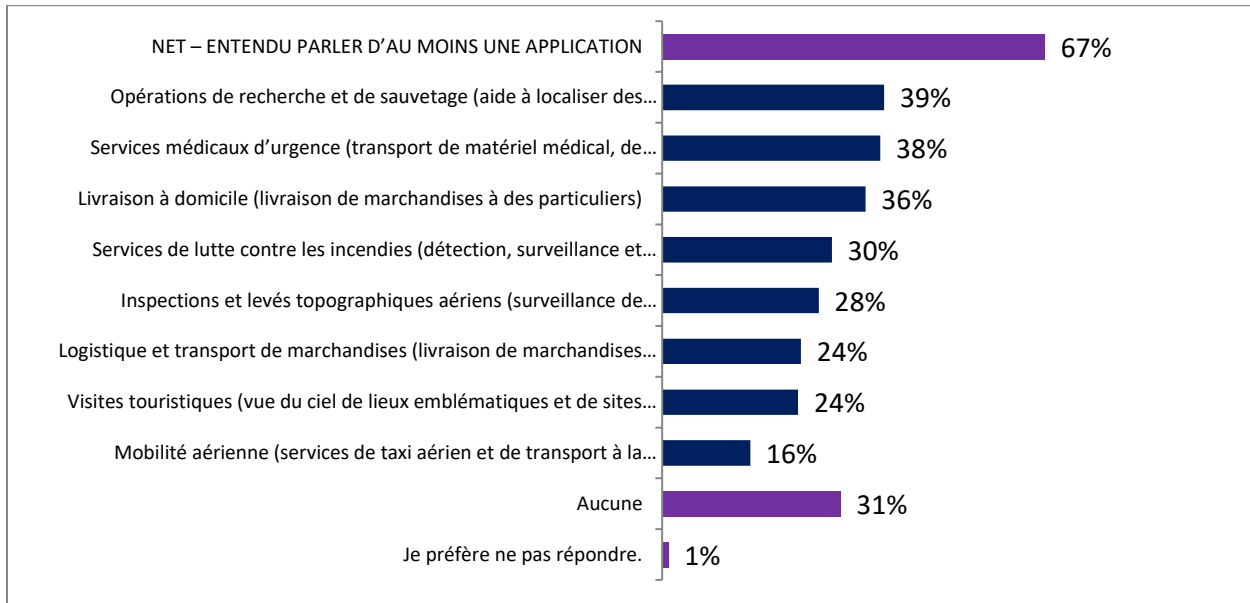
Q3 : Dans quelle mesure étiez-vous informé(e) sur la mobilité aérienne avancée avant aujourd'hui? Base : Répondants connaissant la mobilité aérienne avancée (n = 658)

Deux tiers des répondants (67 %) connaissent au moins une application de la MAA, tandis que 31 % des personnes interrogées n'ont jamais entendu parler d'aucune des applications présentées. Plus précisément, les applications les plus fréquemment citées par les répondants sont les opérations de recherche et de sauvetage (39 %), les services médicaux d'urgence (38 %) et les livraisons à domicile (36 %).

Les femmes sont plus susceptibles de ne pas connaître les applications de la MAA (34 % ne peuvent en mentionner aucune contre 29 % chez les hommes).

Les répondants qui ont déjà entendu parler de la mobilité aérienne avancée (97 %), ceux qui ont des antécédents dans le domaine de l'aviation (94 %), ceux qui possèdent ou pilotent un drone (86 %), ceux qui pensent que le développement de la MAA est une bonne chose pour le Canada (79 %), ceux qui ont un diplôme universitaire (74 %) et ceux qui vivent dans une zone urbaine (69 %) sont tous plus susceptibles de connaître au moins une application de la MAA.

Figure 4 : Notoriété des applications de mobilité aérienne avancée



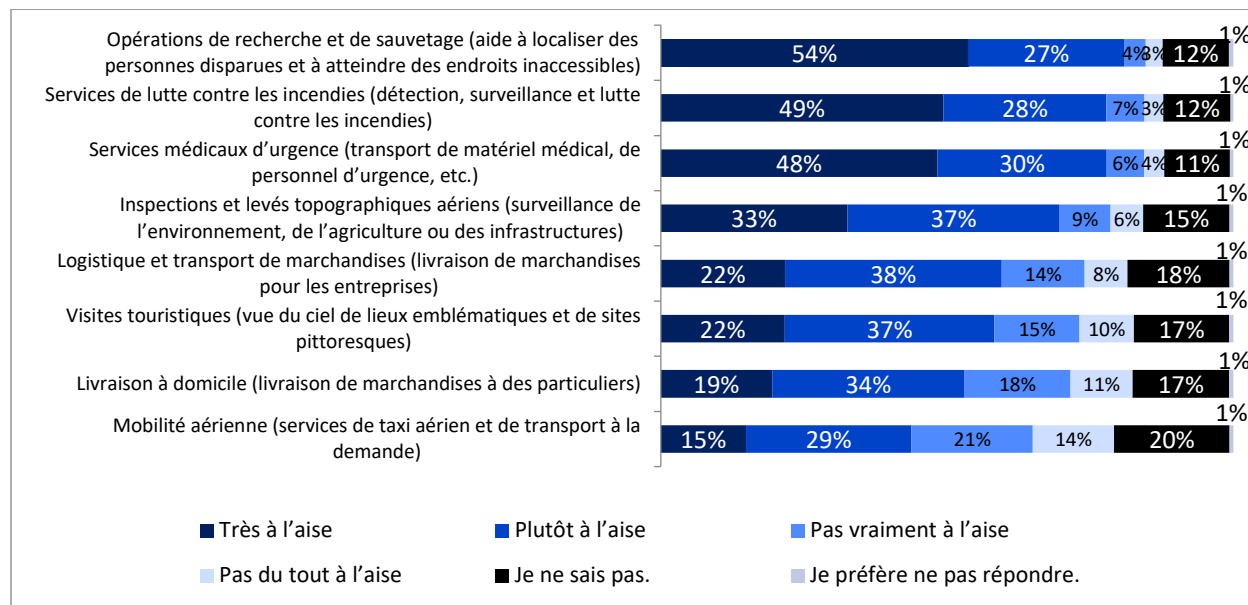
Q4 : Parmi les applications suivantes de la mobilité aérienne avancée, quelles sont celles dont vous avez déjà entendu parler? Base : Tous les répondants (n = 2 717)

2.3 Niveau d'aisance avec les applications de MAA dans les zones urbaines

En ce qui concerne les applications de la mobilité aérienne avancée dans les zones urbaines, la majorité des répondants se sentent à l'aise avec les opérations de recherche et de sauvetage (81 % se sentent à l'aise, dont 54 % se disent très à l'aise et 27 % plutôt à l'aise), avec les services de lutte contre les incendies (78 % se sentent à l'aise, dont 49 % se disent très à l'aise et 28 % plutôt à l'aise), et avec les services médicaux d'urgence (78 % se sentent à l'aise, dont 48 % se disent très à l'aise et 30 % plutôt à l'aise).

Pour d'autres applications, notamment les inspections et les levés topographiques aériens (70 %), la logistique et le transport de marchandises (60 %), les visites touristiques (58 %) et les livraisons à domicile (53 %), plus de la moitié des personnes interrogées déclarent qu'elles seraient très ou plutôt à l'aise avec ces applications dans les zones urbaines. La mobilité aérienne dans les zones urbaines est la seule application pour laquelle le niveau d'aisance des répondants est inférieur à 50 %, avec seulement 44 % indiquant être à l'aise. Parmi eux, 15 % se disent très à l'aise et 29 % plutôt à l'aise avec la mobilité aérienne urbaine.

Figure 5 : Niveau d'aisance avec les applications de mobilité aérienne avancée dans les zones urbaines



Q5 : Dans quelle mesure êtes-vous à l'aise avec l'utilisation de ces applications de mobilité aérienne avancée dans les zones urbaines?_Base : Tous les répondants (n = 2 717)

Dans l'ensemble, les répondants vivant au Québec et les femmes sont moins susceptibles d'être à l'aise avec presque toutes les applications de la MAA dans les zones urbaines. En revanche, les répondants vivant dans les provinces de l'Atlantique, les hommes et les personnes âgées de 55 ans et plus sont plus susceptibles d'être à l'aise avec ces applications. Il n'y a pas de différences significatives entre les répondants qui vivent dans les zones urbaines et ceux qui vivent dans les zones rurales. Le tableau suivant fournit des informations plus détaillées sur les différences significatives.

Tableau 4 : Dans quelle mesure êtes-vous à l'aise avec l'utilisation de ces applications de mobilité aérienne avancée dans les zones urbaines? Base : Tous les répondants (n = 2 717)

Note de lecture : Les différences considérablement plus faibles sont marquées du signe « - », tandis que les différences considérablement plus élevées sont marquées du signe « + ».

	GENRE		ÂGE			Province					
	Femmes	Hommes	18-34	35-54	55+	ATL	QC	ON	Prairies	AB	C.-B.
% Total à l'aise (très + plutôt)											
Opérations de recherche et de sauvetage (aide à localiser des personnes disparues et à atteindre des	80 %	81 %	74 %-	78 %-	87 %+	85 %	75 %-	82 %	84 %	85 %	80 %

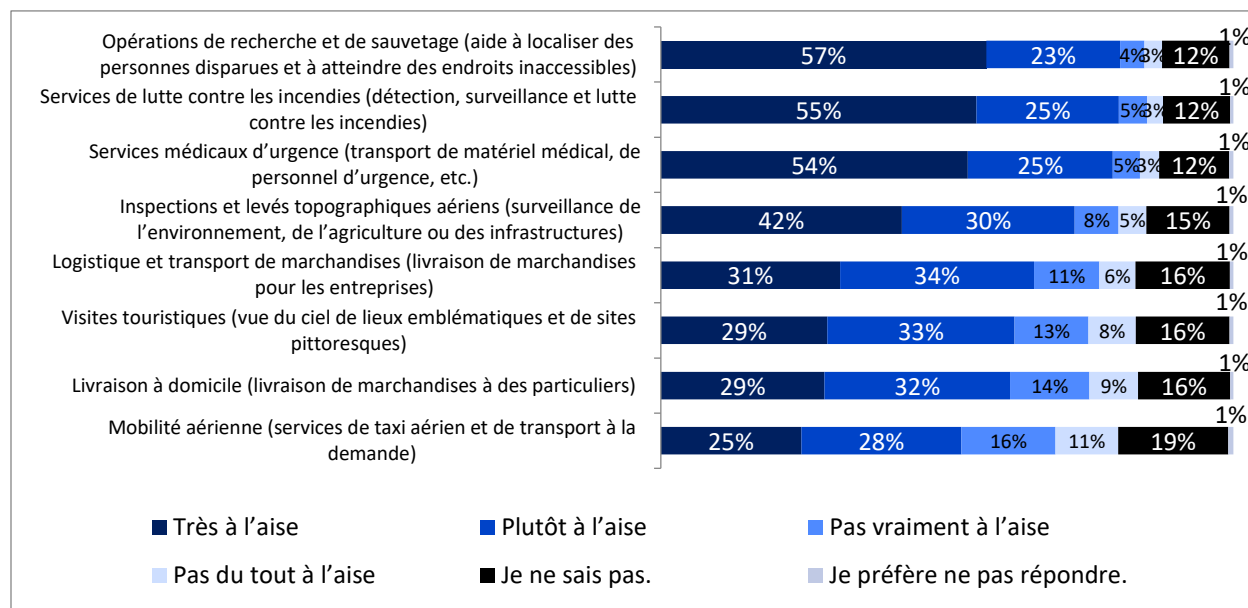
endroits inaccessibles)											
Services de lutte contre les incendies (détection, surveillance et lutte contre les incendies)	77 %	79 %	73 %-	74 %-	84 %+	81 %	74 %-	79 %	82 %	80 %	77 %
Services médicaux d'urgence (transport de matériel médical, de personnel d'urgence, etc.)	78 %	78 %	74 %-	75 %	82 %+	82 %	74 %-	79 %	79 %	76 %	78 %
Inspections et levés topographiques aériens (surveillance de l'environnement, de l'agriculture ou des infrastructures)	65 %-	74 %+	63 %-	67 %	76 %+	76 %	68 %	69 %	74 %	70 %	68 %
Logistique et transport de marchandises (livraison de marchandises pour les entreprises)	56 %-	63 %+	62 %	56 %-	61 %	64 %	53 %-	62 %	66 %	59 %	59 %
Visites touristiques (vue du ciel de lieux emblématiques et de sites pittoresques)	55 %-	62 %+	60 %	56 %	59 %	69 %+	52 %-	60 %	63 %	58 %	56 %
Livraison à domicile (livraison de marchandises à des particuliers)	49 %-	58 %+	54 %	54 %	52 %	62 %+	48 %-	54 %	54 %	55 %	52 %
Mobilité aérienne (services de taxi aérien et de transport à la demande)	40 %-	48 %+	47 %	44 %	42 %	53 %+	34 %-	47 %+	52 %+	41 %	46 %

2.4 Niveau d'aisance avec les applications de MAA dans les zones rurales

En ce qui concerne les applications de la mobilité aérienne avancée dans les zones rurales, les résultats sont semblables à ceux des applications dans les zones urbaines. La plupart des répondants se sentent à l'aise avec les opérations de recherche et de sauvetage (80 % se sentent à l'aise, dont 57 % se disent très à l'aise et 23 % plutôt à l'aise), avec les services de lutte contre les incendies (80 % se sentent à l'aise, dont 55 % se disent très à l'aise et 25 % plutôt à l'aise), avec les services médicaux d'urgence (79 % se sentent à l'aise, dont 54 % se disent très à l'aise et 25 % plutôt à l'aise), et avec les inspections et les levés topographiques aériens (72 % se sentent à l'aise, dont 42 % se disent très à l'aise et 30 % plutôt à l'aise).

Pour d'autres applications, notamment la logistique et le transport de marchandises (65 %), les visites touristiques (62 %), la livraison à domicile (61 %) et la mobilité aérienne (52 %), plus de la moitié des personnes interrogées déclarent qu'elles seraient très ou plutôt à l'aise avec ces applications dans les zones urbaines. La mobilité aérienne arrive toujours en dernière position. Cependant, plus de répondants seraient à l'aise avec cette application dans un environnement rural que dans un environnement urbain.

Figure 6 : Niveau d'aisance avec les applications de mobilité aérienne avancée dans les zones rurales



Q6 : Dans quelle mesure êtes-vous à l'aise avec l'utilisation de ces applications de mobilité aérienne avancée dans les zones rurales? Base : Tous les répondants (n = 2 717)

Dans l'ensemble, les répondants vivant au Québec, les personnes âgées entre 18 et 34 ans et les femmes sont moins susceptibles d'être à l'aise avec presque toutes les applications de la MAA dans les zones rurales. En revanche, les répondants vivant dans les provinces de l'Atlantique, les hommes et les personnes âgées de 55 ans et plus ainsi que les répondants vivant en milieu urbain sont plus susceptibles d'être à l'aise avec ces applications. Le tableau suivant fournit des informations plus détaillées sur les différences significatives.

Tableau 5 : Dans quelle mesure êtes-vous à l'aise avec l'utilisation de ces applications de mobilité aérienne avancée dans les zones rurales? Base : Tous les répondants (n = 2 717)

Note de lecture : Les différences considérablement plus faibles sont marquées du signe « - », tandis que les différences considérablement plus élevées sont marquées du signe « + ».

%Total à l'aise (très + plutôt)	GENRE		ÂGE			Province					Secteur		
	Femmes	Hommes	18-34	35-54	55+	ATL	QC	ON	Prairies	AB	C.-B.	Urbain	Rural
Opérations de recherche et de sauvetage (aide à localiser des personnes disparues et à atteindre des endroits inaccessibles)	80 %	80 %	74 %-	77 %-	87 %+	86 %+	76 %-	80 %	82 %	84 %	80 %	81 %	83 %
Services de lutte contre les incendies (détection, surveillance et lutte contre les incendies)	80 %	80 %	75 %-	77 %-	85 %+	84 %	76 %-	80 %	81 %	83 %	81 %	81 %	81 %
Services médicaux d'urgence (transport de matériel médical, de personnel d'urgence, etc.)	79 %	79 %	75 %-	77 %	83 %+	85 %+	74 %-	80 %	80 %	81 %	78 %	80 %	79 %
Inspections et levés topographiques aériens (surveillance de l'environnement, de l'agriculture ou des infrastructures)	69 %-	76 %+	68 %-	70 %	77 %+	74 %	69 %	72 %	78 %	75 %	72 %	74 %+	70 %
Logistique et transport de marchandises (livraison de marchandises pour les entreprises)	61 %-	70 %+	64 %	64 %	67 %	68 %	57 %-	67 %	68 %	70 %	67 %	66 %+	63 %

Visites touristiques (vue du ciel de lieux emblématiques et de sites pittoresques)	58 %-	66 %+	62 %	60 %	63 %	71 %	54 %-	64 %	65 %	64 %	61 %	63 %+	59 %
Livraison à domicile (livraison de marchandises à des particuliers)	58 %-	64 %+	59 %	60 %	63 %	67 %	54 %-	63 %	65 %	63 %	60 %	62 %+	59 %
Mobilité aérienne (services de taxi aérien et de transport à la demande)	48 %-	58 %+	52 %	50 %	54 %	56 %	43 %-	55 %	61 %+	51 %	56 %	53 %	51 %

Tableau 6. Différences entre les zones rurales et urbaines en ce qui concerne les niveaux d'aisance avec la mobilité aérienne avancée

	<i>Dans quelle mesure êtes-vous à l'aise avec l'utilisation de ces applications de mobilité aérienne avancée dans les zones urbaines? (Q5)</i>	<i>Dans quelle mesure êtes-vous à l'aise avec l'utilisation de ces applications de mobilité aérienne avancée dans les zones rurales? (Q6)</i>
Total	n = 2 717	N = 2717
Opérations de recherche et de sauvetage (aide à localiser des personnes disparues et à atteindre des endroits inaccessibles)	81 %	80 %
Services médicaux d'urgence (transport de matériel médical, de personnel d'urgence, etc.)	78 %	79 %
Services de lutte contre les incendies (détection, surveillance et lutte contre les incendies)	78 %	80 %
Inspections et levés topographiques aériens (surveillance de l'environnement, de l'agriculture ou des infrastructures)	70 %	72 %
Logistique et transport de marchandises (livraison de marchandises pour les entreprises)	60 %	65 %
Visites touristiques (vue du ciel de lieux emblématiques et de sites pittoresques)	58 %	62 %
Livraison à domicile (livraison de marchandises à des particuliers)	53 %	61 %
Mobilité aérienne (services de taxi aérien et de transport à la demande)	44 %	52 %

Les niveaux d'aisance pour les applications suivantes sont pratiquement identiques dans les zones urbaines et rurales : opérations de recherche et de sauvetage (81 % en milieu urbain contre 80 % en milieu

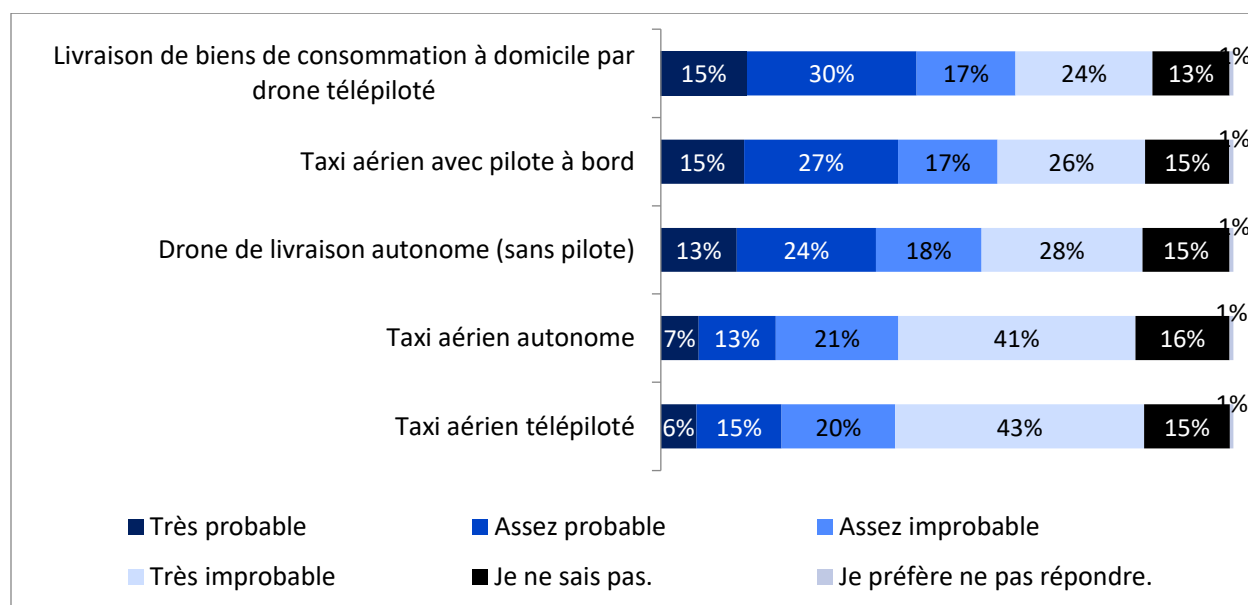
rural), services médicaux d'urgence (78 % en milieu urbain contre 79 % en milieu rural), services de lutte contre les incendies (78 % en milieu urbain contre 80 % en milieu rural) et inspections et levés topographiques aériens (70 % en milieu urbain contre 72 % en milieu rural).

Le niveau d'aisance pour les applications suivantes est nettement plus élevé lorsqu'elles se déroulent dans des zones rurales : logistique et transport de marchandises (60 % en milieu urbain contre 65 % en milieu rural), visites touristiques (58 % en milieu urbain contre 62 % en milieu rural), livraison à domicile (53 % en milieu urbain contre 61 % en milieu rural) et mobilité aérienne (44 % en milieu urbain contre 52 % en milieu rural).

2.5 Probabilité d'essayer la MAA

En ce qui concerne l'utilisation des technologies de MAA, moins de la moitié des personnes interrogées ont indiqué qu'elles étaient susceptibles d'essayer l'une ou l'autre des technologies étudiées. La livraison de biens de consommation par drone est identifiée comme étant la technologie que la plupart des personnes interrogées sont susceptibles d'essayer, avec une probabilité de 45 % (très probable à 15 % et assez probable à 30 %). Les taxis aériens avec pilote à bord (41 %) et les drones de livraison autonomes sans pilote (38 %) présentent des niveaux de probabilité similaires. En outre, seule une personne interrogée sur cinq est susceptible d'essayer les taxis aériens télépilotés (21 %) ou les taxis aériens autonomes (20 %). Pour ces deux dernières applications, le niveau « très probable » était inférieur à un répondant sur dix, ce qui montre que l'absence de pilote dans le taxi aérien semble avoir un effet significatif sur la volonté d'essayer ces applications de MAA.

Figure 7 : Probabilité d'essayer des technologies de mobilité aérienne avancée



Q7 : Quelle est la probabilité que vous essayiez personnellement les technologies de mobilité aérienne avancée suivantes si elles étaient disponibles dans la région où vous vivez? Base : Tous les répondants (n = 2 717)

Dans l'ensemble, les répondants vivant au Québec, les femmes, les répondants de race blanche et les répondants âgés de 55 ans ou plus sont moins susceptibles d'être prêts à essayer les technologies de MAA. En revanche, les hommes, les répondants âgés de 18 à 34 ans, ceux qui vivent dans des zones urbaines, ceux qui appartiennent aux communautés PANDC, ceux qui connaissent la MAA et ceux qui ont un diplôme universitaire sont plus susceptibles d'être prêts à essayer les technologies de MAA.

Les tableaux suivants fournissent des informations plus détaillées sur les différences significatives.

Tableau 7. Quelle est la probabilité que vous essayiez personnellement les technologies de mobilité aérienne avancée suivantes si elles étaient disponibles dans la région où vous vivez? Base : Tous les répondants (n = 2 717)

Note de lecture : Les différences considérablement plus faibles sont marquées du signe « - », tandis que les différences considérablement plus élevées sont marquées du signe « + ».

% Total probable (très + assez)	GENRE		ÂGE			Province						Secteur	
	Femmes	Hommes	18-34	35-54	55+	ATL	QC	ON	Prairies	AB	C.-B.	Urbain	Rural
Livraison de biens de consommation à domicile par drone télépiloté	38 %-	52 %+	50 %+	47 %	40 %-	50 %	37 %-	46 %	47 %	49 %	47 %	46 %	43 %
Taxi aérien avec pilote à bord	36 %-	47 %+	45 %	43 %	38 %-	47 %	30 %-	44 %	43 %	45 %	47 %	43 %+	38 %
Drone de livraison autonome (sans pilote)	29 %-	47 %+	44 %+	41 %	31 %-	40 %	34 %	38 %	38 %	42 %	36 %	38 %	38 %
Taxi aérien autonome	15 %-	27 %+	31 %+	23 %	14 %-	19 %	17 %-	24 %+	21 %	23 %	20 %	22 %+	17 %-
Taxi aérien télépiloté	14 %-	26 %+	29 %+	23 %+	12 %-	20 %	16 %-	23 %+	16 %	23 %	18 %	21 %+	16 %-

Tableau 8. Quelle est la probabilité que vous essayiez personnellement les technologies de mobilité aérienne avancée suivantes si elles étaient disponibles dans la région où vous vivez? Base : Tous les répondants (n = 2 717)

Note de lecture : Les différences considérablement plus faibles sont marquées du signe « - », tandis que les différences considérablement plus élevées sont marquées du signe « + ».

% Total probable (très + assez)	Origine ethnique		Niveau d'éducation			Connaissance de la MAA	
	Blanc	PANDC	Secondaire ou moins	Métiers/ Collégial	Université	Bien informé(e)	Pas informé(e)
Livraison de biens de consommation à domicile par drone télépiloté	41 %-	57 %+	42 %	44 %	49 %+	61 %+	48 %-
Taxi aérien avec pilote à bord	38 %-	53 %+	39 %	40 %	46 %+	42 %+	23 %-
Drone de livraison autonome (sans pilote)	34 %-	50 %+	35 %	35 %	43 %+	42 %+	23 %-
Taxi aérien autonome	16 %-	36 %+	20 %	17 %	26 %+	68 %+	55 %-
Taxi aérien télépiloté	15 %-	35 %+	20 %	16 %	25 %+	58 %+	49 %

2.6 Sentiment de sécurité avec la MAA en tant que piéton au sol

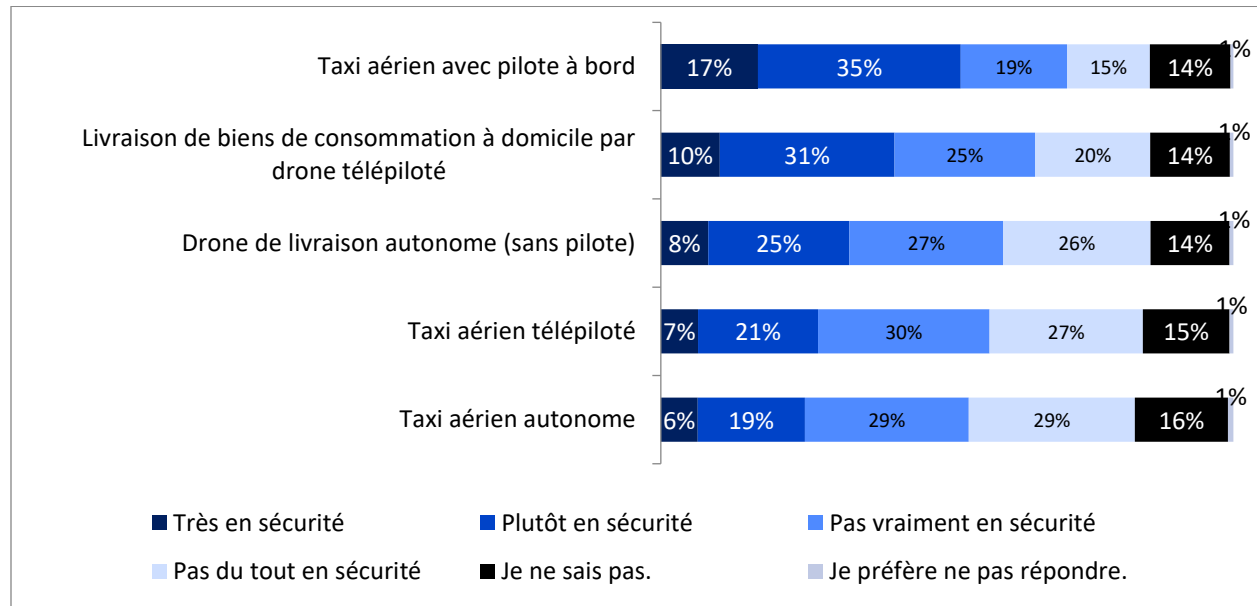
En ce qui concerne le sentiment de sécurité des piétons, la moitié des personnes interrogées (52 %) ont déclaré qu'elles se sentiraient très (17 %) ou plutôt (35 %) en sécurité si des taxis aériens avec pilote à bord volaient au-dessus d'elles. Les autres technologies de MAA étudiées ont été considérées comme sécuritaires par une proportion plus faible de répondants. Quatre répondants sur dix (41 %) considèrent que la livraison de biens de consommation à domicile par drone télépiloté est très (10 %) ou plutôt (31 %) sécuritaire pour les piétons, un tiers des répondants (33 %) considèrent que les drones de livraison autonomes (sans pilote) sont très (8 %) ou plutôt (25 %) sécuritaires, un quart des répondants (27 %) considèrent que les taxis aériens télépilotés sont très (7 %) ou plutôt (21 %) sécuritaires, et la même proportion de répondants (25 %) considèrent que les taxis aériens autonomes sont très (6 %) ou plutôt (19 %) sécuritaires.

Le sentiment de sécurité d'un piéton passant sous un taxi aérien diminue de 25 points (de 52 % à 27 %) si le taxi aérien est télépiloté et de 27 points (de 52 % à 25 %) si le taxi aérien est autonome, par rapport à un taxi aérien avec pilote à bord.

Le sentiment de sécurité d'un piéton passant sous un drone de livraison chute de 8 points (de 41 % à 33 %) si le drone est autonome par rapport à un drone télépiloté.

Les drones de livraison autonomes, les taxis aériens télépilotés ou les taxis aériens autonomes suscitent un niveau de gêne plus élevé chez les personnes interrogées. En fait, plus de la moitié d'entre elles déclarent que ces applications de MAA ne leur permettent pas de se sentir en sécurité en tant que piétons.

Figure 8 : Sentiment de sécurité avec les technologies de mobilité aérienne avancée en tant que piéton



Q8 : En tant que piéton au sol, dans quelle mesure vous sentiriez-vous en sécurité si les technologies de mobilité aérienne avancée suivantes volaient au-dessus de vous? Base : Tous les répondants (n = 2 717)

Dans l'ensemble, les femmes, les répondants de race blanche et les répondants âgés de 55 ans ou plus sont moins susceptibles de considérer les technologies de MAA comme étant sécuritaires pour les piétons. En revanche, les hommes, les répondants âgés de 18 à 34 ans et ceux qui appartiennent aux communautés PANDC sont plus enclins à les considérer comme sécuritaires. Le tableau suivant fournit des informations plus détaillées sur les différences significatives.

Tableau 9. En tant que piéton au sol, dans quelle mesure vous sentiriez-vous en sécurité si les technologies de mobilité aérienne avancée suivantes volaient au-dessus de vous? Base : Tous les répondants (n = 2 717)

Note de lecture : Les différences considérablement plus faibles sont marquées du signe « - », tandis que les différences considérablement plus élevées sont marquées du signe « + ».

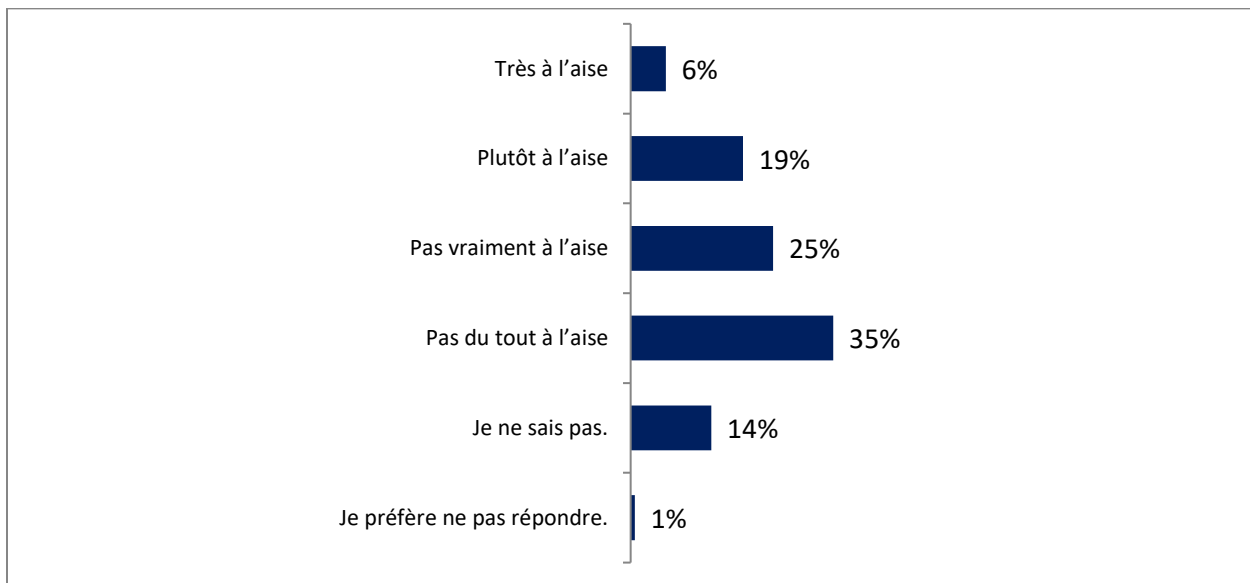
% Total sécuritaire (très + plutôt)	GENRE		ÂGE			Origine ethnique	
	Femmes	Hommes	18-34	35-54	55+	Blanc	PANDC
Taxi aérien avec pilote à bord	49 %-	56 %+	54 %	51 %	53 %	52 %	56 %+
Livraison de biens de consommation à domicile par drone télépiloté	34 %-	48 %+	45 %+	41 %	38 %-	38 %-	48 %+
Drone de livraison autonome (sans pilote)	25 %-	41 %+	39 %+	34 %	28 %-	30 %-	42 %+
Taxi aérien télépiloté	20 %-	35 %+	35 %+	27 %	23 %-	24 %-	38 %+
Taxi aérien autonome	18 %-	33 %+	32 %+	26 %	20 %-	22 %-	36 %+

2.7 Niveau d'aisance avec le fait d'habiter à côté d'un vertiport

Un répondant sur quatre (26 %) serait très (6 %) ou plutôt (19 %) à l'aise d'habiter à côté d'un vertiport. En revanche, six répondants sur dix (60 %) ne seraient pas vraiment (25 %) ou pas du tout (35 %) à l'aise d'habiter à côté d'un vertiport. Ces résultats indiquent clairement que la majorité des personnes interrogées ne se sentiraient pas à l'aise d'habiter à côté d'un vertiport, compte tenu de l'état actuel de leurs connaissances sur le sujet.

Les répondants qui possèdent ou pilotent un drone (55 %), ceux qui ont des antécédents dans le domaine de l'aviation (46 %), ceux qui connaissent la MAA (46 %), ceux qui vivent dans les provinces de l'Atlantique (37 %), les hommes (34 %) et les répondants âgés de 18 à 34 ans (33 %) sont plus susceptibles d'être à l'aise avec l'idée d'habiter à côté d'un vertiport.

Figure 9 : Niveau d'aisance avec le fait d'habiter à côté d'un vertiport



Q9 : Dans quelle mesure seriez-vous à l'aise d'habiter à côté d'un vertiport (aire d'atterrissage et de départ pour les aéronefs de la mobilité aérienne avancée)? Base : Tous les répondants (n = 2 717)

2.8 Perceptions détaillées de la MAA

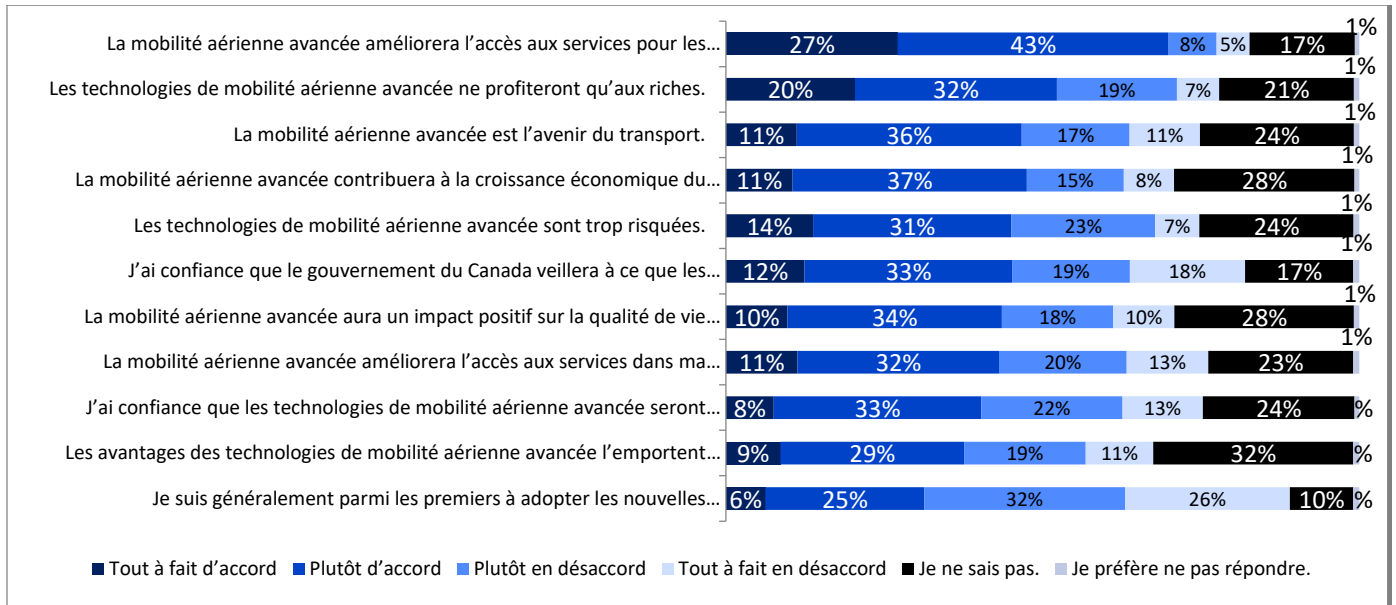
L'affirmation qui a reçu le plus haut niveau d'accord parmi les répondants est positive à l'égard de la MAA. En effet, la plupart des répondants (70 %) sont d'accord (27 % sont tout à fait d'accord et 43 % sont plutôt d'accord) pour dire que la MAA améliorera l'accès aux services pour les personnes vivant dans des régions éloignées. D'autres déclarations positives ont reçu un niveau d'approbation plus faible. Environ la moitié des personnes interrogées (47 %) sont d'accord (11 % sont tout à fait d'accord et 36 % sont plutôt d'accord) avec le fait que la MAA représente l'avenir des transports et la même proportion de répondants (47 %) pensent que la MAA contribuera à la croissance économique du Canada (11 % sont tout à fait d'accord et 37 % sont plutôt d'accord). Au total, 45 % des personnes interrogées sont d'accord (12 % sont

tout à fait d'accord et 33 % sont plutôt d'accord) pour dire qu'elles font confiance au gouvernement du Canada pour veiller à ce que les technologies de MAA soient sécuritaires, et 44 % des personnes interrogées sont d'accord (10 % sont tout à fait d'accord et 34 % sont plutôt d'accord) pour dire que la MAA aura un impact positif sur la qualité de vie des Canadiens. Environ la même proportion de répondants (43 %) est d'accord (11 % sont tout à fait d'accord et 32 % sont plutôt d'accord) avec l'idée que la MAA améliorera l'accès aux services dans leur région, et 40 % sont d'accord (8 % sont tout à fait d'accord et 32 % sont plutôt d'accord) pour dire que les technologies de la MAA seront sûres. Environ un tiers des personnes interrogées (38 %) sont d'accord (9 % sont tout à fait d'accord et 29 % sont plutôt d'accord) avec le fait que les avantages des technologies de MAA l'emportent sur leurs inconvénients, et 31 % sont d'accord (6 % sont tout à fait d'accord et 25 % sont plutôt d'accord) avec le fait qu'elles sont généralement parmi les premières à adopter les nouvelles technologies.

D'autre part, environ la moitié des personnes interrogées sont d'accord avec certaines affirmations négatives concernant la MAA. Plus d'un répondant sur deux (52 %) est d'accord (20 % sont tout à fait d'accord et 32 % sont plutôt d'accord) avec le fait que les technologies de MAA ne profiteront qu'aux riches, tandis que 47 % des répondants sont d'accord (14 % sont tout à fait d'accord et 31 % sont plutôt d'accord) avec le fait qu'elles sont trop risquées.

Les résultats montrent que les personnes interrogées ne connaissent pas suffisamment la MAA. En effet, le nombre de réponses « Je ne sais pas » est élevé pour la plupart des affirmations évaluées dans cette étude, ce qui indique que de nombreuses personnes interrogées n'ont pas été en mesure d'énoncer clairement les avantages de la MAA.

Figure 10 : Degré d'accord avec les affirmations sur la MAA



Q10 : Dans quelle mesure êtes-vous d'accord ou en désaccord avec les affirmations suivantes? Base : Tous les répondants (n = 2 717)

Dans l'ensemble, les hommes, les répondants plus jeunes (de 18 à 34 ans), ceux qui vivent dans une zone urbaine et ceux qui ne sont pas nés au Canada sont plus susceptibles d'être d'accord avec les différentes affirmations sur les technologies de MAA. En revanche, les femmes, les répondants âgés de 55 ans ou plus et les répondants nés au Canada sont moins susceptibles d'être d'accord avec les affirmations sur les technologies de MAA. Le tableau suivant fournit des informations plus détaillées sur les différences significatives.

Tableau 10 : Dans quelle mesure êtes-vous d'accord ou en désaccord avec les affirmations suivantes? Base : Tous les répondants (n = 2 717)

Note de lecture : Les différences considérablement plus faibles sont marquées du signe « - », tandis que les différences considérablement plus élevées sont marquées du signe « + ».

% Total d'accord (tout à fait + plutôt)	GENRE		ÂGE			Secteur		Né au Canada	
	Femmes	Hommes	18-34	35-54	55+	Urbain	Rural	Oui	Non
Affirmations positives									

La mobilité aérienne avancée améliorera l'accès aux services pour les personnes vivant dans des régions éloignées.	69 %	71 %	65 %-	66 %-	76 %+	72 %+	69 %	70 %	74 %+
La mobilité aérienne avancée est l'avenir du transport.	43 %-	50 %+	47 %	45 %	48 %	48 %+	44 %	45 %-	58 %+
La mobilité aérienne avancée contribuera à la croissance économique du Canada.	42 %-	54 %+	49 %	49 %	45 %	49 %+	46 %	46 %-	59 %+
J'ai confiance que le gouvernement du Canada veillera à ce que les technologies de mobilité aérienne avancée soient sécuritaires.	40 %-	51 %+	47 %	45 %	44 %	47 %+	40 %-	43 %-	60 %+
La mobilité aérienne avancée aura un impact positif sur la qualité de vie des Canadiens.	38 %-	50 %+	48 %+	43 %	41 %-	44 %	45 %	42 %-	55 %+
La mobilité aérienne avancée améliorera l'accès aux services dans ma région.	39 %-	47 %+	48 %+	44 %	39 %-	42 %	50 %	42 %-	53 %+

J'ai confiance que les technologies de mobilité aérienne avancée seront sûres.	33 %-	48 %+	42 %	40 %	39 %	41 %	39 %	39 %-	51 %+
Les avantages des technologies de mobilité aérienne avancée l'emportent sur leurs inconvénients.	32 %-	44 %+	42 %+	37 %	35 %	38 %	36 %	36 %-	49 %+
Je suis généralement parmi les premiers à adopter les nouvelles technologies.	25 %-	38 %+	41 %+	36 %+	21 %-	33 %+	27 %-	30 %-	38 %+
Affirmations négatives									
Les technologies de mobilité aérienne avancée ne profiteront qu'aux riches.	51 %	54 %	57 %+	53 %	49 %-	53 %	53 %	53 %	52 %
Les technologies de mobilité aérienne avancée sont trop risquées.	45 %	45 %	49 %+	44 %	43 %	46 %+	42 %	45 %	49 %

Les répondants qui ont déjà entendu parler de la MAA, ceux qui pensent que le développement de la MAA est bon pour le Canada et ceux qui connaissent bien la MAA sont plus susceptibles d'être en accord avec les différentes affirmations sur la MAA que les répondants qui n'ont jamais entendu parler de la MAA, ceux qui pensent que le développement de la MAA est mauvais pour le Canada et ceux qui ne connaissent pas bien le concept.

Tableau 11. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord ou en désaccord avec les affirmations suivantes?
Base : Tous les répondants (n = 2 717)

Note de lecture : Les différences considérablement plus faibles sont marquées du signe « - », tandis que les différences considérablement plus élevées sont marquées du signe « + ».

% Total d'accord (tout à fait + plutôt)	A entendu parler de la MAA		Développement de la MAA		Connaissance de la MAA	
	Oui	Non	Bon	Mauvais	Bien informé(e)	Pas du tout informé(e)
Affirmations positives						
La mobilité aérienne avancée améliorera l'accès aux services pour les personnes vivant dans des régions éloignées.	80 %+	67 %-	84 %+	49 %-	78 %	83 %
La mobilité aérienne avancée est l'avenir du transport.	61 %+	43 %-	67 %+	19 %-	64 %	59 %
La mobilité aérienne avancée contribuera à la croissance économique du Canada.	62 %+	43 %-	69 %+	18 %-	67 %+	58 %
J'ai confiance que le gouvernement du Canada veillera à ce que les technologies de mobilité aérienne avancée soient sécuritaires.	55 %+	43 %-	62 %+	18 %-	60 %+	49 %-
La mobilité aérienne avancée aura un impact positif sur la qualité de vie des Canadiens.	57 %+	40 %-	65 %+	14 %-	64 %+	50 %-
La mobilité aérienne avancée améliorera l'accès aux services dans ma région.	55 %+	40 %-	63 %+	16 %-	61 %+	50 %-
J'ai confiance que les technologies de mobilité aérienne avancée seront sûres.	55 %+	36 %-	59 %+	12 %-	60 %+	49 %-
Les avantages des technologies de mobilité aérienne avancée l'emportent sur leurs inconvénients.	53 %+	33 %-	58 %+	13 %-	59 %+	48 %-
Je suis généralement parmi les premiers à adopter les nouvelles technologies.	44 %+	28 %-	42 %+	21 %-	52 %+	35 %-

Affirmations négatives						
Les technologies de mobilité aérienne avancée ne profiteront qu'aux riches.	59 %+	50 %-	54 %	67 %+	59 %	59 %
Les technologies de mobilité aérienne avancée sont trop risquées.	48 %	44 %	42 %-	76 %+	54 %+	43 %-

2.9 Attitude générale à l'égard de la MAA

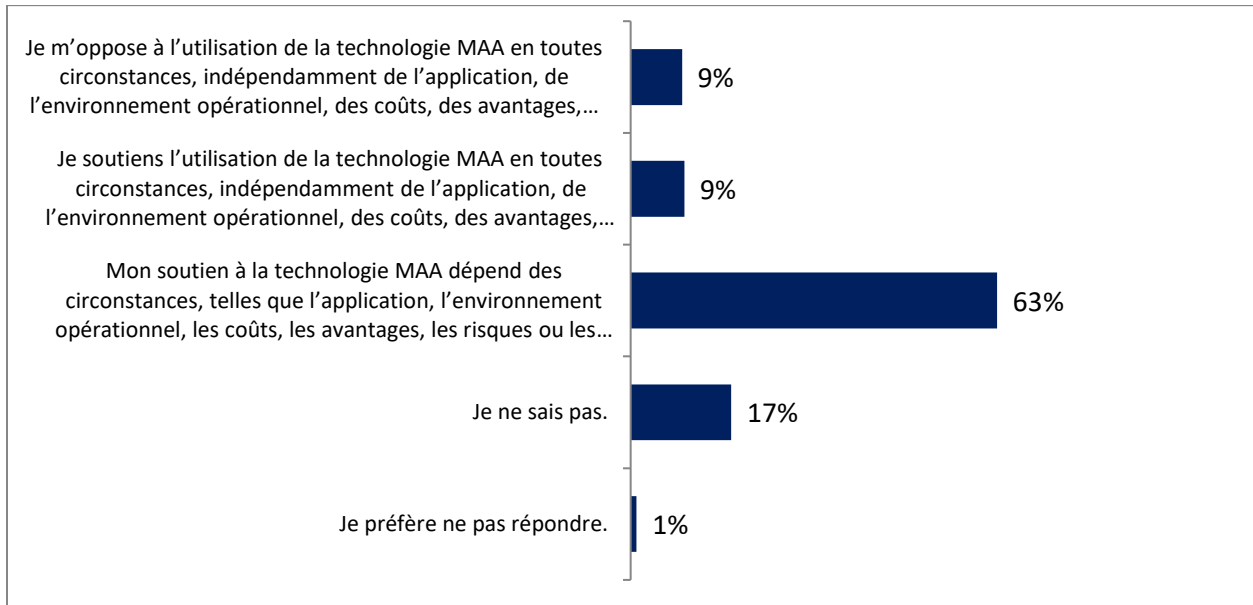
Six répondants sur dix (63 %) ont une position conditionnelle, indiquant que leur soutien aux technologies de MAA dépend de circonstances précises, telles que l'application, l'environnement opérationnel, les coûts, les avantages, les risques ou les caractéristiques de l'aéronef. Une petite proportion de répondants (9 %) s'oppose à l'utilisation de la technologie de MAA en toutes circonstances, notamment pour des raisons d'application, d'environnement opérationnel, de coûts, d'avantages, de risques ou de caractéristiques de l'aéronef. La même proportion (9 %) est favorable à l'utilisation de la technologie de MAA en toutes circonstances, indépendamment des mêmes facteurs. Dans l'ensemble, les trois quarts (73 %) des personnes interrogées soutiennent totalement ou conditionnellement la technologie de MAA. Il convient de noter que près d'un répondant sur cinq (17 %) ne peut donner de réponse quant à son attitude à l'égard de la MAA.

Les personnes interrogées qui ne connaissent pas le concept de la MAA (79 %), celles âgées de 55 ans et plus (73 %), celles qui ont entendu parler de la MAA avant le sondage (71 %) et celles qui sont titulaires d'un diplôme universitaire (68 %) sont plus susceptibles de soutenir la technologie de MAA en fonction des circonstances.

Les personnes interrogées qui connaissent le concept de MAA (21 %), celles âgées de 18 à 34 ans (18 %), les hommes (13 %), les personnes vivant dans des zones urbaines (11 %), celles qui appartiennent aux communautés PANDC (18 %), en particulier les Sud-Asiatiques (32 %), et les personnes interrogées qui ont entendu parler de la MAA (16 %) sont plus susceptibles de soutenir les technologies de MAA dans toutes les circonstances.

Les répondants qui pensent que le développement de la MAA est une mauvaise chose pour le Canada (29 %) et ceux qui vivent au Québec (13 %) sont plus susceptibles d'être opposés à la MAA en toutes circonstances.

Figure 11 : Attitude à l'égard des technologies de mobilité aérienne avancée



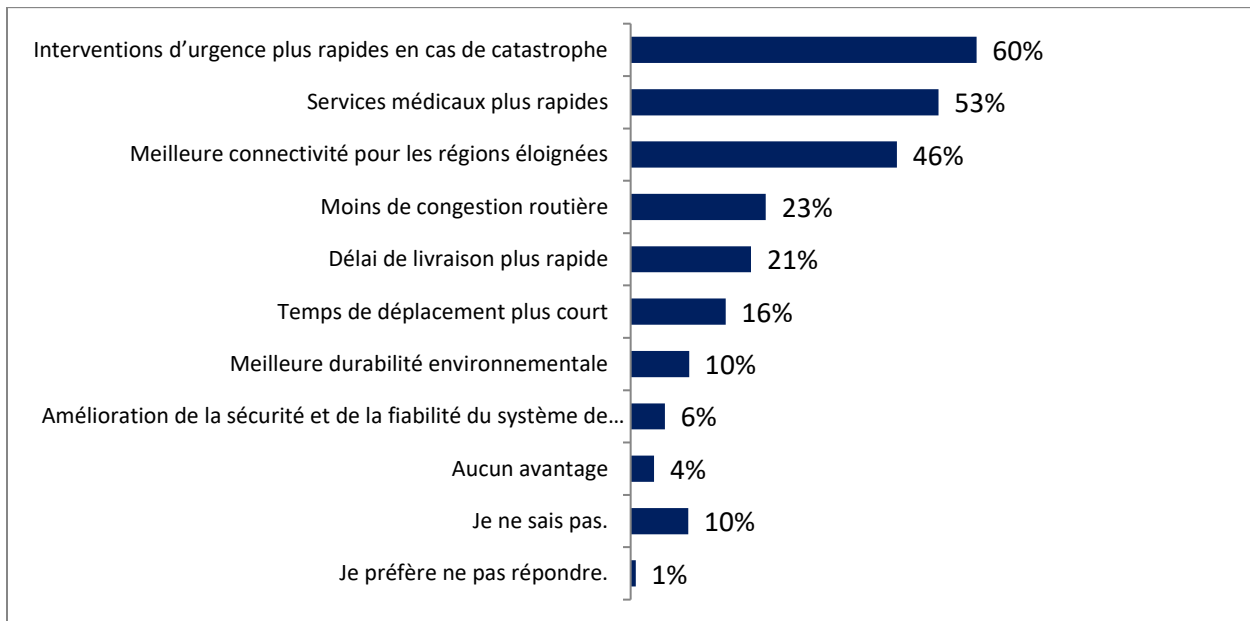
Q11 : Laquelle de ces options correspond le plus à votre propre attitude envers les technologies de mobilité aérienne avancée? Base : Tous les répondants (n = 2 717)

2.10 Avantages perçus de la MAA

Les interventions d'urgence plus rapides en cas de catastrophe (60 %), les services médicaux plus rapides (53 %) et une meilleure connectivité pour les régions éloignées (46 %) sont les trois principaux avantages perçus par les personnes interrogées. D'autres avantages, tels que la réduction de la congestion routière (23 %), des délais de livraison plus rapides (21 %), des temps de déplacement plus courts (16 %), une meilleure durabilité environnementale (10 %) et une amélioration de la sécurité et de la fiabilité du système de transport (6 %) ont été sélectionnés dans une plus faible proportion.

Une petite proportion de répondants (4 %) croit que la MMA ne présente aucun avantage. Les répondants qui pensent que le développement de la MAA est mauvais pour le Canada (18 %) et ceux qui font peu confiance au gouvernement pour gérer les risques associés à la MAA (10 %) sont plus susceptibles de ne voir aucun avantage à l'utilisation de la MAA.

Figure 12 : Avantages perçus de la MMA



*Q12 : Quels sont, à votre avis, les trois principaux avantages que la mobilité aérienne avancée pourrait apporter? * Réponses multiples autorisées (trois au maximum). Base : Tous les répondants (n = 2 717)*

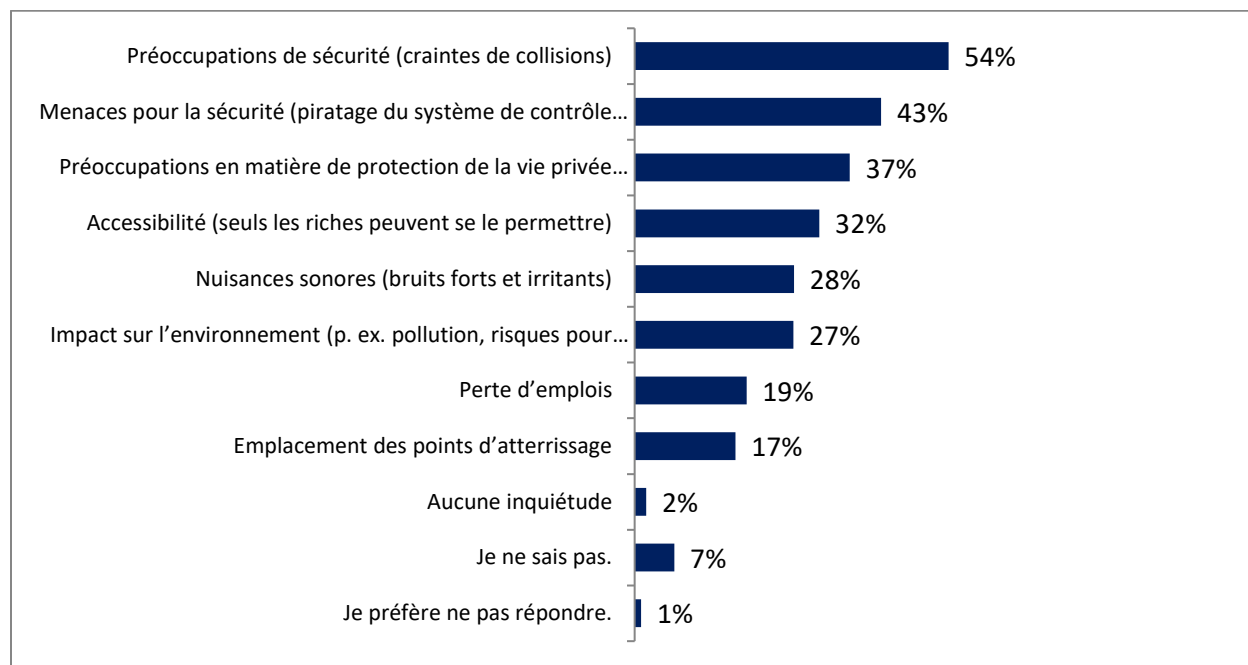
2.11 Inquiétudes concernant la MAA

Les préoccupations de sécurité (craintes de collisions) (54 %), les menaces pour la sécurité (43 %) et les préoccupations en matière de protection de la vie privée (37 %) sont les principales inquiétudes des personnes interrogées au sujet de la MAA. Elles sont suivies de près par l'accessibilité (32 %), les nuisances sonores (28 %) et l'impact sur l'environnement (27 %). D'autres préoccupations, telles que la perte d'emplois (19 %) et l'emplacement des points d'atterrissage (17 %), ont été mentionnées dans une moindre mesure. La grande majorité des répondants ont exprimé des inquiétudes à propos de la MAA. Seul un répondant sur dix a déclaré n'avoir aucune inquiétude (2 %), ne pas savoir (7 %) ou préférer ne pas répondre (1 %).

Quelques différences significatives peuvent être notées. Entre autres, les répondants âgés de 18 à 34 ans sont plus susceptibles de mentionner l'impact sur l'environnement (33 %), tandis que les répondants âgés de 55 ans et plus sont plus susceptibles de mentionner les préoccupations de sécurité (61 %) et les menaces pour la sécurité (49 %). Les répondants vivant au Québec sont plus susceptibles d'être préoccupés par les nuisances sonores (37 %), les répondants vivant dans les provinces de l'Atlantique sont plus susceptibles d'être préoccupés par la protection de la vie privée (46 %) et les répondants vivant en Colombie-Britannique sont plus susceptibles d'avoir des préoccupations de sécurité (62 %). Les personnes interrogées vivant dans les zones rurales sont plus susceptibles d'être préoccupées par les menaces pour la sécurité (49 %) et les problèmes de protection de la vie privée (43 %). Enfin, les répondants qui ne connaissent pas la MAA sont plus susceptibles que les répondants qui connaissent la MAA de mentionner

des préoccupations de sécurité (63 % contre 50 % parmi les répondants qui connaissent le concept) et des menaces pour la sécurité (51 % contre 40 % parmi les répondants qui connaissent le concept).

Figure 13 : Principales inquiétudes concernant la MAA



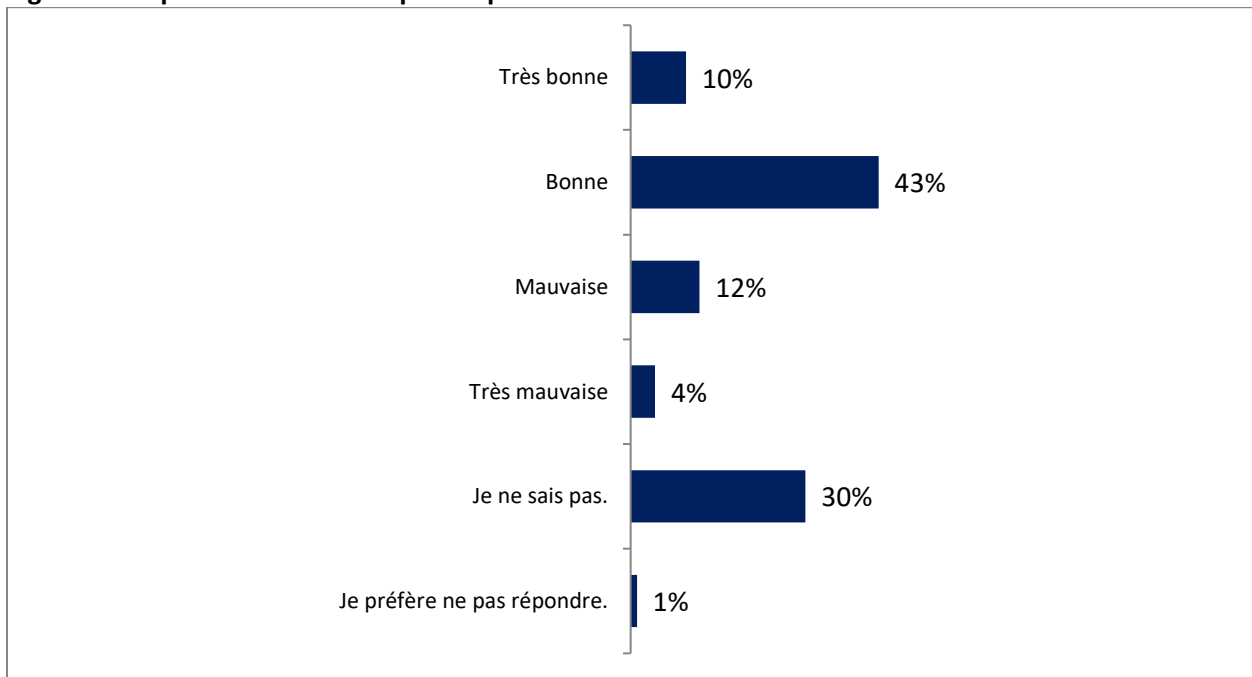
*Q13 : Quelles sont vos 3 principales inquiétudes par rapport à la mobilité aérienne avancée? * Réponses multiples autorisées (trois au maximum). Base : Tous les répondants (n = 2 717)*

2.12 Opinion de la MAA après la présentation de l'information

Après avoir reçu de l'information sur la MAA, la moitié des répondants pensent que le développement de la MAA est une bonne chose, 10 % déclarant que c'est une très bonne chose et 43 % disant que c'est une bonne chose. Par ailleurs, moins d'un répondant sur cinq (16 %) pense aujourd'hui que le développement de la MAA est une mauvaise chose pour le Canada, 12 % pensant que c'est une mauvaise chose et 4 % pensant que c'est une très mauvaise chose, et environ un tiers des répondants (30 %) ne sachant pas. La même question avait été posée avant la présentation de l'information (voir Q2), et les résultats obtenus après la présentation sont semblables à ceux obtenus avant la présentation de l'information sur la MAA. Avant la présentation, 52 % des personnes interrogées pensaient que le développement de la MAA était une bonne chose pour le Canada, dont 13 % qui affirmaient que c'était une très bonne et 40 % qui pensaient que c'était une bonne chose, et 9 % des répondants pensaient que c'était une mauvaise chose, dont 6 % pensaient que c'était une mauvaise chose et 3 % affirmaient que c'était une très mauvaise chose. Après avoir reçu l'information sur la MAA, un nombre significativement plus élevé de répondants pensent maintenant que le développement de ce type de technologie est mauvais pour le Canada (16 % maintenant contre 9 %), et un nombre significativement moins élevé de répondants sont maintenant incapables de répondre à la question (30 % maintenant contre 38 %). Puisque la proportion de répondants

qui pensent que le développement de la MAA est une bonne chose pour le Canada est demeurée la même, on peut en déduire que les personnes qui étaient indécises avant de recevoir l'information ont maintenant exprimé leur opinion et jugé que le développement de la MAA est une mauvaise chose pour le Canada. Comme le montre la question suivante (Q14B), les préoccupations de sécurité sont la principale raison invoquée pour expliquer l'opinion négative des répondants après avoir été exposés à de l'information sur la MAA. Au cours du sondage, les répondants ont été exposés à diverses applications possibles de la MAA par l'entremise d'affirmations qui pouvaient être soit positives, soit négatives. Cette information semble avoir eu un effet sur les répondants indécis, les faisant douter de la sécurité du développement de la MAA au Canada.

Figure 14 : Opinion sur la MAA après la présentation de l'information



Q14 : *Maintenant que vous en savez plus sur la mobilité aérienne avancée, pensez-vous que le développement de la mobilité aérienne avancée est une bonne ou une mauvaise chose pour le Canada?*
Base : Tous les répondants (n = 2 717)

2.13 Raisons de l'opinion positive sur le développement de la MAA au Canada

Parmi les répondants qui ont une opinion positive du développement de la MAA au Canada, les principales raisons expliquant leur point de vue sont qu'il s'agit de l'avenir du transport, d'une technologie nouvelle et avancée (18 %), qu'elle améliorera l'accessibilité des régions éloignées (15 %), qu'elle améliorera les délais d'intervention en cas d'urgence et sauvera des vies (14 %) et qu'elle améliorera l'efficacité du transport (10 %). D'autres raisons ont été mentionnées par les répondants dans des proportions moindres

(moins de 10 %), telles que la réduction de la congestion routière, l'amélioration de la rapidité et de l'efficacité des livraisons, l'amélioration de l'accès aux services de santé, etc.

Tableau 12 : Raisons de l'opinion positive sur le développement de la MAA au Canada

Raisons	Total
Base (Ceux qui ont une opinion positive de la MAA)	n = 1 447
L'avenir des transports / nouvelles technologies / technologies avancées	18 %
Amélioration de l'accessibilité des régions éloignées	15 %
Amélioration et accélération des délais d'intervention en cas d'urgence / sauver des vies	14 %
Amélioration de l'efficacité des transports (plus rapide, plus facile, etc.)	10 %
Réduction du trafic et de la congestion routière	9 %
Amélioration de la rapidité et de l'efficacité des livraisons	9 %
Amélioration de l'accès aux services de santé / fourniture de matériel médical	7 %
Amélioration des services et de l'accès aux services dans les régions éloignées	7 %
C'est une bonne chose / J'aime cela (non précisé)	7 %
Amélioration de la qualité de vie dans les régions éloignées / utile et bénéfique pour les communautés éloignées	7 %
Avantages économiques / bien pour l'économie	6 %
Respectueux de l'environnement / meilleur pour l'environnement	5 %
Amélioration globale de l'efficacité (coût, temps, etc.)	5 %
Amélioration des capacités de lutte contre les incendies / gestion et prévention des incendies de forêt	3 %
Amélioration des capacités de recherche et de sauvetage	3 %
Création d'emplois	2 %
Amélioration de la réponse et de l'aide en cas de catastrophe	2 %
Sécurité (sécurité routière, sécurité nationale, etc.)	2 %
Autre	2 %
Aucune raison	1 %
Je ne sais pas. / Je ne veux pas répondre.	9 %

Q14A : Pourriez-vous expliquer pourquoi vous pensez que le développement de la mobilité aérienne avancée est une bonne chose pour le Canada? Réponses spontanées.

2.14 Raisons de l'opinion négative sur le développement de la MAA au Canada

Parmi les participants qui ont exprimé des perceptions négatives à l'égard du développement de la MAA au Canada, la principale explication de leur position est l'appréhension liée aux problèmes de sécurité et le sentiment que c'est dangereux et non sécuritaire (32 %). Viennent ensuite les préoccupations relatives à la protection de la vie privée (15 %), la perte d'emplois (15 %) et les préoccupations environnementales (14 %). Les répondants ont mentionné d'autres raisons dans des proportions moindres (moins de 10 %), comme le fait que cela ne profitera qu'aux riches, les nuisances sonores, l'activité criminelle, etc.

Tableau 13 : Raisons de l'opinion négative sur le développement de la MAA au Canada

Raisons	Total
Base (Ceux qui ont une opinion négative de la MAA)	n = 440
Problèmes de sécurité / non sécuritaire / dangereux	32 %
Inquiétudes sur la protection de la vie privée	15 %
Perte d'emplois	15 %
Préoccupations environnementales / pollution	14 %
Ne profitera qu'aux riches / aucun avantage pour les personnes ordinaires	8 %
Nuisances sonores / pollution sonore	7 %
Activité criminelle / abus / vulnérabilité au piratage informatique	7 %
Trafic aérien / espace aérien encombré	6 %
Doit être testé davantage / trop de variables inconnues	6 %
Ce n'est pas nécessaire / inutile	5 %
Coûts / trop cher	5 %
Méfiance à l'égard des autorités gouvernementales	4 %
C'est une mauvaise chose / je n'aime pas cela (non précisé)	2 %
Autre	7 %
Aucune raison	3 %
Je ne sais pas. / Je ne veux pas répondre.	13 %

Q14B : Pourriez-vous expliquer pourquoi vous pensez que le développement de la mobilité aérienne avancée est une mauvaise chose pour le Canada?

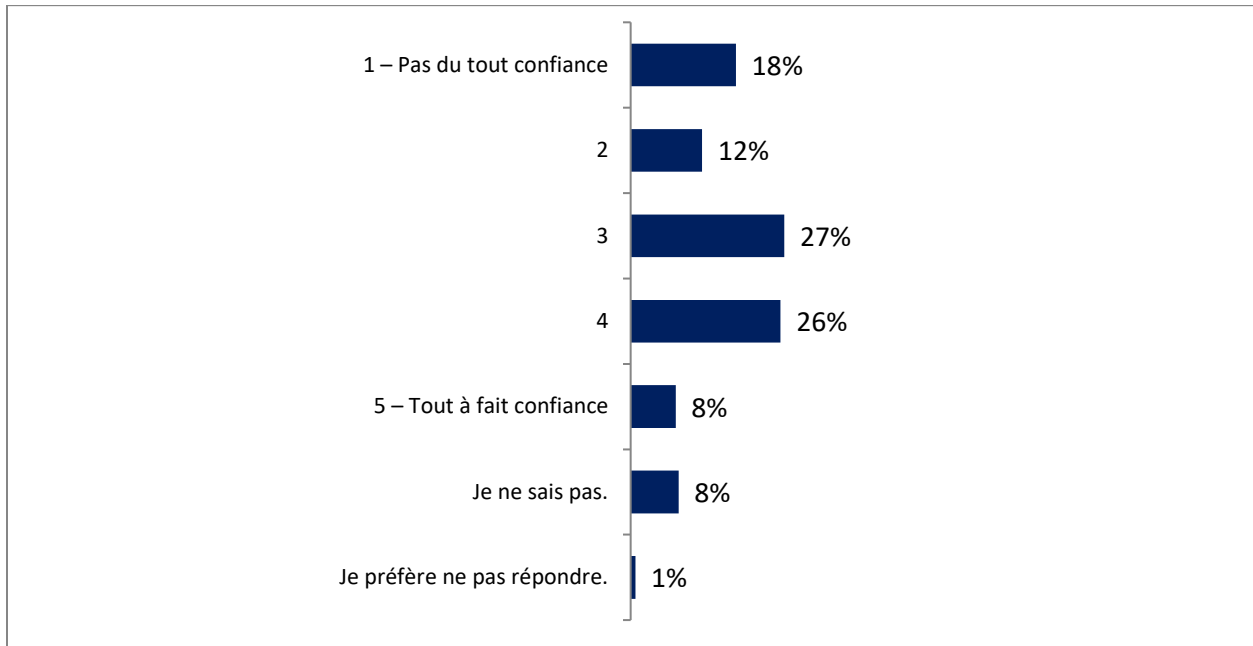
2.15 Confiance envers le gouvernement du Canada pour la mise en œuvre de la MAA

Un tiers des répondants (31 %) font peu confiance au gouvernement du Canada pour gérer la mise en œuvre de la technologie de MAA, ce qui signifie qu'ils ont donné une note de 1 ou 2 sur une échelle de 1 à 5. Environ la même proportion des répondants (34 %) a une grande confiance dans le gouvernement du Canada, ce qui signifie qu'ils ont donné une note de 4 ou 5. Environ un quart des répondants ont donné une note plus neutre de trois sur cinq (27 %).

Les répondants qui pensent que le développement de la MAA est une bonne chose pour le Canada après avoir reçu de l'information sur le concept (52 %), ceux qui connaissent la MAA (51 %), ceux qui ne sont pas nés au Canada (47 %), ceux qui appartiennent aux communautés PANDC (45 %), en particulier les Sud-Asiatiques (57 %), les Latino-Américains (51 %) et les Chinois (50 %), ainsi que les hommes (39 %) sont plus susceptibles d'avoir une grande confiance dans le gouvernement.

D'autre part, les répondants qui pensent que le développement de la MAA est une mauvaise chose pour le Canada après avoir reçu de l'information sur le concept (68 %), les répondants autochtones (44 %), ceux qui vivent dans des zones rurales (43 %), les Albertains (38 %) et les répondants âgés de 55 ans ou plus (36 %) sont plus susceptibles d'avoir une faible confiance dans le gouvernement.

Figure 15 : Confiance envers gouvernement du Canada pour la mise en œuvre de la MAA



Q15 : Dans quelle mesure faites-vous confiance au gouvernement du Canada pour gérer les risques et adopter les réglementations nécessaires à la gestion de la mobilité aérienne avancée (y compris la sécurité, le contrôle du bruit, la protection de l'environnement, la sûreté, la cybersécurité, etc.)? Veuillez répondre sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie que vous ne faites « pas du tout confiance » au gouvernement du Canada et 5 que vous lui faites « tout à fait confiance ». Base : Tous les répondants (n = 2 717)

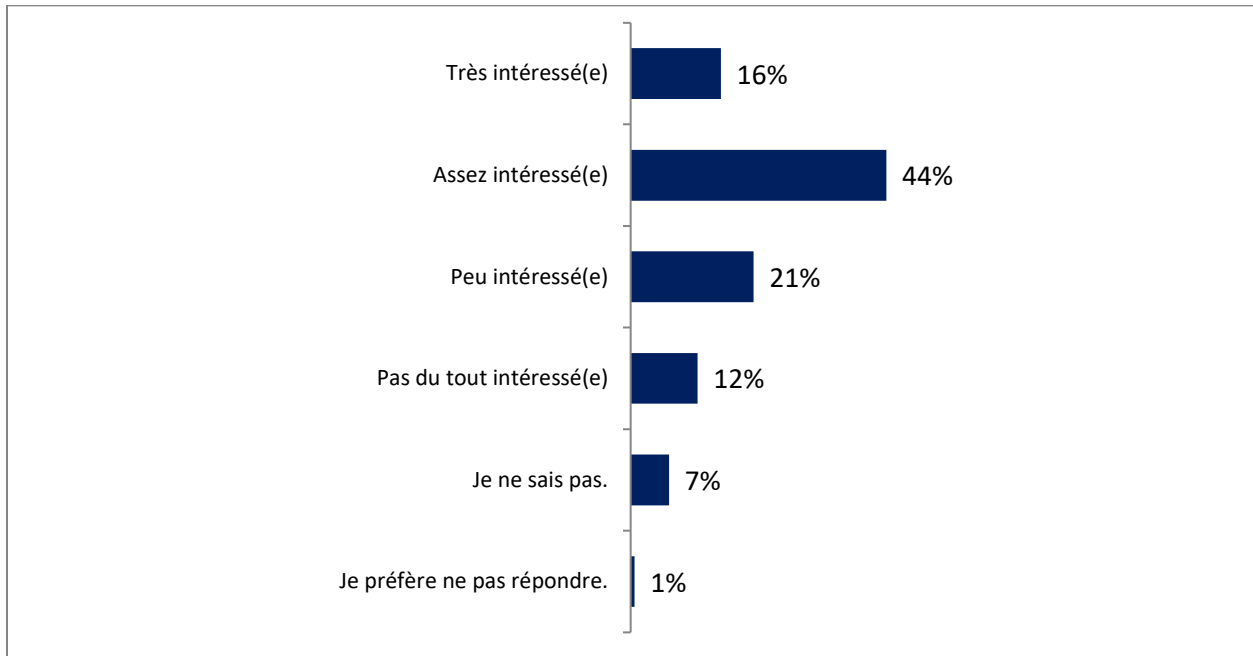
2.16 Intérêt à être informé sur la MAA

La MAA a tendance à susciter beaucoup d'intérêt parmi les répondants. Six répondants sur dix (60 %) sont intéressés à recevoir des informations sur les questions et les enjeux en matière de MAA, 16 % étant très intéressés et 44 % assez intéressés. En revanche, un tiers des répondants (33 %) ne souhaitent pas être informés sur la MAA, 21 % étant peu intéressés et 12 % n'étant pas du tout intéressés.

Les répondants qui connaissent le concept de la MAA (82 %), ceux qui pensent que le développement de la MAA est une bonne chose pour le Canada après avoir reçu de l'information sur le sujet (78 %), ceux qui ne sont pas nés au Canada (70 %), ceux qui appartiennent aux communautés PANDC (66 %), en particulier les Sud-Asiatiques (73 %) et les Arabes (77 %), ainsi que les hommes (64 %) et les Ontariens (64 %) sont plus susceptibles d'être intéressés à obtenir de l'information sur la MAA.

D'autre part, les répondants qui pensent que le développement de la MAA est une mauvaise chose pour le Canada après avoir reçu de l'information sur le sujet (56 %), ceux qui vivent au Québec (44 %) et les femmes (37 %) sont plus susceptibles de ne pas être intéressés à être informés sur la MAA.

Figure 16 : Intérêt à être informé sur les questions et les enjeux en matière de MAA



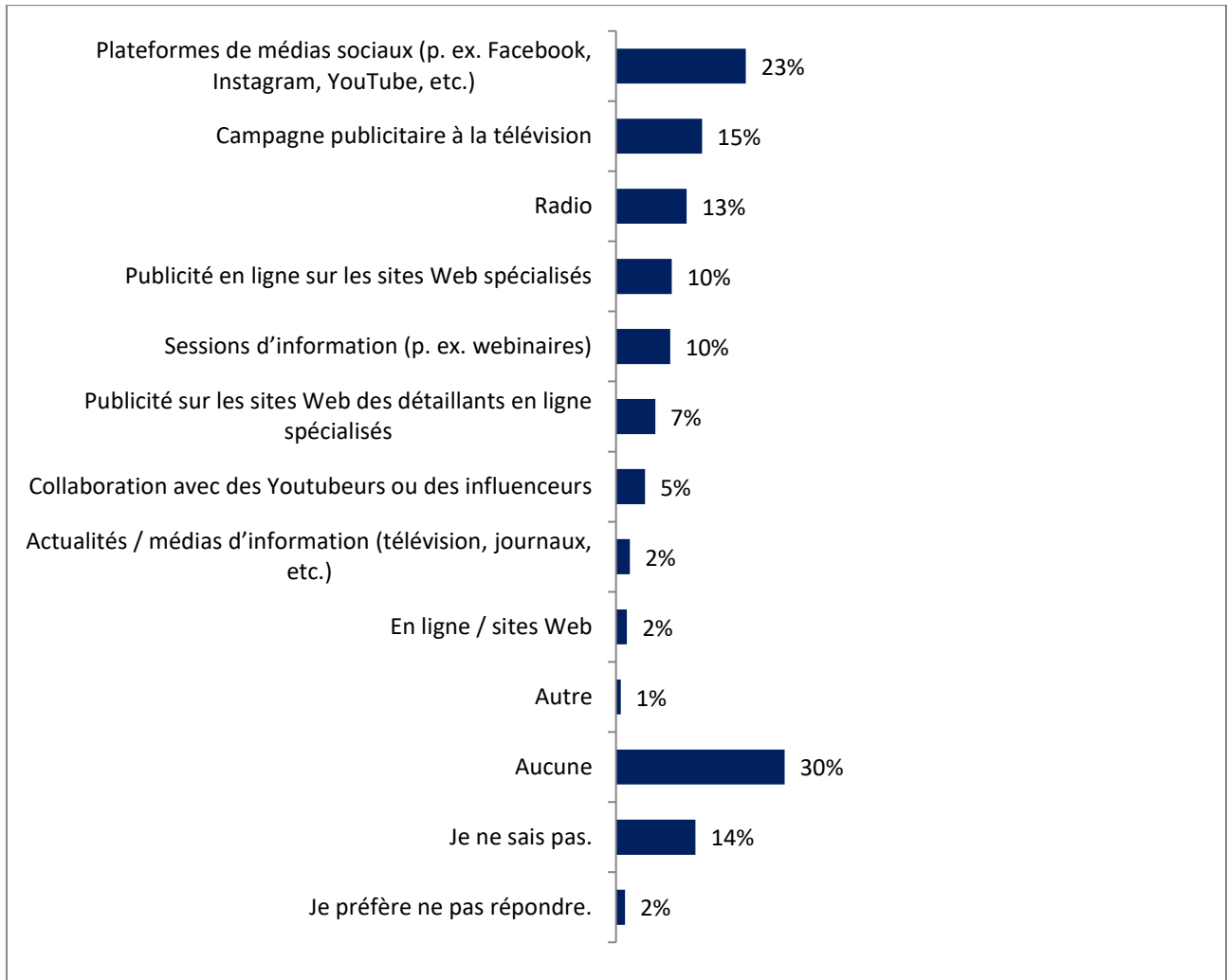
Q16 : Dans quelle mesure seriez-vous intéressé(e) à recevoir des informations sur les questions et les enjeux en matière de mobilité aérienne avancée? Base : Tous les répondants (n = 2 717)

2.17 Sources d'information sur la MAA

La principale source d'information consultée par les répondants pour s'informer sur la MAA au Canada est les plateformes de médias sociaux (23 %), suivie des campagnes publicitaires à la télévision (15 %) et à la radio (13 %). Environ un tiers des répondants (30 %) n'accèdent à aucune source d'information sur la MAA au Canada.

Les répondants âgés de 18 à 34 ans sont plus susceptibles d'accéder à des sources en ligne telles que les plateformes de médias sociaux (32 %), les publicités en ligne sur les sites Web spécialisés (13 %), la collaboration avec des Youtubeurs ou des influenceurs (10 %) ou la publicité sur les sites Web des détaillants en ligne spécialisés (10 %), tandis que les répondants âgés de 55 ans ou plus sont plus enclins à rechercher des campagnes publicitaires à la télévision (18 %).

Figure 17 : Sources privilégiées pour obtenir de l'information sur la MAA au Canada



Q17 : Quelles sources consultez-vous pour vous informer sur la MAA au Canada? * Réponses multiples autorisées (trois au maximum). Base : Tous les répondants (n = 2 717)

2.18 Sentiments à l'égard de la MAA

Environ six répondants sur dix (58 %) ont des sentiments positifs à l'égard de la MAA, notamment la curiosité (41 %), l'optimisme (24 %), l'excitation (14 %) et la confiance (8 %). Environ la moitié des personnes interrogées (52 %) ont des sentiments négatifs à l'égard de la MAA, notamment le scepticisme (36 %), la méfiance (22 %), la peur (13 %) et l'alarmisme (11 %).

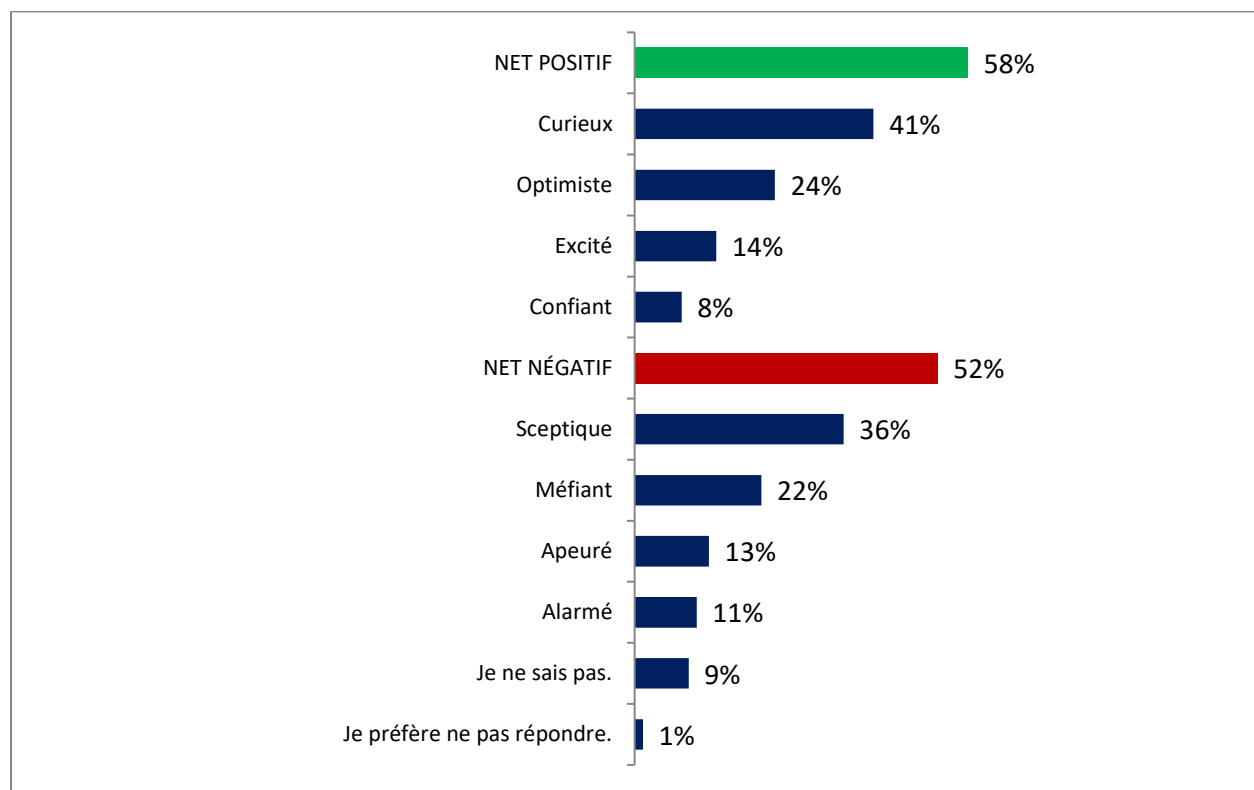
Les répondants qui pensent que le développement de la MAA est une bonne chose pour le Canada après avoir reçu de l'information sur le sujet (84 %), ceux qui ont déjà entendu parler de la MAA (70 %), ceux qui appartiennent aux communautés PANDC (68 %), en particulier les Chinois (72 %) et les Sud-Asiatiques (76 %), ceux qui ont un diplôme universitaire (64 %) et les hommes (63 %) sont plus susceptibles d'avoir des sentiments positifs à l'égard de la MAA. D'autre part, les répondants qui pensent que le

développement de la MAA est une mauvaise chose pour le Canada après avoir reçu de l'information sur le sujet (92 %), les femmes (57 %) et les répondants âgés de 18 à 34 ans (57 %) sont plus susceptibles d'utiliser des adjectifs négatifs lorsqu'ils décrivent ce qu'ils pensent de la MAA.

Il est important de noter que certains répondants ont donné des adjectifs à la fois positifs et négatifs en répondant au sondage. Parmi ceux qui ont choisi des adjectifs positifs, 36 % ont également choisi des adjectifs négatifs, le scepticisme étant l'adjectif le plus courant (26 %). D'autre part, parmi les répondants qui ont choisi des adjectifs négatifs, 39 % ont également choisi au moins un adjectif positif, la curiosité étant l'adjectif le plus courant (32 %).

Dans l'ensemble, les données suggèrent que les répondants des communautés PANDC ont tendance à avoir une attitude plus positive et une plus grande ouverture à la MAA. En fait, ils sont plus enclins à décrire la MAA en utilisant des adjectifs positifs, à vouloir essayer des applications de MAA, à se sentir en sécurité en tant que piétons lorsque des technologies de MAA volent au-dessus d'eux, à soutenir l'utilisation de la MAA en toutes circonstances et à vouloir être informés sur la MAA. L'examen du profil sociodémographique des répondants des communautés PANDC révèle que 42 % d'entre eux sont âgés de 18 à 34 ans, que 31 % vivent dans des zones urbaines et que 33 % sont titulaires d'un diplôme universitaire. Ils sont également plus enclins à utiliser des drones, que ce soit à des fins récréatives ou professionnelles. Ces aspects influencent probablement leurs perceptions et les amènent à considérer la MAA de manière favorable.

Figure 18 : Sentiments à l'égard de la MAA



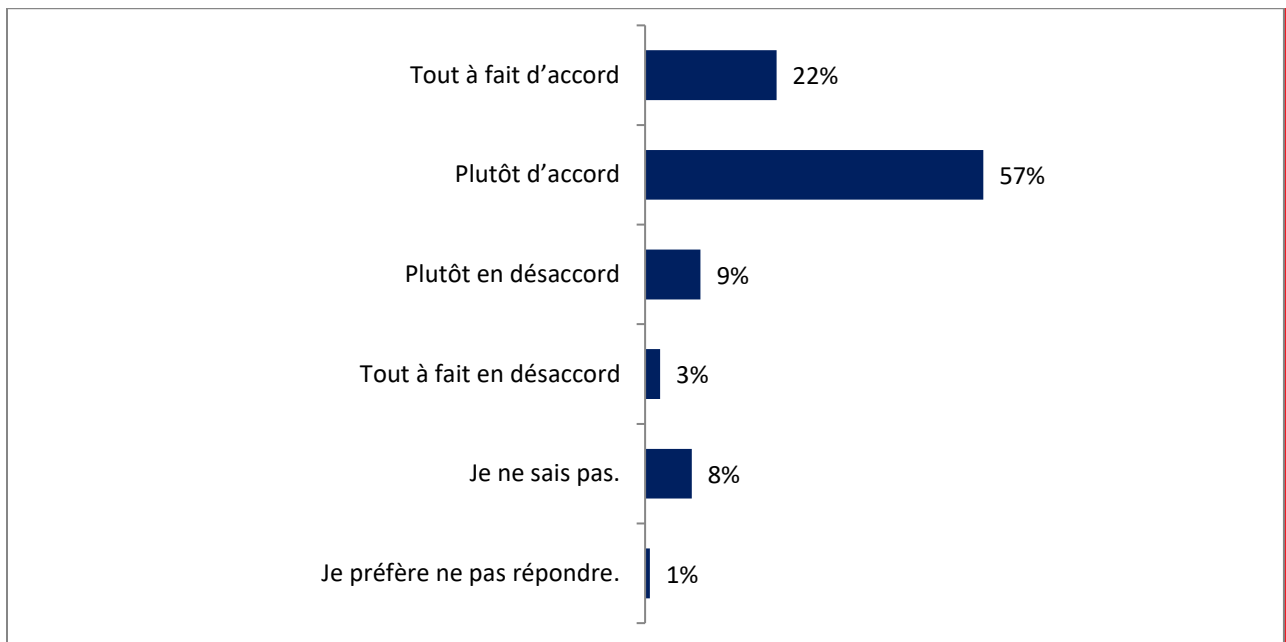
Q18 : Parmi les adjectifs suivants, lesquels décrivent le mieux ce que vous ressentez lorsque vous pensez à la mobilité aérienne avancée? * Plusieurs réponses possibles. Base : Tous les répondants (n = 2 717)

2.19 Confiance générale en l'aviation

Environ huit répondants sur dix (78 %) sont d'accord avec cette affirmation : *J'ai confiance que l'aviation en général est sécuritaire*. Environ un quart (22 %) des personnes interrogées se déclarent tout à fait d'accord et plus de la moitié (57 %) se déclarent plutôt d'accord. Un peu plus d'un répondant sur dix (12 %) n'est pas d'accord avec l'affirmation, 9 % disant qu'ils sont plutôt en désaccord et 3 % sont tout à fait en désaccord.

Les répondants qui pensent que le développement de la MAA est une bonne chose pour le Canada après avoir reçu de l'information sur le sujet (92 %), ceux qui utilisent des adjectifs positifs pour décrire la MAA (89 %), les personnes âgées de 55 ans ou plus (85 %), celles qui ont un diplôme universitaire (85 %), celles qui vivent au Québec (83 %) et les hommes (82 %) sont tous susceptibles de croire que l'aviation en général est sécuritaire. D'autre part, les répondants qui pensent que le développement de la MAA est une mauvaise chose pour le Canada après avoir reçu de l'information sur le sujet (32 %), ceux qui sont opposés à la technologie de MAA (32 %) et ceux qui font partie des communautés PANDC (16 %), en particulier les répondants autochtones (19 %), sont plus susceptibles d'être en désaccord avec l'affirmation selon laquelle l'aviation en général est sécuritaire.

Figure 19 : Confiance en l'aviation



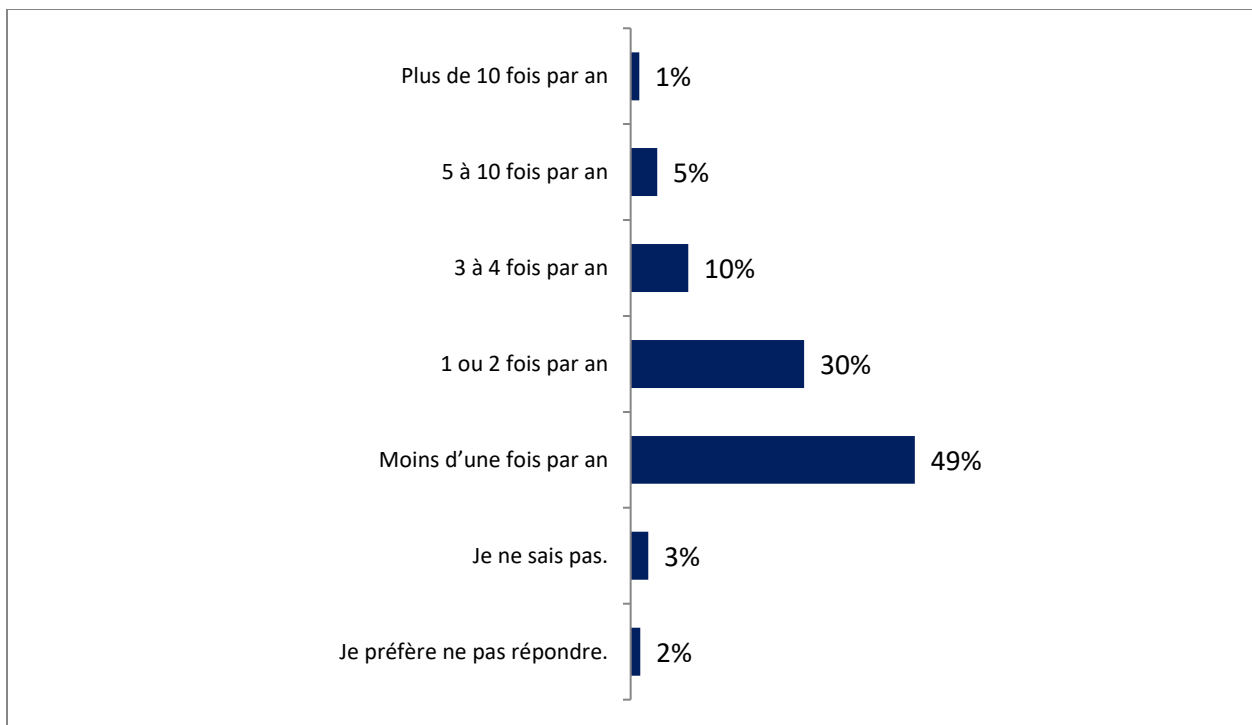
Q19 : Dans quelle mesure êtes-vous d'accord ou en désaccord avec l'énoncé suivant? *J'ai confiance que l'aviation en général est sécuritaire*. Base : Tous les répondants (n = 2 717)

2.20 Autres habitudes

Environ la moitié des personnes interrogées (49 %) déclarent voyager par avion moins d'une fois par an. Environ un tiers (30 %) des personnes interrogées ont déclaré voyager une ou deux fois par an, et une proportion moindre a mentionné voyager trois à quatre fois par an (10 %), cinq à dix fois par an (5 %), ou plus de dix fois par an (1 %).

Les répondants âgés de 18 à 34 ans (14 %), ceux qui ont un revenu annuel de 150 000 \$ et plus (13 %) et ceux qui font partie des communautés PANDC (11 %) sont plus enclins à prendre l'avion cinq fois ou plus par an.

Figure 20 : Fréquence des voyages par avion

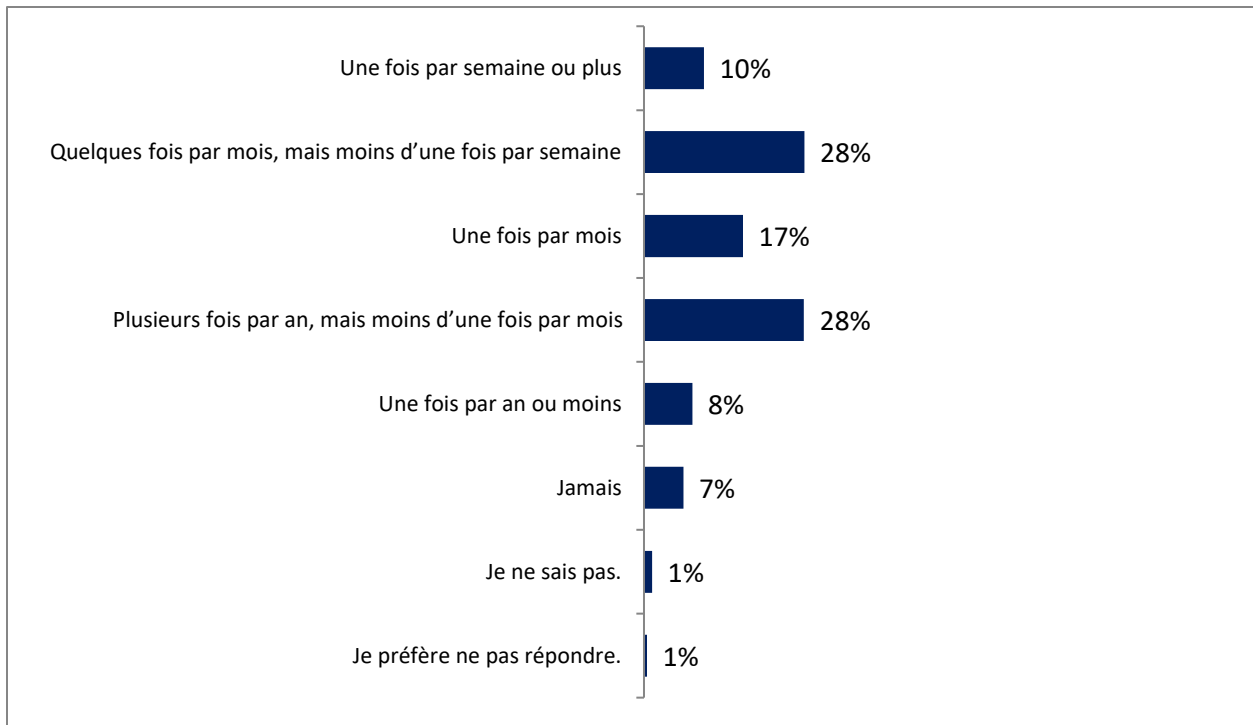


VOYAGE : Au cours d'une année normale, à quelle fréquence voyagez-vous par avion pour des raisons personnelles ou professionnelles? Veuillez considérer une année normale en excluant les années où le transport aérien a été affecté par la pandémie. *Base : Tous les répondants (n = 2 717)*

Dans l'ensemble, 91 % des personnes interrogées déclarent commander des produits qui sont livrés à domicile, tandis que 7 % déclarent ne jamais le faire. Un répondant sur dix (10 %) déclare commander des produits qui sont livrés à domicile une fois par semaine ou plus. Environ un quart des personnes interrogées (28 %) déclarent commander des produits quelques fois par mois, mais moins d'une fois par semaine. Environ un cinquième des personnes interrogées (17 %) déclarent commander des produits une fois par mois, environ un quart (28 %) indiquent le faire plusieurs fois par an, mais moins d'une fois par mois, et 8 % le font une fois par an ou moins.

Les répondants qui ont un revenu annuel de 150 000 \$ ou plus (97 %), ceux qui vivent au Québec (95 %), ceux qui ont des enfants dans leur foyer (95 %), ceux qui ne sont pas nés au Canada (95 %), ceux qui sont âgés de 18 à 34 ans (93 %) et ceux qui vivent dans une région urbaine (93 %) sont plus enclins à commander des produits qui sont livrés à domicile.

Figure 21 : Fréquence des commandes de produits qui sont livrés à domicile

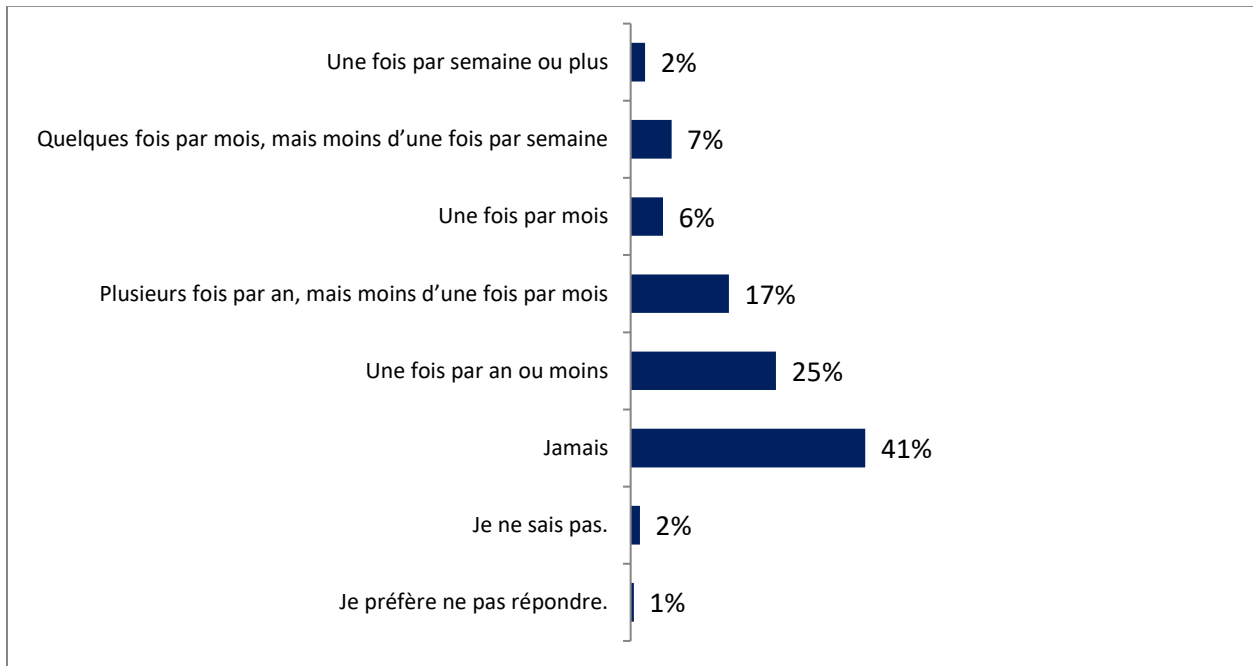


ORDRE : À quelle fréquence commandez-vous personnellement des produits qui vous sont livrés à domicile? Base : Tous les répondants (n = 2 717)

Dans l'ensemble, 57 % des personnes interrogées déclarent prendre un taxi ou un service de transport à la demande, tandis que 41 % déclarent ne jamais le faire. Une petite partie des répondants (2 %) déclarent prendre un taxi ou un service de transport à la demande une fois par semaine ou plus, 7 % déclarent le faire quelques fois par mois, mais moins d'une fois par semaine, et 6 % déclarent le faire une fois par mois. Environ un cinquième des personnes interrogées (17 %) déclarent prendre un taxi ou un service de transport à la demande plusieurs fois par an, mais moins d'une fois par mois, et un quart des personnes interrogées (25 %) déclarent le faire une fois par an ou moins.

Les répondants âgés de 18 à 34 ans (74 %), de 35 à 54 ans (62 %), les Albertains (69 %), les Ontariens (62 %) et les répondants vivant dans une région urbaine (68 %) sont plus susceptibles de prendre un taxi ou un service de transport à la demande. D'autre part, les répondants vivant en région rurale (62 %) sont plus susceptibles de n'avoir jamais pris un taxi ou un service de transport à la demande.

Figure 22 : Fréquence d'utilisation d'un taxi ou d'un service de transport à la demande

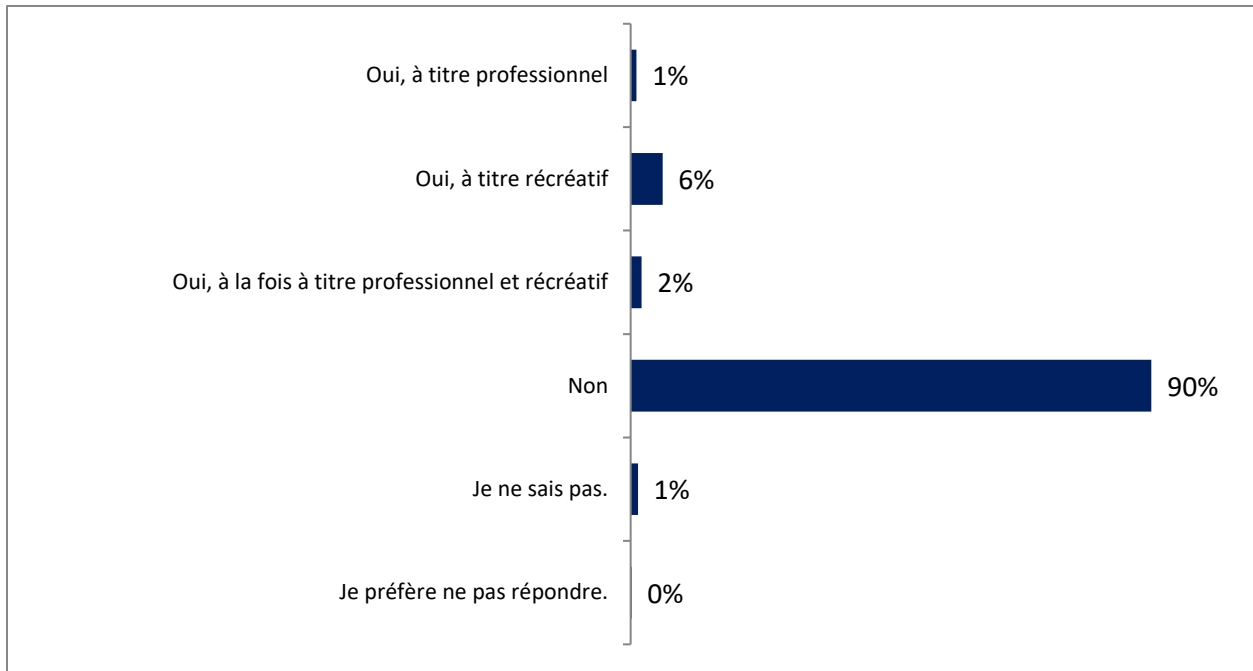


TAXI : À quelle fréquence prenez-vous un taxi ou un service de transport à la demande (p. ex. Uber, Lyft, etc.)? Base : Tous les répondants (n = 2 717)

Neuf répondants sur dix (90 %) déclarent ne pas posséder ou piloter de drone, tandis que 8 % déclarent en posséder un. Parmi les répondants qui possèdent ou pilotent un drone, 1 % le font à titre professionnel, 6 % à titre récréatif et 2 % à la fois à titre professionnel et récréatif.

Les répondants qui se sentent à l'aise d'habiter à côté d'un vertiport (18 %), ceux qui sont âgés de 18 à 34 ans (17 %), ceux qui font partie des communautés PANDC (16 %) et ceux qui ont des enfants dans leur foyer (15 %) sont plus susceptibles de posséder ou de piloter un drone.

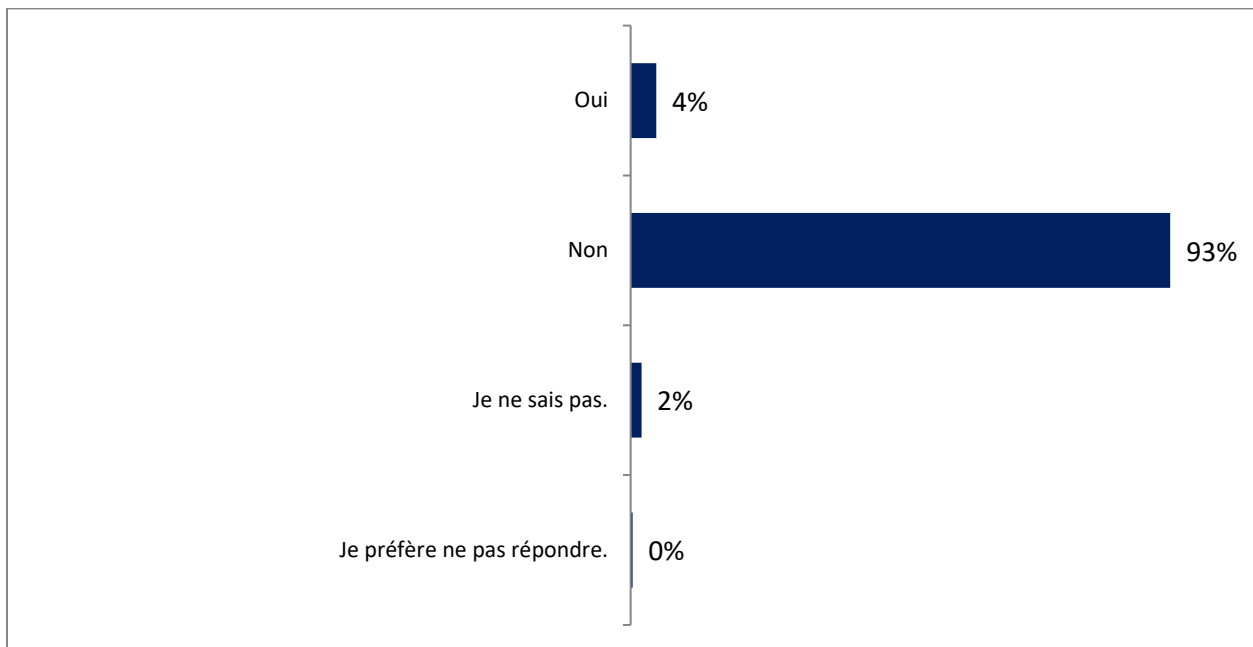
Figure 23 : Utilisation de drones



DRONE : Possédez-vous et/ou pilotez-vous un drone? Base : Tous les répondants (n = 2 717)

La grande majorité des répondants (93 %) n'ont pas d'antécédents dans le domaine de l'aviation traditionnelle ou avec équipage, tandis qu'une petite proportion de répondants (4 %) déclare avoir des antécédents dans le domaine de l'aviation.

Figure 24 : Antécédents dans le domaine de l'aviation



AVIATION : Avez-vous des antécédents dans le domaine de l'aviation traditionnelle ou avec équipage (p. ex. cours de pilotage, licence de pilote, ou toute autre expérience connexe)? *Base : Tous les répondants (n = 2 717)*

3. Résultats qualitatifs détaillés

L'étude qualitative consistait en quatre sessions avec des groupes de discussion composés de Canadiens francophones et anglophones; la discussion portait sur la mobilité aérienne avancée (MAA). Ces sessions se sont déroulées en ligne, ce qui a permis à des participants de tout le Canada de s'y joindre. Les groupes ont été formés en fonction de l'attitude des participants à l'égard de la MAA : positive, neutre ou négative. Ceux qui considéraient le développement de la MAA comme étant une « très bonne chose » et une « bonne chose », ainsi que ceux qui étaient incertains ont été placés soit dans le groupe 1 (anglophones), soit dans le groupe 3 (francophones). Dans le présent rapport, ces répondants sont appelés « partisans ». Ceux qui considéraient la MAA comme une « mauvaise chose » ou une « très mauvaise chose » ont été répartis dans le groupe 2 (francophones) ou le groupe 4 (anglophones). Ces répondants sont identifiés comme des « opposants ». Les participants représentaient un vaste échantillon de la population canadienne, avec une grande diversité d'âges, de genres, de revenus, de niveaux d'éducation et de lieux de résidence (urbains ou ruraux).

3.1 Premières réflexions et impressions sur la mobilité aérienne avancée (MAA)

Lorsque les participants ont été interrogés sur la MAA, beaucoup ont pensé aux drones, en particulier ceux utilisés pour la livraison de colis. Certains ont mentionné les drones dans l'industrie de la restauration et autres entreprises de services. Un partisan de la MAA a déclaré : « *Quand je pense à la MAA, je pense aux drones. Je pense aussi à des livraisons de toutes sortes! Par exemple, j'ai entendu parler d'une pizzeria qui offrait la livraison de ses produits par drone!* »

Les participants ayant des opinions positives ou neutres (partisans) de la MAA sont enthousiasmés par les améliorations que cette technologie peut apporter à la société. Ils estiment que la MAA pourrait modifier considérablement la manière dont nous répondons aux situations d'urgence et gérons les livraisons. Cependant, malgré cet optimisme, un fort sentiment de prudence a été noté quant à l'intégration de la MAA dans notre vie quotidienne. De nombreux participants ont souligné l'importance d'une intégration prudente de la technologie de MAA, en veillant à ce qu'elle s'intègre bien dans les systèmes existants et la société. Ils ont mis en évidence des enjeux potentiels qui doivent être étudiés attentivement afin d'éviter d'autres problèmes. Par exemple, l'un des participants a affirmé : « *Je pense qu'il serait très pratique que cette technologie devienne une réalité, mais je suis préoccupé par nos conditions météorologiques : ces drones devront être adaptés à nos conditions climatiques extrêmes.* » (partisan).

Les participants ayant des opinions négatives de la MAA étaient plus sceptiques face à la mise en œuvre de cette technologie. Ils ont fait part de leurs réflexions sur la nécessité de réglementer davantage la sécurité et la protection de la vie privée. Ils ont parlé de leurs inquiétudes concernant le bruit et le risque

de perte d'emplois, et ont mentionné la nécessité de disposer d'une technologie sécuritaire, fiable et non nocive pour l'environnement. Ils se sont demandé s'il était judicieux d'aller de l'avant avec la MAA, compte tenu de ces questions non résolues. Un opposant (à la MAA) a fait valoir : « *Cette technologie pourrait éventuellement être bénéfique pour la société, mais ma plus grande préoccupation concerne la réglementation et la sécurité. Vivre avec cette technologie sans réglementation ni garantie de sécurité pourrait être vraiment dangereux pour nous.* »

Dans l'ensemble, la rétroaction sur la MAA présente un portrait caractérisé par l'anticipation et la prudence. Il laisse entrevoir un avenir où l'intégration de la MAA dans la société nécessitera un examen attentif de ses avantages et de ses enjeux.

3.2 Opinion générale des participants sur la MAA après la présentation d'une définition

Au cours de la deuxième partie de la discussion, les participants des groupes d'opposants et de partisans ont été invités à partager leurs opinions générales de la MAA. Les participants ont pris connaissance de la définition présentée ci-dessous et ont ensuite été invités à donner leur avis.

La mobilité aérienne avancée (MAA) est un terme qui fait référence à de nouvelles façons de transporter des personnes, des biens et des services par voie aérienne. Il décrit un futur émergent pour l'écosystème de l'aviation et est souvent regroupé en trois catégories : la mobilité aérienne urbaine, qui désigne le transport aérien de personnes ou de marchandises au sein des villes, tel que les « taxis aériens » ou la livraison par drone; la mobilité aérienne régionale, qui transporte des personnes et des marchandises vers les communautés rurales et éloignées; les systèmes d'aéronefs télépilotés, ou drones.

Parmi les partisans

Les partisans se sont montrés généralement optimistes et considéraient la MAA comme une avancée significative dans le domaine des transports, en particulier pour les services médicaux d'urgence et les régions éloignées. Leur soutien était fondé sur les avantages potentiels que la MAA pourrait apporter à la société. Pour se forger une opinion plus complète et avoir une meilleure compréhension de la technologie de MAA, ces participants ont souligné l'importance de la transparence. Ils ont insisté sur l'importance de comprendre les protocoles de sécurité, de s'informer sur les initiatives de Transports Canada en matière de durabilité environnementale et de clarifier la manière dont les cadres réglementaires seraient mis en œuvre.

Un partisan de la MAA a déclaré : « *Je pense que cette technologie est positive et qu'elle nous aidera à l'avenir! Mais, comme d'autres l'ont mentionné, je m'inquiète de la façon dont nous allons gérer tous ces différents véhicules [...]. La sécurité est une préoccupation majeure.* »

Interrogé sur la mise en œuvre dans les zones rurales, ce groupe s'est prononcé en faveur de la MAA en raison de son potentiel de résolution des problèmes d'accessibilité à ces endroits. Cette perspective repose sur la conviction que la MAA peut combler les lacunes en matière de transport dans les zones

moins accessibles, en soutenant le développement communautaire et en garantissant des avantages équitables de la technologie. En outre, l'utilisation de cette technologie en milieu rural est considérée comme un moyen avantageux de tester la technologie dans un environnement réglementaire et sécuritaire qui est plus simple que dans les zones urbaines, ce qui permet d'avoir un aperçu de son application pratique et de son efficacité.

Parmi les opposants

Pour les participants qui expriment des opinions négatives à l'égard de la mobilité aérienne avancée (MAA), les questions liées à la sécurité, à la protection de la vie privée et à l'impact sur l'environnement apparaissent comme les préoccupations principales. Ces personnes estiment également que les efforts devraient être concentrés sur l'amélioration des technologies existantes plutôt que sur l'adoption de nouvelles technologies telles que la MAA, qui, à leur avis, ne sont pas encore prêtes à être utilisées à grande échelle. Ces participants estiment que nos systèmes de transport actuels ont besoin de remaniements importants et que nous devrions d'abord nous occuper de ces questions. L'un des participants (opposant) a déclaré : « *La pollution visuelle et sonore est une préoccupation majeure à cet égard, et je ne comprends pas pourquoi il y a une volonté d'aller dans ce sens. Nous ne faisons donc qu'ajouter une couche de pollution supplémentaire à notre environnement. Nous avons déjà d'autres problèmes, alors concentrons-nous sur eux.* »

La plupart des participants de ce groupe affirment que si cette technologie doit un jour être utilisée, elle doit d'abord être soutenue par des dispositifs de sécurité améliorés, des réglementations plus strictes et des protections de la vie privée plus solides. Ils admettent que le fait de commencer à utiliser la MAA en zones rurales pourrait être acceptable en raison des risques moindres, mais certains ne sont pas convaincus. Ils continuent à se demander si la MAA représente vraiment la solution optimale pour relever nos défis en matière de transport.

3.3 Opinion sur les applications et les technologies de MAA

Cinq technologies ont été présentées aux participants : Services médicaux aériens, technologie de lutte contre les incendies par voie aérienne, livraison par drone, mobilité aérienne régionale et transport aérien de personnes au sein des villes. L'objectif était de recueillir leurs premières impressions, leurs réflexions et leur position générale sur ces technologies.

3.3.1 Services médicaux aériens

Les participants de tous les groupes (partisans et opposants) voient généralement d'un bon œil les services médicaux aériens. Ils reconnaissent qu'ils peuvent améliorer considérablement les interventions d'urgence et la fourniture de soins de santé, en particulier dans les régions éloignées ou inaccessibles. Les participants ont considéré comme étant des avantages majeurs la rapidité et l'efficacité avec lesquelles les fournitures médicales et l'assistance peuvent être déployées, ce qui pourrait sauver des vies en réduisant les délais d'intervention dans les situations critiques. Certains participants ont déclaré :

- « Dans ce type d'urgence médicale, le temps constitue l'un des facteurs les plus importants. Donc, si cette technologie peut réduire le temps requis pour acheminer des fournitures médicales ou du personnel à quelqu'un qui en a besoin, il s'agit d'un point très positif. » (Partisan de la technologie de MAA.)
- « Le don d'organes est très important. Vous ne voulez pas que ces ressources soient gaspillées. Par conséquent, si cette technologie permet de les acheminer rapidement vers une personne dans le besoin alors qu'il n'aurait pas été possible de le faire autrement, alors je pense que c'est très important. » (Opposant à la technologie de MAA.)

Toutefois, cet optimisme s'accompagne de préoccupations concrètes quant à la faisabilité d'une mise en œuvre généralisée, principalement de la part des opposants à la MAA. Des questions ont été formulées quant à la rentabilité de cette technologie par rapport aux investissements existants dans les infrastructures de soins de santé. Des doutes ont aussi été soulevés sur la fiabilité opérationnelle dans des conditions défavorables, telles que le mauvais temps ou les situations d'urgence. Du scepticisme se manifeste également, principalement parmi les groupes ayant une opinion négative de la MAA, quant à la dépendance excessive à l'égard de la technologie pour les fonctions essentielles des soins de santé. Cela fait ressortir la nécessité de parvenir à une intégration équilibrée avec les systèmes de soins de santé traditionnels.

Au fil des discussions, la perspective d'utiliser des drones médicaux télépilotés ou entièrement autonomes suscite un mélange d'anticipation et d'appréhension chez les participants. La plupart des partisans de la MAA reconnaissent le potentiel de réduction des délais de livraison et d'amélioration de l'efficacité, mais cette opinion est nuancée par d'importantes préoccupations en matière de sécurité et de fiabilité. La confiance dans les mécanismes de sécurité de la technologie, la pertinence des mécanismes de contrôle à distance et les implications des erreurs opérationnelles ont été au cœur de la discussion : « *Et si quelque chose survient? En cas d'urgence, à quelle vitesse pourrions-nous remédier à la situation si nous sommes à distance? C'est inquiétant quand on considère qu'il s'agit de la santé des gens.* » (opposant à la technologie de MAA). De nombreux participants (de tous les groupes) plaident en faveur de normes réglementaires strictes, de tests approfondis et de mécanismes de surveillance solides afin de garantir que ces systèmes peuvent être intégrés en toute sécurité dans la logistique des soins de santé.

En ce qui concerne les drones entièrement autonomes, l'enthousiasme suscité par leur efficacité et la possibilité de réduire davantage les délais de livraison s'accompagne d'une certaine prudence quant à l'absence de surveillance humaine. De nombreux participants opposés à la MAA ont souligné que l'intervention humaine est toujours nécessaire. Les inquiétudes portent sur la capacité des drones à naviguer dans des situations complexes et à prendre des décisions critiques sans intervention humaine directe. Il y a un consensus sur le fait que le succès des drones médicaux autonomes dépendra fortement de la sophistication et de la fiabilité de la technologie, ce qui nécessitera des dispositifs de sécurité avancés, des capacités de surveillance complètes et des lignes directrices claires pour le fonctionnement et les interventions d'urgence.

3.3.2 Technologie de lutte contre les incendies par voie aérienne

La plupart des participants ont reconnu que la technologie de lutte contre les incendies par voie aérienne, en particulier lorsqu'il est question de technologies avancées telles que les drones ou les systèmes autonomes de lutte contre les incendies par voie aérienne, pouvait révolutionner les efforts dans ce domaine, en fournissant des capacités de réponse rapide et en permettant d'accéder à des zones difficiles d'accès lors d'incendies de forêt ou d'autres urgences liées aux incendies. La capacité de déployer des ressources rapidement et avec précision, sans risquer de vies humaines dans des conditions dangereuses, est considérée comme une avancée significative. De nombreux participants apprécient l'agilité et la précision que les drones et les aéronefs autonomes pourraient apporter aux opérations de lutte contre les incendies. Ces technologies pourraient permettre d'améliorer l'efficacité des largages d'eau ou de retardant, de suivre la progression des incendies en temps réel et de recueillir des données essentielles pour orienter les stratégies de lutte contre les incendies, tout en maintenant les pilotes et les équipes au sol à une distance plus sécuritaire du brasier.

Les participants ont souligné ce point :

Un partisan de la technologie de MAA a déclaré : *« Je crois que l'utilisation de drones pour la lutte contre les incendies dans les zones densément boisées est une idée brillante. Beaucoup de ces zones sont difficiles d'accès, ce qui complique considérablement la lutte contre les incendies. Des amis pompiers m'ont dit à quel point il est difficile d'atteindre ces endroits ou d'encercler et de combattre efficacement les incendies. Le déploiement de drones nous permettrait d'attaquer le feu sous différents angles et avec diverses stratégies, ce qui pourrait faire une différence considérable dans les efforts de lutte contre les incendies. »*

Un opposant à la technologie de MAA a déclaré : *« Le fait d'être évacué de mon domicile pour la première fois a été, bien sûr, très déstabilisant. Je pense donc que dans de telles situations, il pourrait y avoir un avantage significatif (à adapter cette technologie), étant donné que les avions actuels peuvent avoir des limites qui pourraient être compensées par d'autres moyens. Et le fait de savoir que de nombreuses personnes ont perdu leur maison me fait voir les choses différemment. »*

Toutefois, la confiance dans cette technologie soulève également plusieurs préoccupations, principalement parmi les opposants à la MAA. Des questions ont été posées quant à la fiabilité opérationnelle des drones et des systèmes autonomes dans des conditions environnementales diverses et difficiles, notamment des vents violents, de la fumée et des températures élevées. Du scepticisme se manifeste quant à la capacité de ces systèmes à effectuer des tâches complexes de lutte contre les incendies qui reposent traditionnellement sur l'expertise et le jugement de pilotes et d'équipages humains. Un participant (opposant à la technologie de MAA) a fait part de ses préoccupations concernant les défis environnementaux : *« Beaucoup de choses peuvent mal tourner. On ne sait pas ce qui se passe dans un incendie; il y a beaucoup de vie sauvage, beaucoup d'oiseaux et d'autres problèmes que nous ne connaissons pas. »*

Le risque de défaillance technologique et de perturbation des communications représente un autre sujet d'inquiétude. Certains participants soulignent l'importance de développer des mécanismes robustes à sécurité intégrée et de veiller à ce que ces technologies soient accompagnées de l'expertise humaine dans la lutte contre les incendies, plutôt que de la remplacer complètement.

L'idée d'utiliser les drones autonomes de lutte contre les incendies sans contrôle humain direct est à la fois intrigante et inquiétante. Si les avantages en termes d'efficacité et de sécurité sont évidents pour la plupart des participants, la capacité des systèmes à prendre des décisions dans des situations imprévisibles suscite des inquiétudes. Selon les participants, le succès de ces technologies dépendrait d'une intelligence artificielle sophistiquée capable de prendre des décisions critiques, ainsi que d'essais minutieux et de validations rigoureuses dans des conditions réelles afin d'instaurer la confiance et d'accroître la fiabilité.

3.3.3 Livraison par drone

Les participants, surtout les partisans de la MAA, reconnaissent le potentiel des drones pour optimiser les processus de livraison, car ceux-ci pourraient constituer des solutions plus rapides, plus efficaces et potentiellement plus respectueuses de l'environnement que les méthodes de livraison traditionnelles. La possibilité de contourner la congestion routière et de livrer les marchandises directement à la porte des consommateurs ou d'une entreprise à l'autre, en particulier dans les régions éloignées ou difficiles d'accès, est considérée comme un avantage majeur. Un partisan de la MAA a déclaré : *« L'utilisation de drones de livraison pourrait permettre de réaliser d'importantes économies de carburant par rapport à l'utilisation actuelle de camions, qui consomment beaucoup de carburant et génèrent de la pollution. Si les drones sont alimentés par des batteries, ils pourraient être plus efficaces en termes de consommation de carburant que les camions et les trains actuellement utilisés pour les livraisons. »*

Pourtant, au-delà de ces opinions optimistes, des préoccupations importantes ont été soulevées concernant la vie privée, la sécurité et la sûreté, principalement parmi les opposants à la MAA. La perspective de voir des drones voler en permanence au-dessus de nos têtes, potentiellement équipés de caméras ou d'autres dispositifs de détection, soulève des questions relatives à la protection de la vie privée qui n'ont pas encore été entièrement résolues. Les inquiétudes en matière de sécurité sont également importantes. Des questions se posent sur la fiabilité des drones, leur capacité à naviguer dans des paysages urbains complexes sans incident et le risque d'accidents ou de collisions.

D'autres problèmes de sécurité ont été soulevés par les groupes opposés à la technologie de MAA, en particulier le risque de vol ou d'altération des colis livrés par drone. Cela a donné lieu à des discussions sur la nécessité de mettre en place des mécanismes de livraison sécurisés et des processus d'authentification robustes. En outre, la pollution sonore potentiellement générée par les flottes de drones de livraison ajoute une couche supplémentaire aux considérations environnementales qui, selon les participants, doivent être prises en compte. Un opposant à la MAA a déclaré : *« De nombreux drones pourraient être en vol simultanément, ce qui soulève des questions sur la façon dont ces drones sont contrôlés et gérés. Comment cela fonctionnerait-il, surtout s'ils sont nombreux à survoler au-dessus de nos têtes? »*

Pour les systèmes de livraison par drone entièrement autonomes, l'enthousiasme est tempéré par un regard critique sur la capacité de la technologie à gérer les particularités des tâches de livraison dans le monde réel sans surveillance humaine. La confiance dans les capacités décisionnelles de la technologie, en particulier dans les situations imprévisibles ou d'urgence, et la capacité à garantir la responsabilité en

cas de défaillance ou de perte sont des facteurs essentiels qui influencent l'acceptation. Il convient de noter que ces questions sont principalement soulevées par les opposants à la MAA.

3.3.4 Mobilité aérienne régionale

La mobilité aérienne régionale (MAR) a été généralement bien perçue par les partisans de la MAA. Quant aux opposants à la MAA, certains pensent qu'il s'agit d'une bonne idée, mais soulèvent de nombreuses questions en matière de sécurité et de mise en œuvre.

L'enthousiasme pour la MAR, exprimé principalement, mais pas uniquement par les partisans de la MAA, provient de son potentiel à offrir des connexions rapides et directes entre les zones rurales, ce qui pourrait transformer le paysage de la connectivité en rendant les régions éloignées plus accessibles. Ceux qui considèrent que la MAR est une bonne idée, tous groupes confondus, soulignent que l'adoption de technologies à propulsion électrique ou hybride constitue un avantage clé, susceptible de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de diminuer la dépendance à l'égard des combustibles fossiles, ce qui va dans le sens d'objectifs plus vastes en matière de durabilité environnementale : *« Je suis d'accord avec le transport régional de personnes et de marchandises dans les zones rurales. Ce moyen de transport pourrait contribuer à la réduction de l'utilisation des combustibles fossiles. »* (Opposant à la technologie de MAA).

Toutefois, cet optimisme s'accompagne de considérations essentielles concernant la mise en œuvre et l'intégration de la MAR dans les écosystèmes de transport existants : *« Nous avons déjà d'autres moyens de transport; je me demande comment cela va fonctionner et comment ce sera adapté (la technologie) à nos infrastructures actuelles. »* (Opposant à la technologie de MAA).

Le développement des infrastructures représente un défi important, en particulier pour les participants des zones rurales. En effet, il nécessite des investissements substantiels dans les vertiports, les installations d'entretien et les stations de recharge ou de ravitaillement en carburant. Les préoccupations relatives à ces infrastructures, à leur impact sur l'environnement et à leur intégration dans les communautés locales semblent être un problème pour certains participants, principalement ceux qui sont opposés à la technologie de MAA et les personnes vivant dans des zones rurales.

De nombreux participants se sont également interrogés sur la faisabilité économique de la MAR, notamment sur les coûts des services et leur abordabilité pour le consommateur moyen. Une discussion a eu lieu sur le potentiel de la MAR d'aggraver les inégalités sociales si l'accès est limité en raison de coûts élevés. Les participants (principalement les opposants, mais aussi quelques partisans) ont fait valoir que si ce mode de transport s'avère aussi coûteux que les autres solutions existantes, il ne mérite pas d'être étudié davantage.

La maturité technologique des systèmes de vol autonomes ou semi-autonomes, essentielle pour maximiser l'efficacité et la sécurité de la MAR, suscite également des débats entre tous les participants. L'automatisation des vols pourrait réduire les coûts opérationnels, mais elle soulève des questions complexes en matière de responsabilité, de cybersécurité et de confiance du public. Les opposants à la technologie de MAA ont fait valoir qu'en matière de transport de personnes, un pilote est nécessaire : *« Je n'y fais pas confiance, tout simplement. Peut-être n'avons-nous pas vu suffisamment d'exemples*

positifs? Les actualités mettent souvent en avant des accidents avec des voitures sans conducteur, comme ces exemples de voitures qui plongent dans un lac. Nous n’entendons pas parler des réussites. Mon opinion changera peut-être quand la technologie aura fait ses preuves, mais pour l’instant, il est hors de question que je me mette dans cette situation (sans pilote). Je ne fais pas confiance à cette technologie, surtout dans les airs. Être sur la terre ferme est une chose, mais voler ajoute un autre niveau d’inquiétude. » (Opposant à la technologie de MAA).

3.3.5 Transport aérien de personnes au sein des villes

La technologie de transport aérien de personnes au sein des villes est considérée par les partisans de la technologie de MAA comme une avancée potentielle pour les déplacements urbains, offrant une solution plus efficace et plus respectueuse de l’environnement que les transports traditionnels.

Ces participants sont enthousiastes quant aux possibilités offertes par le transport aérien de personnes au sein des villes, notamment la réduction importante des temps de déplacement, la diminution de la congestion routière et la création d’une nouvelle solution pour combler les lacunes des réseaux de transport existants. La perspective de l’utilisation de systèmes de propulsion électriques ou hybrides promet non seulement de réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais aussi d’être une technologie plus silencieuse que les avions conventionnels, répondant ainsi aux préoccupations en matière de pollution sonore. Un partisan a dit : « *Oui, j’habite en périphérie de Toronto. Il existe donc de nombreuses options rapides et peu coûteuses pour se rendre à l’aéroport. Cependant, ces options sont à Toronto; je ne peux pas les utiliser parce que je vis en dehors de la ville, ce qui ne m’aide pas. S’il y avait un moyen d’être pris en charge en dehors de Toronto pour être conduit à l’aéroport, ce serait formidable. »*

Toutefois, cet optimisme est contrebalancé par des craintes importantes concernant la viabilité, la sécurité et les exigences en matière d’infrastructure d’un tel système, principalement dans les zones rurales. Ces questions ont été soulevées principalement par les opposants à la technologie de MAA : « *Les accidents constituent un sujet de préoccupation, surtout lorsqu’il s’agit d’une application en milieu urbain où il y a davantage de personnes, de bâtiments, de voitures et d’enfants. La question qui se pose est la suivante : cela en vaut-il la peine? Dans les grandes métropoles comme Toronto ou Vancouver, la situation est différente en raison des risques plus élevés. »*

La sécurité demeure la principale préoccupation, avec des questions concernant la fiabilité des nouvelles technologies aéronautiques, le degré de maturité des cadres réglementaires pour garantir la sécurité des opérations et la capacité des services d’urgence à répondre aux incidents impliquant ces nouveaux types de véhicules.

Selon de nombreux participants, les infrastructures requises pour soutenir le transport aérien de personnes au sein des villes, telles que les vertiports et les stations de recharge ou de ravitaillement, représentent un investissement considérable et un défi logistique. L’incertitude règne quant à savoir qui prendra en charge ces coûts et comment ces infrastructures s’intégreront dans les paysages urbains existants.

Pour les systèmes autonomes ou avec une surveillance limitée par un pilote, les participants se montrent à la fois curieux du potentiel d’amélioration de l’efficacité et préoccupés par le fait de céder le contrôle

total à des machines. Certains participants ont affirmé qu'ils ne feraient pas confiance aux moyens de transport qui ne seraient pas contrôlés par des êtres humains.

3.4 Sentiments sur le fait d'habiter à côté d'un vertiport

La question ci-dessous a été posée aux participants afin de comprendre leurs sentiments et leur attitude à l'égard du fait d'habiter à côté d'un vertiport :

P2 : Dans quelle mesure seriez-vous à l'aise d'habiter à côté d'un vertiport?

En général, les participants de tous les groupes ont exprimé un certain malaise à l'idée d'habiter à côté d'un vertiport. Ils ont fait part de leurs préoccupations concernant la pollution sonore, le respect de la vie privée, les risques pour la sécurité ainsi que la logistique et les coûts liés à la mise en place de ces infrastructures. Les participants vivant dans les grandes villes étaient plus inquiets, car ils estimaient que l'ajout de vertiports et de la technologie de MAA pourrait rendre les villes plus polluées qu'elles ne le sont déjà. Les participants des zones rurales étaient moins mal à l'aise, mais pas tout à fait d'accord, estimant que ces vertiports pourraient être construits dans des endroits tels que de grands stationnements ou des lieux plus éloignés de leur domicile.

Un opposant à la technologie de MAA a déclaré : « *Intrusion dans la vie privée? Absolument. J'habite à Montréal. Le trafic aérien sera constant. En outre, il y aura des réparations et des services d'entretien. Cela fera du bruit. Les avions voleront au-dessus de mon immeuble, au-dessus de ma tête. Je n'en veux pas dans le centre-ville, car j'imagine qu'au minimum, les installations devront être surélevées, donc situées sur un bâtiment du centre-ville. Je ne veux pas de cette pollution visuelle et je n'ai pas choisi de vivre à côté d'un vertiport.* »

Un partisan de la technologie de MAA a déclaré : « *En ce qui concerne les problèmes de bruit, nos villes sont déjà bruyantes, alors pourquoi ajouter des vertiports et aggraver la situation?* »

L'une des raisons récurrentes qui explique le malaise des participants est la conviction qu'au lieu de construire de nouvelles infrastructures de transport, les efforts devraient se concentrer sur l'amélioration des systèmes de transport existants. Cette approche permettrait d'améliorer les villes sans ajouter de nouvelles préoccupations. Cet argument a été principalement exprimé par les groupes opposés à la technologie de MAA.

Enfin, les participants qui se sentaient à l'aise d'habiter à côté d'un vertiport ont affirmé que si celui-ci était correctement construit, avec un cadre réglementaire approprié, il pourrait fonctionner et profiter à la société (amélioration de la connectivité et accès à des solutions de transport innovantes).

3.5 Sentiments à l'égard de la MAA

L'attitude dominante à l'égard de la technologie de MAA chez de nombreux participants, en particulier chez les partisans de la MAA, est caractérisée par l'optimisme et l'enthousiasme. Elle reflète la capacité perçue de la MAA à améliorer les transports et les services essentiels, y compris les services médicaux et les services d'urgence tels que la lutte contre les incendies. Toutefois, la sécurité, la réglementation,

l'impact sur l'environnement, les effets sur les infrastructures et les répercussions sur la vie privée suscitent de vives inquiétudes, plus prononcées chez les opposants à la MAA. En outre, lorsqu'ils ont discuté des différentes technologies de MAA, ces opposants ont également mentionné qu'ils ne se sentaient pas à l'aise sans pilote. Cela indique que même si l'optimisme règne parmi les participants, une certaine réticence subsiste.

Les sentiments d'optimisme étaient notamment alimentés par les avantages potentiels de la technologie de MAA, tels que l'amélioration de l'accessibilité, les capacités d'intervention en cas d'urgence et les progrès technologiques, qui pourraient conduire à des environnements urbains moins encombrés et plus durables. Quant à elles, les préoccupations découlent notamment de la perception qu'ont les répondants du fait que les technologies de MAA introduiront de nouveaux défis en termes de réglementation de sécurité, d'impact sur l'environnement et d'acceptation sociétale. Selon de nombreux participants, la vitesse du développement technologique et la nécessité d'établir des cadres politiques globaux pour garantir une mise en œuvre sécuritaire et équitable sont des points essentiels.

Pour atténuer les inquiétudes et favoriser une perception positive de la technologie de MAA sans pilote, les participants ont souligné l'importance d'intégrer des mécanismes de sécurité exhaustifs pour faire face aux scénarios de perte de puissance. Ils ont souligné la nécessité pour les opérateurs à distance de suivre une formation rigoureuse, notamment en matière de gestion des situations d'urgence, afin d'assurer la fiabilité des opérations. En outre, les progrès technologiques qui permettent de corriger rapidement les erreurs et de protéger les systèmes contre le piratage ont été jugés cruciaux. L'utilisation de la MAA pour la prestation de services essentiels, tels que les fournitures médicales dans les zones difficiles d'accès, a été considérée comme une application clé susceptible de faire évoluer favorablement l'opinion publique. Enfin, les participants ont jugé qu'il était essentiel d'expliquer clairement à quel point la MAA est fiable et sécuritaire, en le démontrant par des tests, afin d'aider le grand public à faire confiance à cette technologie et à mieux la comprendre.

3.6 Communication de Transports Canada

La plupart des participants ont souligné que les communications de Transports Canada sur la mobilité aérienne avancée (MAA) devraient non seulement expliquer les protocoles de sécurité rigoureux et les cadres réglementaires visant à assurer la sécurité et la conformité des opérations de MAA, mais aussi communiquer clairement les pratiques environnementales mises en œuvre pour réduire l'impact écologique de ces technologies. Il est important de noter que les préoccupations environnementales ont été principalement soulevées par certains opposants à la technologie de MAA.

Qui plus est, de nombreux participants estiment qu'il est essentiel de communiquer les avantages concrets que la MAA procure aux communautés, tels que l'amélioration de l'accessibilité et la réduction des délais de réponse en cas d'urgence. Certains participants ont également mentionné l'importance d'impliquer les gens en faisant preuve de transparence et d'ouverture; les participants seraient rassurés de savoir que le public fait partie du processus décisionnel et qu'il peut exprimer s'il se sent à l'aise ou non. Un partisan de la technologie de MAA a déclaré : « *La composante éducative est essentielle. Il faut comprendre comment la technologie fonctionne, identifier les sites Web de référence sur la sécurité ou les*

règles », tandis qu'un autre a mentionné : « Il faut rendre l'information accessible, indiquer l'endroit où ces services seront fournis et expliquer l'impact qu'ils pourraient avoir sur le domicile des gens. Jusqu'à présent, il y a beaucoup de facteurs inconnus. Ces aspects doivent être abordés si l'on veut que le grand public se sente à l'aise avec cette technologie. »

Un opposant à la technologie de MAA a déclaré : *« Nous devons être mieux informés, notamment en ce qui concerne les lois qui régiront cette technologie. »*

En général, les répondants suggèrent que Transports Canada utilise une combinaison d'approches de communication numériques et traditionnelles pour partager l'information sur la MAA. Ils recommandent d'utiliser le site Web officiel pour communiquer de l'information claire sur la MAA et de faire appel aux médias sociaux pour publier des mises à jour. Ils conseillent également d'organiser des réunions publiques, à la fois en personne et en ligne, afin que les gens puissent poser des questions directement et obtenir des réponses immédiatement. Afin de rejoindre ceux qui préfèrent des méthodes plus traditionnelles, ils proposent d'envoyer des brochures et de l'information par la poste pour s'assurer que chacun reçoive les informations dont il a besoin.

3.7 Considérations finales

La plupart des participants intéressés par les innovations dans le domaine du transport aérien se sont montrés particulièrement ouverts aux technologies de MAA présentées. Toutefois, à mesure qu'ils en apprenaient davantage sur la MAA, certains participants de ce groupe ont commencé à poser des questions. Au fil des discussions, ces groupes ont commencé à approfondir les aspects pratiques du déploiement de la MAA, tels que les besoins en infrastructures, les cadres réglementaires et l'intégration dans les systèmes de transport actuels. Voici quelques-unes des déclarations des participants : *« Je suis toujours positif (à propos de la technologie de MAA), mais préoccupé; j'ai quelques questions. Mais je suis enthousiaste. », « Je suis intéressé, mais aussi intrigué : comment cela va-t-il nous affecter? » et « Ma perception n'a pas changé. Il s'agit d'une bonne occasion d'innover, mais nous devons prendre notre temps (pour la mettre en œuvre). »*

À l'inverse, les participants qui étaient initialement sceptiques ou qui avaient une opinion carrément négative ont exprimé des inquiétudes quant à la pertinence immédiate de la MAA, à son impact sur l'environnement, aux problèmes de sécurité non résolus et aux conflits potentiels avec les moyens de transport existants. Toutefois, tout au long des discussions, certains de ces participants se sont intéressés à des exemples concrets d'avantages potentiels de la MAA, tels que les services médicaux d'urgence et l'accès aux zones éloignées, tout en étant rassurés sur les mesures d'atténuation environnementale et de sécurité. Voici quelques-unes des déclarations de participants : *« Si nous parlons de situations d'urgence, c'est une évidence. Nous sauverons des vies et éteindrons des incendies. Mais en matière de transport, c'est non. », « Ce serait correct pour lutter contre les incendies! Mais pour effectuer des livraisons? Simplement pour être plus rapide, ce n'est pas une bonne chose. » et « Il y a d'autres aspects, comme les incendies de forêt, que je n'avais pas pris en compte. Mais cela n'a fait qu'ouvrir mes yeux sur les possibilités. Suis-je réellement prêt à utiliser cette technologie? Une mise en œuvre bien conçue est*

essentielle. Non seulement à cause de la technologie, mais aussi parce que les gens ont besoin de formation. »

4. Conclusion – Rapports quantitatifs et qualitatifs

Les perspectives concernant la mobilité aérienne avancée (MAA) au Canada constituent un mélange complexe d'optimisme et d'inquiétude, et sont façonnées par différents niveaux de connaissance et d'intérêt au sein de divers groupes. Si une proportion importante de 77 % des Canadiens déclare ne pas connaître la MAA, on constate une augmentation notable de la connaissance chez les jeunes, les diplômés universitaires, les communautés PANDC, les hommes et les personnes vivant en milieu urbain ou en banlieue. En dépit d'une connaissance globalement limitée, une attitude largement positive se manifeste à l'égard des promesses de la MAA, en particulier pour son utilisation dans des services essentiels tels que la recherche et le sauvetage, la lutte contre les incendies, les services d'urgence et les services médicaux.

L'engouement initial pour la MAA est évident et de nombreux Canadiens reconnaissent son potentiel. Toutefois, cet enthousiasme est atténué par des préoccupations concernant l'aspect pratique, l'abordabilité et les répercussions sociales plus vastes de la MAA. Des questions telles que les risques pour la sécurité et pour la vie privée associés à l'utilisation des drones, l'empreinte environnementale des opérations de MAA et le degré de préparation des fonctions autonomes sont des sujets de préoccupation particulièrement importants. Cependant, l'intérêt porté à la MAA montre que le public souhaite obtenir davantage d'information de la part de l'industrie et du gouvernement.

Les conversations sur les diverses applications de la MAA – qu'il s'agisse de soins de santé, de lutte contre les incendies, de livraison, de connectivité régionale ou de transport urbain – mettent en évidence les avantages potentiels de la MAA, qui offre des solutions plus rapides, plus efficaces et potentiellement plus respectueuses de l'environnement que les méthodes conventionnelles. Toutefois, ces discussions révèlent également des inquiétudes importantes quant aux répercussions des infrastructures de MAA, comme les vertiports, sur les environnements de vie et les défis plus larges de l'intégration de la MAA dans la vie de tous les jours. La recherche d'un équilibre entre l'exploitation des capacités innovantes de la MAA et la prise en compte des préoccupations générales concernant ses effets représente un aspect essentiel des dialogues en cours. Elle met en évidence l'importance d'une planification et d'une réglementation délibérées, transparentes et participatives.

En conclusion, l'optimisme prudent affiché par les Canadiens et un public plus large quant à l'avenir de la MAA démontre les avantages perçus. Mais il envoie aussi un message clair sur la nécessité de s'attaquer aux problèmes de sécurité, d'environnement et de société. Pour faire progresser la MAA, il faudra non seulement des progrès technologiques et réglementaires, mais aussi un effort concerté pour établir un dialogue avec la communauté, apaiser les inquiétudes et veiller à ce que les initiatives de MAA soient en harmonie avec les valeurs et les besoins du public.

Annexes

A.1 Méthodologie quantitative

La recherche quantitative a été réalisée au moyen de sondages en ligne, à l'aide de la technologie d'interview Web assistée par ordinateur (IWAO). En tant que membre du Conseil de recherche et d'intelligence marketing canadien, Léger adhère aux lignes directrices les plus strictes en matière de recherche quantitative. Le sondage a été mené conformément aux exigences du gouvernement du Canada en recherche quantitative, y compris les Normes pour la recherche sur l'opinion publique effectuée par le gouvernement du Canada – série D – recherche quantitative. Les répondants ont été assurés du caractère volontaire, confidentiel et anonyme de cette recherche. Comme pour toutes les recherches menées par Léger, toute information susceptible de permettre l'identification des répondants a été supprimée des données, conformément à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Le questionnaire est disponible à l'annexe A2.

A.1.1 Procédure d'échantillonnage

Interview Web assistée par ordinateur (IWAO)

Léger a mené un sondage en ligne par panel avec un échantillon d'adultes canadiens. Au total, 2 717 personnes ont participé au sondage, dont un échantillon suffisamment large pour assurer une bonne représentation des répondants autochtones (n = 155) et des répondants vivant en zone rurale (n = 513). La répartition exacte est présentée dans la section suivante. La sélection des participants a été faite de manière aléatoire à partir du panel en ligne de *Leo*.

Léger possède et exploite un panel Internet comptant plus de 400 000 Canadiens d'un océan à l'autre. Un panel en ligne est constitué d'utilisateurs du Web sélectionnés sur la base de différentes variables sociodémographiques. La majorité des membres du panel de Léger, soit 61 % d'entre eux, ont été sélectionnés au hasard par téléphone au cours des dix dernières années, ce qui garantit un échantillon très représentatif de la population canadienne selon différents traits démographiques.

Puisqu'un échantillon Internet est de nature non probabiliste, la marge d'erreur ne s'applique pas.

A.1.2 Collecte des données

Le travail sur le terrain réalisé dans le cadre de ce sondage s'est déroulé entre le 28 novembre et le 12 décembre 2023. Le taux de participation au sondage était de 10,18 %. Un pré-test de 53 entretiens a été complété le 28 novembre 2023.

Pour obtenir des données fiables dans chacun des sous-groupes, nous avons sondé un échantillon total de 2 717 Canadiens âgés de 18 ans et plus.

Les données ont fait l'objet d'une pondération afin de représenter la composition démographique de la population cible.

Léger a pondéré les résultats de ce sondage en fonction de l'âge, du genre, de la région, de la présence d'enfants dans le ménage et du niveau de scolarité, selon les données du recensement national de 2021 de Statistique Canada. Les résultats ont également été ajustés en fonction de profils particuliers, notamment les répondants autochtones et ceux vivant dans des zones rurales ou urbaines, afin de s'assurer que ces groupes n'affectent pas l'ensemble de l'échantillon de manière disproportionnée, en raison de leur surreprésentation intentionnelle dans la base d'échantillonnage.

Tableau A.1 – Répartition régionale des répondants

Région	Nombre de répondants
Atlantique	200
Québec	614
Ontario	1 026
Prairies (Manitoba, Saskatchewan et Nunavut)	204
Alberta (et Territoires du Nord-Ouest)	318
Colombie-Britannique (et Yukon)	355
Total	2 717

A.1.3. Taux de réponse

Le taux de réponse global pour cette étude est de 10,18 %.

Vous trouverez ci-dessous le calcul du taux de participation au sondage en ligne. Le taux de participation est calculé à l'aide de la formule suivante : $\text{Taux de participation} / \text{taux de réponse} = R \div (U + IS + R)$. Le tableau ci-dessous fournit les détails du calcul.

Tableau A.2 – Calcul du taux de participation

Cas non valides	9
Invitations envoyées par erreur à des personnes qui ne respectaient pas les conditions requises pour l'étude	9
Adresses courriel incomplètes ou manquantes	0
Non résolu (U)	
Invitations par courriel ayant rebondi	52
Invitations par courriel sans réponse	25 045

Unités non-répondantes du champ du sondage (IS)	
Non-réponse de répondants admissibles	0
Refus de répondants	108
Problème de langue	0
Répondant sélectionné non disponible (maladie, congé, vacances, autre)	0
Interruptions prématurées	190
Unités de réponse (R)	
Sondages terminés disqualifiés (quota rempli)	97
Sondages terminés disqualifiés (autres raisons)	63
Entrevues terminées	2 717
POTENTIELLEMENT ADMISSIBLE (U + IS + R)	
Taux de participation	10,18 %

Les taux de participation aux sondages en ligne se situent généralement entre 20 % et 30 %. Un taux de réponse de 10,18 % peut sembler un peu faible, mais étant donné le temps limité, nous avons dû envoyer les invitations de façon plus large dans le panel pour atteindre nos objectifs, ce qui a eu une incidence sur le taux de participation.

A.1.4 Échantillons non pondérés et pondérés

Une comparaison de base des échantillons pondérés et non pondérés a été réalisée dans le but de cerner de potentiels préjugés de non-réponse qui pourraient être introduits par des taux de réponse inférieurs dans certains sous-groupes démographiques (voir les tableaux ci-dessous).

Le tableau ci-dessous présente la répartition géographique des répondants, avant et après la pondération. Comme on peut le voir, la distribution avant pondération est presque optimale et la pondération n'a corrigé que de petits écarts dans la distribution.

Tableau A.3 – Distribution d'échantillon non pondérée et pondérée selon la province

Région	Non pondérée	Pondérée
Atlantique	200	182
Québec	614	625
Ontario	1 026	1049
Prairies (Manitoba, Saskatchewan et Nunavut)	204	176

Alberta (et Territoires du Nord-Ouest)	318	304
Colombie-Britannique (et Yukon)	355	380
Total	2 717	2 717

Les tableaux suivants présentent la répartition démographique des répondants, selon le genre, l'âge, la langue, le niveau d'éducation et la présence d'enfants de moins de 18 ans dans le foyer.

En ce qui concerne le genre, la pondération a légèrement ajusté la proportion d'hommes et de femmes. Les ajustements effectués par la pondération sont mineurs, et nous ne pouvons croire en aucun cas que les écarts mineurs observés dans les échantillons représentatifs aient pu introduire un biais de non-réponse pour l'un ou l'autre de ces sous-groupes de l'échantillon.

Tableau A.4 – Distribution d'échantillon non pondérée et pondérée par genre

Genre	Non pondérée	Pondérée
Homme	1 321	1 310
Femme	1 381	1 393
Autre	13	13
Total	2 715	2 715

* Le complément correspond au « Refus ».

En ce qui concerne la répartition par âge, le processus de pondération a permis de corriger certaines divergences mineures. La distribution réelle de l'échantillon suit généralement la distribution des groupes d'âge dans la population réelle. Les ajustements effectués par la pondération sont mineurs, et nous ne pouvons croire en aucun cas que les écarts mineurs observés dans les échantillons représentatifs aient pu introduire un biais de non-réponse pour l'un ou l'autre de ces sous-groupes de l'échantillon.

Tableau A.5 – Distribution d'échantillon non pondérée et pondérée selon le groupe d'âge

Âge	Non pondérée	Pondérée
De 18 à 34 ans	725	726
De 35 à 54 ans	872	875
55 ans et plus	1120	1117
Total	2 717	2 718

* Le complément correspond au « Refus ».

En ce qui concerne la répartition par langue, le processus de pondération a permis de corriger certaines divergences mineures. La distribution réelle de l'échantillon suit généralement la distribution de la langue maternelle dans la population réelle. La pondération a surtout gonflé le poids des francophones et réduit celui des non-francophones. Dans ce cas, il est peu probable que les distributions observées introduisent un biais de non-réponse pour un groupe particulier.

Tableau A.6 – Distribution d'échantillon non pondérée et pondérée par langue

Langue	Non pondérée	Pondérée
--------	--------------	----------

Francophones	677	535
Non-francophones	2 016	2 158
Total	2 693	2 693

* Le complément correspond au « Refus ».

En ce qui concerne la répartition par zone, le processus de pondération a permis de corriger certaines divergences mineures. La distribution réelle de l'échantillon suit généralement la distribution des groupes de résidents en zones urbaines et rurales dans la population réelle. La pondération a principalement surpondéré le poids des répondants vivant dans des banlieues et réduit le poids des répondants vivant dans des zones urbaines. Dans ce cas, il est peu probable que les distributions observées introduisent un biais de non-réponse pour un groupe particulier.

Tableau A.7 – Distribution d'échantillon non pondérée et pondérée par zone

Zone	Non pondérée	Pondérée
Milieu urbain	1358	1119
Banlieue	808	1037
Milieu rural	513	503
Total	2 679	2 659

* Le complément correspond au « Refus ».

En ce qui concerne la répartition par niveau d'éducation, le processus de pondération a permis de corriger certaines divergences mineures. La distribution réelle de l'échantillon suit généralement la distribution des niveaux d'éducation. La pondération a principalement gonflé le poids des répondants qui n'ont pas de diplôme universitaire et réduit le poids des répondants qui ont un diplôme universitaire. Dans ce cas, il est peu probable que les distributions observées introduisent un biais de non-réponse pour un groupe particulier.

Tableau A.8 – Distribution d'échantillon non pondérée et pondérée selon le niveau d'éducation

Niveau d'éducation	Non pondérée	Pondérée
Niveau secondaire ou moins	621	814
Collège ou formation technique	811	1042
Universitaire	1267	838
Total	2 699	2 694

* Le complément correspond au « Refus ».

En ce qui concerne la présence d'enfants dans le foyer, on constate que la pondération a légèrement ajusté la proportion de répondants qui ont des enfants dans leur foyer et ceux qui n'en ont pas. Les

ajustements effectués par la pondération sont mineurs, et il est peu probable que les écarts mineurs observés dans les échantillons représentatifs aient pu introduire un biais de non-réponse pour l'un ou l'autre de ces sous-groupes de l'échantillon.

Tableau A.9 – Distribution d'échantillon non pondérée et pondérée selon la présence d'enfants dans le foyer

Enfants dans le foyer	Non pondérée	Pondérée
Oui	663	723
Non	2039	1974
Total	2 702	2 697

* Le complément correspond au « Refus ».

La pondération a principalement consisté à ajuster les poids des répondants ayant le statut d'Autochtone. Ce groupe ayant été artificiellement renforcé par les quotas, la pondération devait rétablir le poids réel de ce groupe afin qu'il ne produise pas d'écart notable dans l'échantillon global.

Tableau A.10 – Distribution d'échantillon non pondérée et pondérée selon le statut d'Autochtone

Autochtone	Non pondérée	Pondérée
Oui	118	155
Non	2 562	2 599
Total	2 717	2 717

Rien dans ces données ne démontre qu'une distribution différente selon l'âge, le genre, la zone, le niveau d'éducation ou la présence d'enfants dans le foyer avant la pondération aurait changé les résultats de manière significative pour cette étude. La taille relativement petite des facteurs de pondération (voir la section ci-dessous) et des différences entre les réponses des divers sous-groupes laisse croire que la qualité des données n'était pas touchée. La pondération appliquée a corrigé le déséquilibre d'origine aux fins de l'analyse des données; aucune autre manipulation n'a été nécessaire.

Les tableaux suivants présentent les facteurs de pondération qui s'appliquent à la base de données en fonction des différents profils des répondants.

Tableau A.11 – Facteurs de pondération par profil

RÉGION X GENRE X ÂGE	%
C.-B. + YK // Homme // 18-24 ans	0,69
C.-B. + YK // Homme // 25-34 ans	1,18
C.-B. + YK // Homme // 35-44 ans	1,12
C.-B. + YK // Homme // 45-54 ans	1,04
C.-B. + YK // Homme // 55-64 ans	1,16
C.-B. + YK // Homme // 65 ans et plus	1,6
C.-B. + YK // Femme // 18-24 ans	0,65
C.-B. + YK // Femme // 25-34 ans	1,17
C.-B. + YK // Femme // 35-44 ans	1,16

C.-B. + YK // Femme // 45-54 ans	1,12
C.-B. + YK // Femme // 55-64 ans	1,25
C.-B. + YK // Femme // 65 ans et plus	1,83
AB + T.N.-O. // Homme // 18-24 ans	0,61
AB + T.N.-O. // Homme // 25-34 ans	1,01
AB + T.N.-O. // Homme // 35-44 ans	1,09
AB + T.N.-O. // Homme // 45-54 ans	0,92
AB + T.N.-O. // Homme // 55-64 ans	0,91
AB + T.N.-O. // Homme // 65 ans et plus	1
AB + T.N.-O. // Femme // 18-24 ans	0,57
AB + T.N.-O. // Femme // 25-34 ans	1,02
AB + T.N.-O. // Femme // 35-44 ans	1,1
AB + T.N.-O. // Femme // 45-54 ans	0,91
AB + T.N.-O. // Femme // 55-64 ans	0,92
AB + T.N.-O. // Femme // 65 ans et plus	1,13
MB/SK + NU // Homme // 18-24 ans	0,39
MB/SK + NU // Homme // 25-34 ans	0,57
MB/SK + NU // Homme // 35-44 ans	0,55
MB/SK + NU // Homme // 45-54 ans	0,48
MB/SK + NU // Homme // 55-64 ans	0,54
MB/SK + NU // Homme // 65 ans et plus	0,66
MB/SK + NU // Femme // 18-24 ans	0,36
MB/SK + NU // Femme // 25-34 ans	0,56
MB/SK + NU // Femme // 35-44 ans	0,56
MB/SK + NU // Femme // 45-54 ans	0,49
MB/SK + NU // Femme // 55-64 ans	0,55
MB/SK + NU // Femme // 65 ans et plus	0,78
ON // Homme // 18-24 ans	2,12
ON // Homme // 25-34 ans	3,31
ON // Homme // 35-44 ans	2,99
ON // Homme // 45-54 ans	2,98
ON // Homme // 55-64 ans	3,28
ON // Homme // 65 ans et plus	4,03
ON // Femme // 18-24 ans	1,97
ON // Femme // 25-34 ans	3,26
ON // Femme // 35-44 ans	3,18
ON // Femme // 45-54 ans	3,19
ON // Femme // 55-64 ans	3,46
ON // Femme // 65 ans et plus	4,83
QC // Homme // 18-24 ans	1,08
QC // Homme // 25-34 ans	1,79
QC // Homme // 35-44 ans	1,88
QC // Homme // 45-54 ans	1,75

QC // Homme // 55-64 ans	2,07
QC // Homme // 65 ans et plus	2,69
QC // Femme // 18-24 ans	1,04
QC // Femme // 25-34 ans	1,78
QC // Femme // 35-44 ans	1,89
QC // Femme // 45-54 ans	1,74
QC // Femme // 55-64 ans	2,1
QC // Femme // 65 ans et plus	3,2
ATL // Homme // 18-24 ans	0,32
ATL // Homme // 25-34 ans	0,46
ATL // Homme // 35-44 ans	0,46
ATL // Homme // 45-54 ans	0,52
ATL // Homme // 55-64 ans	0,63
ATL // Homme // 65 ans et plus	0,85
ATL // Femme // 18-24 ans	0,3
ATL // Femme // 25-34 ans	0,46
ATL // Femme // 35-44 ans	0,5
ATL // Femme // 45-54 ans	0,55
ATL // Femme // 55-64 ans	0,67
ATL // Femme // 65 ans et plus	0,98
PROVINCE	%
C.-B.	13,88
AB	11,1
MB	3,5
SK	2,92
ON	38,6
QC	23,02
N.-B.	2,15
T.-N.-L.	1,43
N.-É.	2,7
Î.-P.-É.	0,42
T.N.-O.	0,1
YK	0,11
NU	0,08
PROVINCE X LANGUE	%
QC // Francophone	17,23
QC // Non francophone	5,79
RdC // Francophone	2,45
RdC // Non francophone	74,53
PROVINCE X NIVEAU D'ÉDUCATION	%

QC // Université	6,5
RdC // Université	24,33
Non universitaire	69,17
ENFANTS	%
Oui	27,33
Non	72,67
ORIGINE ETHNIQUE : AUTOCHTONE	%
Oui	4,33
Non	95,67
ZONE	%
Milieu urbain	41,17
Banlieue	38,17
Milieu rural	18,51
Ne sait pas / Refus	2,15

A.2 Questionnaire

Intro – Poser à tous

Would you prefer to continue in English or French?

Préférez-vous continuer en français ou en anglais?

- English / Anglais
- French / Français

Nous vous remercions d'avoir accepté de participer à cette étude. Nous estimons qu'il vous faudra environ 8 minutes pour répondre au sondage.

Informations générales

Cette étude est réalisée par Léger Marketing, une firme canadienne de recherche sur l'opinion publique, pour le compte du gouvernement du Canada, et porte sur des questions d'actualité d'intérêt pour les Canadiens.

Comment se déroule un sondage en ligne?

Vous êtes invité(e) à nous faire part de votre opinion et de vos expériences par le biais d'un questionnaire en ligne. Nous estimons qu'il vous faudra environ 8 minutes pour répondre au sondage. Votre participation à cette enquête est entièrement volontaire. Vos réponses sont confidentielles; elles seront uniquement rapportées sous forme regroupée et jamais d'une manière qui permettrait d'identifier un répondant individuel ou ses réponses. Votre décision de participer ou non à l'enquête n'aura aucune incidence sur les relations que vous pourriez avoir avec le gouvernement du Canada.

Vous pouvez consulter notre Politique de confidentialité ici :

<https://www.legeropinion.com/fr/confidentialite/>.

Si vous souhaitez vérifier l'authenticité de cette enquête, visitez le site :

<https://www.canadianresearchinsightscouncil.ca/rvs/home/?lang=en>

Le code du projet auprès du Service de vérification des recherches du CRIC est: X

Si vous rencontrez des problèmes techniques en répondant à l'enquête ou si vous avez des besoins spécifiques en matière d'accessibilité pour participer à cette recherche, veuillez contacter le service de soutien technique de Léger à l'adresse : support@legeropinion.com.

Votre participation est très appréciée et nous avons hâte de connaître votre opinion.

SECTION 1: SOCIODÉMO

Les prochaines questions nous permettront de comparer les résultats du sondage entre les différents groupes de répondants. Vos réponses demeureront anonymes et confidentielles.

Âge – Poser à tous

Quel âge avez-vous?

Moins de 18 ans (0) CONCLURE

De 18 à 24 ans (1)

De 25 à 34 ans (2)

De 35 à 44 ans (3)

De 45 à 54 ans (4)

De 55 à 64 ans (5)

De 65 à 74 ans (6)

75 ans ou plus (7)

Je préfère ne pas répondre (9) CONCLURE

Genre – Poser à tous – mention simple.

Quel est votre genre?

Femme (1)

Homme (2)

Autre genre (3)

Je préfère ne pas répondre (9)

Prov – Poser à tous – mention simple.

Dans quelle province ou quel territoire résidez-vous?

Colombie-Britannique (BC)

Alberta (AB)

Saskatchewan (SK)

Manitoba (MB)

Ontario (ON)

Québec (QC)

Nouveau-Brunswick (NB)

Nouvelle-Écosse (NS)

Île-du-Prince-Édouard (PE)

Terre-Neuve et Labrador (NL)

Territoires du Nord-Ouest (NT)

Yukon (YK)

Nunavut (NU)

QAB – QAB – poser si prov = AB

Dans quelle région de l'Alberta demeurez-vous?

Calgary (61)

Edmonton (62)

Autre région/région de l'Alberta (63)

QBC – QBC – poser si prov = BC

Dans quelle région de la Colombie-Britannique habitez-vous?

District régional du Grand Vancouver (70)

Autre région de Colombie-Britannique (71)

QON – QON – poser si prov = ON

Dans quelle région de l'Ontario demeurez-vous?

Hamilton – Péninsule Niagara (50)

Kingston – Pembroke (51)

Kitchener – Waterloo – Barrie (52)

Grande région région de London (53)

Muskoka – Kawarthas (54)

Nord-Est (Algoma, Sudbury, Cochrane, Timiskaming, Nipissing and Manitoulin) (55)

Nord-Ouest (Kenora, Rainy River and Thunder Bay) (56)

Grande région d'Ottawa (57)

Stratford – Péninsule Bruce (58)

Grande région région d'Ottawa (59)

Windsor – Sarnia (60)

Q0QC – Q0QC – Poser à tous

Dans quelle région du Québec demeurez-vous?

Bas-Saint-Laurent (1)

Saguenay-Lac-Saint-Jean (2)

Capitale-Nationale (3)

Mauricie (4)

Estrie (5)

Montréal (6)

Outaouais (7)

Abitibi-Témiscamingue (8)

Côte-Nord (9)

Nord-du-Québec (10)

Gaspésie/Îles-de-la-Madeleine (11)

Chaudière-Appalaches (12)

Laval (13)

Lanaudière (14)

Laurentides (15)

Montérégie (16)

Centre-du-Québec (17)

Zone - Poser à tous

Dans quel type de localité habitez-vous?

Zone urbaine (de 100 000 habitants ou plus) (1)

Banlieue (de 30 000 à moins de 100 000 habitants) (2)

Zone rurale (moins de 30 000 habitants) (3)
Je ne sais pas (98)
Je préfère ne pas répondre (99)

Origine ethnique - Poser à tous – mentions multiples.

Laquelle des options suivantes décrit le mieux votre race et/ou votre groupe culturel? Vous avez l'option de sélectionner plus d'un groupe racial ou culturel auquel vous vous identifiez.

Sélectionnez tous les choix qui s'appliquent.

Je préfère ne pas répondre (99)
Autochtone (1)
Arabe (2)
Noir (3)
Chinois (4)
Philippin (5)
Japonais (6)
Coréen (7)
Latino-Américain (8)
Sud-Asiatique (p. ex. Indien, Pakistanais, Sri-Lankais, etc.) (9)
Asiatique du Sud-Est (p. ex. Vietnamien, Cambodgien, Malaisien, Thaïlandais, Laotien, etc.) (10)
Asiatique occidental (p. ex. Iranien, Afghan, etc.) (11)
Blanc (12)
Autre, veuillez préciser : (96)
Je préfère ne pas répondre (99)

SECTION 2: MOBILITÉ AÉRIENNE AVANCÉE

Q1- Poser à tous – mention simple.

La mobilité aérienne avancée (MAA) est un terme qui fait référence à de nouvelles façons de transporter des personnes, des biens et des services par voie aérienne. La MAA se divise en deux catégories : la mobilité aérienne urbaine (MAU), qui désigne le transport aérien de personnes ou de marchandises au sein des villes, tel que les « taxis aériens » ou la livraison par drone, et la mobilité aérienne régionale (MAR), qui transporte des personnes et des marchandises vers les communautés rurales et éloignées.

Les services dans ces deux catégories sont en train d'être développés et testés dans des villes du monde entier. De nouvelles technologies viennent appuyer ces services, notamment les aéronefs à décollage et atterrissage verticaux électriques (ADAVE) utilisant de nouvelles infrastructures appelées « vertiports », et divers systèmes de drones.

À l'avenir, la MAA pourrait devenir un élément important de notre système de transport. On s'attend à ce qu'un jour, certains avions de passagers soient télépilotés, voire qu'ils voleraient de manière autonome.

Aviez-vous entendu parler de la mobilité aérienne avancée ou de l'une de ses applications avant aujourd'hui?

Oui (1)

Non (2)

Je préfère ne pas répondre (9)

Q2- Poser à tous – mention simple.

De manière générale, pensez-vous que le développement de la mobilité aérienne avancée est une bonne ou une mauvaise chose pour le Canada?

Très bonne (1)

Bonne (2)

Mauvaise (3)

Très mauvaise (4)

Je ne sais pas (8)

Je préfère ne pas répondre (9)

Q3 - poser si Q1=1 – mention simple.

Dans quelle mesure étiez-vous informé(e) sur la mobilité aérienne avancée avant aujourd'hui?

Très bien informé(e) (1)

Bien informé(e) (2)

Peu informé(e) (3)

Très peu informé(e) (4)

Je ne sais pas (8)

Je préfère ne pas répondre (9)

Q4 - Poser à tous – Mettre en rotation 1-8- mentions multiples.

Parmi les applications suivantes de la mobilité aérienne avancée, quelles sont celles dont vous avez déjà entendu parler?

Sélectionnez tous les choix qui s'appliquent.

Mobilité aérienne (services de taxi aérien et de transport à la demande) (1)

Services médicaux d'urgence (transport de matériel médical, de personnel d'urgence, etc.) (2)

Logistique et transport de marchandises (livraison de marchandises pour les entreprises) (3)

Livraison à domicile (livraison de marchandises à des particuliers) (4)

Inspections et levés topographiques aériens (surveillance de l'environnement, de l'agriculture ou des infrastructures) (5)

Visites touristiques (vue du ciel de lieux emblématiques et de sites pittoresques) (6)

Opérations de recherche et de sauvetage (aide à localiser des personnes disparues et à atteindre des endroits inaccessibles) (7)

Services de lutte contre les incendies (détection, surveillance et lutte contre les incendies) (8)

Aucune (97)

Je préfère ne pas répondre (99)

Q5 - Poser à tous – Mettre en rotation 1-8

Dans quelle mesure êtes-vous à l'aise avec l'utilisation de ces applications de mobilité aérienne avancée **dans les zones urbaines?**

- Très à l'aise (1)
- Plutôt à l'aise (2)
- Pas vraiment à l'aise (3)
- Pas du tout à l'aise (4)
- Je ne sais pas(8)
- Je préfère ne pas répondre (9)

Mobilité aérienne (services de taxi aérien et de transport à la demande) (1)

Services médicaux d'urgence (transport de matériel médical, de personnel d'urgence, etc.) (2)

Logistique et transport de marchandises (livraison de marchandises pour les entreprises) (3)

Livraison à domicile (livraison de marchandises à des particuliers) (4)

Inspections et levés topographiques aériens (surveillance de l'environnement, de l'agriculture ou des infrastructures) (5)

Visites touristiques (vue du ciel de lieux emblématiques et de sites pittoresques) (6)

Opérations de recherche et de sauvetage (aide à localiser des personnes disparues et à atteindre des endroits inaccessibles) (7)

Services de lutte contre les incendies (détection, surveillance et lutte contre les incendies) (8)

Q6 - Poser à tous – Mettre en rotation 1-8

Dans quelle mesure êtes-vous à l'aise avec l'utilisation de ces applications de mobilité aérienne avancée **dans les zones rurales?**

- Très à l'aise (1)
- Plutôt à l'aise (2)
- Pas vraiment à l'aise (3)
- Pas du tout à l'aise (4)
- Je ne sais pas (8)
- Je préfère ne pas répondre (9)

Mobilité aérienne (services de taxi aérien et de transport à la demande) (1)

Services médicaux d'urgence (transport de matériel médical, de personnel d'urgence, etc.) (2)

Logistique et transport de marchandises (livraison de marchandises pour les entreprises) (3)

Livraison à domicile (livraison de marchandises à des particuliers) (4)

Inspections et levés topographiques aériens (surveillance de l'environnement, de l'agriculture ou des infrastructures) (5)

Visites touristiques (vue du ciel de lieux emblématiques et de sites pittoresques) (6)

Opérations de recherche et de sauvetage (aide à localiser des personnes disparues et à atteindre des endroits inaccessibles) (7)

Services de lutte contre les incendies (détection, surveillance et lutte contre les incendies) (8)

Q7 - Poser à tous – Bloc 1= 1-3 / bloc 2 = 4-5- Mettre en rotation des blocs et à l'intérieur des blocs– grille simple

Quelle est la probabilité que vous essayiez personnellement les technologies de mobilité aérienne avancée suivantes si elles étaient disponibles dans la région où vous vivez?

- Très probable (1)
- Assez probable (2)
- Assez improbable (3)
- Très improbable (4)
- Je ne sais pas (8)
- Je préfère ne pas répondre (99)

Taxi aérien avec pilote à bord (1)

Taxi aérien télépiloté (2)

Taxi aérien autonome (3)

Livraison de biens de consommation à domicile par drone télépiloté (4)

Drone de livraison autonome (sans pilote) (5)

Q8- Poser à tous – Bloc 1= 1-3 / bloc 2 = 4-5- Mettre en rotation des blocs et à l'intérieur des blocs– grille simple

En tant que piéton au sol, dans quelle mesure vous sentiriez-vous en sécurité si les technologies de mobilité aérienne avancée suivantes volaient au-dessus de vous?

- Très en sécurité (1)
- Plutôt en sécurité (2)
- Pas vraiment en sécurité (3)
- Pas du tout en sécurité (4)
- Je ne sais pas (8)
- Je préfère ne pas répondre (99)

Taxi aérien avec pilote à bord (1)

Taxi aérien télépiloté (2)

Taxi aérien autonome (3)

Livraison de biens de consommation à domicile par drone télépiloté (4)

Drone de livraison autonome (sans pilote) (5)

Q9 - Poser à tous – mention simple.

Dans quelle mesure seriez-vous à l'aise d'habiter à côté d'un vertiport (aire d'atterrissage et de départ pour les aéronefs de la mobilité aérienne avancée)?

Très à l'aise (1)

Plutôt à l'aise (2)

Pas vraiment à l'aise (3)

Pas du tout à l'aise (4)

Je ne sais pas (8)

Je préfère ne pas répondre (9)

Q10 - Poser à tous – mettre en rotation – grille simple.

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord ou en désaccord avec les affirmations suivantes?

- Tout à fait d'accord (1)
- Plutôt d'accord (2)
- Plutôt en désaccord (3)
- Tout à fait en désaccord (4)
- Je ne sais pas (8)
- Je préfère ne pas répondre (9)

Les avantages des technologies de mobilité aérienne avancée l'emportent sur leurs inconvénients. (1)

J'ai confiance que le gouvernement du Canada veillera à ce que les technologies de mobilité aérienne avancée soient sécuritaires. (2)

J'ai confiance que les technologies de mobilité aérienne avancée seront sûres. (3)

La mobilité aérienne avancée est l'avenir du transport. (4)

Je suis généralement parmi les premiers à adopter les nouvelles technologies (5)

La mobilité aérienne avancée aura un impact positif sur la qualité de vie des Canadiens. (6)

Les technologies de mobilité aérienne avancée ne profiteront qu'aux riches. (7)

La mobilité aérienne avancée améliorera l'accès aux services dans ma région. (8)

La mobilité aérienne avancée améliorera l'accès aux services pour les personnes vivant dans des régions éloignées. (9)

La mobilité aérienne avancée contribuera à la croissance économique du Canada. (10)

Les technologies de mobilité aérienne avancée sont trop risquées. (11)

Q11 - Poser à tous – mention simple.

Laquelle de ces options correspond le plus à votre propre attitude envers les technologies de mobilité aérienne avancée?

Je m'oppose à l'utilisation de la technologie MAA en toutes circonstances, indépendamment de l'application, de l'environnement opérationnel, des coûts, des avantages, des risques ou des caractéristiques de l'aéronef. (1)

Je soutiens l'utilisation de la technologie MAA en toutes circonstances, indépendamment de l'application, de l'environnement opérationnel, des coûts, des avantages, des risques ou des caractéristiques de l'aéronef. (2)

Mon soutien à la technologie MAA dépend des circonstances, telles que l'application, l'environnement opérationnel, les coûts, les avantages, les risques ou les caractéristiques de l'aéronef. (3)

Je ne sais pas (8)

Je préfère ne pas répondre (9)

Q12 - Poser à tous – Mettre 1-8 en rotation- mentions multiples max 3.

Quels sont, à votre avis, les trois principaux avantages que la mobilité aérienne avancée pourrait apporter?

Moins de congestion routière (1)
Temps de déplacement plus court (2)
Délai de livraison plus rapide (3)
Meilleure durabilité environnementale (4)
Amélioration de la sécurité et de la fiabilité du système de transport (5)
Interventions d'urgence plus rapides en cas de catastrophe (6)
Services médicaux plus rapides (7)
Meilleure connectivité pour les régions éloignées (8)
Autre, veuillez préciser : (96)
Aucun avantage (97)
Je ne sais pas (98)
Je préfère ne pas répondre (99)

Q13 - Poser à tous – Mettre 1-8 en rotation - mentions multiples max 3.

Quelles sont vos 3 principales inquiétudes par rapport à la mobilité aérienne avancée?

Nuisances sonores (bruits forts et irritants) (1)
Préoccupations de sécurité (craintes de collisions) (2)
Impact sur l'environnement (p. ex. pollution, risques pour les oiseaux, etc.) (3)
Perte d'emplois (4)
Menaces pour la sécurité (piratage du système de contrôle par des criminels) (5)
Préoccupations en matière de protection de la vie privée (drones volant à proximité ou au-dessus de ma propriété) (6)
Accessibilité (seuls les riches peuvent se le permettre) (7)
Emplacement des points d'atterrissage (8)
Autre, veuillez préciser : (96)
Aucune inquiétude (97)
Je ne sais pas (98)
Je préfère ne pas répondre (99)

Q14 – Poser à tous – mention simple.

Maintenant que vous en savez plus sur la mobilité aérienne avancée, pensez-vous que le développement de la mobilité aérienne avancée est une bonne ou une mauvaise chose pour le Canada?

Très bonne (1)
Bonne (2)
Mauvais (3)
Très mauvais (4)
Je ne sais pas (8)
Je préfère ne pas répondre (9)

Q14A – poser si q14=1 ou 2 – ouverte

Pourriez-vous expliquer pourquoi vous pensez que le développement de la mobilité aérienne avancée est une bonne chose pour le Canada?

Q14B – poser si q14=3 ou 4 – ouverte

Pourriez-vous expliquer pourquoi vous pensez que le développement de la mobilité aérienne avancée est une mauvaise chose pour le Canada?

Q15 - Poser à tous – mention simple.

Dans quelle mesure faites-vous confiance au gouvernement du Canada pour gérer les risques et adopter les réglementations nécessaires à la gestion de la mobilité aérienne avancée (y compris la sécurité, le contrôle du bruit, la protection de l'environnement, la sûreté, la cybersécurité, etc.)?

Veillez répondre sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie que vous ne faites « pas du tout confiance » au gouvernement du Canada et 5 que vous lui faites « tout à fait confiance ».

- 1– Pas du tout confiance
- 2
- 3
- 4
- 5 – Tout à fait confiance
- Je ne sais pas (98)
- Je préfère ne pas répondre (99)

Q16 - Poser à tous – mention simple.

Dans quelle mesure seriez-vous intéressé(e) à recevoir des informations sur les questions et les enjeux en matière de mobilité aérienne avancée?

Très intéressé(e) (1)

Assez intéressé(e) (2)

Peu intéressé(e) (3)

Pas du tout intéressé(e) (4)

Je ne sais pas (98)

Je préfère ne pas répondre (99)

Q17- Poser à tous – mettre 1-8 en rotation- mentions multiples.

Quelles sources consultez-vous pour vous informer sur la MAA au Canada?

Sélectionnez vos 3 sources principales.

Campagne publicitaire à la télévision (1)

Publicité en ligne sur les sites web spécialisés (2)

Collaboration avec des YouTubers ou des influenceurs (3)

Publicité sur les sites web des détaillants en ligne spécialisés (4)

Plateformes de médias sociaux (p. ex. Facebook, Instagram, YouTube, etc.) (5)
Sessions d'information (p. ex. webinaires) (6)
Informations sur le site web de Transports Canada (7)
Radio (8)
Autre, veuillez préciser : (96)
Aucune (97)
Je ne sais pas (98)
Je préfère ne pas répondre (99)

Q18- Poser à tous – Mettre en rotation - mentions multiples

Parmi les adjectifs suivants, lesquels décrivent le mieux ce que vous ressentez lorsque vous pensez à la mobilité aérienne avancée?

Excité (1)
Optimiste (2)
Curieux (3)
Confiant (4)
Méfiant (5)
Apeuré (6)
Sceptique (7)
Alarmé (8)
Autre, veuillez préciser : (96)
Je ne sais pas (98)
Je préfère ne pas répondre (99)

Q19 - Poser à tous – mention simple.

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord ou en désaccord avec l'énoncé suivant?

J'ai confiance que l'aviation en général est sécuritaire.

- Tout à fait en accord (1)
- Plutôt en accord (2)
- Plutôt en désaccord (3)
- Tout à fait en désaccord (4)
- Je ne sais pas (98)
- Je préfère ne pas répondre (99)

SECTION 3: DÉMOGRAPHIQUES

Les prochaines questions vous sont posées à des fins statistiques uniquement.

VOYAGE - Poser à tous – mention simple.

Au cours d'une année normale, à quelle fréquence voyagez-vous par avion pour des raisons personnelles ou professionnelles? Veuillez considérer une année normale en excluant les années où le transport aérien a été affecté par la pandémie.

Plus de 10 fois par an (1)
5 à 10 fois par an (2)
3 à 4 fois par an (3)
1 à 2 fois par an (4)
Moins d'une fois par an (5)
Je ne sais pas (98)
Je préfère ne pas répondre (99)

COMMANDE - Poser à tous – mention simple.

À quelle fréquence commandez-vous personnellement des produits qui vous sont livrés à domicile?

Une fois par semaine ou plus (1)
Quelques fois par mois, mais moins d'une fois par semaine (2)
Une fois par mois (3)
Plusieurs fois par an, mais moins d'une fois par mois (4)
Une fois par an ou moins (5)
Jamais (6)
Je ne sais pas (98)
Je préfère ne pas répondre (99)

TAXI - Poser à tous – mention simple.

À quelle fréquence prenez-vous un taxi ou un service de transport à la demande (p. ex. Uber, Lyft, etc.)?

Une fois par semaine ou plus (1)
Quelques fois par mois, mais moins d'une fois par semaine (2)
Une fois par mois (3)
Plusieurs fois par an, mais moins d'une fois par mois (4)
Une fois par an ou moins (5)
Jamais (6)
Je ne sais pas (98)
Je préfère ne pas répondre (99)

DRONE - Poser à tous – mention simple.

Possédez-vous et/ou pilotez-vous un drone?

Oui, à titre professionnel (1)
Oui, à titre récréatif (2)
Oui, à la fois à titre professionnel et récréatif (3)
Non (4)
Je ne sais pas (98)
Je préfère ne pas répondre (99)

AVIATION - Poser à tous – mention simple.

Avez-vous des antécédents dans le domaine de l'aviation traditionnelle ou avec équipage (p. ex. cours de pilotage, licence de pilote, ou toute autre expérience connexe)?

Oui (1)
Non (2)
Je ne sais pas (98)
Je préfère ne pas répondre (99)

HANDICAP – Poser à tous – mention simple.

Vous identifiez-vous comme une personne handicapée?

Oui (1)
Non (2)
Je préfère ne pas répondre (9)

GENERATION - Poser à tous – mention simple.

Le statut générationnel fait référence au fait que vous ou vos parents êtes nés ou non au Canada. Quel est votre statut générationnel en tant que personne résidant au Canada?

Première génération (né(e) à l'étranger et ayant immigré au Canada) (1)
Deuxième génération (né(e) au Canada et au moins l'un de vos parents est né à l'étranger) (2)
Troisième génération (vous et vos parents êtes nés au Canada) (3)
Quatrième génération ou plus (au moins vous, vos parents et vos grands-parents êtes nés au Canada) (4)
Je préfère ne pas répondre (99)

LANGUE –Poser à tous

Quelle est la langue que vous avez apprise à la maison dans votre enfance et que vous comprenez encore?

Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent.

Français (1)
Anglais (2)
Autre (3)
Je ne sais pas (98)
Je préfère ne pas répondre (99)

ENFANT –Poser à tous

Y a-t-il des enfants de moins de 18 ans qui habitent dans votre foyer?

Oui (1)
Non (2)
Je préfère ne pas répondre (99)

ÉDUCATION –Poser à tous

Quel est le plus haut niveau d'éducation formelle que vous ayez terminé?

Études secondaires en partie ou moins (1)
Diplôme d'études secondaires ou l'équivalent (2)

Certificat ou diplôme d'apprenti enregistré ou d'une école de métiers (3)
Certificat ou diplôme d'études collégiales/cégep ou d'un autre établissement préuniversitaire (4)
Certificat ou diplôme du 1er cycle universitaire inférieur au baccalauréat (5)
Baccalauréat (6)
Diplôme universitaire supérieur au baccalauréat (7)
Je préfère ne pas répondre (99)

OCCUPATION –Poser à tous – mention simple.

Laquelle des options suivantes correspond le plus à votre situation d'emploi actuelle? Êtes-vous...

Employé(e) à temps plein (35 heures ou plus par semaine) (1)
Employé(e) à temps partiel (moins de 35 heures par semaine) (2)
Travailleur(se) autonome / à votre compte (3)
Sans emploi, mais à la recherche d'un emploi (4)
Étudiant(e) à temps plein (5)
Retraité(e) (6)
Pas sur le marché de l'emploi (personne au foyer à temps plein, sans travail et pas à la recherche d'un emploi) (7)
Autre (96)
Je préfère ne pas répondre (99)

REVENU –Poser à tous

Dans laquelle des catégories suivantes se situe le revenu total de votre foyer pour l'année 2022? C'est-à-dire le revenu total combiné de tous les membres de votre foyer, avant impôts?

Moins de 20 000\$ (1)
De 20 000 \$ à moins de 40 000 \$ (2)
De 40 000 \$ à moins de 60 000 \$ (3)
De 60 000 \$ à moins de 80 000 \$ (4)
De 80 000 \$ à moins de 100 000 \$ (5)
De 100 000 \$ à moins de 150 000 \$ (6)
150 000 \$ ou plus (7)
Je préfère ne pas répondre (99)

RECRUTEMENT – Poser à tous

En plus de ce sondage, Léger organise des groupes de discussion sur le même thème pour le compte du gouvernement du Canada, afin d'explorer certains sujets plus en profondeur. Les groupes de discussion, d'une durée de 90 minutes, seront réalisés virtuellement (en ligne) en janvier 2024. Les rencontres de groupe auront lieu en soirée.

Pour être admissible, vous devez avoir accès à un ordinateur équipé d'une caméra et d'un microphone, ainsi que d'une connexion Internet à haut débit. Les personnes qui participeront entièrement à la discussion recevront un cadeau d'une valeur de 125 \$ en guise de remerciement.

Si vous êtes intéressé(e) à participer, veuillez fournir ci-dessous vos coordonnées afin que nous puissions vous contacter au moment opportun.

Nom complet : _____

Numéro de téléphone : _____

Adresse courriel : _____

Non, je ne souhaite pas participer à un groupe de discussion.

A3. Questionnaire de recrutement

DESCRIPTION DU PROJET

Les groupes de discussion se tiendront en ligne par l'entremise de la plateforme CMNTY.

Il y aura quatre groupes au total : deux (2) groupes en français avec des francophones (toutes les provinces) et deux (2) groupes en anglais (toutes les provinces).

Remarque : Les résidents de la province de Québec pourraient être surreprésentés dans les groupes français.

L'objectif est d'avoir huit participants par groupe de discussion (recrutement de dix personnes par groupe).

	DATE/HEURE	PARTICIPANTS
GROUPE 1 8 participants	30 JANVIER 2024, 17 H HNE	Groupes composés de Canadiens ayant une attitude positive ou neutre à l'égard de la MAA (anglais) <ul style="list-style-type: none">• <i>Canadiens âgés de 18 ans et plus</i>• <i>Attitude positive ou neutre à l'égard de la MAA</i>• <i>Un bon mélange de : âge, genre, revenu, éducation, lieu de résidence (rural/urbain) et province</i>• <i>Langue maternelle : anglais</i>• <i>Province : toutes</i>
GROUPE 2 8 participants	30 JANVIER 2024, 19 H HNE	Groupes composés de Canadiens ayant une attitude négative à l'égard de la MAA (anglais) <ul style="list-style-type: none">• <i>Canadiens âgés de 18 ans et plus</i>• <i>Attitude négative à l'égard de la MAA</i>• <i>Un bon mélange de : âge, genre, revenu, éducation, lieu de résidence (rural/urbain) et province</i>• <i>Langue maternelle : anglais</i>• <i>Province : toutes</i>
GROUPE 3 8 participants	31 JANVIER 2024, 17 H HNE	Groupes composés de Canadiens ayant une attitude positive ou neutre à l'égard de la MAA (français) <ul style="list-style-type: none">• <i>Canadiens âgés de 18 ans et plus</i>• <i>Attitude positive ou neutre à l'égard de la MAA</i>• <i>Un bon mélange de : âge, genre, revenu, éducation, lieu de résidence (rural/urbain)</i>• <i>Langue maternelle : français</i>• <i>Province : toutes</i>• <i>Les résidents du Québec pourraient être surreprésentés.</i>
GROUPE 4 8 participants	31 JANVIER 2024, 19 H HNE	Groupes composés de Canadiens ayant une attitude négative à l'égard de la MAA (français)

- *Canadiens âgés de 18 ans et plus*
- *Attitude négative à l'égard de la MAA*
- *Un bon mélange de : âge, genre, revenu, éducation, lieu de résidence (rural/urbain)*
- *Langue maternelle : français*
- *Province : toutes*
- *Les résidents du Québec pourraient être surreprésentés.*

Pour chaque participant, recueillir les renseignements suivants :

Nom :

Numéro de téléphone à la maison :

Cellulaire :

Courriel :

Date de recrutement :

Recruteur :

N° du groupe :

Confirmation (date) :

INTRODUCTION

Bonjour, mon nom est _____ et je travaille pour Léger, une entreprise d'études de marché. Nous organisons un projet de recherche pour le compte de Transports Canada. L'objectif de la recherche est de recueillir l'opinion des Canadiens sur la mobilité aérienne avancée.

À titre de rappel, la mobilité aérienne avancée est un concept opérationnel large qui fait référence à de nouvelles façons de transporter des personnes, des biens et des services par voie aérienne. Il décrit un futur émergent pour l'écosystème de l'aviation et est souvent regroupé en trois catégories : la mobilité aérienne urbaine, qui désigne le transport aérien de personnes ou de marchandises au sein des villes, tel que les « taxis aériens » ou la livraison par drone; la mobilité aérienne régionale, qui transporte des personnes et des marchandises vers les communautés rurales et éloignées; les systèmes d'aéronefs télépilotés ou drones.

Nous nous adressons à vous, car vous avez manifesté votre intérêt à participer à ces groupes de discussion en répondant à un sondage sur ce sujet il y a quelques semaines.

Nous nous apprêtons à tenir quelques séances de recherche avec des personnes comme vous. Votre participation est entièrement volontaire. Nous sommes intéressés par vos opinions. Il s'agit d'une discussion « en ligne » animée par un professionnel de la recherche et réunissant jusqu'à dix participants. Toutes les opinions demeureront anonymes et serviront à des fins de recherche uniquement, conformément aux lois conçues pour protéger votre vie privée. Vous n'avez pas besoin d'avoir une expertise particulière pour participer à ce projet. Nous n'avons rien à vendre, nous ne faisons aucune publicité et il ne s'agit pas d'un sondage d'opinion sur des événements d'actualité ou sur la politique. Nous organisons plusieurs discussions. Et nous aimerions que vous y participiez.

Votre participation est volontaire. Tous les renseignements recueillis, utilisés ou divulgués seront utilisés à des fins de recherche uniquement et la recherche est entièrement confidentielle. Nous avons également le souci de

protéger la vie privée de tous les participants. Les noms des participants ne seront divulgués à aucune tierce partie. Est-ce que je peux continuer?

[REMARQUE POUR L'INTERVIEWER : SI LA PERSONNE POSE DES QUESTIONS SUR LES LOIS RELATIVES À LA PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE, RÉPONDRE : « Les renseignements recueillis dans le cadre de cette étude de recherche seront traités conformément aux dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, à la législation du gouvernement du Canada et aux dispositions des lois provinciales sur la protection de la vie privée. »

Le groupe de discussion aurait lieu le (**INSÉRER LA DATE ET L'HEURE**) et ne durera pas plus de **90 minutes**. Vous recevrez un montant de **125 \$** pour votre participation.

Je tiens à vous redire que la participation est entièrement volontaire et que tous les renseignements que vous fournissez seront traités en toute confidentialité. Les noms des participants ne seront divulgués à aucune tierce partie.

A1. Souhaiteriez-vous participer?

Oui	1	CONTINUER
Non	2	REMERCIER ET CONCLURE

J'aimerais maintenant vous poser quelques questions pour voir si vous répondez à nos critères d'admissibilité.

Au moment de conclure, dire : Merci de votre collaboration. Nous avons déjà atteint le nombre de participants ayant un profil semblable au vôtre. Nous ne pouvons donc pas vous inviter à participer.

A2. Les discussions de groupe que nous organisons auront lieu **sur Internet** et sont, de ce fait, des « groupes de discussion en ligne ». Pour pouvoir y prendre part, les participants auront besoin d'un **ordinateur** doté d'une **connexion Internet haute vitesse** et d'une **caméra Web**. Seriez-vous en mesure de participer en respectant ces critères?

Oui	1	CONTINUER
Non	2	REMERCIER ET CONCLURE

PROFILAGE

INTRO1.

Est-ce que vous ou un membre de votre famille proche travaillez ou avez déjà travaillé dans l'un des secteurs suivants?

Études de marché	1 REMERCIER ET CONCLURE
Marketing et publicité	2 REMERCIER ET CONCLURE
Relations publiques, communications	3 REMERCIER ET CONCLURE
Médias (journaux, télévision, radio, etc.)	4 REMERCIER ET CONCLURE
Télécommunications	5 REMERCIER ET CONCLURE

Aviation ou transport aérien	6 REMERCIER ET CONCLURE
Aucune de ces réponses	9

Genre

Veillez indiquer le genre de la personne.

Homme	1
Femme	2
Autre	3

Genre : Assurez-vous d'une bonne représentation lors du recrutement; « autre » n'est pas un critère de sélection.

IMM1

Êtes-vous né au Canada?

Oui	1
Non	2

ÂGE

Quel âge avez-vous?

18 à 24 ans	1
25 à 29 ans	2
30 à 44 ans	3
45 à 54 ans	4
55 à 64 ans	5
65 à 75 ans	6
76 ans et plus	7

Âge : Assurez-vous d'une bonne représentation d'âges au moment du recrutement.

Langue

Quelle langue parlez-vous principalement, le français ou l'anglais?

INT : Si le répondant mentionne une langue autre que le français ou l'anglais, déterminez la langue qui lui est la plus familière entre le français et l'anglais.

Français	1
Anglais	2

MAA.

De manière générale, pensez-vous que le développement de la mobilité aérienne avancée est une bonne ou une mauvaise chose pour le Canada?

À titre de rappel, la mobilité aérienne avancée est un concept opérationnel large qui fait référence à de nouvelles façons de transporter des personnes, des biens et des services par voie aérienne. Il décrit un futur émergent pour l'écosystème de l'aviation et est souvent regroupé en trois catégories : la mobilité aérienne urbaine, qui désigne le transport aérien de personnes ou de marchandises au sein des villes, tel que les « taxis aériens » ou la livraison par

drone; la mobilité aérienne régionale, qui transporte des personnes et des marchandises vers les communautés rurales et éloignées; les systèmes d'aéronefs télépilotés, ou drones.

À l'avenir, la MAA pourrait devenir un élément important de notre système de transport. On s'attend à ce qu'un jour, certains avions de passagers soient télépilotés, voire qu'ils voleraient de manière autonome.

Très bonne	1 GROUPE 1 OU 3
Bonne	2 GROUPE 1 OU 3
Mauvaise	3 GROUPE 2 OU 4
Très mauvaise	4 GROUPE 2 OU 4
Je ne sais pas.	5 GROUPE 1 OU 3

Âge : Assurez-vous d'une bonne représentation entre les groupes 1 et 3 (bonne chose/ne sait pas), et les groupes 2 et 4 (mauvaise/très mauvaise chose).

Province

Dans quelle province ou dans quel territoire habitez-vous?

Colombie-Britannique	1
Alberta	2
Saskatchewan	3
Manitoba	4
Ontario	5
Québec	6
Nouveau-Brunswick	7
Nouvelle-Écosse	8
Île-du-Prince-Édouard	9
Terre-Neuve-et-Labrador	10
Territoires du Nord-Ouest	11
Yukon	12
Nunavut	13

Province : Assurez-vous d'avoir une bonne répartition dans les groupes anglophones. Le Québec peut être surreprésenté dans les groupes francophones, mais incluez si possible des participants francophones d'autres provinces.

ZONE

Dans quel type de localité habitez-vous?

Grande région métropolitaine avec une population de 1 000 000 d'habitants ou plus	1
Grand centre urbain avec une population de 100 000 habitants ou plus	2
Centre de taille moyenne avec une population comprise entre 30 000 et 99 999 habitants	3
Petit centre avec une population comprise entre 1 000 et 29 999 habitants)	4
Secteur rural avec une population inférieure à 1 000 personnes	5

Assurez-vous d'avoir une bonne répartition de tailles de communautés.

SCOLARITÉ

Quel est le plus haut niveau d'études que vous avez terminé?

Études secondaires en partie ou moins	1
Diplôme d'études secondaires ou l'équivalent	2
Certificat ou diplôme d'apprenti enregistré ou d'une école de métiers	3
Certificat ou diplôme d'études collégiales/cégep ou d'un autre établissement préuniversitaire	4
Certificat ou diplôme du 1 ^{er} cycle universitaire inférieur au baccalauréat	5
Baccalauréat	6
Diplôme universitaire supérieur au baccalauréat	7

Assurez-vous d'avoir une bonne répartition de tous les groupes au moment du recrutement.

TRAVAIL

Laquelle des propositions suivantes décrit le mieux votre situation d'emploi actuelle? Êtes-vous... ?

Employé(e) à temps plein (35 heures ou plus par semaine)	1
Employé(e) à temps partiel (moins de 35 heures par semaine)	2
Travailleur(se) autonome / à votre compte	3
Sans emploi, mais à la recherche d'un emploi	4
Étudiant(e) à temps plein	5
Retraité(e)	6
Pas sur le marché de l'emploi (personne au foyer à temps plein, parent à temps plein, sans travail et pas à la recherche d'un emploi)	7
Autre situation professionnelle. Veuillez préciser.	98

Assurez-vous d'avoir une bonne répartition de tous les groupes au moment du recrutement.

ATTRIBUTION DU GROUPE

	N°
MAA = 1,2 ou 5 ET Langue = 2	Group n° 1
MAA = 3 OU 4 ET Langue = 2	Group n° 2
MAA = 1,2 ou 5 ET Langue = 1	Group n° 3
MAA = 3 OU 4 ET Langue = 1	Group n° 4

PSPC POR1

Avez-vous déjà participé à un groupe de discussion ou à une entrevue sur un sujet quelconque, pour lequel vous avez été recruté(e) à l'avance et avez reçu une somme d'argent?

Oui	1
Non	2 ALLER À PSPC POR2

PSPC POR2

À quel moment avez-vous participé à l'un de ces groupes de discussion ou entrevues pour la dernière fois?

Au cours des 6 derniers mois	1 REMERCIER ET CONCLURE
Il y a plus de 6 mois	2

PSPC POR 3

En pensant aux groupes ou aux entrevues auxquels vous avez participé, quels ont été les principaux sujets abordés?

INSCRIRE : _____ **REMERCIER/CONCLURE SI LE SUJET ÉTAIT EN RAPPORT AVEC L'AVIATION OU LE TRANSPORT AÉRIEN**

PSPC POR4

À combien de groupes de discussion ou entrevues avez-vous participé au cours des cinq dernières années?

Moins de 5	1
5 ou plus	2 REMERCIER ET CONCLURE

CONCLUSION

Q1.

En participant à ce groupe de discussion, vous serez amené à discuter avec d'autres participants et à faire part de vos opinions sur la mobilité aérienne avancée. Nous vous rappelons que vous n'avez pas besoin d'avoir une expertise particulière pour participer à ce projet. Il se peut que l'on vous demande de lire pendant la rencontre.

Dans quelle mesure vous sentez-vous à l'aise dans une telle situation?

Lire les choix de réponses.

Très à l'aise	1
Plutôt à l'aise	2
Pas très à l'aise	3 REMERCIER ET CONCLURE
Pas du tout à l'aise	4 REMERCIER ET CONCLURE

INVITATION

Merci. Nous aimerions vous inviter à participer à ce groupe de discussion.

Nous sommes ravis de vous compter parmi les participants à cette étude; votre profil correspond parfaitement au répondant cible que nous recherchons. Nous aimerions vous inviter à participer à un groupe de discussion en ligne qui sera animé par un modérateur professionnel expérimenté et durera environ 90 minutes. La session aura lieu à [XX], le ___XX___ (date/heure) __XX__.

Pour votre participation, vous recevrez un incitatif financier de 125 \$.

Veuillez noter que la session sera enregistrée. Votre entrevue pourrait également être observée par des personnes qui travaillent directement sur l'étude de recherche.

Un petit rappel : les groupes de discussion se dérouleront en ligne et sont, de ce fait, des « groupes de discussion en ligne ». Pour pouvoir y prendre part, vous aurez besoin d'un ordinateur doté d'une connexion Internet haute vitesse et d'une caméra Web.

INV1.

Souhaitez-vous participer à cette étude de recherche?

Oui	1
Non	2 REMERCIER ET CONCLURE

Les informations que vous fournirez demeureront confidentielles et ne seront divulguées qu'aux personnes qui travaillent directement sur la recherche en rapport avec le sujet de la discussion.

INV2.

Des représentants de Transports Canada pourraient observer la discussion, mais n'auront accès à aucun de vos renseignements personnels. On vous demandera de signer un formulaire de consentement afin de participer à cette recherche. Seriez-vous prêt à le faire?

Oui	1
Non	2 REMERCIER ET CONCLURE

SECTION SUR LA PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE

Maintenant, j'ai pour vous quelques questions concernant la protection de la vie privée, vos renseignements personnels et le processus de recherche. Nous aurons besoin de votre consentement concernant certains points afin de nous permettre de mener à bien nos recherches. Au fur et à mesure que je vous poserai ces questions, n'hésitez pas à me demander de clarifier si vous le souhaitez.

P1) Tout d'abord, nous fournirons à **l'opérateur de la plateforme en ligne** et au **modérateur de la session** une liste des noms et des profils des répondants (réponses au questionnaire de sélection) afin qu'ils puissent vous inscrire dans le groupe. Nous autorisez-vous à procéder ainsi? Soyez assuré que ces informations demeureront strictement confidentielles.

Oui	1 PASSER À P2
Non	2 Lire les informations ci-dessous + P1A

Nous sommes tenus de fournir les noms et les profils des participants à **l'opérateur de la plateforme en ligne** et au **modérateur de la session**, car seules les personnes invitées sont autorisées à participer à la session. L'opérateur de la plateforme ainsi que le modérateur doivent disposer de ces informations pour faire les vérifications nécessaires. Soyez assuré que ces informations demeureront strictement confidentielles. **PASSER À P1A**

P1a) Maintenant que je vous ai expliqué la raison, consentez-vous à ce que je transmette votre nom et votre profil à **l'opérateur de la plateforme en ligne et au modérateur**?

Oui	1 PASSER À P2
Non	2 REMERCIER ET CONCLURE

P2) La session de groupe sera enregistrée pour les besoins de l'étude. Seule **l'équipe de recherche de Léger** utilisera cet enregistrement pour l'aider dans la rédaction du rapport de l'étude. Consentez-vous à être enregistré à des fins de recherche uniquement?

Oui	1 PASSER À INVITATION
Non	2 Lire les informations ci-dessous + P2A

Le processus de recherche nécessite l'enregistrement de la session afin de permettre au chercheur de rédiger son rapport.

P2a) Maintenant que je vous ai expliqué la raison, nous autorisez-vous à enregistrer la session?

Oui	1 PASSER À INVITATION
Non	2 REMERCIER ET CONCLURE

Puisque nous avons sélectionné un nombre limité de participants, votre participation est très importante pour nous. Si, pour une raison quelconque, vous ne pouvez pas participer, veuillez nous appeler afin que nous puissions trouver quelqu'un pour vous remplacer. Vous pouvez communiquer avec nous à : _____. Veuillez demander _____.

Afin de garantir que les groupes de discussion se déroulent dans les meilleures conditions possibles, veuillez vous assurer :

- que votre connexion Internet fonctionne bien et que vous êtes connecté à la session de groupe 15 minutes à l'avance;
- d'éteindre votre téléphone cellulaire afin d'éviter toute perturbation pendant la session de groupe;
- que votre caméra fonctionne et est activée;
- d'avoir vos lunettes à portée de main, le cas échéant, pour que vous puissiez consulter les contenus affichés;
- de vous installer dans une pièce bien éclairée (avec suffisamment de lumière);
- de vous rappeler que la session sera enregistrée uniquement à des fins d'analyse.

Courriel : _____

Merci beaucoup pour votre aide!

COORDONNÉES

Un de mes collègues vous contactera pour vous confirmer votre groupe. Pourriez-vous me donner un numéro de téléphone où nous pouvons vous joindre pendant la soirée et pendant la journée?

Nom :

Numéro de téléphone :

Cellulaire :

Recruté par :

Confirmé par :

A4. Guide de discussion

BLOC 1	INTRODUCTION ET EXPLICATION
Durée	10 MINUTES

ACCUEIL ET PRÉSENTATION

- Accueil des participants
- Présentation du modérateur
- Présentation de Léger

OBJECTIF PRINCIPAL

- L'étude est menée par Léger Marketing au nom de Transports Canada. L'objectif de cette rencontre est de connaître votre opinion et votre perception de la mobilité aérienne avancée afin d'orienter les actions et les décisions du gouvernement.

- Vous êtes dans ce groupe ce soir parce que vous avez exprimé des opinions (INSÉREZ EN FONCTION DES GROUPEES : positives ou neutres / négatives) sur la mobilité aérienne avancée.

RÈGLES DE DISCUSSION

- Dynamique de la discussion (durée, discussion, table ronde)
- Pas de mauvaises réponses
- Importance de partager des opinions personnelles, spontanées et honnêtes
- Importance de réagir avec respect aux opinions des autres
- Importance de parler une personne à la fois

PRÉSENTATION DE LA SALLE

- Enregistrement audio et vidéo pour analyse ultérieure
- Présence d'observateurs de Transports Canada

PRÉCISER : Les observateurs de TC ne sont là que pour veiller au bon déroulement des activités et fournir des précisions sur le sujet si nécessaire.

- Présence d'un analyste qui prend des notes

CONFIDENTIALITÉ DES RÉSULTATS

- Les discussions que nous aurons ce soir resteront confidentielles en tout temps.
- Votre nom ne sera jamais mentionné dans le rapport
- Renseignements recueillis aux fins de l'étude seulement

Avez-vous des questions avant de commencer?

PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS

- Quel est votre prénom?
- Quel est votre lieu de résidence (province et ville)?
- Qu'est-ce qui vous tient occupé ces jours-ci?

BLOC 2 RÉCHAUFFEMENT**DURÉE** 10 MINUTES (conclusion après la 20^e minute)

Aujourd'hui, nous allons parler de la mobilité aérienne avancée.

- Lorsque vous pensez à la mobilité aérienne avancée, qu'est-ce qui vous vient à l'esprit?
DEMANDEZ : Pensez-vous que cela deviendra une réalité à l'avenir? Si oui, dans quel délai pensez-vous que cela se produira? Pourquoi?
- Nommez quelques applications de la mobilité aérienne avancée.
- Quelles technologies liées à la mobilité aérienne avancée connaissez-vous?

BLOC 3 OPINION GÉNÉRALE SUR LA MAA**DURÉE** 10 MINUTES (conclusion après la 30^e minute)

Je vais maintenant présenter une définition de la mobilité aérienne avancée afin que nous soyons tous sur la même longueur d'onde.

MODÉRATEUR : MONTRER LA DÉFINITION ET LA LIRE AUX PARTICIPANTS.

La mobilité aérienne avancée (MAA) est un concept opérationnel large qui fait référence à de nouvelles façons de transporter des personnes, des biens et des services par voie aérienne. Il décrit un futur émergent pour l'écosystème de l'aviation et est souvent regroupé en trois catégories : la mobilité aérienne urbaine, qui désigne le transport aérien de personnes ou de marchandises au sein des villes, tel que les « taxis aériens » ou la livraison par drone; la mobilité aérienne régionale, qui transporte des personnes et des marchandises vers les communautés rurales et éloignées; les systèmes d'aéronefs télépilotés, ou drones.

Dans ce groupe, nous avons aujourd'hui des personnes qui ont une opinion (**EN FONCTION DU GROUPE** : positive ou neutre/négative) de la mobilité aérienne avancée.

- Pouvez-vous m'en dire plus sur votre opinion? Pourquoi pensez-vous cela?
- Pour ceux qui sont (**EN FONCTION DU GROUPE** : neutres/incertains ou qui ne pensent pas que c'est positif). Que pourrait-on faire pour améliorer votre opinion générale sur la mobilité aérienne avancée?
- Et si cette technologie n'était mise en œuvre que dans les zones rurales? Qu'en penseriez-vous?

BLOC 4 OPINION SUR LES APPLICATIONS ET LES TECHNOLOGIES DE MAA

Nous allons maintenant parler des différentes applications et technologies liées à la mobilité aérienne avancée.

Je vais présenter des tableaux illustrant diverses technologies et applications. Si certains scénarios ne sont pas encore mis en œuvre, d'autres sont peut-être déjà en place. Pour ces scénarios, nous vous demandons votre avis sur la manière dont ces technologies pourraient évoluer à l'avenir.

MODÉRATEUR : MONTREZ UN TABLEAU ET POSEZ LES QUESTIONS CI-DESSOUS AVANT DE PASSER AU TABLEAU SUIVANT.

TABLEAU 1 : SERVICES MÉDICAUX AÉRIENS

TABLEAU 2 : TECHNOLOGIE DE LUTTE CONTRE LES INCENDIES PAR VOIE AÉRIENNE

TABLEAU 3 : LIVRAISON PAR DRONE (EN ZONE URBAINE/RURALE)

TABLEAU 4 : MOBILITÉ AÉRIENNE RÉGIONALE

TABLEAU 5 : TRANSPORT AÉRIEN DE PERSONNES AU SEIN DES VILLES

- Selon vous, la mise en œuvre de cette technologie est-elle une bonne ou une mauvaise chose? Pourquoi?
 - **DEMANDEZ :**
 - Quels sont les avantages potentiels de cette technologie/application?
 - Quels sont les enjeux potentiels de cette technologie/application?
- **NE PAS DEMANDER POUR LES SERVICES MÉDICAUX AÉRIENS OU LA LUTTE CONTRE LES INCENDIES PAR VOIE AÉRIENNE :** Dans quelle mesure est-il probable que vous l'essayiez? Pourquoi?
 - **MODÉRATEUR : SI LES PARTICIPANTS MENTIONNENT LES COÛTS, PRÉCISER QUE NOUS VOULONS QU'ILS CONSIDÈRENT QUE CETTE TECHNOLOGIE LEUR EST AUSSI ACCESSIBLE QUE TOUT AUTRE MOYEN DE TRANSPORT OU DE LIVRAISON.**
- Vous sentiriez-vous en sécurité si cette technologie volait au-dessus de vous? Pourquoi?
- **POUR LA LIVRAISON PAR DRONE :** Et s'il s'agissait de livrer des marchandises aux entreprises?

- **NE PAS DEMANDER POUR LES DRONES :** Imaginons maintenant que le pilote ne soit pas à bord, mais qu'il pilote l'aéronef à distance. Comment vous sentiriez-vous à ce sujet? Cela change-t-il votre opinion? Pourquoi?
 - **DEMANDEZ :** Qu'est-ce qui vous rendrait plus à l'aise avec le fait de ne pas avoir de pilote à bord?
- Imaginons maintenant que l'aéronef soit autonome (sans pilote). Comment vous sentiriez-vous à ce sujet? Cela change-t-il votre opinion?
 - **DEMANDEZ :**
 - Qu'est-ce qui vous rendrait plus à l'aise avec le fait que l'aéronef est autonome?

- **POUR LE TRANSPORT DE PASSAGERS ET LA MOBILITÉ AÉRIENNE RÉGIONALE :**

- Dans quelle mesure pensez-vous que cette technologie est différente de celles des voitures autonomes ou des taxis?
- Les avez-vous déjà essayés? Comment était votre expérience?
- Qu'est-ce qui améliorerait votre opinion générale de cette technologie?
MODÉRATEUR : SI TOUS LES MEMBRES DU GROUPE ONT UNE OPINION POSITIVE, DEMANDER :
Que pourrait-on faire pour améliorer l'opinion des autres sur cette technologie?

PASSER AU TABLEAU SUIVANT.

UNE FOIS QUE TOUS LES TABLEAUX ONT ÉTÉ ABORDÉS :

- Maintenant que nous avons discuté des différentes technologies et applications de la mobilité aérienne avancée, avez-vous d'autres préoccupations concernant la mobilité aérienne avancée?
DEMANDEZ SI NÉCESSAIRE : Problèmes de collision, de sécurité (risque de piratage), d'environnement, de respect de la vie privée, de bruit, de perte d'emplois, d'abordabilité?

BLOC 5	VERTIPOINT
DURÉE	5 MINUTES (conclusion après la 75^e minute)

MODÉRATEUR : MONTRER LA DÉFINITION DE VERTIPOINT ET LA LIRE AUX PARTICIPANTS.

Je vais maintenant vous présenter ce qu'est un vertiport.

MODÉRATEUR : MONTRER LE VERTIPOINT.

P2. Dans quelle mesure seriez-vous à l'aise d'habiter à côté d'un vertiport?

- Très à l'aise
- Plutôt à l'aise
- Pas vraiment à l'aise
- Pas du tout à l'aise
- Je ne sais pas. / Je ne suis pas sûr.

MODÉRATEUR : DISCUTER DES RÉPONSES

- Pourquoi pensez-vous cela?
- Qu'est-ce qui vous rendrait plus à l'aise avec le fait d'habiter à côté d'un vertiport?

DEMANDER SI NÉCESSAIRE :

- Selon vous, dans quelles zones les vertiports devraient-ils être construits?

BLOC 6	SENTIMENTS À L'ÉGARD DE LA MAA
---------------	---------------------------------------

DURÉE	5 MINUTES (conclusion après la 80^e minute)
--------------	--

Maintenant que vous avez plus d'information sur la mobilité aérienne avancée, que pensez-vous de celle-ci en général?

MODÉRATEUR : DEMANDER AUX PARTICIPANTS D'ÉCRIRE DANS LE CLAVARDAGE.

Vous pouvez écrire plus d'un mot si vous voulez exprimer des sentiments différents.

MODÉRATEUR : DISCUTER DES RÉPONSES.

- Pourquoi pensez-vous cela?
- Qu'est-ce qui vous aiderait à vous sentir moins (**modérateur : inclure les émotions négatives mentionnées**)?

BLOC 7	COMMUNICATION DE TC
---------------	----------------------------

DURÉE	5 MINUTES (conclusion après la 85^e minute)
--------------	--

- Si Transports Canada devait communiquer ou partager des informations sur la mobilité aérienne avancée, quelles seraient les informations particulières qu'il serait pertinent d'inclure selon vous? Pourquoi?
- De quelle façon préféreriez-vous accéder à cette communication ou recevoir de l'information sur la mobilité aérienne avancée?

BLOC 8	CONCLUSION
---------------	-------------------

DURÉE	5 MINUTES (conclusion après la 90^e minute)
--------------	--

Nous avons presque terminé. Mais avant de partir, j'aimerais vous demander si vos sentiments et vos opinions sur la MAA ont changé depuis que vous avez participé à ce groupe, par rapport à ce que vous pensiez avant le début du groupe de discussion. De quelle façon?

Avez-vous des commentaires à ajouter sur les sujets que nous venons d'aborder?

**CONCLUEZ ET TERMINEZ LA RÉUNION.
MERCİ BEAUCOUP POUR VOTRE PRÉCIEUSE COLLABORATION!**