



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

SOMMAIRE EXÉCUTIF

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

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.

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.

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