



Transports  
Canada

Transport  
Canada

## **Connaissance et confiance des Canadiens à l'égard du système de transport du Canada**

### **Rapport final**

### **Préparé pour Transports Canada**

**Fournisseur :** Phoenix SPI

**Numéro de contrat :** CW2379934

**Valeur du contrat :** 110 672,20 \$ (incluant la TVH)

**Date d'attribution du contrat :** 2024-11-04

**Date de présentation du rapport :** 2025-03-17

**Numéro d'enregistrement :** POR 068-24

Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet du présent rapport, prière de communiquer avec Transports Canada à l'adresse [TC.Publicopinion-Opinionpublique.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.Publicopinion-Opinionpublique.TC@tc.gc.ca).

**This report is also available in English.**

## **Connaissance et confiance des Canadiens à l'égard du système de transport du Canada**

### **Rapport final**

Ce rapport de recherche sur l'opinion publique présente les résultats d'un sondage en ligne de 15 minutes mené auprès de 1 587 Canadiens âgés de 18 ans et plus, ainsi que de cinq groupes de discussion en mode virtuel, soit quatre réunissant des membres du grand public et un regroupant des Autochtones. Le sondage a été réalisé du 8 au 26 janvier 2025, tandis que les groupes de discussion ont eu lieu du 18 au 20 février 2025.

This publication is also available in English under the title: *Canadians' Awareness and Confidence in Canada's Transportation System*.

Transports Canada donne l'autorisation de copier ou de reproduire le contenu de la présente publication pour un usage personnel et public mais non commercial. Les utilisateurs doivent reproduire les pages exactement et citer Transports Canada comme source. La reproduction ne peut être présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite avec l'aide ou le consentement de Transports Canada.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire des pages de cette publication à des fins commerciales, veuillez remplir le formulaire Web suivant : [www.tc.canada.ca/fr/services-generaux/demande-affranchissement-droit-auteur](http://www.tc.canada.ca/fr/services-generaux/demande-affranchissement-droit-auteur)

Vous pouvez également envoyer un message à l'adresse [TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca](mailto:TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca)

**Numéro de catalogue :**

**Numéro international normalisé du livre (ISBN) :**

**Publications connexes (numéro d'enregistrement : POR 068-24) :**

- Numéro de catalogue :
- ISBN :

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre des Transports, 2025.

## Table des matières

Sommaire .....	1
Introduction .....	5
1. Contexte et objectifs .....	5
2. Méthodologie .....	5
3. Notes à l'intention du lecteur .....	6
Constatations détaillées .....	8
1. Profil des transports .....	8
2. Perceptions et connaissances générales relatives aux transports.....	13
3. Sûreté et sécurité .....	18
4. Nouvelles technologies .....	29
5. Chaînes d'approvisionnement .....	33
6. Initiatives écologiques.....	45
7. Communautés autochtones .....	51
8. Questions relatives aux communications.....	52
Annexe .....	58
1. Spécifications techniques .....	58
2. Profil des participants à la recherche .....	61
3. Instruments de recherche .....	64

## Liste des diagrammes

Diagramme 1 : Utilisation des modes de transport au cours des 12 derniers mois .....	8
Diagramme 2 : Proximité à une infrastructure de transport, % ayant dit qu'ils vivaient à moins de 25 km de l'infrastructure .....	9
Diagramme 3 : Principal moyen de transport au quotidien .....	9
Diagramme 4 : Source d'énergie du véhicule .....	10
Diagramme 5 : Source d'énergie du prochain véhicule.....	11
Diagramme 6 : Navigation de plaisance .....	11
Diagramme 7 : Type de bateau utilisé .....	12
Diagramme 8 : Acteur le plus responsable du réseau de transport du Canada .....	13
Diagramme 9 : Impression générale de Transports Canada.....	14
Diagramme 10 : Confiance dans la sécurité globale du réseau de transport du Canada.....	18
Diagramme 11 : Perception relative à la sécurité des voyages à l'intérieur du Canada .....	19
Diagramme 12 : Perception de la sécurité des divers types de déplacements à l'intérieur du Canada .....	20
Diagramme 13 : Évaluation de Transports Canada .....	21
Diagramme 14 : Plus grande menace à la sécurité routière.....	22
Diagramme 15 : Perception de la sécurité du transport de matières dangereuses à l'intérieur du Canada .....	23
Diagramme 16 : Perceptions de l'impact des voitures autonomes sur la sécurité des routes.....	24
Diagramme 17 : Signalement des défauts liés à la sécurité .....	25
Diagramme 18 : Connaissance de la possibilité de signaler à Transports Canada les défauts liés à la sécurité .....	26
Diagramme 19 : Sources d'information sur les VZE .....	29
Diagramme 20 : Connaissance de l'exigence selon laquelle les voitures et les camions légers vendus au Canada devront être des véhicules zéro émission à compter de 2035 .....	30
Diagramme 21 : Opinions concernant l'exigence relative aux véhicules zéro émission à compter de 2035 .....	31
Diagramme 22 : Autoévaluation des connaissances relatives aux chaînes d'approvisionnement..	33
Diagramme 23 : Confiance dans la solidité des chaînes d'approvisionnement du Canada .....	34
Diagramme 24 : Acteur assumant la plus grande responsabilité des chaînes d'approvisionnement du Canada .....	35
Diagramme 25 : Principaux acteurs de l'efficacité des chaînes d'approvisionnement du Canada..	36
Diagramme 26 : Confiance dans la fiabilité des chaînes d'approvisionnement du Canada .....	37
Diagramme 27 : Raisons de ne pas avoir confiance dans la fiabilité des chaînes d'approvisionnement du Canada .....	38
Diagramme 28 : Répercussions sur le plan personnel de la perturbation d'une chaîne d'approvisionnement .....	39
Diagramme 29 : Points de vue concernant le renforcement de l'infrastructure des chaînes d'approvisionnement .....	40
Diagramme 30 : Points de vue concernant les entités qui devraient assumer la responsabilité de financer l'infrastructure des chaînes d'approvisionnement.....	41

Diagramme 31 : Impact perçu du transport maritime sur le quotidien .....	42
Diagramme 32 : Confiance dans la capacité du gouvernement à créer des réseaux de transport écologique.....	45
Diagramme 33 : Points de vue sur l'écologisation des réseaux de transport.....	46
Diagramme 34 : Perception de l'importance des investissements du gouvernement dans les initiatives de transport écologique .....	47
Diagramme 35 : Sources d'information on transportation .....	52
Diagramme 36 : Sources fiables pour des renseignements sur le transport.....	53
Diagramme 37 : Sources d'information et de nouvelles .....	54
Diagramme 38 : Sujets liés au transport qui intéressent les Canadiens .....	55

## Sommaire

Transports Canada a chargé Phoenix Strategic Perspectives (Phoenix SPI) de mener une recherche sur l'opinion publique (ROP) ayant un volet quantitatif et un volet qualitatif afin de mesurer les attitudes et les perceptions de la population canadienne et autochtone à l'égard des transports.

### But et objectifs de la recherche

Le but de la recherche était d'aider Transports Canada à comprendre les intérêts et les comportements de la population liés au mandat du Ministère. L'étude visait plus précisément à mesurer les attitudes et les perceptions à l'égard des transports, en s'attardant aux domaines suivants : les préférences en matière de communication; la connaissance des programmes, des services et des activités de Transports Canada et les perceptions qui s'y rattachent; et la confiance dans la sécurité, la sûreté et l'efficacité du réseau de transport du Canada.

### Méthodologie

Un sondage en ligne de 15 minutes a été mené auprès de 1 587 Canadiens âgés de 18 ans et plus et cinq groupes de discussion ont eu lieu en mode virtuel de 90 minutes. Le sondage en ligne comprenait un suréchantillon de personnes autochtones. Les résultats ont été pondérés pour refléter la répartition réelle de la population en fonction de la région, de l'âge et du genre. La marge d'erreur pour un échantillon de cette taille, compte tenu de l'effet du suréchantillonnage, est de  $\pm 2,9$  points de pourcentage, 19 fois sur 20. Quatre groupes de discussion ont été organisés auprès de Canadiens âgés de 18 ans et plus et un groupe a réuni des Autochtones. Les groupes composés de Canadiens ont été segmentés selon les régions du pays; un groupe dans l'Ouest, un en Ontario, un au Québec (en français) et un dans le Canada atlantique. Le travail sur le terrain s'est déroulé du 8 au 16 janvier 2025 (sondage en ligne) et du 18 au 20 février 2025 (groupes de discussion en mode virtuel).

### Principales constatations

- ***Le gouvernement est le plus susceptible d'être responsable, aux yeux des participants, d'assurer la sûreté et la sécurité du réseau de transport au Canada.*** Les répondants au sondage et les participants aux groupes de discussion ont le plus souvent accordé au gouvernement la principale responsabilité de maintenir un réseau de transport sûr et sécuritaire au Canada. Un peu plus de la moitié des répondants du sondage étaient de cet avis, 35 % attribuant la responsabilité au gouvernement du Canada et 19 % aux gouvernements provinciaux et territoriaux. De même, les participants aux groupes de discussion ont souvent indiqué que la sécurité et la sûreté des transports constituent une responsabilité partagée entre les différents ordres de gouvernement au Canada. Certains participants ont également précisé que le gouvernement fédéral assume la responsabilité des questions de transport qui touchent l'ensemble du pays ou qui s'étendent à plusieurs provinces, ainsi que des infrastructures essentielles comme les ports, les aéroports et les chemins de fer.
- ***La majorité des Canadiens sondés ont une impression positive de Transports Canada.*** Plus de la moitié des répondants du sondage avaient une impression positive de Transports Canada; 42 % en avaient une impression assez positive et 11 % une impression très positive. En revanche, le quart des répondants avaient une impression négative du Ministère, c'est-à-dire assez négative (19 %) ou très négative (6 %). De plus, un peu plus d'une personne sur cinq (22 %) a indiqué qu'elle n'en savait pas assez sur Transports Canada pour se prononcer. On n'a pas

demandé aux participants des groupes de discussion ce qu'ils pensaient de Transports Canada. Cependant, la plupart ont dit qu'ils avaient entendu parler de Transports Canada et qu'ils associaient souvent le Ministère à la surveillance générale du réseau de transport du Canada.

- ***La grande majorité des Canadiens sondés ont confiance en la sécurité du réseau de transport.*** Une majorité importante de répondants au sondage ont exprimé leur confiance dans la sécurité globale du réseau de transport du Canada; 53 % disaient avoir assez confiance et 32 % estimaient avoir très confiance. Presque tous les répondants croient qu'il est sécuritaire de voyager au Canada, quel que soit le mode de transport (routier, ferroviaire, aérien ou maritime); 41 % jugent que les voyages sont très sécuritaires et 54 %, qu'ils sont généralement sécuritaires. Parmi les différents modes de transport, les déplacements routiers étaient les plus susceptibles d'être jugés non sécuritaires, 19 % exprimant des préoccupations comparativement à seulement 2 % à 4 % pour les autres modes de transport. La perception selon laquelle les déplacements routiers sont moins sécuritaires était également courante chez les participants aux groupes de discussion. En ce qui concerne le rendement du Ministère, la majorité des répondants au sondage ont déclaré que Transports Canada fait du bon ou un très bon travail en ce qui a trait à la sécurité aérienne (74 %), ferroviaire (60 %), maritime (57 %) et routière (52 %).
- ***De nombreux participants estiment que le transport de matières dangereuses au Canada est sécuritaire.*** Les répondants au sondage et les participants des groupes de discussion avaient tendance à croire que le transport de matières dangereuses au Canada est sécuritaire. Un peu plus des trois quarts (77 %) des répondants au sondage étaient de cet avis; 64 % estiment qu'il est généralement sécuritaire et 13 % le jugent très sécuritaire. De même, les participants aux groupes de discussion avaient généralement l'impression que le transport des matières dangereuses au Canada est sécuritaire. Ils reconnaissaient que des accidents se produisent, mais croient que ce sont des incidents rares. De plus, pour certains, le faible nombre d'accidents est la preuve que le transport de matières dangereuses au Canada est généralement sécuritaire.
- ***On observe des différences d'opinion chez les Canadiens au sujet de l'exigence relative aux véhicules zéro émission à compter de 2035.*** Il y a des divergences d'opinions au sujet de l'exigence zéro émission à compter de 2035 parmi les Canadiens. Il n'y a pas eu de consensus concernant l'exigence selon laquelle toutes les nouvelles voitures et tous les camions légers vendus au Canada doivent être zéro émission d'ici 2035. Parmi les répondants au sondage, 45 % trouvaient que l'exigence était une bonne idée, 39 % considéraient que c'était une mauvaise idée et 16 % étaient incertains. Les participants aux groupes de discussion ont également exprimé des opinions divergentes à cet égard. Bien que la plupart s'y montrent favorables, certains ont exprimé des préoccupations ou ne pensaient pas que c'était une bonne idée. Quelques participants étaient incertains. Les personnes se disant en faveur ont mentionné divers avantages, notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre pour aider à protéger l'environnement, l'amélioration de la santé des Canadiens et la promotion de la recherche et développement et la création de nouvelles industries. Les participants aux groupes de discussion étaient divisés sur la question de savoir si le coût plus élevé des véhicules zéro émission affecterait leur niveau de soutien. Certains croyaient que ce serait le cas et d'autres partageaient l'avis contraire.
- ***Le niveau de confiance à l'égard des chaînes d'approvisionnement du Canada a tendance à être modéré plutôt que fort.*** Les deux tiers des répondants au sondage ont exprimé leur confiance dans la solidité des chaînes d'approvisionnement du Canada, bien qu'ils soient plus

susceptibles d'être assez confiants (58 %) que très confiants (8 %). Les opinions des participants aux groupes de discussion étaient mitigées; des proportions semblables ont décrit les chaînes d'approvisionnement du Canada comme étant fortes ou quelque part entre fortes et faibles, et un plus petit nombre les ont qualifiées de faibles. Les Canadiens sondés étaient un peu plus positifs quant à la fiabilité des chaînes d'approvisionnement du Canada; 67 % ont assez confiance qu'elles peuvent livrer des marchandises de manière fiable et 15 % ont très confiance. Les personnes qui n'avaient pas confiance dans la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement ont principalement invoqué les raisons suivantes : les mesures et les politiques du gouvernement fédéral (30 %), le risque de perturbations et de retards (24 %), les préoccupations concernant l'entretien inadéquat des chaînes d'approvisionnement (19 %) et la dépendance du Canada à l'égard des importations (17 %).

- ***Le niveau de confiance dans la capacité du gouvernement de rendre les réseaux de transport plus écologiques varie.*** La majorité des répondants au sondage n'avaient pas très confiance (38 %), voire pas du tout (19 %), dans la capacité du gouvernement du Canada de créer des réseaux de transport écologiques. En revanche, 38 % des répondants se disaient assez confiants, tandis que 5 % étaient très confiants. Parmi les participants aux groupes de discussion, les opinions variaient quant à la mesure dans laquelle le gouvernement du Canada améliore l'impact des transports sur l'environnement. Certains estimaient que le gouvernement fédéral affichait un bon bilan ou empruntait la bonne direction, tandis que d'autres ont qualifié ses efforts de médiocres. Quelques participants étaient incertains.
- ***L'écologisation des transports jouit d'un soutien important, même si cela coûte plus cher.*** Plus des deux tiers des répondants au sondage (71 %) étaient favorables, ou même très favorables, aux efforts du gouvernement du Canada pour créer des réseaux de transport écologique, même si cela coûte plus cher (28 % s'y opposaient). Les participants aux groupes de discussion étaient divisés sur la question de savoir si le coût plus élevé des véhicules zéro émission affecterait leur niveau de soutien. Certains ont répondu par l'affirmative et d'autres étaient de l'avis contraire.
- ***La plupart des répondants au sondage croient que l'investissement du gouvernement du Canada dans les initiatives de transport écologique est important.*** Un peu plus des trois quarts des répondants au sondage estiment qu'il est modérément (31 %) ou très important (45 %) que le gouvernement du Canada investisse dans des initiatives de transport écologique. Bien que les participants aux groupes de discussion n'aient pas été interrogés à ce sujet précisément, la réduction de l'impact du réseau de transport du Canada sur l'environnement, y compris sa contribution à la pollution atmosphérique, aux émissions de carbone et aux changements climatiques, avait tendance à être considérée comme la préoccupation environnementale la plus urgente en ce qui concerne les transports au Canada.
- ***Pour de nombreux participants, le gouvernement fédéral est la source la plus fiable pour obtenir des renseignements sur le transport.*** Un peu plus de la moitié des répondants au sondage ont indiqué que le gouvernement du Canada est la source d'information la plus fiable sur le réseau de transport du Canada. Les participants aux groupes de discussion ont également été à maintes reprises du même avis, et les sites Web du gouvernement du Canada étaient souvent considérés comme le canal de communication le plus fiable pour l'information sur les transports.
- ***Les Canadiens consultent diverses sources pour obtenir de l'information ou se renseigner sur l'actualité.*** Plus de la moitié des répondants au sondage ont déclaré qu'ils se fiaient le plus souvent à la télévision, aux stations de radio et aux journaux canadiens (60 %), ainsi qu'aux



recherches sur Internet (55 %) pour obtenir de l'information ou se renseigner sur l'actualité. Par ailleurs, 39 % s'en remettent au gouvernement du Canada, 34 % aux experts et aux rapports scientifiques et 31 % aux gouvernements provinciaux et territoriaux. Les participants aux groupes de discussion ont collectivement identifié diverses sources sur lesquelles ils comptent pour obtenir de l'information et des nouvelles. Il s'agit notamment de sources médiatiques canadiennes « traditionnelles », comme CBC, CTV et Global; de sources internationales, dont la BBC, CNN et Reuters; de sources indépendantes comme Substack; de sources locales ou régionales, telles que Tyee et Journal de Montréal; de médias sociaux; et d'agrégateurs d'actualités, tels que Ground News, Flipboard et Google News.

### **Limites et utilisation de la recherche**

Les résultats du sondage peuvent être généralisés à la population cible, car on a fait appel à l'échantillonnage probabiliste. Toutefois, les résultats des groupes de discussion ne peuvent pas être quantifiés ou généralisés à l'ensemble de la population canadienne et autochtone. Les résultats de la recherche seront utilisés par Transports Canada pour communiquer et mobiliser plus efficacement les Canadiens.

### **Valeur du contrat**

La valeur du contrat s'élevait à 110 672,20 \$ (incluant la TVH).

### **Déclaration de neutralité politique**

En ma qualité de cadre supérieure de Phoenix Strategic Perspectives, je certifie par la présente que les produits livrés sont en tout point conformes aux exigences du gouvernement du Canada en matière de neutralité politique qui sont décrites dans la *Politique sur les communications et l'image de marque* du gouvernement du Canada et dans la Directive sur la gestion des communications. Plus particulièrement, les produits finaux ne comprennent pas de renseignements sur les intentions de vote aux élections, les préférences de partis politiques, les positions de l'électorat ou l'évaluation du rendement d'un parti politique ou de son dirigeant.



---

Alethea Woods  
Présidente  
Phoenix Strategic Perspectives Inc.

## Introduction

### 1. Contexte et objectifs

Transports Canada sert l'intérêt public en faisant la promotion d'un réseau de transport sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement au Canada. Le Ministère joue un rôle de leadership clé pour s'assurer que tous les secteurs du réseau de transport du pays travaillent ensemble efficacement. À ce titre, Transports Canada est responsable de la mise en œuvre des programmes et de la mise à jour des politiques, des lois, des règlements et des normes conçus pour soutenir l'innovation, la durabilité et l'avenir des transports.

Compte tenu de son rôle, il est essentiel que Transports Canada comprenne les besoins et les opinions des Canadiens en matière de transport et la façon dont ils obtiennent l'information et la consomment. Dans le cadre de [Transports 2030 : Un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada](#), le Ministère vise à accroître la confiance dans le réseau de transport du Canada. Pour ce faire, il doit impérativement communiquer et mobiliser efficacement les Canadiens. La Direction générale des communications de Transports Canada a l'intention de renforcer cette confiance en faisant mieux connaître les programmes, les services, les initiatives et les activités de Transports Canada.

Pour appuyer ses efforts de communication, Transports Canada a commandé une recherche sur l'opinion publique (ROP). L'objectif de la recherche était d'aider le Ministère à comprendre les intérêts et les comportements de la population en ce qui a trait au mandat de Transports Canada. Les résultats de la ROP serviront de base de référence pour mesurer et suivre les efforts de communication du Ministère en vue d'accroître la confiance du public.

La présente ROP visait précisément à mesurer les attitudes et les perceptions à l'égard du transport, en s'attardant aux domaines suivants : les préférences en matière de communication, plus précisément les canaux, ainsi que le style et le ton des messages qui trouvent un écho auprès de la population; la connaissance des programmes, des services et des activités de Transports Canada et les perceptions qui s'y rattachent; et la confiance de la population dans la sécurité, la sûreté et l'efficacité du réseau de transport du Canada.

Les résultats de la recherche seront utilisés par Transports Canada pour communiquer et mobiliser plus efficacement les Canadiens. De plus, le Ministère a l'intention de tirer parti des résultats pour appuyer ses priorités stratégiques et atteindre les résultats escomptés.

### 2. Méthodologie

Cette ROP comprenait un volet quantitatif et un volet qualitatif :

- **Volet quantitatif** : Un sondage probabiliste en ligne de 15 minutes a été mené auprès de 1 587 Canadiens âgés de 18 ans et plus. Le sondage comprenait un suréchantillon de personnes autochtones. L'échantillon a été tiré d'un panel probabiliste. Les résultats ont été pondérés pour refléter la répartition réelle des Canadiens en fonction de la région, de l'âge et du genre. La marge d'erreur pour un échantillon de cette taille, compte tenu de l'effet du suréchantillonnage, est de  $\pm 2,9$  points de pourcentage, 19 fois sur 20. Les marges d'erreur sont plus grandes pour les résultats relatifs aux sous-groupes de l'échantillon total. Le travail de terrain a été réalisé du 8 au 16 janvier 2025.

- **Volet qualitatif :** Cinq groupes de discussion en mode virtuel de 90 minutes ont été organisés : quatre avec des Canadiens âgés de 18 ans et plus et un avec des personnes autochtones. Les groupes composés de Canadiens ont été segmentés par région du pays, avec un groupe dans l'Ouest, un en Ontario, un au Québec (en français) et un dans le Canada atlantique. Tous les participants ont reçu une rétribution de 125 \$. Les résultats de ces groupes de discussion donnent une indication des points de vue des participants sur les questions explorées, mais ils ne peuvent pas être quantifiés ou généralisés à l'ensemble de la population canadienne et autochtone. Le travail de terrain s'est déroulé du 18 au 20 février 2025.

Pour obtenir une description plus complète de la méthodologie, veuillez consulter l'annexe [Spécifications techniques](#).

### 3. Notes à l'intention du lecteur

- Le rapport est organisé par thème, et les résultats du sondage en ligne et des groupes de discussion sont intégrés dans chaque section. Étant donné que les résultats du volet quantitatif peuvent être généralisés à l'ensemble de la population canadienne, ils sont présentés en premier dans le rapport, suivis immédiatement des résultats des groupes de discussion.
- **Sondage en ligne :**
  - Tous les résultats du rapport sont exprimés en pourcentage, sauf indication contraire. Les pourcentages peuvent ne pas toujours totaliser 100 % en raison de l'arrondissement ou des réponses multiples offertes par les répondants.
  - Le nombre de répondants change parfois parce que des questions ont été posées à des sous-échantillons de participants. Par conséquent, les lecteurs doivent faire preuve de prudence lorsqu'ils interprètent les résultats en fonction d'un plus petit nombre de répondants.
  - Les écarts entre les sous-groupes sont mentionnés dans le rapport, le cas échéant. Ces écarts sont présentés dans un encadré, qui permet de les distinguer des principales constatations. Seules les différences qui sont significatives à un niveau de confiance de 95 % et qui se rapportent à un échantillon de sous-groupe de 30 personnes ou plus sont abordées dans le rapport.
    - Lorsque l'on fait mention des écarts entre les sous-groupes, une catégorie d'un sous-groupe est comparée à une ou plusieurs autres catégories au sein du même sous-groupe, souvent en utilisant les mots « plus susceptible » ou « moins susceptible ». Par exemple, « le groupe A était plus susceptible que le groupe B de... » ou « le groupe A est moins susceptible que le groupe B de... ».
    - Si une ou plusieurs catégories d'un sous-groupe ne sont pas mentionnées dans une discussion sur les écarts entre les sous-groupes, on peut supposer que des différences significatives n'ont été repérées que dans les catégories indiquées.
    - Si aucune différence n'est relevée entre les sous-groupes pour une question, on peut supposer qu'il n'y a pas eu de différences significatives.
  - Sous chaque diagramme du rapport, les lecteurs peuvent trouver le libellé de la question, le nombre de répondants et la population à laquelle la question a été posée.
  - Un ensemble complet de données tabulées est disponible sous pli séparé.
- **Groupes de discussion :**

## Connaissance et confiance des Canadiens à l'égard du système de transport du Canada : rapport final

- La recherche qualitative est conçue pour révéler un large éventail d'opinions et obtenir un aperçu des idées plutôt que pour mesurer le pourcentage de la population cible qui partage une opinion donnée. Les résultats de ces groupes de discussion donnent une indication des points de vue des participants sur les questions explorées, mais ils ne peuvent pas être quantifiés ou généralisés à l'ensemble de la population canadienne et autochtone.
- Les instruments de recherche se trouvent dans l'[annexe](#), tout comme de plus amples renseignements sur les spécifications techniques de la recherche.

## Constatations détaillées

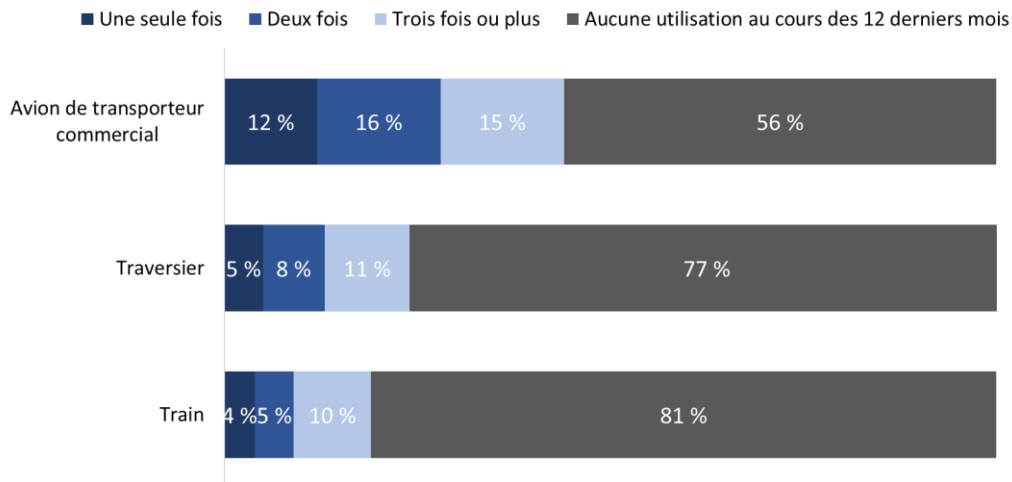
### 1. Profil des transports

Cette section du rapport porte sur les types de transport généralement utilisés par les répondants au sondage. Des questions similaires n'ont pas été posées aux participants des groupes de discussion.

#### Au cours des 12 derniers mois, un plus grand nombre de Canadiens ont voyagé par avion que par traversier ou par train

Un peu plus de quatre Canadiens sondés sur 10 (44 %) ont voyagé au moins une fois à bord d'un avion de transporteur commercial au cours des 12 derniers mois; plus précisément 12 % ont voyagé une fois, 16 % deux fois et 16 % trois fois ou plus. Ils sont moins nombreux à avoir voyagé au moins une fois à bord d'un traversier (24 %) ou d'un train (19 %). La grande majorité des personnes sondées ne sont pas montées à bord d'un traversier (77 %) ou d'un train (81 %) au cours des 12 derniers mois.

Diagramme 1 : Utilisation des modes de transport au cours des 12 derniers mois



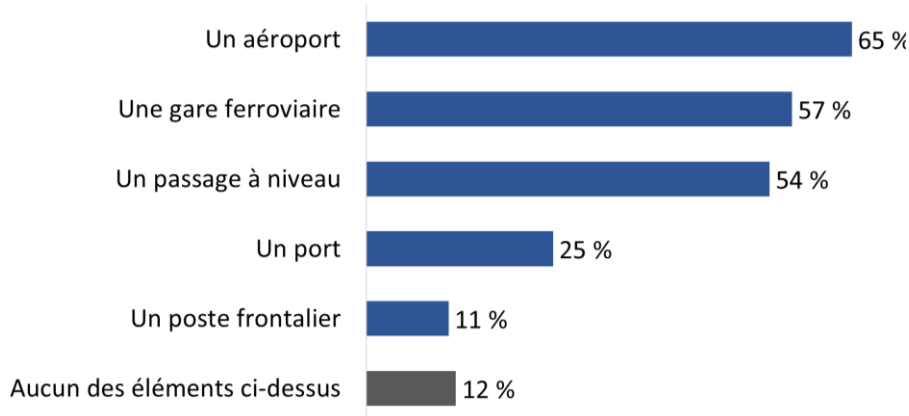
Q6. Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous utilisé les modes de transport suivants? Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

Les répondants de 18 à 34 ans étaient les plus susceptibles d'avoir voyagé à bord d'un avion (50 %) ou d'un train (29 %) au cours des 12 derniers mois, et ils étaient plus enclins que les personnes de 55 ans et plus à avoir voyagé à bord d'un traversier (27 %). Les résidents du Canada atlantique et des provinces de l'Ouest étaient plus susceptibles d'être montés à bord d'un avion (54 % et 52 %, respectivement) et à bord d'un traversier (37 % et 38 %, respectivement) au cours de la dernière année, tandis que les résidents de l'Ontario (27 %), suivis du Québec (19 %), étaient plus susceptibles d'avoir voyagé à bord d'un train. Les personnes issues d'un ménage ayant déclaré un revenu annuel de 150 000 \$ ou plus (59 %) étaient les plus susceptibles d'avoir voyagé à bord d'un avion au cours de la dernière année, tandis que celles ayant un diplôme d'études secondaires ou moins (57 %) avaient le plus tendance à n'avoir utilisé **aucun** de ces modes de transport au cours des 12 derniers mois.

### De nombreux Canadiens vivent à moins de 25 km d'un aéroport, d'une gare ferroviaire ou d'un passage à niveau

La majorité des Canadiens sondés habitant à moins de 25 km d'un aéroport (65 %), d'une gare ferroviaire (57 %) et d'un passage à niveau (54 %). De plus, 25 % vivent à moins de 25 km d'un port, tandis que 11 % sont à proximité d'un poste frontalier. De même, 12 % des répondants ont déclaré ne pas vivre à moins de 25 km de l'une de ces infrastructures de transport.

Diagramme 2 : Proximité à une infrastructure de transport, % ayant dit qu'ils vivaient à moins de 25 km de l'infrastructure

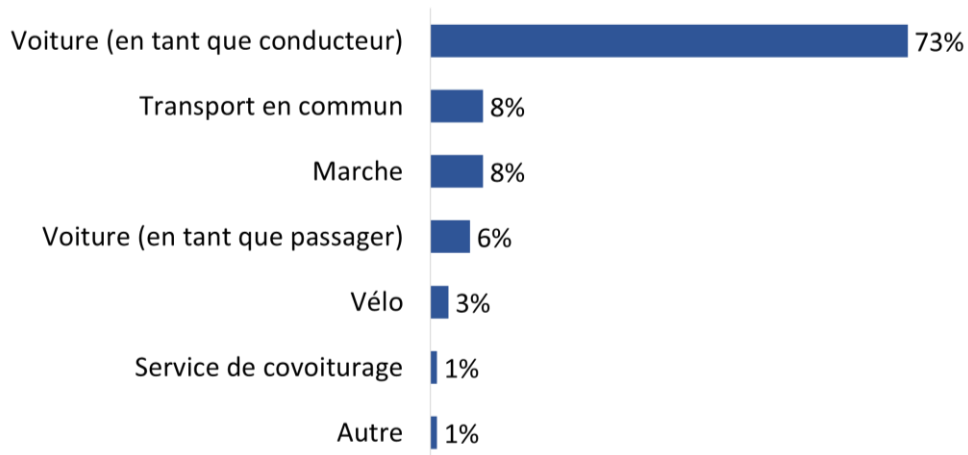


Q8. Habitez-vous à moins de 25 km de l'un des éléments suivants? Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

### Pour la plupart des Canadiens, l'automobile est le principal moyen de transport au quotidien

Près des trois quarts des répondants (73 %) ont déclaré que la conduite d'une voiture était leur principal moyen de se déplacer au cours d'une journée typique. Comme le montre le diagramme 3, moins d'un Canadien sondé sur 10 dépend d'autres moyens de transport.

Diagramme 3 : Principal moyen de transport au quotidien



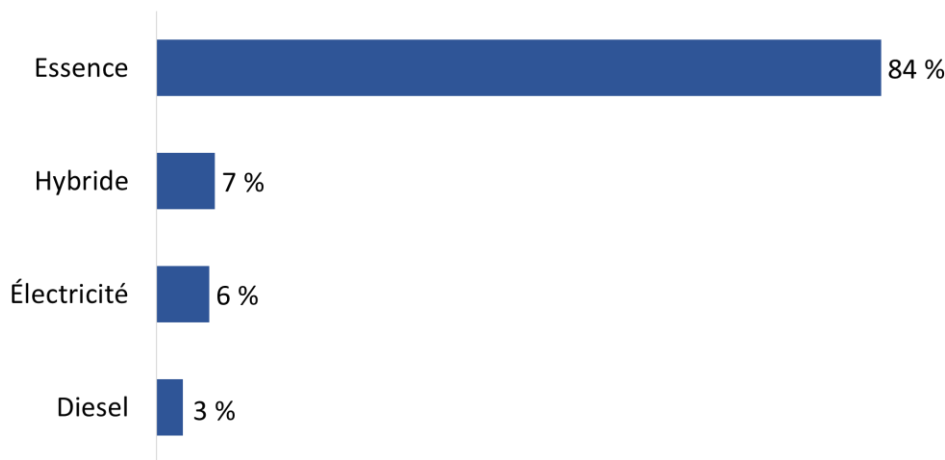
Q9. Quelle est votre principale façon de vous déplacer lors d'une journée typique? Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

La probabilité d'être conducteur augmente avec l'âge, passant de 64 % chez les répondants de 18 à 34 ans à 77 % chez les personnes de 55 ans et plus. Les personnes issues d'un ménage touchant moins de 40 000 \$ par année sont les moins susceptibles de conduire un véhicule (50 %) et les plus enclines à marcher (14 %) ou à utiliser le transport en commun (19 %). À l'échelle régionale, les résidents des Prairies (83 %) sont les plus susceptibles de conduire une voiture pour se déplacer au cours d'une journée typique.

### La grande majorité des conducteurs conduisent un véhicule à essence

Lorsqu'on a demandé aux conducteurs (n=1 169) quelle source d'énergie alimente leur véhicule, plus de huit sur 10 (84 %) ont répondu l'essence. Très peu utilisent d'autres sources d'énergie : hybride (7 %), électricité (6 %) et diesel (3 %).

Diagramme 4 : Source d'énergie du véhicule



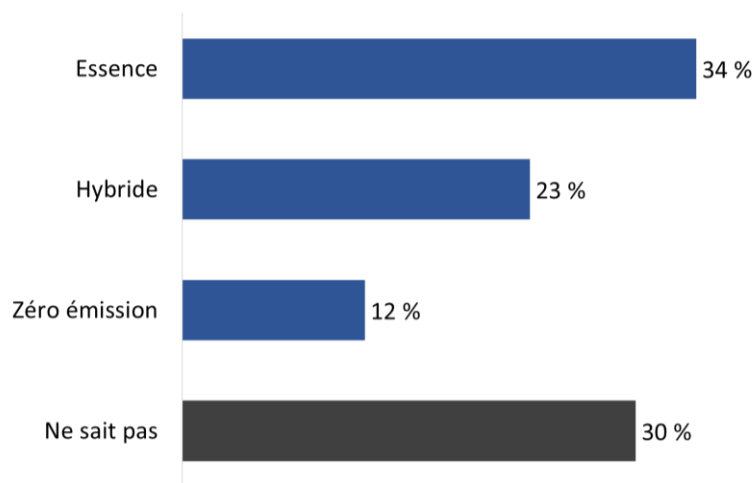
Q10. Quelle source d'énergie alimente votre véhicule? Base de référence : n=1 169; conducteurs.

Les conducteurs du Québec (78 %) sont moins susceptibles de conduire un véhicule à essence que ceux de l'Ontario (86 %) ou de l'Ouest (85 %). Les personnes à plus faible revenu sont plus susceptibles d'utiliser des véhicules à essence; 99 % des personnes qui gagnent entre 40 000 \$ et 59 999 \$ et 95 % de celles touchant moins de 40 000 \$ dépendent d'un véhicule à essence.

### Pour leur prochain véhicule, les conducteurs sont divisés entre l'essence et les carburants de remplacement

Un tiers des conducteurs pensent que leur prochain véhicule sera hybride (23 %) ou à zéro émission (12 %), tandis que pratiquement la même proportion d'entre eux pense qu'il s'agira d'un véhicule à essence (34 %). Trente pour cent des conducteurs sondés ne savent pas quelle sera la source d'énergie de leur prochain véhicule.

Diagramme 5 : Source d'énergie du prochain véhicule



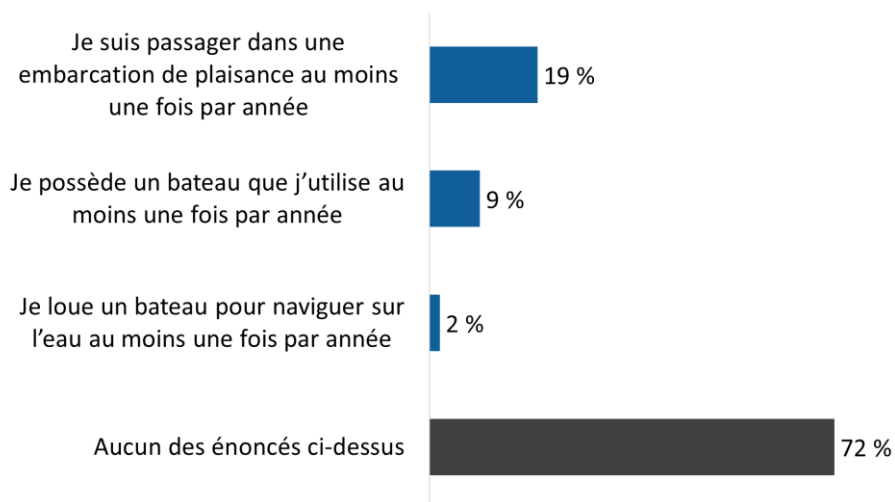
Q11. Est-ce que votre prochain véhicule sera...? Base de référence : n=1 169; conducteurs.

Les conducteurs autochtones (64 %) étaient plus susceptibles de dire que leur prochain véhicule sera à essence, tandis que les répondants du Québec (26 %) étaient plus susceptibles de répondre une voiture à zéro émission.

#### La plupart des Canadiens sondés ne pratiquent pas la navigation de plaisance

Soixante-douze pour cent des répondants ont déclaré qu'ils ne pratiquaient pas la navigation de plaisance. En revanche, 19 % sont passagers au moins une fois par année, 9 % possèdent un bateau et l'utilisent chaque année et 2 % louent un bateau au moins une fois par an.

Diagramme 6 : Navigation de plaisance



Q12. Parmi les énoncés suivants, lesquels s'appliquent à vous? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

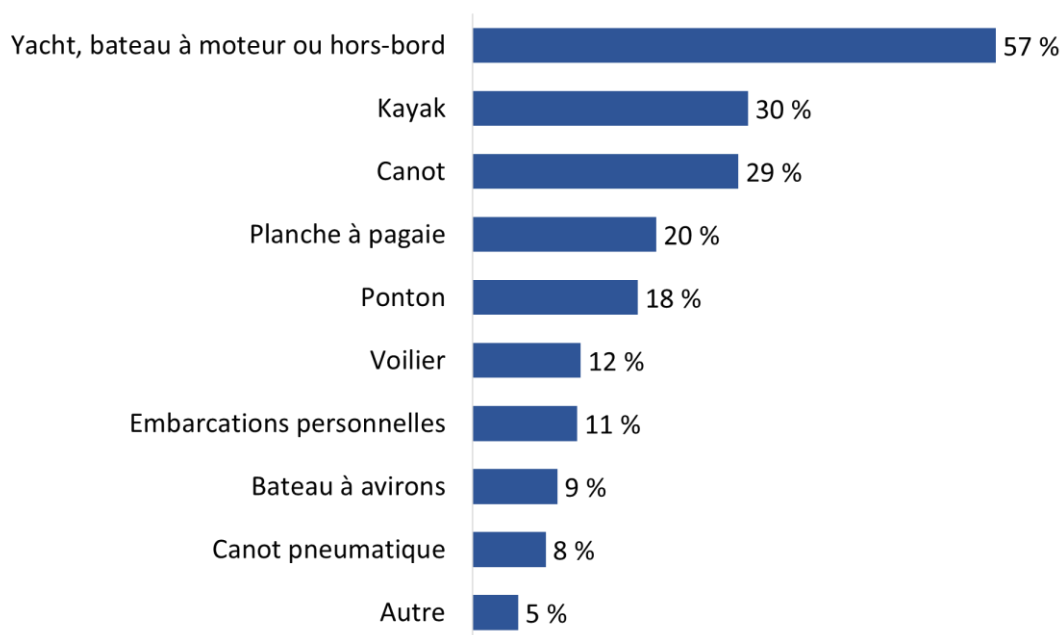


La probabilité de voyager en tant que passager d'un bateau de plaisance et de posséder un bateau augmente généralement avec l'âge. De plus, les Autochtones (28 %) sont plus susceptibles que les autres Canadiens (18 %) d'être passagers d'un bateau de plaisance au moins une fois par année.

#### L'utilisation d'un bateau varie, mais la majorité des plaisanciers possèdent ou louent des bateaux à moteur

Un peu plus de la moitié (57 %) des plaisanciers possèdent ou louent un yacht, un bateau à moteur ou un hors-bord. Environ trois personnes sur 10 possèdent ou louent des kayaks (30 %) et des canots (29 %), tandis que deux sur 10 (20 %) possèdent ou louent des planches à pagaie. Dix-huit pour cent possèdent ou louent des pontons. La liste complète des bateaux utilisés est présentée dans le diagramme 7.

Diagramme 7 : Type de bateau utilisé



Q14. Quel type de bateau possédez-vous ou louez-vous? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=191; personnes qui possèdent ou louent des bateaux.

## 2. Perceptions et connaissances générales relatives aux transports

Cette section du rapport porte sur les perceptions et les connaissances générales relatives aux transports au Canada. Les constatations du sondage sont présentées en premier, suivies des constatations des groupes de discussion.

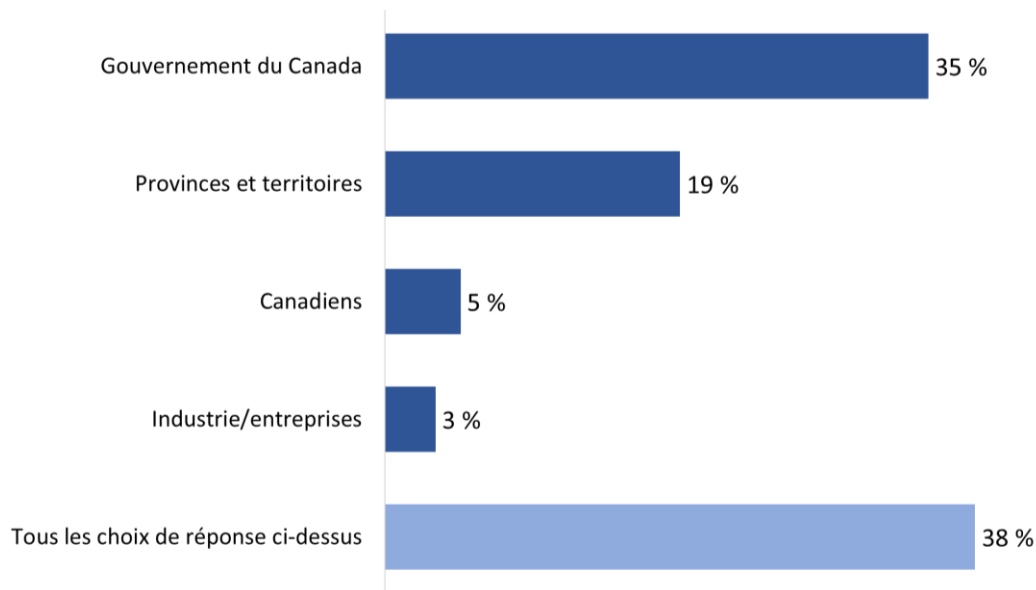
### 2.1 Constatations du sondage

Avant de répondre aux questions suivantes, les répondants au sondage ont été informés qu'un réseau de transport désigne les routes, les ponts, les chemins de fer, les aéroports et les ports qui facilitent la circulation des personnes et des marchandises à l'intérieur du Canada.

#### De nombreux participants estiment que le gouvernement est le principal responsable d'assurer la sûreté et la sécurité du réseau de transport

On a demandé aux répondants qui, selon eux, est le principal responsable d'assurer la sûreté et la sécurité du réseau de transport au Canada. Un peu plus de la moitié ont répondu qu'il s'agissait du gouvernement, 35 % précisant le gouvernement du Canada et 19 % optant pour les gouvernements provinciaux et territoriaux. Peu d'entre eux estiment que les Canadiens (5 %) ou l'industrie et les entreprises (3 %) en assument la responsabilité, tandis que le groupe le plus important (38 %) croit que les quatre acteurs se partagent la responsabilité.

Diagramme 8 : Acteur le plus responsable du réseau de transport du Canada



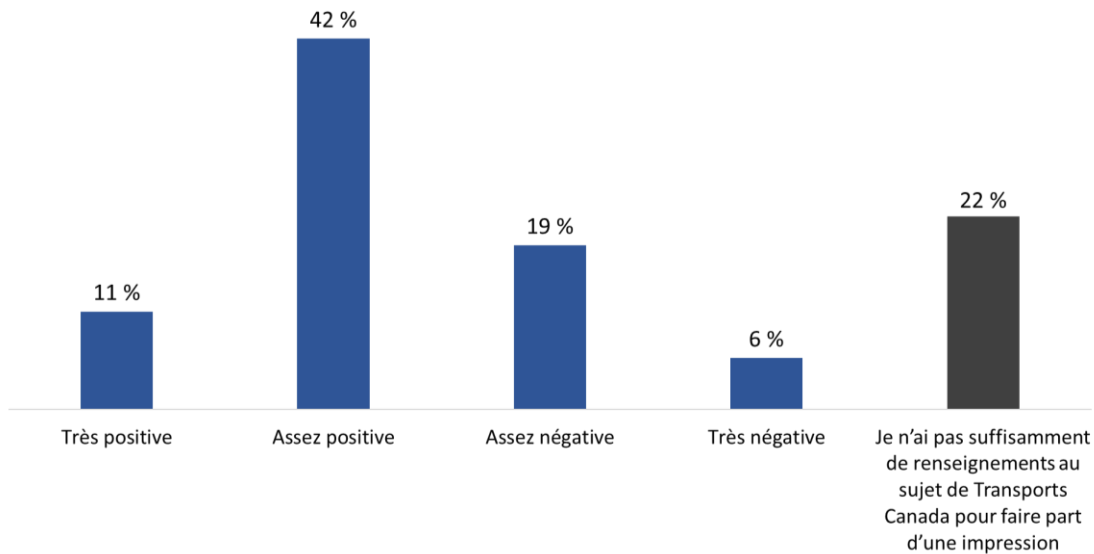
Q15. Qui est le plus responsable d'un réseau de transport sécuritaire au Canada? Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

Les Canadiens plus jeunes (38 % des répondants de 18 à 34 ans) étaient plus susceptibles de parler du gouvernement du Canada, tandis que les Canadiens plus âgés étaient plus enclins à dire que tous les acteurs se partagent la responsabilité (40 % des personnes de 35 à 54 ans et 41 % des répondants de 55 ans et plus). Les Autochtones (27 %) et les résidents du Québec (28 % comparativement à 45 % des Canadiens de l'Atlantique et à 38 % des Ontariens) étaient moins susceptibles d'attribuer la responsabilité au gouvernement du Canada.

### Les Canadiens ont une perception modérément positive de Transports Canada

Lorsqu'on leur a demandé quelle était leur impression générale de Transports Canada, 22 % des répondants ont indiqué qu'ils n'en savaient pas assez sur le Ministère pour se faire une opinion. Les personnes qui ont exprimé une opinion étaient plus susceptibles d'avoir une impression positive; 42 % ont dit avoir une impression assez positive et 11 %, une impression très positive. Un quart des répondants ont indiqué avoir une impression négative, c'est-à-dire assez négative (19 %) ou très négative (6 %). En excluant les personnes n'ayant pas été en mesure de fournir une opinion, la proportion de Canadiens ayant une impression positive passe à 68 % (14 % ont une impression très positive et 54 % une impression assez positive).

Diagramme 9 : Impression générale de Transports Canada



Q16. Quelle est votre impression générale de Transports Canada? Base de référence : n=1 587; tous les répondants.

La probabilité d'avoir une impression positive de Transports Canada augmente avec l'âge, passant de 57 % chez les répondants de 18 à 34 ans à 75 % chez les personnes de 55 ans et plus. À l'échelle régionale, les résidents des provinces de l'Atlantique (78 %) et du Québec (73 %) étaient plus susceptibles que ceux de l'Ontario (64 %) et de l'Ouest (68 %) d'avoir une impression positive.

## 2.2 Constatations des groupes de discussion

### Les impressions spontanées concernant le réseau de transport du Canada ont tendance à être négatives

Lorsqu'on leur a demandé d'exprimer en un seul mot ce qui leur vient à l'esprit lorsqu'ils pensent au réseau de transport du Canada, les participants aux groupes de discussion ont eu tendance à employer des termes critiques. Il ont notamment utilisé les termes « inefficace », « inefficent », « incohérent », « inaccessible », « inadéquat », « sous-financé », « pauvre », « faisant face à des difficultés », « compliqué », « chaotique », « coûteux », « vieux », « mal géré », « insuffisant », « déficient » et « nécessitant des améliorations ». D'autres termes qui leur sont venus spontanément à l'esprit comprenaient « vaste », « gérable », « correct », « efficace », « évolutif », « en amélioration », « très bon » et « trains ».

### Les modes de transport et l'infrastructure sont considérés comme des éléments clés d'un réseau de transport

Lorsqu'on les a interrogés sur les composantes d'un réseau de transport, les participants ont le plus souvent mentionné les différents modes de transport, comme l'avion, le train, l'automobile, le traversier, le bateau et l'autobus. Beaucoup ont également parlé des éléments clés de l'infrastructure de transport, notamment les routes, les chemins de fer, les voies navigables, les routes aériennes, les tunnels, les ponts, les ports, les aéroports et les bornes de recharge pour véhicules électriques.

Outre les modes de transport et l'infrastructure, quelques participants ont souligné la dimension publique du transport, comme le financement gouvernemental ainsi que l'entretien et l'offre d'options de transport en commun ou partagé. Enfin, quelques-uns ont également mis l'accent sur des aspects logistiques et organisationnels, en faisant référence aux services douaniers, à la circulation efficace des personnes et des biens, à la connectivité entre les centres de population et à la coordination de l'offre de transport avec la demande.

### Les participants estiment que la responsabilité d'assurer la sûreté et la sécurité du réseau de transport est partagée

Bon nombre de participants sont d'avis que la sécurité et la sûreté des transports constituent une responsabilité partagée ou conjointe entre les différents ordres de gouvernement au Canada. Cela dit, beaucoup estiment que les gouvernements fédéral et provinciaux jouent les rôles les plus importants et qu'ils en assument donc la principale responsabilité. Certains jugent que la responsabilité fédérale est liée aux aspects des transports qui concernent l'ensemble du pays ou qui sont interprovinciaux, ainsi qu'aux infrastructures clés comme les ports, les aéroports et les chemins de fer.

Des participants ont par ailleurs mentionné que les particuliers assument également la responsabilité de maintenir un réseau de transport sûr et sécuritaire. Cette responsabilité incombe à chaque exploitant de modes de transport public et privé et chaque personne se doit de respecter les lois et les règlements liés au transport au Canada.

### Transports Canada assure la surveillance du réseau de transport selon les participants

La plupart des participants ont dit qu'ils avaient entendu parler de Transports Canada, mais seulement quelques-uns se souvenaient d'avoir vu ou entendu parler du Ministère récemment dans les nouvelles. Certains avaient entre autres eu vent du projet de train à grande vitesse entre Québec et Toronto, ainsi que de la réglementation relative à l'utilisation des drones. Lorsqu'on leur a demandé précisément ce qu'ils savaient de Transports Canada et de ses responsabilités en matière de transport au Canada, les participants ont à maintes reprises fait mention de la surveillance générale du réseau de transport du Canada, en mettant l'accent sur les points suivants :

- la surveillance et la réglementation du transport interprovincial, particulièrement en ce qui a trait à l'uniformité des règles, des règlements et des normes de transport dans l'ensemble du pays;
- la responsabilité d'assurer la circulation sûre et efficace des biens à destination et en provenance du Canada;

- la réglementation des divers modes de transport, y compris la promotion d'un transport sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement;
- la surveillance, la gestion et l'entretien des infrastructures de transport, y compris les ports, les aéroports et les chemins de fer;
- l'élaboration et l'application de règlements et de normes de sécurité (p. ex., essais, rappels de véhicules, règlements sur les sièges de sécurité pour enfants, utilisation de drones, transport de matières dangereuses);
- la délivrance de permis et de certification (p. ex., immatriculation de bateaux et de bâtiments et délivrance de permis de pilotes et de véhicules commerciaux);
- les enquêtes sur les accidents de transport;
- la sensibilisation du public, par exemple en publiant des avis publics.

Quelques participants ont dit qu'ils n'étaient pas certains des responsabilités précises de Transports Canada en matière de transport au Canada.

#### **L'amélioration du service de transport est considérée comme l'un des principaux enjeux de transport auxquels le Canada est confronté**

Les participants ont à maintes reprises soulevé, au cours de la discussion sur les enjeux importants en matière de transport au Canada, la nécessité d'améliorer les services de transport pour les voyageurs canadiens. Ils ont d'ailleurs mis l'accent sur les points suivants :

- l'amélioration des services de transport aérien au Canada, y compris l'abordabilité, l'ajout ou le rétablissement de liaisons et l'augmentation du nombre de fournisseurs de services en encourageant la concurrence;
- l'amélioration du service ferroviaire de passagers au Canada, particulièrement la construction d'un train à grande vitesse (p. ex., séparation des voies pour les marchandises et des voies pour passagers);
- l'amélioration de l'intégrité du réseau de transport dans son ensemble, particulièrement :
  - répondre aux besoins des personnes vivant dans des collectivités petites et éloignées;
  - rétablir les services d'autobus régionaux et interprovinciaux;
  - améliorer les réseaux de transport entre les grands centres de population (p. ex., le corridor Québec-Toronto, reliant Hamilton et Toronto);
  - fournir des modes de transport en commun plus efficaces comme solutions de rechange viables à l'automobile (p. ex., décongestionner les autoroutes grâce à une utilisation accrue du train);
  - assurer un bon réseau routier dans tout le pays;
- la réduction des retards et des annulations.

Les participants ont relevé d'autres problèmes ou défis en matière de transport, notamment les suivants :

- des enjeux de sécurité, y compris les problèmes de personnel (p. ex., manque d'inspecteurs, personnel surmené), les défaillances techniques et les problèmes avec les avions, ainsi que la congestion et l'augmentation de la circulation sur les autoroutes;
- l'entretien et la mise à niveau des infrastructures;
- l'harmonisation des règles, des règlements et des lois en matière de transport entre les administrations;
- la promotion de modes de transport respectueux de l'environnement, y compris l'accent mis sur des solutions de rechange adaptées à la géographie et aux conditions météorologiques du Canada.

Les raisons invoquées pour expliquer l'importance de plusieurs de ces enjeux sont les suivantes :

- Amélioration du service de transport pour les voyageurs canadiens : Pour expliquer l'importance de cette question, les participants ont souvent fait référence à l'immensité du Canada et aux distances entre les centres de population. Compte tenu de cette réalité, un réseau efficace et efficient pour le transport des personnes est crucial; il faut donc s'assurer qu'il n'est pas trop coûteux, chronophage ou peu pratique. De plus, il a été suggéré que l'amélioration du réseau de transport pour les voyageurs encourage le tourisme au Canada, ce qui favorise le développement économique.
- Questions de sécurité : La priorité à accorder aux questions de sécurité a tendance à être perçue comme allant de soi, bien qu'il ait également été noté que la sécurité des voyages (en particulier la sécurité des routes) contribue à promouvoir le tourisme au Canada.
- Entretien et modernisation des infrastructures : Pour expliquer l'importance de cette question, on a mis l'accent sur le statut du Canada en tant que nation commerçante et sa dépendance à l'égard des importations et des exportations. Par conséquent, il est essentiel que l'infrastructure de transport qui soutient le commerce (p. ex., les autoroutes, les chemins de fer et les ports) soit bien entretenue.

### **Connaissance limitée des mesures prises pour régler les problèmes de transport**

La plupart des participants ont dit qu'ils ne savaient pas ce que le gouvernement du Canada faisait, le cas échéant, pour s'attaquer aux problèmes et aux défis de transport qu'ils jugent importants. Certains ont ajouté que, même s'ils ne savent pas trop comment, ils supposent que le gouvernement se penche sur ces questions. Les mesures ou les actions ayant été mentionnées comprenaient l'annonce récente d'un plan pour un train à grande vitesse entre Québec et Toronto, l'intervention du gouvernement pour mettre fin aux grèves touchant les ports et le réseau ferroviaire du Canada et les incitatifs pour adopter le transport écologique.

### 3. Sûreté et sécurité

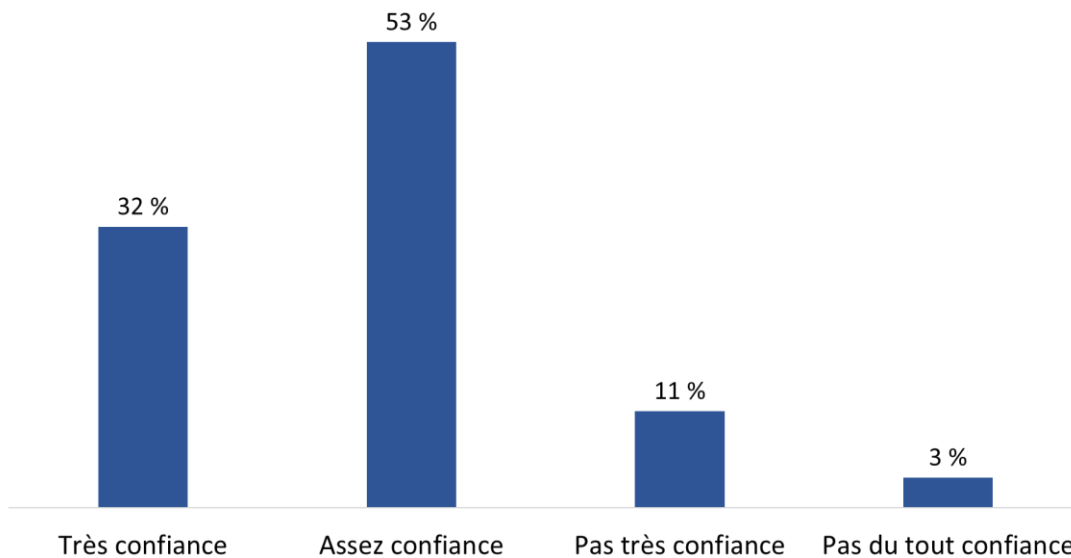
Les prochaines questions portent sur la sécurité et la sûreté au sein du réseau de transport du Canada. Les constatations du sondage sont présentées en premier, suivies des constatations des groupes de discussion.

#### 3.1 Constatations du sondage

##### La plupart des Canadiens ont confiance en la sécurité du réseau de transport du Canada

Quatre-vingt-cinq pour cent des Canadiens sondés se sont dits confiants par rapport à la sécurité globale du réseau de transport du Canada; 53 % ont déclaré qu'ils avaient assez confiance et 32 % ont très confiance. Les autres répondants (14 %) n'ont pas très confiance (11 %), voire pas du tout confiance (3 %).

Diagramme 10 : Confiance dans la sécurité globale du réseau de transport du Canada



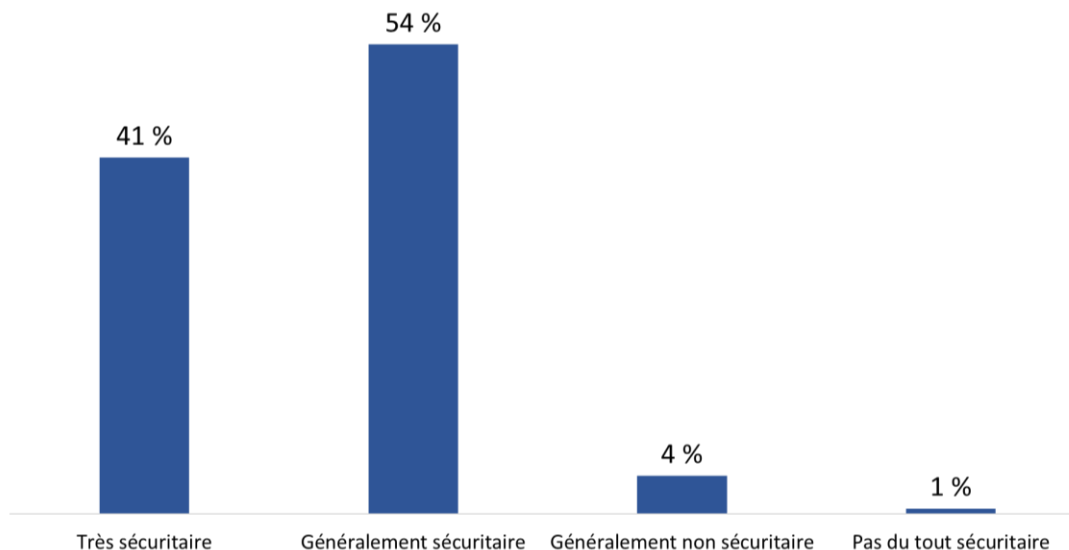
Q17. Dans quelle mesure avez-vous confiance dans la sécurité globale du réseau de transport du Canada? Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

La confiance dans la sécurité du réseau de transport du Canada est plus élevée chez les femmes (88 %) et les résidents du Canada atlantique (95 %).

### La grande majorité des répondants pensent qu'il est sécuritaire de voyager au Canada

Quatre-vingt-quinze pour cent des répondants pensent qu'il est très sécuritaire (41 %) ou généralement sécuritaire (54 %) de voyager au Canada, que ce soit par transport routier, ferroviaire, aérien ou maritime. Cinq pour cent ont déclaré que c'était généralement non sécuritaire (4 %) ou pas du tout sécuritaire (1 %).

Diagramme 11 : Perception relative à la sécurité des voyages à l'intérieur du Canada



Q18. De manière générale, dans quelle mesure pensez-vous qu'il est sécuritaire de voyager à l'intérieur du Canada, que ce soit par voie terrestre, par train, par avion ou par bateau? Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

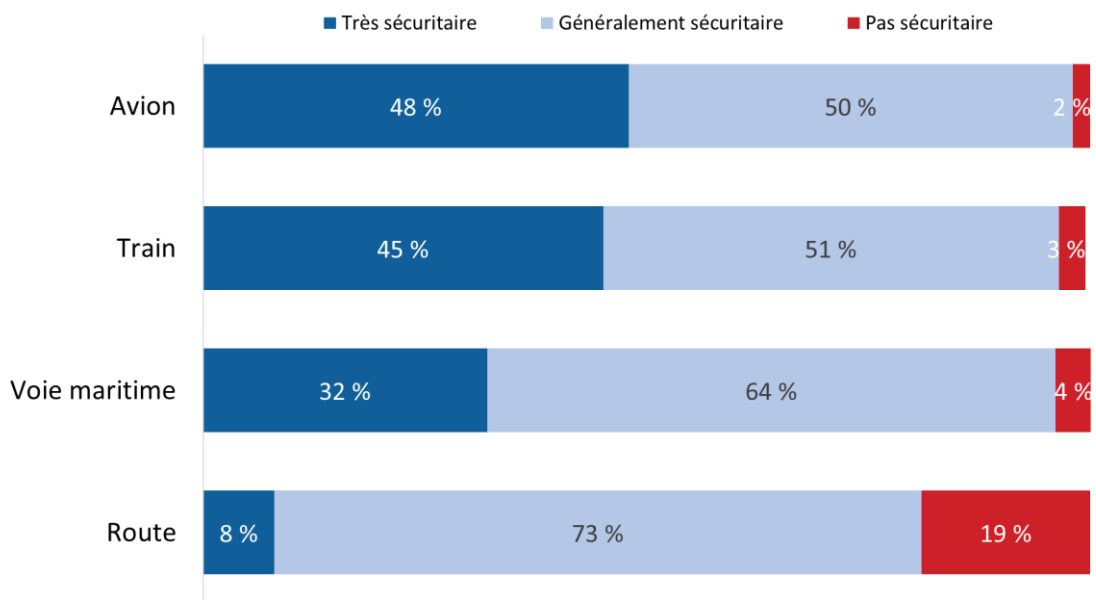
La probabilité de penser qu'il est sécuritaire de voyager au Canada augmente avec l'âge, passant de 95 % chez les répondants de 18 à 34 ans à 98 % chez les personnes de 65 ans et plus. À l'échelle régionale, les résidents du Canada atlantique (100 %), suivis du Québec (97 %), étaient les plus susceptibles de considérer que les voyages étaient sécuritaires.



## Le transport aérien et le transport ferroviaire sont jugés « très sécuritaires » par un plus grand nombre de Canadiens que le transport maritime et le transport routier

Lorsqu'on leur a demandé d'évaluer la sécurité globale de quatre modes de transport, plus de quatre répondants sur 10 ont indiqué que l'avion (48 %) et le train (45 %) sont très sécuritaires. La plupart des autres répondants considéraient que ces modes étaient généralement sécuritaires; 98 % jugeaient que l'avion était généralement ou très sécuritaire et 96 % partageaient la même opinion pour ce qui est du transport par train. En revanche, 32 % estiment que les voyages par voie maritime sont très sécuritaires, tandis que 64 % les considèrent comme assez sécuritaires. Pour les voyages par route, seulement 8 % les jugent très sécuritaires, 73 % estiment qu'ils sont généralement sécuritaires et 19 % ne croient pas qu'ils sont sécuritaires.

Diagramme 12 : Perception de la sécurité des divers types de déplacements à l'intérieur du Canada



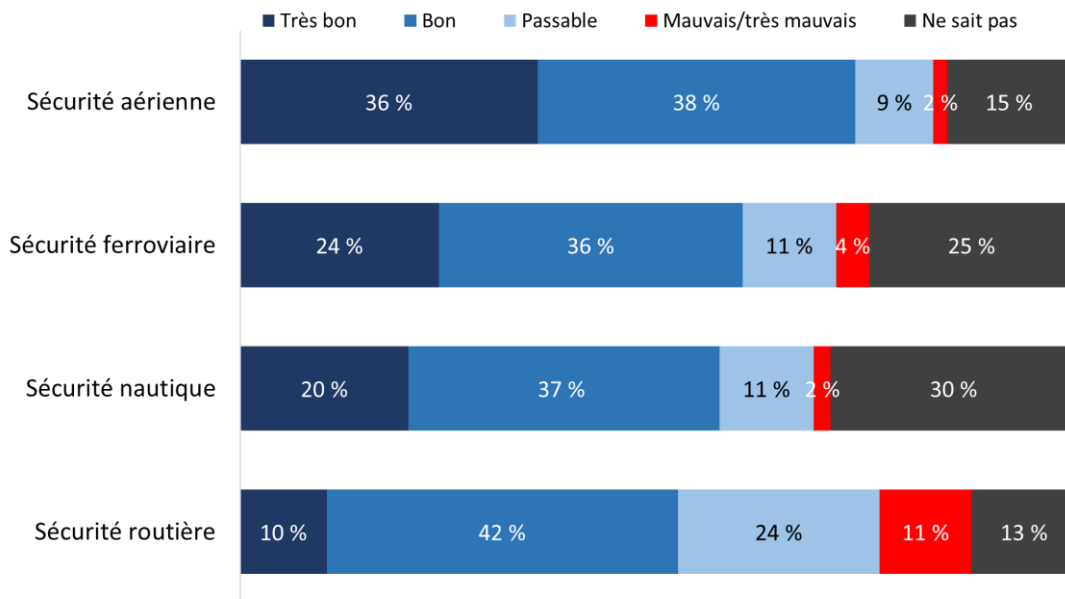
Q19. Comment évalueriez-vous la sécurité globale des types de déplacements suivants? Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

Les Canadiens de 55 ans et plus étaient les plus susceptibles de dire que la conduite sur la route est sécuritaire. Les résidents du Canada atlantique et du Québec étaient plus enclins à être d'avis que les déplacements routiers (88 % et 87 %, respectivement) et le transport aérien (100 % chacun) sont sécuritaires.

### La majorité des répondants croient que Transports Canada fait du bon travail en matière de sécurité aérienne, ferroviaire, maritime et routière

Les trois quarts (74 %) des répondants ont déclaré que Transports Canada fait du bon travail (38 %) ou un très bon travail (36 %) en matière de sécurité aérienne. Des proportions semblables estiment que le rendement de Transports Canada en matière de sécurité ferroviaire (60 %) et de sécurité nautique (57 %) est bon ou très bon, tandis qu'environ la moitié des répondants (52 %) jugent que le Ministère fait du bon ou un très bon travail en matière de sécurité routière. Très peu de gens sont d'avis que le rendement de Transports Canada est médiocre. Entre 13 % et 30 % des répondants n'étaient pas certains de l'évaluation à accorder au ministère.

Diagramme 13 : Évaluation de Transports Canada



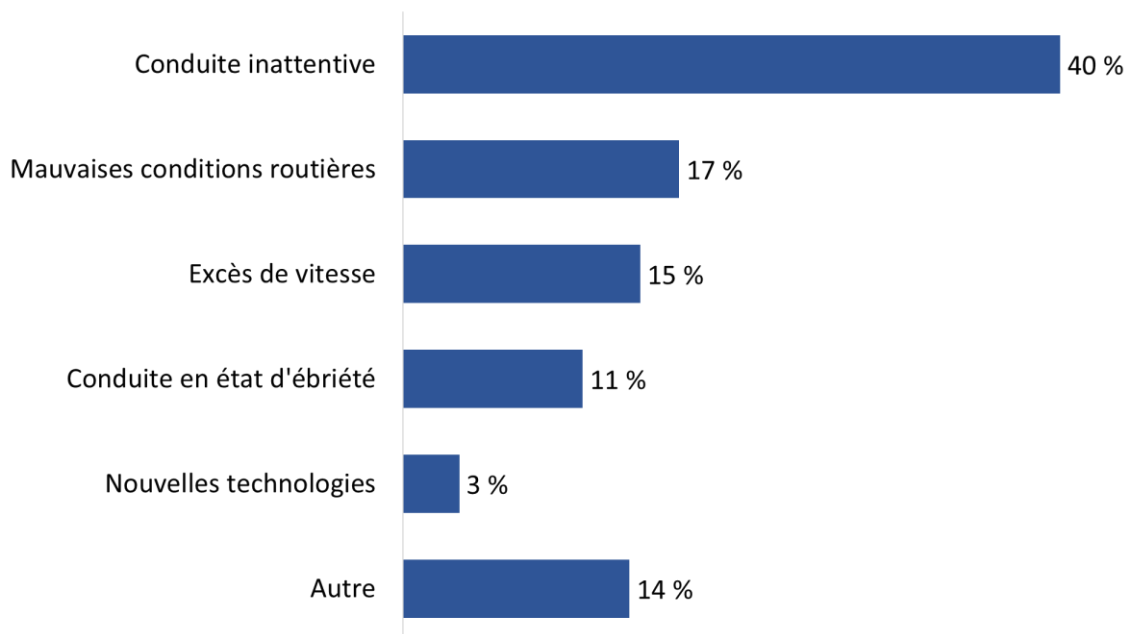
Q20. Veuillez évaluer le rendement de Transports Canada dans les domaines suivants. Base de référence : n=1 587; tous les répondants.

Les Ontariens (70 %) étaient plus susceptibles que les résidents du Québec (58 %) et les Canadiens de l'Ouest (50 %) de dire que Transports Canada fait du bon travail en matière de sécurité ferroviaire. De plus, les Canadiens plus âgés (55 ans et plus) étaient plus susceptibles d'attribuer à Transports Canada des notes positives pour la sécurité ferroviaire (70 %), la sécurité nautique (63 %), la sécurité aérienne (82 %) et la sécurité routière (63 %).

### Les Canadiens perçoivent diverses menaces pour la sécurité routière, la distraction au volant étant en tête de liste

Quarante pour cent des répondants ont indiqué que la distraction au volant était la plus grande menace pour la sécurité routière au Canada. D'autres menaces ont été mentionnées par de plus faibles pourcentages de répondants : le mauvais état des routes (17 %), la vitesse (15 %), la conduite sous influence (11 %) et les nouvelles technologies (3 %). De plus, 14 % des personnes sondées ont fait mention d'autres menaces.

Diagramme 14 : Plus grande menace à la sécurité routière



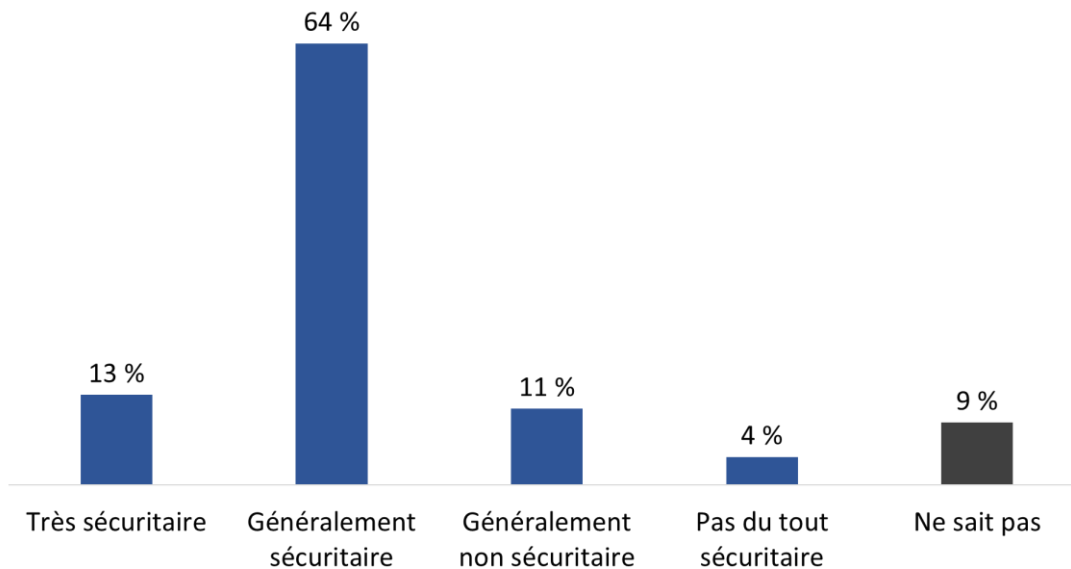
Q21. Selon vous, quelle est la plus grande menace à la sécurité routière au Canada? Base de référence : n=1 587; tous les répondants.

Les hommes (20 %) étaient plus susceptibles de considérer le mauvais état des routes comme étant la plus grande menace pour la sécurité routière, tandis que les femmes (19 %) étaient plus susceptibles de croire que la vitesse constitue le plus grand risque.

### Les deux tiers des répondants pensent que le transport de matières dangereuses au Canada est généralement sécuritaire

Soixante-quatre pour cent des Canadiens sondés pensent qu'il est généralement sécuritaire de transporter des matières dangereuses au Canada, et 13 % considèrent que c'est très sécuritaire. En tout, 77 % des personnes sondées considèrent que le transport de matières dangereuses est sécuritaire. D'autre part, 11 % estiment qu'il est généralement non sécuritaire, 4 % disent qu'il n'est pas du tout sécuritaire et 9 % sont incertains.

Diagramme 15 : Perception de la sécurité du transport de matières dangereuses à l'intérieur du Canada



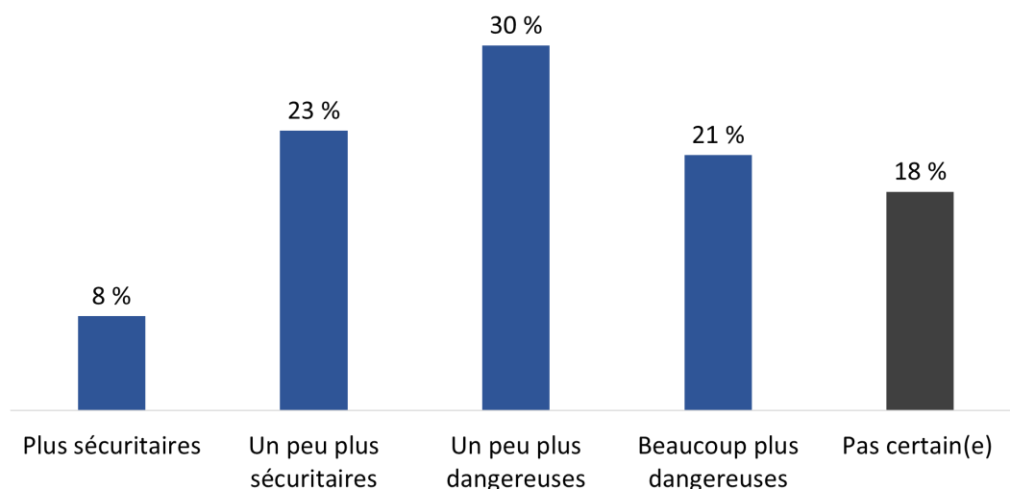
Q22. Dans quelle mesure pensez-vous qu'il est sécuritaire de transporter [des matières dangereuses] au Canada? Base de référence : n=1 587; tous les répondants.

Les hommes (81 %), les résidents du Canada atlantique (85 %) et les personnes âgées de 65 ans et plus (79 % comparativement à 72 % des répondants de 18 à 34 ans) étaient plus susceptibles de penser qu'il est sécuritaire de transporter des matières dangereuses au Canada.

### La moitié des Canadiens pensent que les voitures autonomes rendront les routes plus dangereuses

D'après ce qu'ils savent ou ont peut-être entendu, la moitié des Canadiens sondés ont déclaré que les véhicules automatisés, ou voitures autonomes, rendront les routes un peu plus (30 %) ou beaucoup plus (21 %) dangereuses pour tout le monde. Trois personnes sur 10 croient que ces véhicules rendront les routes un peu plus (23 %) ou beaucoup plus sécuritaires (8 %), tandis que 18 % sont incertains.

Diagramme 16 : Perceptions de l'impact des voitures autonomes sur la sécurité des routes



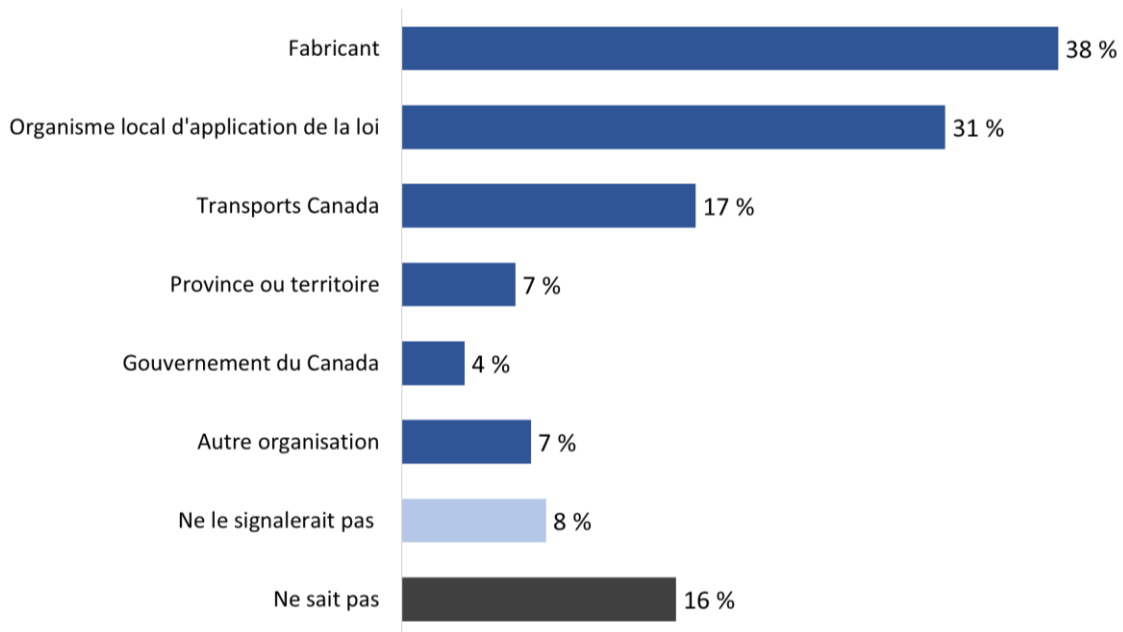
Q23. D'après ce que vous savez ou ce que vous avez peut-être entendu, les véhicules automatisés (véhicules autonomes) rendront-ils les routes plus sécuritaires ou plus dangereuses pour tout le monde? Base de référence : n=1 587; tous les répondants.

La probabilité de penser que les voitures autonomes rendront les routes plus dangereuses augmente avec l'âge, passant de 58 % des répondants de 18 à 34 ans à 72 % des personnes de 65 ans et plus. De même, les hommes (46 %) et les personnes touchant un revenu plus élevé (39 % de celles qui gagnaient entre 60 000 \$ et 99 999 \$, 43 % de celles qui gagnaient entre 100 000 \$ et 149 999 \$ et 44 % de celles qui gagnaient 150 000 \$ ou plus) étaient plus susceptibles de penser que les véhicules automatisés rendront les routes plus sécuritaires.

### Les Canadiens sont plus susceptibles de signaler aux fabricants ou à un organisme d'application de la loi un défaut lié à la sécurité

Si les répondants remarquaient un défaut de sécurité concernant un véhicule, ses pneus ou un siège d'auto pour enfant, 38 % signaleraient le problème au fabricant et 31 % à un organisme local d'application de la loi. De plus, 28 % signaleraient la défectuosité au gouvernement : 17 % s'adresseraient à Transports Canada, 7 % à leur gouvernement provincial ou territorial et 4 % au gouvernement du Canada. Sept pour cent des répondants ont fait mention d'autres organisations, tandis que 8 % ne signaleraient pas le défaut et 16 % étaient incertains.

Diagramme 17 : Signalement des défauts liés à la sécurité



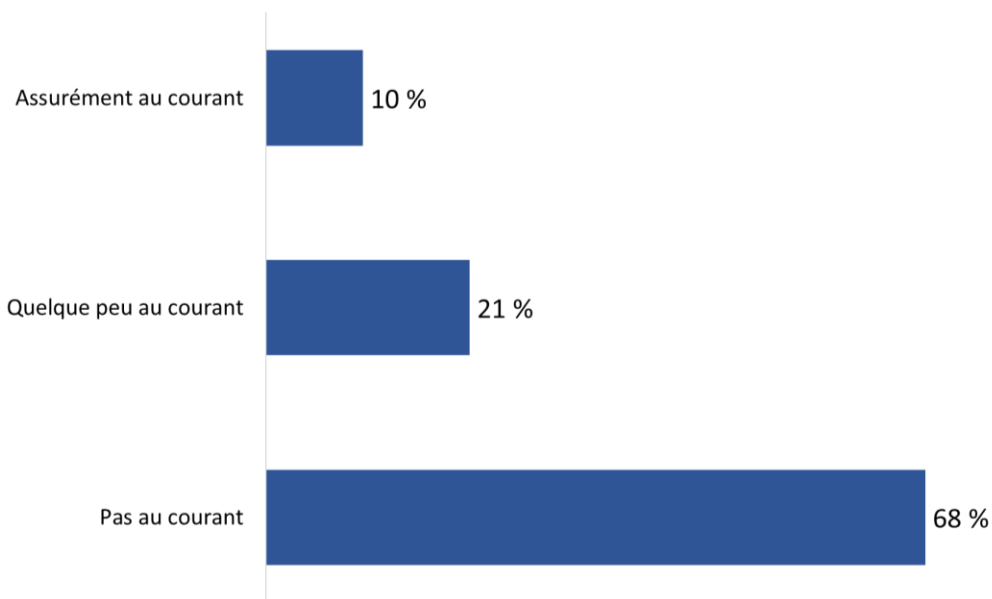
Q24. Si vous remarquiez un défaut lié à la sécurité concernant un véhicule, des pneus ou un siège d'auto pour enfant, à qui signaleriez-vous le problème? Base de référence : n=1 587; tous les répondants.

Les Canadiens âgés (34 % des personnes de 55 ans et plus) étaient plus susceptibles de dire qu'ils signaleraient un défaut au fabricant, à un organisme local d'application de la loi (36 %) et à Transports Canada (21 %). De plus, les femmes étaient plus susceptibles de penser qu'elles signaleraient les défauts au fabricant (43 %), tandis que les hommes (35 %) étaient plus enclins à mentionner les organismes locaux d'application de la loi.

### La plupart des répondants ne savaient pas que les défauts liés à la sécurité peuvent être signalés à Transports Canada

Les deux tiers (67 %) des Canadiens sondés ont déclaré qu'ils ne savaient pas qu'ils pouvaient signaler à Transports Canada un défaut lié à la sécurité concernant les véhicules, les pneus ou les sièges d'auto pour enfants. En revanche, 10 % étaient « assurément au courant » et 21 % étaient « quelque peu au courant » de cette possibilité.

Diagramme 18 : Connaissance de la possibilité de signaler à Transports Canada les défauts liés à la sécurité



Q25. Saviez-vous que vous pouvez signaler un défaut lié à la sécurité à Transports Canada concernant des véhicules, des pneus ou des sièges d'auto pour enfants? Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

Les personnes âgées de 55 ans et plus (37 %), les hommes (36 %) et les répondants autochtones (40 %) étaient plus susceptibles de dire être au courant du fait que les défauts liés à la sécurité peuvent être signalés à Transports Canada.

## 3.2 Constatations des groupes de discussion

### Les participants se souvenaient peu des enjeux relatifs au transport

La plupart des participants aux groupes de discussion ne se souvenaient pas d'avoir entendu ou vu quoi que ce soit récemment lié à la sécurité des transports au Canada. Les participants qui se souvenaient de quelque chose ont parlé des éléments suivants :

- les problèmes de sécurité liés aux drones;
- les incendies causés par les batteries au lithium;
- la modification des normes relatives aux phares des véhicules pour améliorer la visibilité la nuit;
- l'obligation d'installer des caméras périphériques dans les autobus scolaires;
- de violents incidents dans les réseaux de transport en commun;

- une pénurie de chauffeurs dans les réseaux de transport en commun;
- une pénurie d'inspecteurs du transport, causant des retards dans les inspections de sécurité.

**Les préoccupations liées à la sécurité des transports au Canada ont souvent mis en lumière les risques pour les voyageurs**

Les participants ont soulevé diverses préoccupations au sujet de la sécurité des transports au Canada, mettant souvent en lumière les risques pour les voyageurs. Les préoccupations comprenaient les suivantes :

- les conditions de travail dans le secteur des transports, particulièrement le surmenage des travailleurs et le nombre insuffisant d'employés;
- une augmentation de la circulation routière et de la congestion sur les autoroutes;
- la conduite dangereuse et le non-respect du code de conduite (p. ex., vitesse);
- l'entretien et les réparations d'infrastructure;
- les défaillances et les problèmes techniques des aéronefs;
- la protection des données dans les véhicules connectés et le risque de cyberattaques;
- les dangers posés par les véhicules autonomes (p. ex., défaillance des systèmes, pépins techniques);
- les incendies de véhicules électriques;
- la sécurité des réseaux de transport en commun, avec une augmentation des incidents de harcèlement et de violence;
- une augmentation des vols d'automobiles;
- la sécurité des piétons;
- le déneigement des trottoirs et des pistes cyclables;
- s'assurer que les fabricants de véhicules respectent les normes de l'industrie;
- le risque d'accidents causés par le non-respect de la réglementation (incidents s'apparentant à l'accident au Lac-Mégantic);
- le transport de matières dangereuses dans les centres de population.

**La grande majorité des participants ont l'impression que le transport routier est moins sécuritaire que les autres modes de transport**

Les participants étaient généralement d'avis que, comparativement à d'autres modes de transport comme l'avion, le train et les bateaux, le transport routier est moins sécuritaire. Ils ont invoqué les raisons suivantes pour justifier leur impression :

- des preuves empiriques, telles que des données et des statistiques montrant qu'il y a un taux plus élevé d'accidents sur les routes et les autoroutes que dans les airs, sur les chemins de fer et sur les voies navigables;
- la circulation est plus importante sur les routes et les autoroutes (c'est-à-dire que de nombreux véhicules partagent le même espace en même temps), entraînant ainsi un plus grand risque



d'accident. De plus, en raison du volume de véhicules, il y a un plus grand risque d'accidents impliquant plusieurs véhicules sur les routes et les autoroutes;

- les véhicules sur les routes sont conduits par des personnes ayant divers degrés de compétence et de jugement, divers degrés de respect des règles et des règlements et une formation opérationnelle relativement limitée. Par conséquent, la sécurité des personnes dépend non seulement de leurs propres compétences et de leur jugement, mais aussi de ceux des autres;
- les mauvaises conditions météorologiques sont plus susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité du transport routier, car les conducteurs de véhicules peuvent ne pas être dissuadés de mener à bien leurs projets de voyage. En revanche, les avions et les trains seront retardés ou annulés en raison de mauvaises conditions météorologiques.

### **Le transport de matières dangereuses au Canada est jugé sécuritaire**

Les participants avaient généralement l'impression que le transport des matières dangereuses au Canada est sécuritaire. Ils ont reconnu que des accidents peuvent se produire, mais avaient l'impression que c'était rare, ce qui prouve pour certains qu'il est sécuritaire de transporter des matières dangereuses au Canada. Lorsqu'ils ont comparé la sécurité des divers modes de transport de matières dangereuses, ils étaient une fois de plus d'accord avec le fait que le transport routier est le moins sécuritaire.

La sécurité perçue des autres modes de transport, comme le transport ferroviaire, le transport maritime, le transport aérien et les pipelines, reposait principalement sur leur bilan de sécurité. Le risque d'accident a été reconnu (p. ex., Lac-Mégantic, Exxon Valdez), mais de tels incidents sont jugés rares ou exceptionnels. Les voyages en train, en particulier, ont tendance à être considérés comme sécuritaires, non seulement en raison de leur bilan de sécurité, mais aussi parce que les trains ne rencontrent généralement pas de trafic ou d'obstacles en route et ne traversent pas de zones densément peuplées. Par ailleurs, les accidents sont plus faciles à contenir et à nettoyer s'ils se produisent.

La perception selon laquelle le transport routier est moins sécuritaire que les autres modes de transport de matières dangereuses n'a pas été attribuée aux données ou aux statistiques qui démontrent que c'est le cas. Elle était plutôt fondée sur les mêmes types de raisons qui éclairent les perceptions selon lesquelles les déplacements routiers sont généralement moins sécuritaires que les autres modes de transport (p. ex., la quantité de véhicules sur les routes, la plus grande probabilité d'accidents causés par une erreur humaine et les mauvaises conditions météorologiques).

## 4. Nouvelles technologies

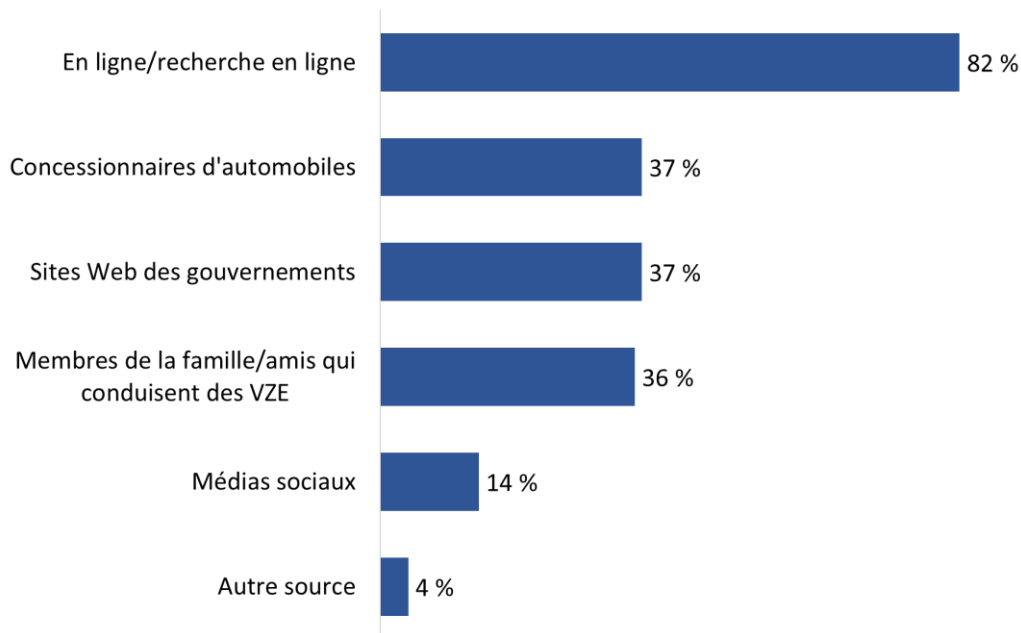
Les prochaines questions présentent le point de vue des Canadiens sur les nouvelles technologies et le réseau de transport du Canada. Les constatations du sondage sont présentées en premier, suivies des constatations des groupes de discussion.

### 4.1 Constatations du sondage

#### La plupart des répondants effectueraient des recherches en ligne s'ils avaient besoin d'informations sur les véhicules zéro émission (VZE)

Si les répondants avaient besoin d'informations sur les VZE, comme le rendement des véhicules, les incitatifs ou la disponibilité, 82 % effectueraient des recherches en ligne. Une plus faible proportion se tournerait vers les concessionnaires automobiles (37 %), les sites Web gouvernementaux (37 %) et les membres de la famille ou les amis qui conduisent des VZE (36 %) pour ce type d'information. De plus, 14 % privilégieraient les médias sociaux et 4 % choisiraient d'autres sources.

Diagramme 19 : Sources d'information sur les VZE



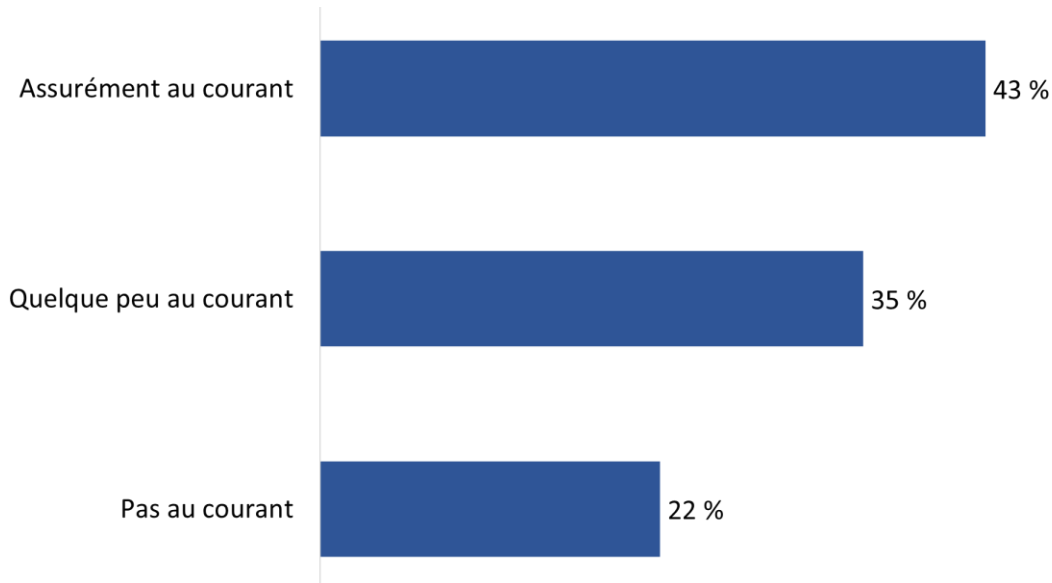
Q26. Si vous aviez besoin d'information sur les véhicules zéro émission, comme le rendement des véhicules, les incitatifs proposés ou la disponibilité, où chercheriez-vous? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

Les personnes âgées (42 % des répondants de 55 ans et plus) et les femmes (39 %) étaient plus susceptibles de dire qu'elles se fieraient aux sites Web du gouvernement pour obtenir de l'information sur les VZE, tandis que les résidents des Prairies (27 %) étaient moins enclins à penser qu'ils le feraient.

### La majorité des Canadiens savent que les véhicules vendus au Canada devront être zéro émission d'ici 2035

Un peu plus des trois quarts (78 %) des répondants savent que le gouvernement du Canada exigera que toutes les nouvelles voitures et tous les camions légers vendus au Canada soient zéro émission à compter de 2035; 43 % sont assurément au courant de cette exigence et 35 % sont quelque peu au courant. Par contre, 22 % n'étaient pas du tout au courant.

Diagramme 20 : Connaissance de l'exigence selon laquelle les voitures et les camions légers vendus au Canada devront être des véhicules zéro émission à compter de 2035



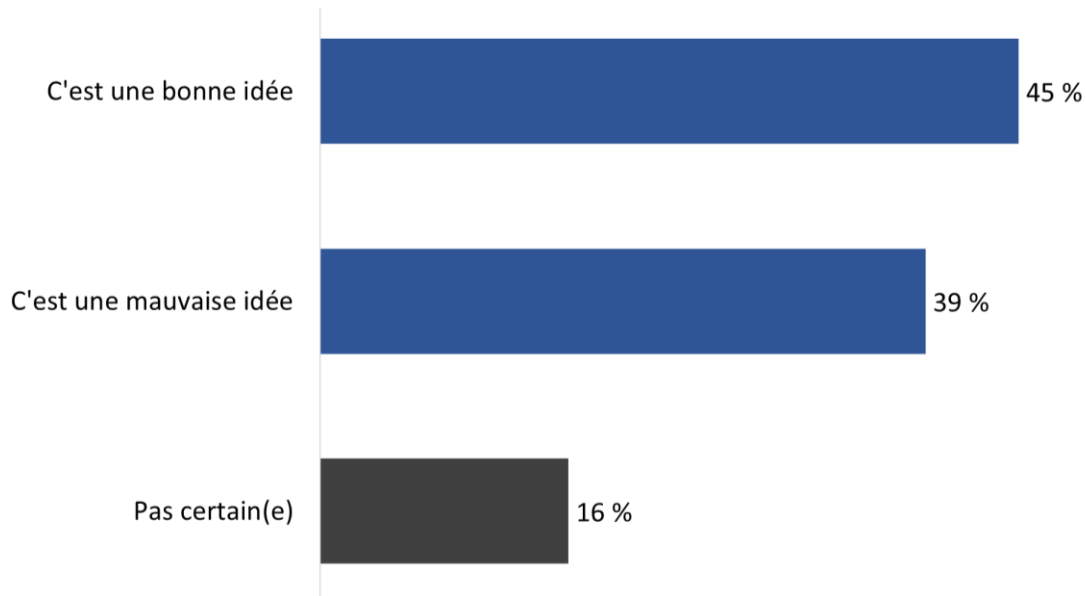
Q27. Étiez-vous au courant de l'exigence du gouvernement du Canada selon laquelle toutes les voitures et tous les camions légers neufs vendus au Canada devront être des véhicules zéro émission à compter de 2035? Base de référence : n=1 587, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

La connaissance de l'exigence de la vente exclusive de véhicules zéro émission à compter de 2035 est plus élevée chez les répondants non autochtones (78 %), les hommes (84 %), les résidents du Québec (88 %) et les personnes âgées de 65 ans et plus (87 %). En revanche, les personnes gagnant moins de 40 000 \$ par année (67 %) sont moins susceptibles d'être au courant de cette exigence que les groupes touchant un revenu plus élevé.

### Il n'y a pas de consensus clair sur l'exigence touchant les véhicules zéro émission à compter de 2035

Quarante-cinq pour cent des Canadiens sondés croient que l'exigence selon laquelle toutes les nouvelles voitures et tous les camions légers vendus au Canada doivent être zéro émission à compter de 2035 est une bonne idée, tandis que 39 % considèrent que c'est une mauvaise idée. Les autres répondants (16 %) étaient incertains.

Diagramme 21 : Opinions concernant l'exigence relative aux véhicules zéro émission à compter de 2035



Q28. Que pensez-vous de l'exigence selon laquelle toutes les voitures et tous les camions légers neufs vendus au Canada devront être des véhicules zéro émission en 2035? Base de référence : n=1 227; les personnes au courant de l'exigence.

Les résidents des Prairies (31 %), les habitants des régions rurales et du Nord (28 %) ainsi que les Autochtones (37 %) sont moins susceptibles d'être d'avis qu'il s'agit d'une bonne idée. En revanche, les diplômés universitaires (54 %) et les personnes touchant moins de 40 000 \$ par année (57 %) sont plus susceptibles d'être en faveur de l'exigence.

## 4.2 Constatations des groupes de discussion

### Différents points de vue concernant l'exigence relative aux véhicules zéro émission du gouvernement du Canada

Les opinions divergeaient au sujet de l'exigence du gouvernement du Canada concernant les véhicules zéro émission. La plupart des participants appuyaient l'idée. Certains ont exprimé des préoccupations ou ne pensaient pas que c'était une bonne idée, et quelques-uns étaient incertains. Les personnes qui se montraient en faveur de l'exigence ont justifié leur position en invoquant les raisons suivantes :

- elle contribuera à protéger l'environnement en réduisant les émissions de gaz à effet de serre;
- elle améliorera la santé des Canadiens;
- elle stimulera la recherche et le développement et la création de nouvelles industries;
- elle envoie un signal clair à l'industrie pour que celle-ci commence à se préparer à cette transition;
- elle permettra de réduire les coûts de l'énergie, l'électricité étant moins chère que l'essence;
- ce sera plus pratique, car il ne sera plus nécessaire de se rendre dans les stations-service.

Les participants qui n'appuyaient pas l'exigence ou qui avaient des doutes à son sujet avaient tendance à mentionner les préoccupations suivantes, généralement en parlant des véhicules électriques :

- des préoccupations concernant l'infrastructure et la capacité des services, y compris des inquiétudes concernant le nombre de bornes de recharge, l'anxiété liée à l'autonomie et la capacité du réseau électrique à prendre en charge les véhicules électriques;
- des préoccupations liées à l'environnement, y compris la crainte que cette exigence n'entraîne nullement la diminution du nombre de voitures sur les routes (ce qui devrait être la priorité), la crainte que les véhicules électriques n'entraînent une toute nouvelle série de problèmes environnementaux (par exemple, l'élimination des batteries) et la crainte que les véhicules électriques n'augmentent la consommation d'électricité alors qu'on demande aux gens de gérer leur consommation pour des raisons environnementales;
- des préoccupations en matière de sécurité, y compris la possibilité d'incendies de batteries, des inquiétudes concernant l'efficacité des véhicules électriques dans des conditions climatiques canadiennes telles que le froid extrême ou les tempêtes hivernales violentes, et le poids plus important des véhicules électriques, ce qui les rend plus dangereux en cas d'accident.

De plus, des participants ont suggéré qu'il s'agit d'une approche à solution unique pour résoudre des problèmes complexes, avec une date limite arbitraire, alors qu'il faut une approche plus multidimensionnelle.

#### **Les participants sont divisés par rapport à l'effet du coût sur leur soutien aux véhicules zéro émission**

Les participants étaient divisés sur la question de savoir si le coût plus élevé des véhicules zéro émission a une incidence sur leur niveau de soutien. Certains ont répondu par l'affirmative et d'autres ont dit non. Des participants ont également indiqué que les véhicules zéro émission ne coûtent plus nécessairement plus cher.

## 5. Chaînes d'approvisionnement

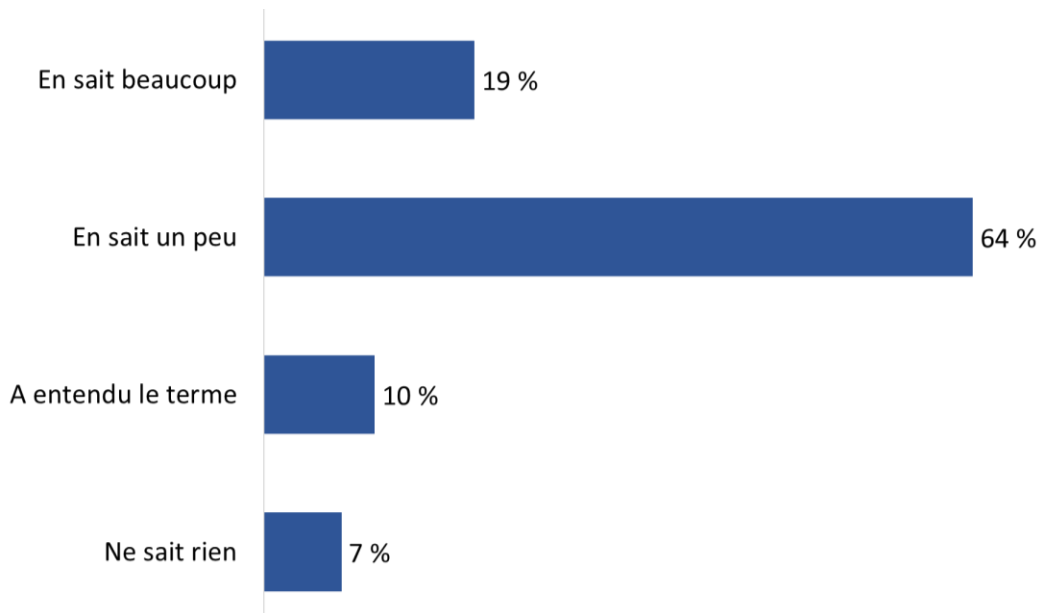
Cette section du rapport présente le point de vue des Canadiens sur les chaînes d'approvisionnement et le transport des marchandises. Les constatations du sondage sont présentées en premier, suivies des constatations des groupes de discussion.

### 5.1 Constatations du sondage

#### Peu de répondants en « savent beaucoup » sur les chaînes d'approvisionnement

Deux Canadiens sondés sur 10 (19 %) ont déclaré qu'ils en « savaient beaucoup » sur les chaînes d'approvisionnement, tandis que les deux tiers (64 %) en « savaient un peu ». Dix pour cent des répondants ont entendu le terme « chaîne d'approvisionnement » et 7 % ne savent rien des chaînes d'approvisionnement.

Diagramme 22 : Autoévaluation des connaissances relatives aux chaînes d'approvisionnement



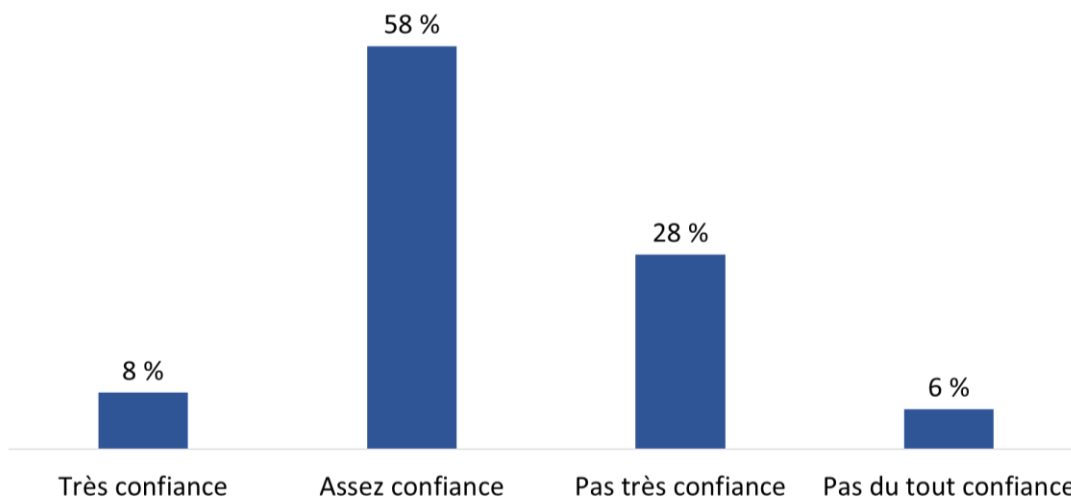
Q29. Que savez-vous des chaînes d'approvisionnement? Base de référence : n=1 587; tous les répondants.

Les hommes (89 %) étaient plus susceptibles de dire qu'ils en savent un peu ou beaucoup sur les chaînes d'approvisionnement, tout comme les répondants de l'Ouest (87 %) et de l'Ontario (84 %), comparativement à 77 % des résidents du Québec. Le niveau de connaissances augmentait également avec le niveau de scolarité, passant de 71 % chez les personnes ayant au plus un diplôme d'études secondaires à 86 % des diplômés universitaires.

### Les deux tiers des répondants ont au moins une certaine confiance dans la solidité des chaînes d'approvisionnement du Canada

Cinquante-huit pour cent des répondants ont assez confiance dans la solidité des chaînes d'approvisionnement du Canada, tandis que 8 % ont très confiance. En revanche, 28 % n'ont pas très confiance et 6 % n'ont pas du tout confiance.

Diagramme 23 : Confiance dans la solidité des chaînes d'approvisionnement du Canada



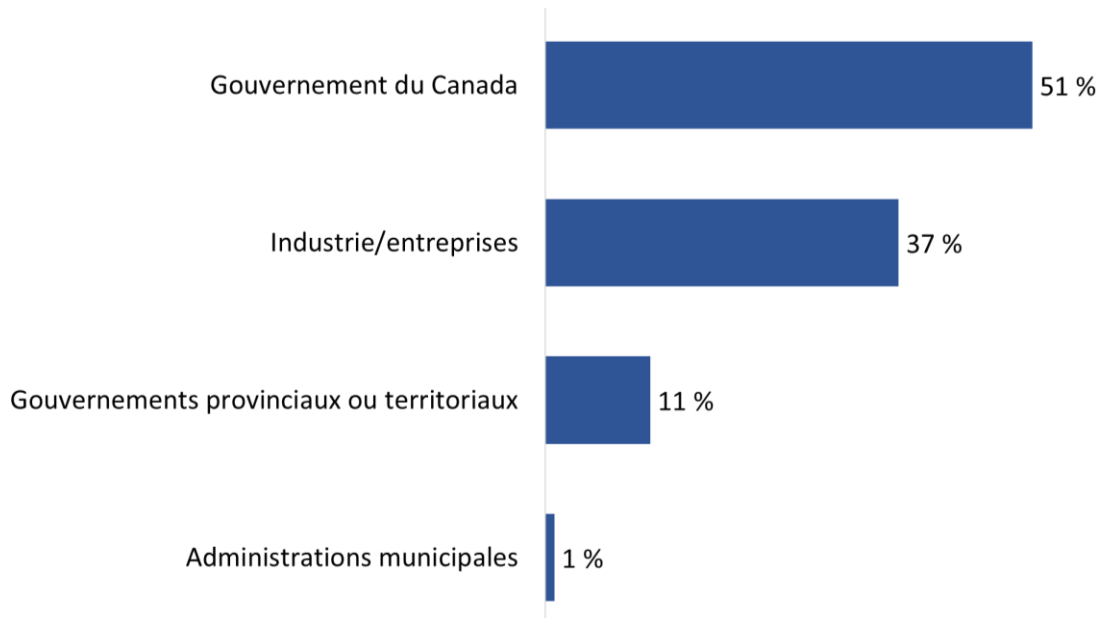
Q30. Dans quelle mesure avez-vous confiance dans la solidité des chaînes d'approvisionnement du Canada? Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

La confiance dans les chaînes d'approvisionnement du Canada est plus élevée chez les Québécois (76 %), les femmes (70 %) et les personnes vivant en milieu urbain (69 %).

**Le gouvernement est considéré comme le principal responsable des chaînes d'approvisionnement du Canada**

Lorsqu'on leur a demandé qui, selon eux, assume la plus grande responsabilité de la gestion des chaînes d'approvisionnement du Canada, la moitié (51 %) des répondants ont choisi le gouvernement du Canada, tandis que 37 % ont répondu l'industrie et les entreprises. Onze pour cent ont mentionné les gouvernements provinciaux ou territoriaux, et 1 % ont dit qu'il s'agissait des administrations municipales.

**Diagramme 24 : Acteur assumant la plus grande responsabilité des chaînes d'approvisionnement du Canada**



Q31. Selon vous, qui est le plus responsable de la gestion des chaînes d'approvisionnement du Canada? Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

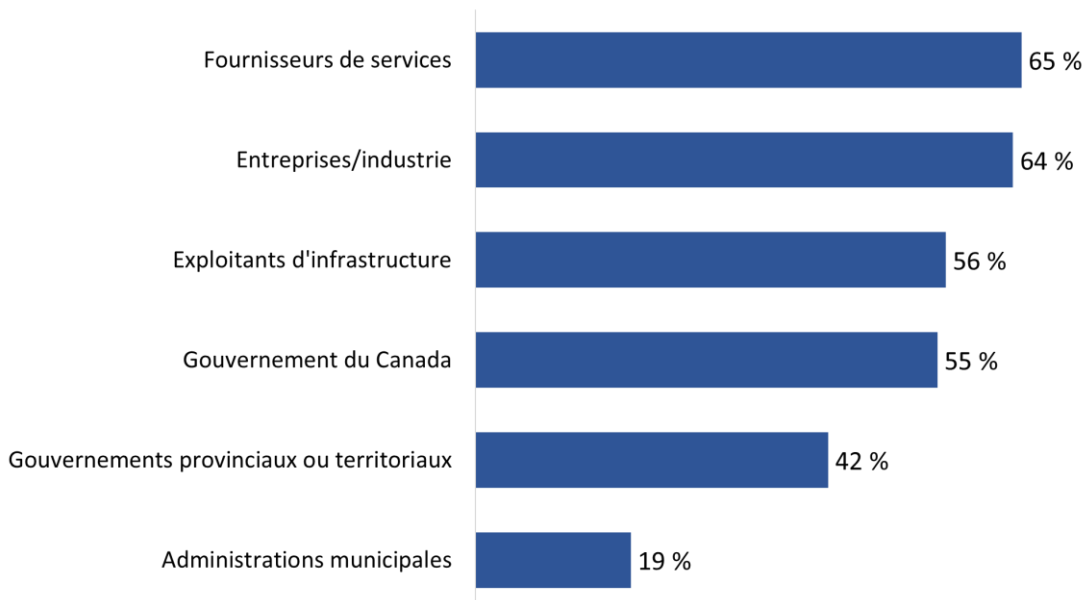
Les diplômés universitaires (41 %) étaient plus susceptibles d'estimer que les entreprises et l'industrie assument la plus grande responsabilité de la gestion des chaînes d'approvisionnement du Canada, tandis que les femmes (56 %) et les résidents du Canada atlantique (61 %) et des Prairies (58 %) avaient plus tendance à croire que le gouvernement du Canada est le principal responsable de la gestion des chaînes d'approvisionnement.



### Le secteur privé joue un rôle essentiel dans l'efficacité des chaînes d'approvisionnement du Canada

Bien que la plus grande proportion des répondants aient déclaré que le gouvernement du Canada est le principal responsable de la gestion des chaînes d'approvisionnement du Canada, beaucoup croient également que le secteur privé joue un rôle essentiel. Plus précisément, 65 % ont mentionné que les fournisseurs de services comme les compagnies de chemins de fer, les transporteurs aériens et les services de messagerie jouent un rôle essentiel pour s'assurer que les chaînes d'approvisionnement du Canada livrent les marchandises là où elles doivent aller, et 64 % ont dit la même chose des entreprises et des industries. Par ailleurs, 56 % ont fait mention des exploitants d'infrastructures, comme les ports et les aéroports, et 55 % ont parlé du gouvernement du Canada. Un moins grand nombre de répondants ont mentionné les autres ordres de gouvernement; 42 % ont dit les gouvernements provinciaux ou territoriaux et 19 %, les administrations municipales.

Diagramme 25 : Principaux acteurs de l'efficacité des chaînes d'approvisionnement du Canada

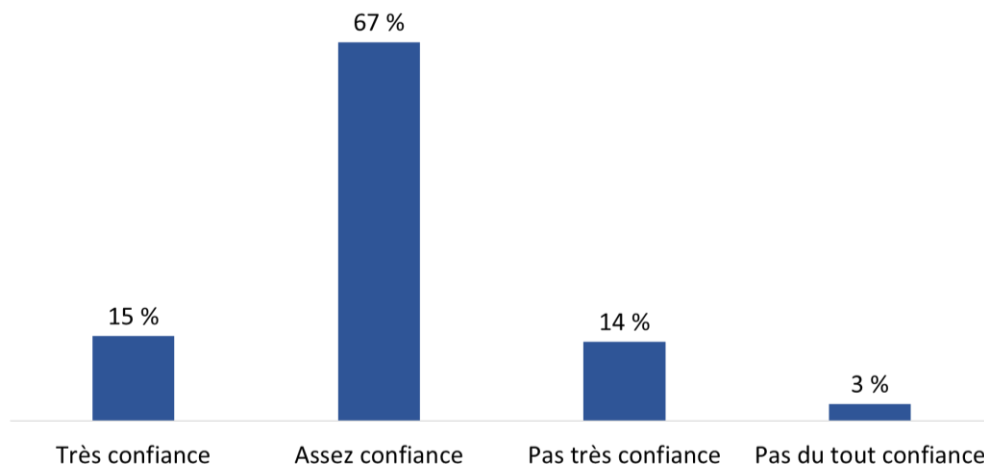


Q32. À votre avis, qui joue un rôle essentiel pour s'assurer que les chaînes d'approvisionnement du Canada livrent les marchandises à la destination prévue? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

### Huit Canadiens sur 10 ont au moins une certaine confiance dans la fiabilité des chaînes d'approvisionnement du Canada

Soixante-sept pour cent des répondants ont assez confiance que les chaînes d'approvisionnement du Canada peuvent livrer de manière fiable les marchandises dont ils ont besoin, tandis que 15 % ont très confiance. En revanche, 14 % n'ont pas très confiance et 3 % n'ont pas du tout confiance.

Diagramme 26 : Confiance dans la fiabilité des chaînes d'approvisionnement du Canada



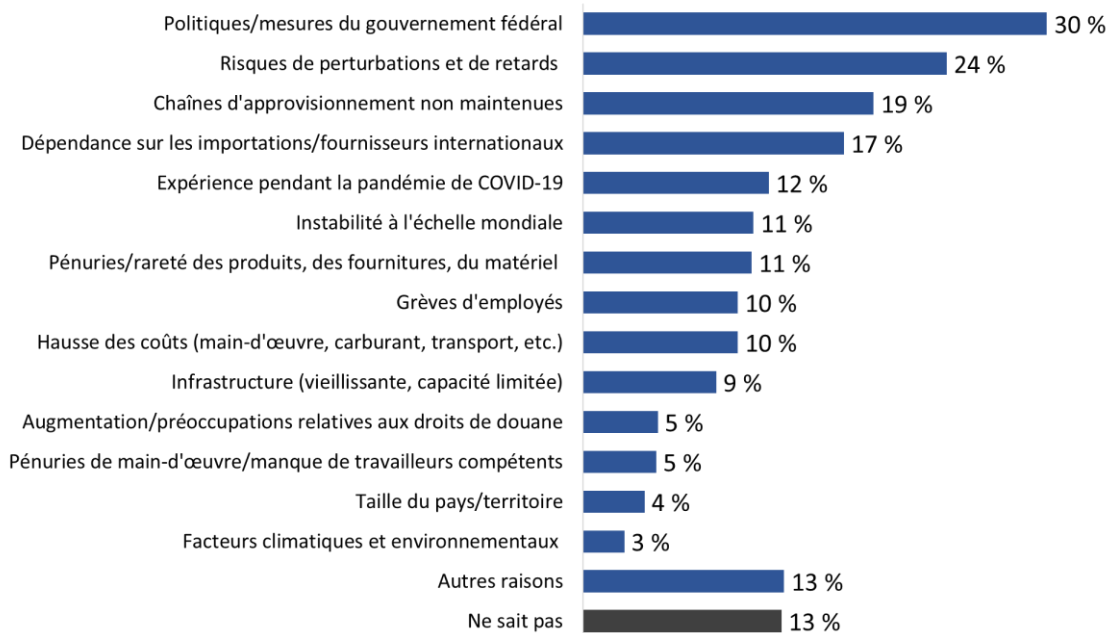
Q33. Dans quelle mesure avez-vous confiance que les chaînes d'approvisionnement du Canada peuvent livrer de manière fiable les marchandises dont vous avez besoin? Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

Les répondants vivant dans les régions urbaines (85 %), les femmes (86 %) et les résidents du Canada atlantique (88 %) et du Québec (88 %) étaient plus susceptibles que leurs homologues de dire qu'ils ont confiance dans la fiabilité des chaînes d'approvisionnement du Canada.

### Les répondants avancent diverses raisons pour expliquer leur manque de confiance dans les chaînes d'approvisionnement du Canada

On a demandé aux répondants qui n'ont pas confiance dans la capacité des chaînes d'approvisionnement du Canada à livrer de manière fiable les marchandises dont ils ont besoin (n=271) d'expliquer librement leurs préoccupations. Ainsi, 30 % ont parlé des mesures et des politiques du gouvernement fédéral, 24 % ont fait mention du risque de perturbations et de retards, 19 % ont exprimé des préoccupations concernant l'entretien inadéquat des chaînes d'approvisionnement et 17 % ont souligné la dépendance du Canada à l'égard des importations. La liste complète des raisons est présentée dans le diagramme 27.

Diagramme 27 : Raisons de ne pas avoir confiance dans la fiabilité des chaînes d'approvisionnement du Canada

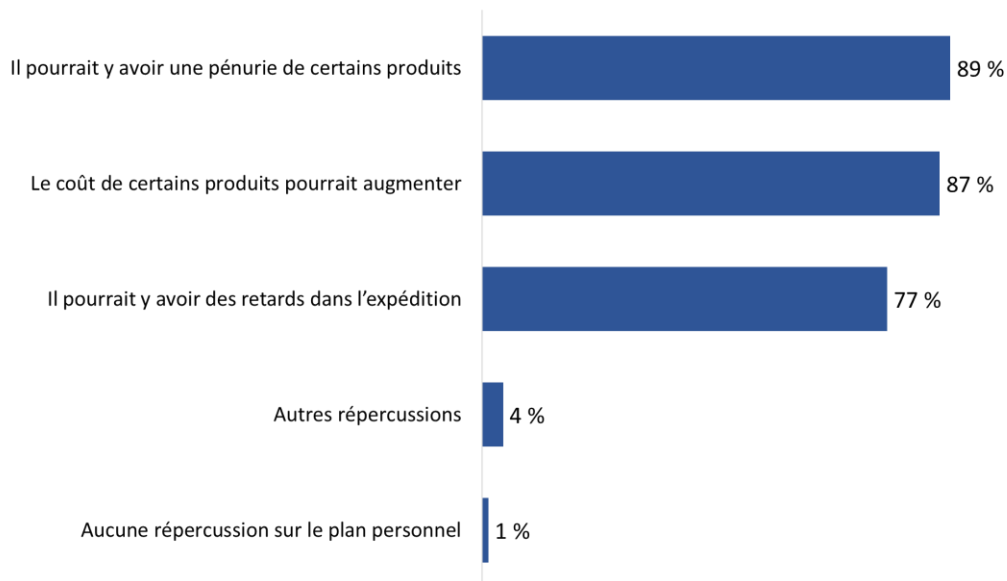


Q34. Pourquoi n'avez-vous pas très confiance ou pas du tout confiance que les chaînes d'approvisionnement du Canada peuvent livrer de manière fiable les marchandises dont vous avez besoin? [Plusieurs réponses acceptées.] Base de référence : n=271; les personnes n'ayant pas confiance.

### Pratiquement tout le monde pense que les perturbations des chaînes d'approvisionnement les affecteront

La plupart des Canadiens sondés pensent que la perturbation d'une chaîne d'approvisionnement pourrait les affecter. Plus précisément, 89 % prévoient des pénuries de produits, 87 % s'attendent à des augmentations de prix et 77 % prévoient des retards d'expédition. De plus, 4 % ont parlé d'autres répercussions possibles. Seulement 1 % des répondants pensent que les perturbations des chaînes d'approvisionnement n'auront pas d'incidence sur eux personnellement.

Diagramme 28 : Répercussions sur le plan personnel de la perturbation d'une chaîne d'approvisionnement



Q35. Comment pensez-vous que la perturbation d'une chaîne d'approvisionnement pourrait vous affecter? Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

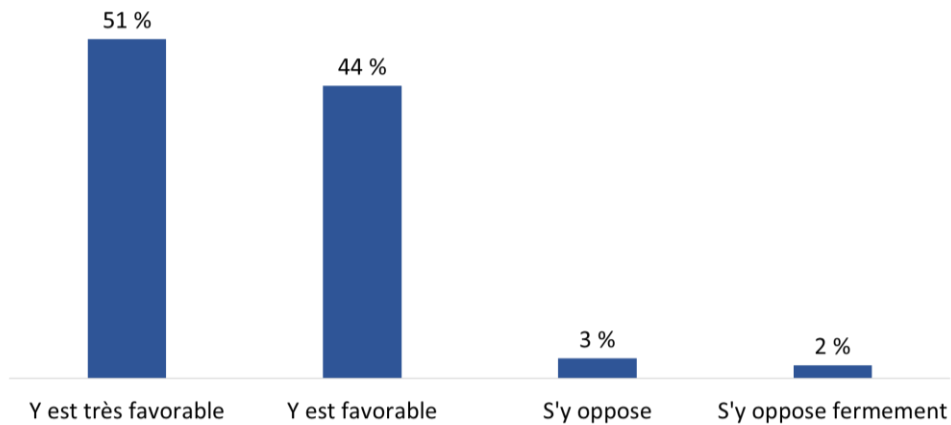
Les personnes issues de ménages touchant 150 000 \$ ou plus étaient plus susceptibles de parler des pénuries de produits (93 %), des augmentations de prix (92 %) et des retards d'expédition (83 %). Les plus jeunes Canadiens étaient plus susceptibles de penser que les retards d'expédition pourraient les affecter (84 % des répondants de 18 à 34 ans), tandis que les résidents de l'Ouest étaient plus susceptibles de citer les hausses de prix (92 %) et les retards (82 %) que ceux de l'Ontario et du Québec.

### La grande majorité des répondants appuient les efforts du gouvernement du Canada pour renforcer l'infrastructure des chaînes d'approvisionnement

Plus de neuf répondants sur 10 (95 %) appuient, même fortement, les efforts du gouvernement du Canada visant à mettre en place l'infrastructure nécessaire associée aux chaînes d'approvisionnement. En revanche, 5 % s'opposent à ces efforts.

Avant de répondre à cette question, on a indiqué aux répondants que le renforcement des chaînes d'approvisionnement du Canada pourrait entraîner des investissements coûteux dans de nouvelles infrastructures de transport. L'infrastructure de transport fait référence au réseau de routes, de ponts, de chemins de fer, d'aéroports et de ports maritimes qui favorise la circulation sécuritaire des personnes et des marchandises.

Diagramme 29 : Points de vue concernant le renforcement de l'infrastructure des chaînes d'approvisionnement

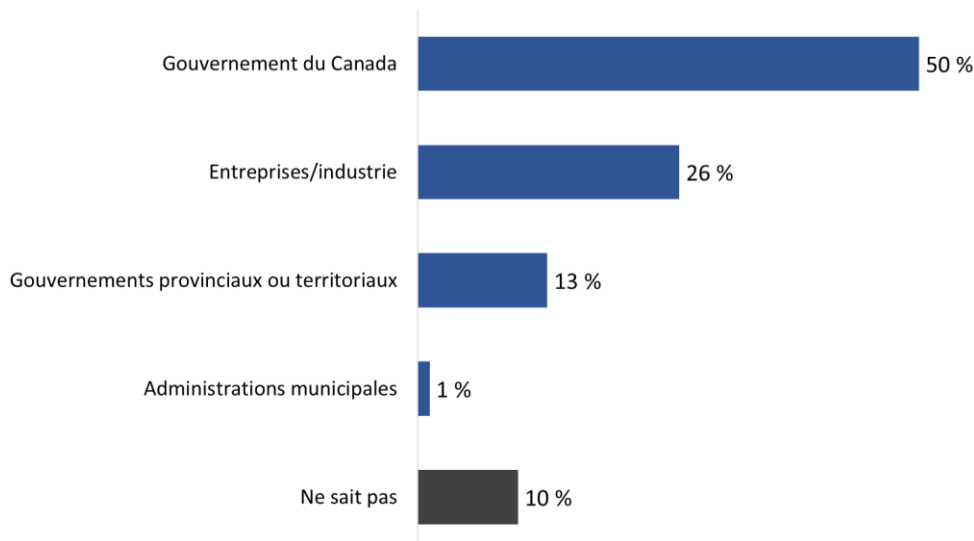


Q36. Dans quelle mesure êtes-vous favorable ou défavorable aux efforts du gouvernement du Canada visant à mettre en place l'infrastructure nécessaire associée à la chaîne d'approvisionnement? Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

### La plupart des répondants pensent que le gouvernement devrait payer pour l'infrastructure des chaînes d'approvisionnement

Soixante-quatre pour cent des Canadiens sondés pensent que le gouvernement devrait payer pour l'infrastructure nécessaire associée aux chaînes d'approvisionnement; 50 % ont parlé du gouvernement du Canada, 13 % des gouvernements provinciaux ou territoriaux et 1 % des administrations municipales. Par ailleurs, 26 % pensent que les entreprises et les industries devraient être responsables du financement. Les autres répondants (10 %) étaient incertains.

Diagramme 30 : Points de vue concernant les entités qui devraient assumer la responsabilité de financer l'infrastructure des chaînes d'approvisionnement



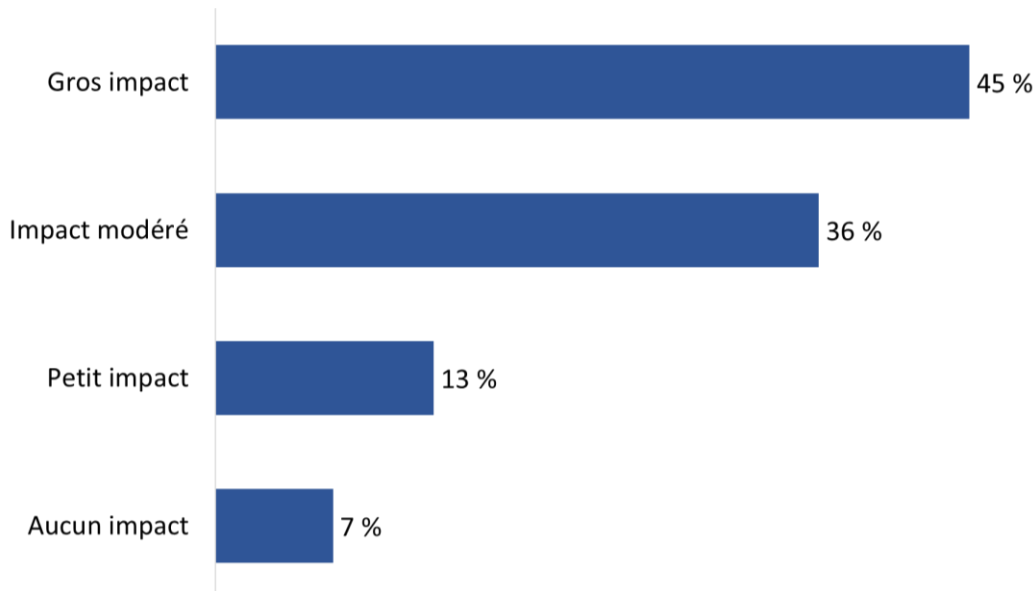
Q37. Selon vous, qui devrait payer pour l'infrastructure des chaînes d'approvisionnement? Base de référence : n=1 587; tous les répondants.

Les résidents de l'Ouest (54 % comparativement à 49 % des Canadiens de l'Atlantique et à 46 % des résidents du Québec) étaient plus susceptibles de dire que le gouvernement du Canada devrait financer cette infrastructure.

### La grande majorité des répondants pensent que le transport maritime a au moins un faible impact sur leur quotidien

Quatre-vingt-huit pour cent des répondants croient que le transport maritime a un impact sur leur quotidien. Parmi ceux-ci, 45 % pensent qu'il a un gros impact, 36 % un impact modéré et 13 % un impact faible. En revanche, 7 % ont déclaré que le transport maritime n'avait aucun impact et 6 % n'étaient pas certains de son impact, s'il y en a un.

Diagramme 31 : Impact perçu du transport maritime sur le quotidien



Q38. Selon vous, quel est l'impact du transport maritime sur votre vie quotidienne? Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

Les résidents du Canada atlantique (88 %) et de la Colombie-Britannique (88 %) étaient plus susceptibles de penser que le transport maritime a un impact modéré ou important sur leur quotidien.

## 5.2 Constatations des groupes de discussion

### Connaissance limitée des nouvelles au sujet des chaînes d'approvisionnement

La plupart des participants ne se souvenaient pas d'avoir vu ou entendu quoi que ce soit récemment au sujet des chaînes d'approvisionnement. Les autres se rappelaient avoir vu ou entendu parler de l'impact des grèves dans les secteurs ferroviaire et portuaire sur les chaînes d'approvisionnement au Canada, des conséquences possibles des tarifs, de l'effet de la stratégie de gestion des stocks fondée sur la production juste à temps, et du rétablissement des chaînes d'approvisionnement après des années de pandémie.

### La plupart des participants comprennent, du moins de manière générale, ce qui constitue une chaîne d'approvisionnement

Les participants n'ont eu aucune difficulté à expliquer ce qui, selon eux, constitue ou caractérise une chaîne d'approvisionnement. Les explications comprenaient des variantes des éléments suivants :

- tout ce qui fait partie du processus, allant de la production des biens à leur vente;
- les différentes composantes et la logistique nécessaire à la production et au transport des marchandises;
- l'ensemble de la chaîne, de la production à l'utilisateur final;
- l'interdépendance d'éléments dans la production et la distribution de biens, tels que l'approvisionnement, le transport, le stockage, la distribution et la consommation;
- l'interdépendance des pièces qui s'assemblent pour fabriquer un produit fini en quantité suffisante.

### **Il n'y a pas de consensus sur la solidité des chaînes d'approvisionnement du Canada**

Les opinions concernant les chaînes d'approvisionnement du Canada étaient mitigées. Des proportions semblables de participants ont décrit les chaînes d'approvisionnement du Canada comme étant fortes ou quelque part entre fortes et faibles, tandis que des nombres moins élevés les ont qualifiées de faibles. Les raisons de ces diverses impressions sont fournies ci-dessous.

- Les raisons pour lesquelles les chaînes d'approvisionnement du Canada sont décrites comme étant solides sont les suivantes :
  - Le Canada est un grand pays avec une petite population dispersée, qui a appris par expérience comment relever les défis liés à cette réalité.
  - Le Canada dispose d'un système de transport multimodal bien intégré.
  - Jusqu'à présent, le Canada a pu compter sur ses chaînes d'approvisionnement, et rien n'indique qu'elles ne sont pas résilientes (p. ex., pas d'alertes ou d'avertissements, les étagères des magasins ne sont pas vides et rien n'indique qu'il y a des pénuries ou des retards).
- Les raisons pour lesquelles les chaînes d'approvisionnement du Canada sont décrites comme étant moyennement solides sont les suivantes :
  - Les chaînes d'approvisionnement du Canada fonctionnent bien, mais il y a une dépendance excessive à l'égard d'entités qui détiennent un monopole, comme Amazon, ce qui signifie que les chaînes d'approvisionnement pourraient être perturbées si des problèmes survenaient avec ces entités.
  - Il n'y a pas eu de problèmes majeurs jusqu'à présent, mais les chaînes d'approvisionnement du Canada dépendent d'autres pays et sont donc soumises aux aléas de la politique.
  - Les chaînes d'approvisionnement fonctionnent généralement bien, mais des événements météorologiques graves peuvent les affecter pendant des jours.
  - Dans l'ensemble, les chaînes d'approvisionnement fonctionnent efficacement, mais la fabrication juste à temps entraîne de faibles niveaux de stocks. Par conséquent, les perturbations d'un tel système peuvent rapidement affecter les chaînes d'approvisionnement.
  - Leur efficacité peut varier selon l'endroit où l'on vit au Canada. Par exemple, il peut être très coûteux et compliqué d'acheminer des marchandises dans les collectivités nordiques et éloignées.



- Les raisons pour lesquelles les chaînes d'approvisionnement du Canada sont jugées faibles sont les suivantes :
  - L'extraction intensive de ressources au Canada et la faiblesse du secteur secondaire, en particulier dans le secteur manufacturier.
  - La dépendance à l'égard des États-Unis pour le commerce.
  - Les obstacles au commerce intérieur.
  - Être témoin de l'impact des phénomènes météorologiques violents, par exemple, l'impact de la rivière atmosphérique sur les activités dans le port de Vancouver.

**Le renforcement de l'économie nationale est essentiel au renforcement des chaînes d'approvisionnement du Canada**

La suggestion la plus souvent formulée pour renforcer les chaînes d'approvisionnement du Canada était de renforcer l'économie nationale du pays, en mettant l'accent sur le renforcement du secteur manufacturier et d'autres industries secondaires, qui pourraient devenir plus autonomes en achetant davantage de produits fabriqués au pays et en réduisant ou éliminant les obstacles au commerce interprovincial. D'autres suggestions comprenaient les suivantes :

- entretenir et améliorer l'infrastructure de transport du pays, y compris l'amélioration de sa résilience (p. ex., sa capacité à résister aux phénomènes météorologiques violents);
- moins dépendre de la gestion de l'approvisionnement selon l'approche juste à temps;
- assurer une plus grande efficacité à la frontière (p. ex., réduction des goulets d'étranglement, traitement plus efficace des expéditions transfrontalières);
- assurer l'amélioration et l'accessibilité des systèmes de télécommunications et la connectivité des technologies de l'information entre les Canadiens.

## 6. Initiatives écologiques

Cette section présente le point de vue des Canadiens sur le transport écologique. Les constatations du sondage sont présentées en premier, suivies des constatations des groupes de discussion.

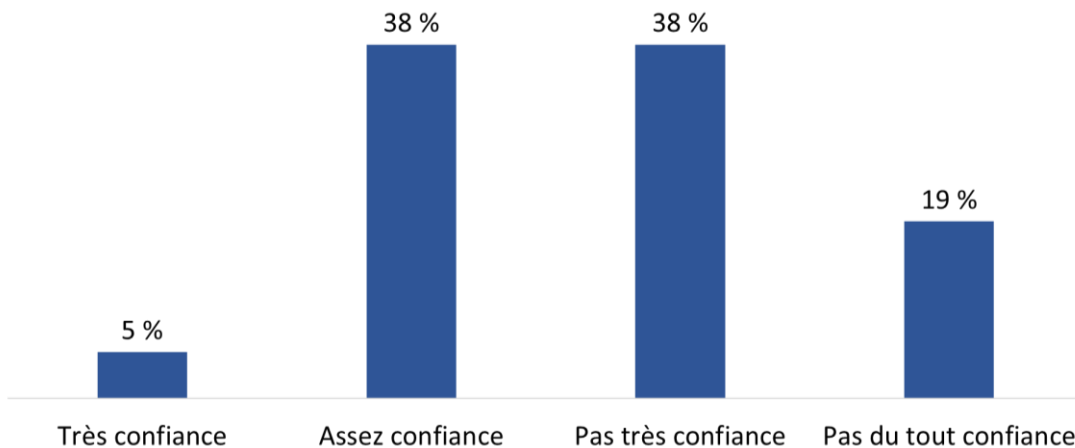
### 6.1 Constatations du sondage

Avant de répondre à ces questions, on a indiqué aux répondants du sondage que les réseaux de transport écologique permettent de transporter les personnes et les marchandises en étant plus respectueux de l'environnement parce qu'ils consomment moins d'énergie, produisent moins de pollution et dépendent souvent de sources d'énergie renouvelable.

#### Quatre répondants sur 10 ont au moins une certaine confiance dans la capacité du gouvernement à rendre les réseaux de transport plus écologiques

Trente-huit pour cent des répondants ont assez confiance dans la capacité du gouvernement du Canada à créer des réseaux de transport écologique, tandis que 5 % ont très confiance. En revanche, la majorité d'entre eux n'ont pas très confiance (38 %), voire pas du tout confiance (19 %).

Diagramme 32 : Confiance dans la capacité du gouvernement à créer des réseaux de transport écologique



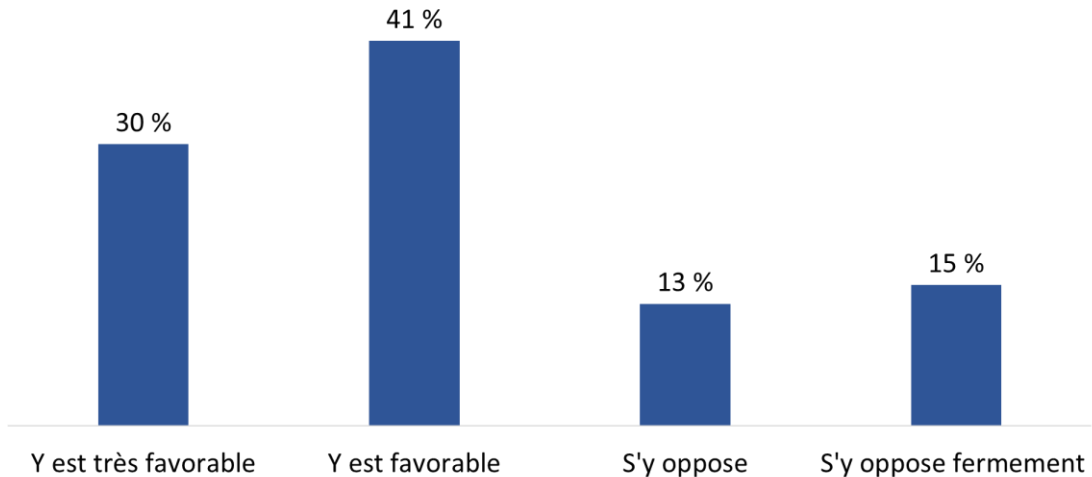
Q39. Dans quelle mesure avez-vous confiance dans la capacité du gouvernement du Canada de créer des réseaux de transport écologique? Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

La confiance dans la capacité du gouvernement du Canada à créer des réseaux de transport écologique est plus élevée chez les Canadiens plus âgés (51 % des personnes de 65 ans ou plus), les femmes (48 %), les citadins (46 %) et les résidents du Québec (49 % comparativement à 39 % des résidents de l'Ouest).

### Sept personnes sur 10 sont en faveur de l'écologisation des transports, même si cela coûte plus cher

Soixante et onze pour cent des Canadiens sondés sont favorables ou même très favorables aux efforts du gouvernement du Canada pour créer des réseaux de transport écologique, même si cela coûte plus cher. En revanche, 28 % s'opposent à ces efforts et 15 % s'y opposent fermement.

Diagramme 33 : Points de vue sur l'écologisation des réseaux de transport



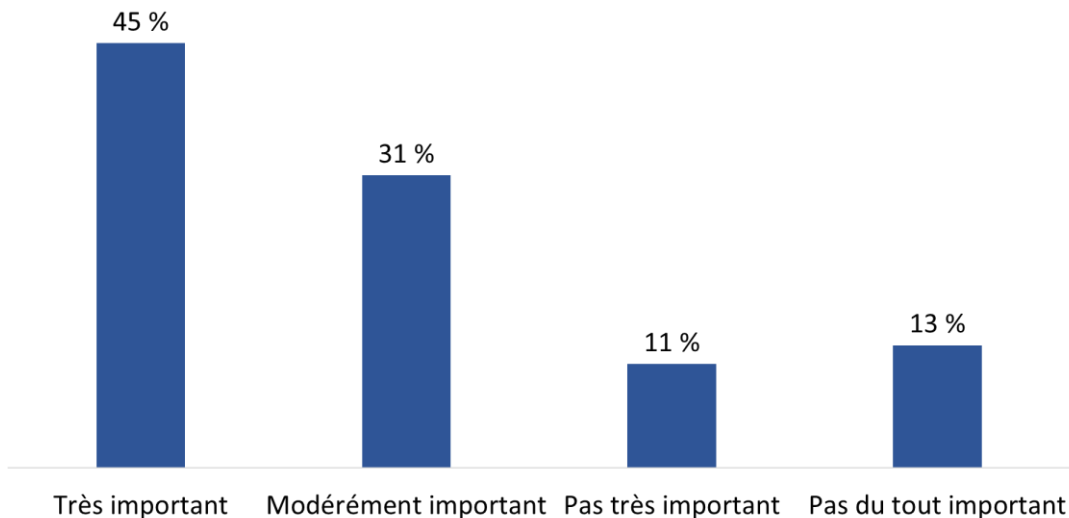
Q40. Si le fait de rendre les réseaux de transport plus respectueux de l'environnement coûtera plus d'argent, dans quelle mesure êtes-vous favorable ou défavorable aux efforts du gouvernement du Canada visant à créer des réseaux de transport écologique? Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

Le soutien à l'écologisation des réseaux de transport est plus élevé chez les répondants de 18 à 34 ans (76 %), les personnes de 65 ans et plus (76 %), les résidents du Québec (84 %), les femmes (79 %), les répondants non autochtones (73 %), les diplômés universitaires (80 %) et les personnes des régions urbaines du pays (76 %).

### La plupart des gens pensent que l'investissement du gouvernement du Canada dans les initiatives de transport écologique est important

Les trois quarts (76 %) des répondants estiment qu'il est modérément (31 %) ou très important (45 %) que le gouvernement du Canada investisse dans des initiatives de transport écologique. En revanche, 24 % pensent que ce n'est pas très important, voire pas du tout important.

Diagramme 34 : Perception de l'importance des investissements du gouvernement dans les initiatives de transport écologique



Q41. À quel point est-il important que le gouvernement du Canada investisse dans des initiatives de transport écologique?  
Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

Les répondants autochtones (31 %), les hommes (32 %), les résidents des régions rurales et du Nord (41 %) et les personnes âgées de 35 à 54 ans (29 %) étaient plus susceptibles de dire qu'il n'est pas important d'investir dans de telles initiatives. En revanche, les résidents du Québec (87 %) étaient les plus susceptibles de juger cela important.

## 6.2 Constatations des groupes de discussion

### La réduction de l'impact des transports sur l'environnement est la plus grande préoccupation environnementale

La réduction de l'impact du réseau de transport du Canada sur l'environnement, y compris sa contribution à la pollution atmosphérique, aux émissions de carbone et aux changements climatiques, avait tendance à être considérée comme la préoccupation environnementale la plus urgente en ce qui a trait aux transports au Canada. Les points précis soulevés à cet égard sont les suivants :

- encourager l'adoption de véhicules écologiques et respectueux de l'environnement;
- bâtir un mode de transport en commun, comme le train à grande vitesse, qui aidera à réduire la pollution et les émissions causées par les voyages en avion et en voiture;
- réduire les déchets environnementaux générés par le réseau de transport (p. ex., élimination des pneus);

- limiter les perturbations de l'habitat causées par la construction d'autoroutes.

D'autres préoccupations environnementales liées au transport ont été jugées urgentes, notamment les suivantes :

- transporter des matières dangereuses par voie terrestre et maritime;
- améliorer la résilience du réseau de transport face aux phénomènes météorologiques extrêmes;
- appliquer la réglementation environnementale liée au transport;
- veiller à ce que les modes de transport respectueux de l'environnement soient réalistes et réalisables, en tenant compte des conditions météorologiques et de la géographie du Canada;
- s'éloigner efficacement des combustibles fossiles, en privilégiant des solutions de rechange qui ne génèrent pas de problèmes environnementaux graves;
- avoir une vision élargie ou une approche globale du transport écologique (c.-à-d. en mettant l'accent sur une approche fragmentaire plutôt que sur une approche coordonnée et multidimensionnelle);
- ne pas se doter de mesures sérieuses (p. ex., le train à grande vitesse fait l'objet de discussions au Canada depuis des décennies, mais rien n'a été fait <sup>1</sup>);
- assurer une bonne ventilation dans les autobus.

### **L'écologisation des transports est associée principalement aux véhicules électriques et au transport en commun**

Les participants ont à maintes reprises décrit le transport écologique comme étant une option respectueuse de l'environnement qui réduit la dépendance aux combustibles fossiles. Ils avaient tendance à l'associer concrètement à deux choses : les véhicules électriques et les modes de transport en commun. Quelques participants ont également associé le transport écologique à l'utilisation de l'hydrogène et du gaz de pétrole liquéfié comme carburants de remplacement.

### **La grande majorité des participants ont l'impression que l'écologisation des transports réduira les émissions de gaz à effet de serre**

Presque tous les participants étaient d'avis que l'écologisation des transports réduira les émissions de gaz à effet de serre. Pour justifier leur point de vue, bon nombre de participants ont mentionné que les véhicules à essence contribuent de manière importante aux émissions de gaz à effet de serre. Ils ont fait référence à des preuves, à des données et à des statistiques montrant que les émissions peuvent être réduites en écologisant les transports.

Les quelques participants qui ne pensaient pas que l'écologisation des transports aurait un impact sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (ou qui avaient des doutes) ont insisté sur les points suivants pour expliquer leur point de vue :

---

<sup>1</sup> Le 19 février 2025, le gouvernement du Canada a annoncé le développement d'un train à grande vitesse dans le corridor Toronto-Québec

- les réductions réalisées grâce à l'écologisation des transports au Canada seraient compensées par des pays, comme la Chine et l'Inde, qui sont les plus grands responsables des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale;
- le problème des changements climatiques est aujourd'hui si grave que nous avons peut-être atteint le point où la réduction des gaz à effet de serre, même si elle est réalisable, ne changera pas de manière importante la situation globale;
- les coûts associés à l'écologisation des transports, en particulier le coût des véhicules électriques (VE), peuvent être trop élevés pour beaucoup de personnes, ce qui les empêche de faire le changement;
- les véhicules électriques entraînent également des problèmes sur le plan environnemental, notamment en ce qui concerne l'élimination des batteries et les répercussions de l'approvisionnement en composants tels que le lithium).

**Les opinions sont mitigées par rapport aux efforts du gouvernement pour améliorer l'impact des transports sur l'environnement**

Les participants n'avaient pas tous la même opinion quant à la mesure dans laquelle le gouvernement du Canada améliore l'impact des transports sur l'environnement. Certains participants jugent que le gouvernement fédéral a un bon bilan ou va dans la bonne direction, tandis que d'autres ont qualifié ses efforts de médiocres. Certains participants étaient incertains. Ceux qui pensaient que le gouvernement du Canada réussissait bien formulaient parfois des mises en garde et des réserves ou se concentraient davantage sur les intentions du gouvernement que sur les résultats réels. Leurs raisons étaient les suivantes :

- ses initiatives empruntent la bonne direction (même si elles pourraient être plus audacieuses);
- il adopte une approche globale de l'écologisation, plutôt que de se concentrer sur une seule solution;
- il tente d'encourager la transition vers des modes de transport écologique;
- il a mis en place une tarification du carbone;
- il prend davantage de mesures que les gouvernements qui l'ont précédé;
- il collabore avec des communautés autochtones dans le cadre de diverses initiatives;
- il essaie d'établir un consensus entre les gouvernements provinciaux et territoriaux, qui ont la compétence principale sur certaines questions environnementales.

Les participants qui estimaient que le gouvernement du Canada fait un mauvais travail pour améliorer l'impact environnemental des transports ont fourni les raisons suivantes pour expliquer leur point de vue :

- le Canada n'atteint pas ses cibles en matière de réduction des émissions;
- le gouvernement du Canada a mis en place des processus trop bureaucratiques et trop axés sur la réglementation au lieu d'encourager les forces du marché;
- il n'y a pas suffisamment d'incitatifs pour passer aux véhicules électriques;
- le gouvernement du Canada n'a fait connaître aucune réalisation à cet égard;

- l'environnement ne constitue pas la principale priorité du gouvernement du Canada;
- il n'y a pas suffisamment d'éducation du public sur la question ou pas suffisamment de sensibilisation à cet égard;
- il n'y a pas d'approche globale/elle a tendance à être fragmentée et décousue;
- le gouvernement du Canada envoie des signaux mixtes (c.-à-d. qu'il fait la promotion de l'écologisation, mais achète un oléoduc);
- les plus grands producteurs d'émissions ne sont pas assujettis à un régime de tarification du carbone;
- le gouvernement du Canada ne tire pas parti de l'hydroélectricité;
- la technique de la recirculation des gaz d'échappement (RGE) ne fonctionne pas bien.

Presque tous les participants autochtones étaient d'avis que le rendement du gouvernement du Canada n'est pas bon en ce qui a trait à l'inclusion du savoir traditionnel des partenaires autochtones dans le cadre de ses efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

#### **Les participants font mention de plusieurs obstacles au transport électrique/à hydrogène**

Les obstacles perçus à la transition vers le transport électrique ou à hydrogène au Canada se répartissent en trois catégories :

- les obstacles politiques, en particulier l'absence de consensus sur le désir d'abandonner les combustibles fossiles. La résistance à cette transition était associée à l'industrie pétrolière et aux gouvernements provinciaux dont l'économie dépend des combustibles fossiles et liée au défi de changer l'opinion des gens qui croient que la prospérité économique dépend du développement des combustibles fossiles. De plus, la résistance à la transition était liée à la loyauté envers les « trois grands » constructeurs automobiles d'Amérique du Nord;
- le manque d'incitatifs pour effectuer la transition, notamment le coût élevé perçu des véhicules électriques, ainsi que les obstacles à la transition, tels que les surtaxes sur les véhicules électriques;
- des défis liés à l'infrastructure des véhicules électriques, en mettant l'accent sur un nombre adéquat de bornes de recharge et la fiabilité de ces bornes.

## 7. Communautés autochtones

La présente section porte sur les problèmes de transport auxquels sont confrontées les communautés autochtones et sur le rôle que ces dernières jouent dans le développement de l'infrastructure de transport. Ce sujet a été abordé uniquement dans les groupes de discussion.

### **L'éloignement est le principal défi en matière de transport auquel sont confrontées les communautés autochtones**

Les participants ont indiqué que l'éloignement était le principal défi en matière de transport auquel sont confrontées les communautés autochtones. Ils ont notamment parlé des éléments suivants :

- le coût élevé des déplacements à destination et en provenance des collectivités éloignées;
- les services de transport limités, y compris le transport médical;
- la nécessité de parcourir de longues distances pour obtenir des services essentiels (p. ex., renouvellement d'un permis de conduire);
- le coût élevé de la vie en raison du coût du transport des marchandises dans ces collectivités;
- les défis sur le plan multimodal comme la nécessité de coordonner le transport aérien, maritime et routier;
- l'entretien de l'infrastructure, comme l'état des routes;
- le coût élevé de l'infrastructure de service dans les collectivités éloignées;
- la dépendance aux routes de glace, affectées par les changements climatiques.

L'aspect financier des défis liés au transport auxquels sont confrontées les communautés autochtones (c.-à-d. le coût élevé des déplacements, le coût élevé de la vie et l'entretien des infrastructures) a été décrit comme étant encore plus important en raison des ressources financières limitées de bon nombre de ces communautés.

On a demandé aux participants autochtones dans quelle mesure les politiques de transport actuelles tiennent compte des besoins des communautés autochtones. Presque tout le monde était d'avis que les politiques de transport actuelles ne tiennent pas compte des besoins des communautés autochtones.

### **Les communautés autochtones devraient participer au développement de l'infrastructure de transport**

La grande majorité des participants estimaient que les communautés autochtones devraient participer directement et pleinement à la planification des transports et au développement de l'infrastructure de leurs communautés, car elles comprennent le mieux leurs propres besoins. Des participants ont également suggéré que, parce qu'elles connaissent le mieux leurs communautés, elles devraient diriger ces efforts. Des consultations, la collaboration et des ententes économiques telles que les coentreprises et les partenariats sont des exemples qui ont été mentionnés.



## 8. Questions relatives aux communications

Cette section présente les points de vue des Canadiens sur les sources d'information et les renseignements sur les transports. Les constatations du sondage sont présentées en premier, suivies des constatations des groupes de discussion.

### 8.1 Constatations du sondage

#### Les recherches en ligne sont la principale source d'information sur les transports

On a demandé aux Canadiens sondés où ils chercheraient s'ils désiraient obtenir de l'information sur les transports. La plupart (89 %) d'entre eux ont parlé des recherches en ligne. Toutes les autres sources ont été mentionnées par 14 % ou moins des répondants et sont présentées dans le diagramme 35.

Diagramme 35 : Sources d'information on transportation



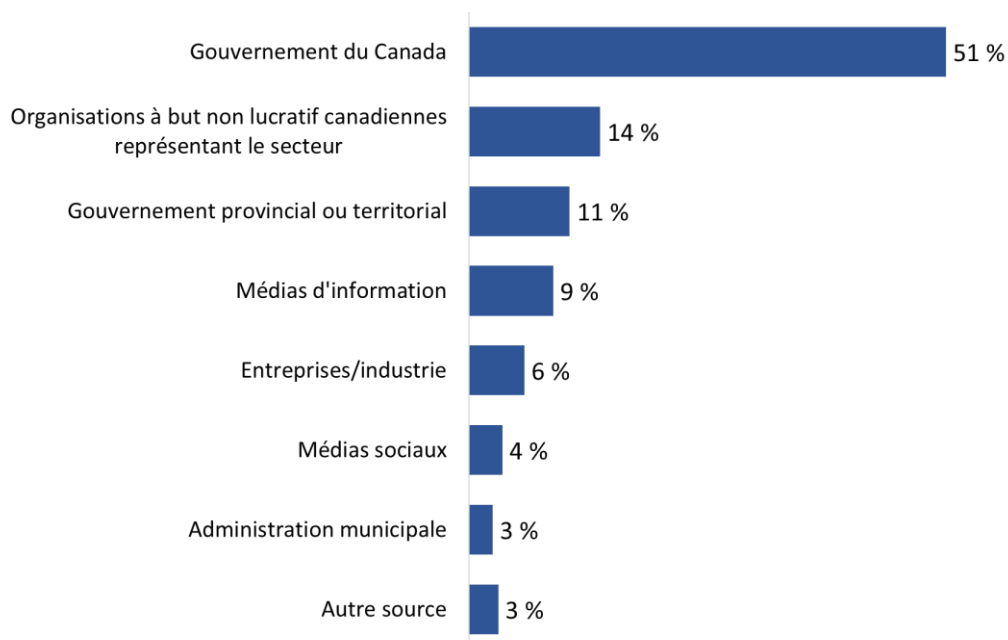
Q42. Si vous désiriez obtenir de l'information sur le transport, où chercheriez-vous? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

Les plus jeunes Canadiens étaient plus susceptibles de dire qu'ils se fieraient au bouche-à-oreille (20 % des répondants de 18 à 34 ans), à Reddit (29 %) et aux médias sociaux (12 %), tandis que les Canadiens plus âgés (65 ans et plus) étaient plus susceptibles de se tourner vers les journaux locaux (12 %).

**Pour la moitié des répondants, le gouvernement fédéral est la source d'information la plus fiable sur les transports**

Lorsqu'on leur a demandé à qui ils feraient le plus confiance pour fournir de l'information sur le réseau de transport du Canada, la plus grande proportion (51 %) de répondants ont répondu le gouvernement du Canada. Les autres sources ont été mentionnées par au plus 14 % des répondants, comme le montre le diagramme 36.

Diagramme 36 : Sources fiables pour des renseignements sur le transport

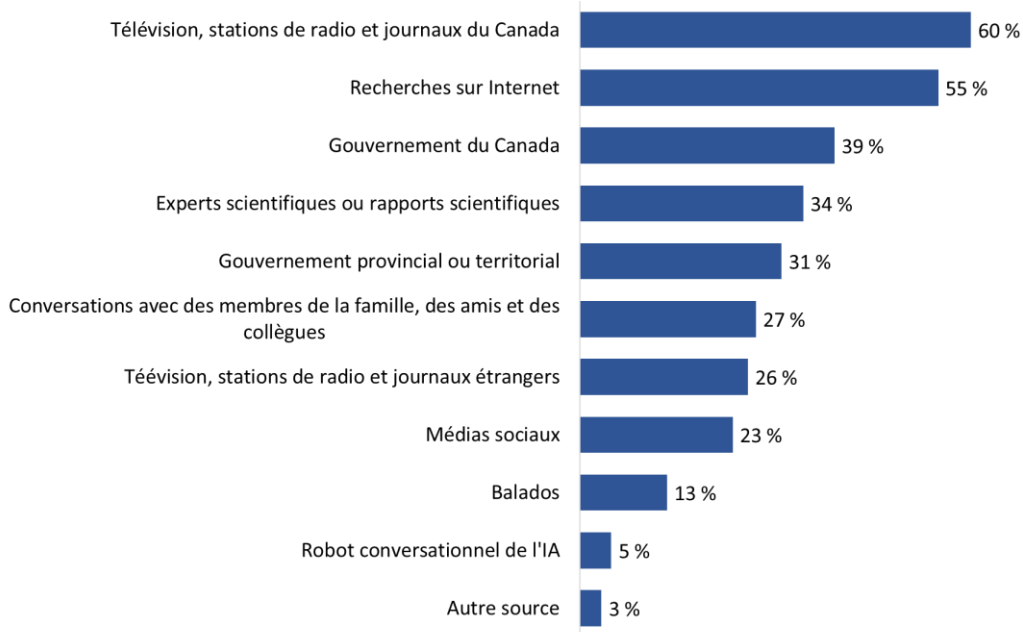


Q43. À qui feriez-vous le plus confiance pour fournir de l'information sur le réseau de transport du Canada? Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

### La majorité des Canadiens se fient principalement aux médias et aux recherches sur Internet pour obtenir de l'information ou se renseigner sur l'actualité

Un peu plus de la moitié des répondants se fient principalement à la télévision, aux stations de radio et aux journaux canadiens (60 %), ainsi qu'aux recherches sur Internet (55 %) pour obtenir de l'information ou se renseigner sur l'actualité. Par ailleurs, 39 % s'en remettent au gouvernement du Canada, 34 % aux experts et aux rapports scientifiques et 31 % aux gouvernements provinciaux et territoriaux. La liste complète des sources d'information se trouve dans le diagramme 37.

Diagramme 37 : Sources d'information et de nouvelles



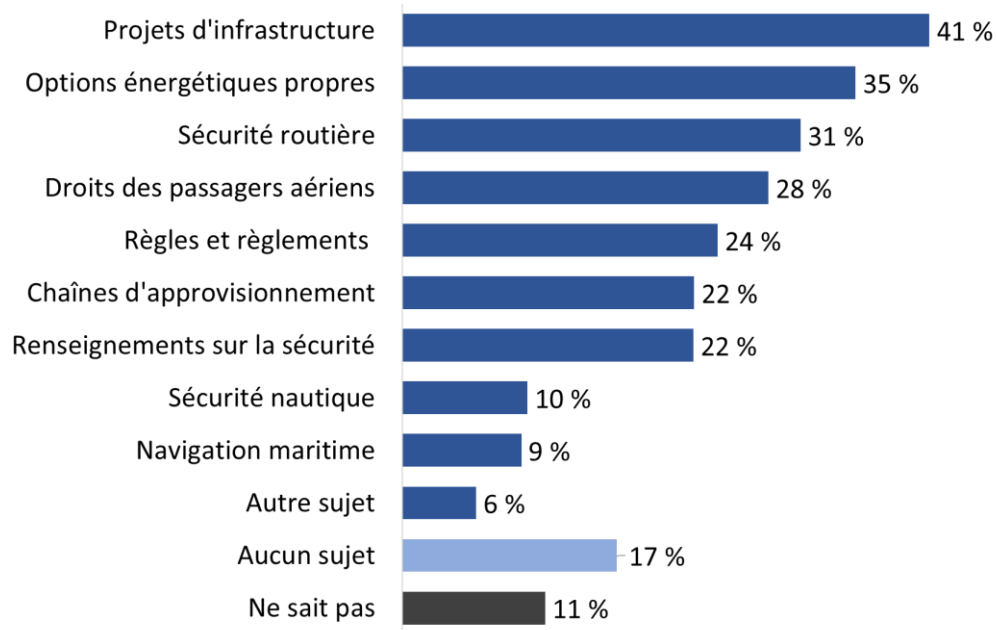
Q44. Parmi les sources suivantes, lesquelles utilisez-vous le plus souvent pour obtenir des informations ou des nouvelles? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=1 587; tous les répondants, à l'exclusion des personnes ayant répondu « je ne sais pas ».

Les diplômés universitaires (65 %), les résidents des provinces de l'Atlantique (71 %) et de l'Ontario (61 %), les femmes (64 %) et les personnes âgées de 65 ans et plus (70 %) sont plus susceptibles de se fier le plus souvent à la télévision, à la radio et aux journaux canadiens.

### Les Canadiens s'intéressent à une gamme de sujets liés aux transports

Lorsqu'on leur a demandé sur quels sujets ils aimeraient obtenir davantage de renseignements concernant le réseau de transport du Canada, 41 % ont indiqué les projets d'infrastructure, 35 % les options d'énergie propre et 31 % la sécurité routière. De plus, 28 % aimeraient en savoir plus sur les droits des passagers aériens, 24 % sur les règles et la réglementation et 22 % sur les chaînes d'approvisionnement ou la sécurité. La liste complète des sujets se trouve dans le diagramme 38.

Diagramme 38 : Sujets liés au transport qui intéressent les Canadiens



Q45. En ce qui concerne le réseau de transport du Canada, sur quels sujets aimeriez-vous obtenir davantage de renseignements? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=1 587; tous les répondants.

## 8.2 Constatations des groupes de discussion

### Les participants consultent diverses sources d'information pour diverses raisons

Les participants ont collectivement identifié diverses sources sur lesquelles ils ont tendance à s'appuyer pour obtenir de l'information et des nouvelles. Il s'agit notamment de sources médiatiques canadiennes « traditionnelles » (p. ex., CBC, CTV, Global), de sources internationales (p. ex., BBC, CNN, Reuters), de sources indépendantes (p. ex., Substack) et de sources locales ou régionales (p. ex., Tyee, Journal de Montréal), de médias sociaux (p. ex., X/Twitter, Reddit) et d'agrégateurs de nouvelles (p. ex., Ground News, Flipboard, Google News). Parmi les raisons invoquées, mentionnons le désir d'obtenir des reportages neutres ou équilibrés (sans parti pris), un éventail d'opinions ou de points de vue ou une bonne sélection de sources, ainsi que l'intérêt pour un niveau particulier de nouvelles (c'est-à-dire les nouvelles locales, nationales ou internationales), ainsi qu'une préférence pour les sources indépendantes (qui ne sont pas financées par l'État ou le secteur privé) et les analyses réfléchies.

### Un certain nombre de facteurs sont utilisés pour faire la distinction entre les sources fiables et les sources non fiables

Selon les participants, les facteurs suivants leur permettent de distinguer une source d'information fiable d'une source non fiable :

- l'utilisation de sources vérifiables, y compris l'utilisation de ces mêmes sources par d'autres organisations de nouvelles;
- le respect des normes journalistiques reconnues;
- l'absence de sensationnalisme, d'embellissement, d'exagération et de discours enflammé;

- l'absence d'analyses et d'éditoriaux;
- une approche équilibrée qui tient compte de différentes perspectives;
- une réputation établie (constance);
- la transparence du financement;
- l'absence de financement par le gouvernement;
- l'absence d'erreurs ou de fausses représentations.

### **Le gouvernement du Canada est une source d'information fiable sur le réseau de transport du Canada**

Bon nombre de participants estiment que le gouvernement du Canada est la source d'information la plus fiable sur le réseau de transport du Canada. Ils précisaient parfois toutefois qu'il devait assurer l'accessibilité à ces informations, fournir des données à l'appui et permettre à des tiers, tels que des journalistes d'enquête ou des intervenants de l'industrie, d'examiner ou de vérifier des informations. Les raisons de faire confiance au gouvernement du Canada sont les suivantes :

- comme le réseau de transport du Canada est la responsabilité du gouvernement du Canada, ce dernier le connaît le mieux;
- la réputation du gouvernement pourrait être compromise s'il s'avère qu'il n'était pas digne de confiance dans un secteur aussi important;
- on devrait faire confiance au gouvernement du Canada jusqu'à preuve du contraire.

En général, les participants étaient d'avis que tous les canaux de communication du gouvernement du Canada sont dignes de confiance pour recevoir de l'information sur le réseau de transport du Canada, à condition qu'il soit clair que l'information provient directement du gouvernement du Canada. Plusieurs participants ont indiqué que les sites Web du gouvernement du Canada sont le canal de communication le plus fiable parce qu'ils sont des dépositaires d'informations complètes et détaillées et que les gens peuvent y effectuer des recherches pour trouver des informations spécifiques.

À titre de comparaison, des participants ont fait remarquer que les médias sociaux diffusent des informations aux gens, mais qu'il faut effectuer des recherches soi-même pour trouver des informations sur les sites Web. Bien que cela ne fasse pas nécessairement des médias sociaux une source d'information gouvernementale moins fiable, certains ont indiqué que lorsque les gouvernements utilisent les médias sociaux pour diffuser de l'information, ils peuvent notamment s'en servir comme outil de relations publiques, par exemple pour faire la promotion d'un certain programme ou pour souligner ses réalisations.

Certains participants ont établi un lien entre le canal de communication et le contenu ou le sujet. Par exemple, des participants ont mentionné que les sites Web du gouvernement sont la meilleure source d'information détaillée ou exhaustive, tandis que les médias sociaux sont un moyen efficace pour transmettre des communications gouvernementales brèves telles que des avis, des alertes, des mises à jour et des communiqués de presse et pour mener des campagnes de sensibilisation.

### Liste des suggestions formulées pour améliorer l'accessibilité et la clarté des communications du gouvernement du Canada

Les participants ont cerné diverses façons pouvant aider le gouvernement du Canada à améliorer l'accessibilité et la clarté de ses communications. Les suggestions comprenaient les suivantes :

- rendre les sites Web du gouvernement plus conviviaux et faciles à naviguer;
- s'assurer de diffuser l'information par l'entremise de divers canaux (c.-à-d. ne pas présumer que tout le monde se tourne vers Internet ou dispose d'un bon accès à Internet);
- offrir aux Canadiens un accès à Internet à faible coût afin qu'ils puissent communiquer en ligne avec le gouvernement du Canada;
- employer des termes clairs et faciles à comprendre dans les sites Web et les communications du gouvernement;
- mettre en place un système de reconnaissance pour les ministères qui communiquent clairement (aux yeux du grand public);
- garder les communications du gouvernement sobres et équilibrées (c.-à-d. éliminer le battage médiatique et la manipulation du message);
- utiliser la cryptographie pour s'assurer que les communications du gouvernement du Canada sont authentiques;
- mentionner clairement l'utilisation de l'intelligence artificielle (IA) dans les communications gouvernementales;
- répondre plus rapidement aux demandes de renseignements et aux questions;
- offrir un plus grand nombre d'occasions de parler à une véritable personne, y compris embaucher du personnel de première ligne pour interagir avec le grand public;
- simplifier les processus de demande pour des documents comme les passeports.

## Annexe

### 1. Spécifications techniques

#### 1.1 Sondage en ligne

Les spécifications suivantes s'appliquent au sondage :

- Un sondage en ligne a été mené auprès de 1 587 Canadiens âgés de 18 ans et plus, y compris un suréchantillon de 220 personnes autochtones. Le profil des répondants au sondage se trouve dans ce [tableau](#).
- Il fallait environ 15 minutes pour répondre au sondage.
- La marge d'erreur pour un échantillon de cette taille, compte tenu de l'effet du suréchantillonnage, est de  $\pm 2,9$  points de pourcentage, 19 fois sur 20.
- L'échantillon a été tiré de l'échantillon populationnel aléatoire (EPA) exclusif d'Advanis, qui a été développé à l'aide d'un recrutement fondé sur les probabilités. Ce panel de plus de 600 000 personnes peut être considéré comme représentatif du grand public au Canada.
- Un prétest a été effectué le 8 janvier 2025 auprès de 26 personnes. Sept d'entre elles ont répondu au sondage en français et les autres l'ont fait en anglais. La durée moyenne du sondage était de 18,6 minutes. Le 9 janvier, des modifications ont été apportées au questionnaire afin de réduire la longueur du sondage (la durée visée était de 15 minutes). Les modifications comprenaient la suppression de questions seulement; il n'y a eu aucun changement dans le libellé ou la structure des questions. Par conséquent, les données du prétest ont été retenues dans le cadre des données finales du sondage.
- Le travail sur le terrain dans son intégralité a commencé le 10 janvier et a pris fin le 26 janvier 2025.
- Le travail sur le terrain a été réalisé par Advanis à l'aide d'une méthodologie de téléphone et de Web (qui est standard pour tous les sondages administrés aux panélistes de l'EPA). On a appelé tous les répondants au moins une fois par téléphone. Lors du contact, on a demandé aux panélistes s'ils étaient disposés à participer au sondage. Les personnes qui ont donné leur consentement ont reçu l'invitation à répondre au sondage par message texte ou par courriel (selon la méthode préférée du panéliste déterminée lors de son adhésion au panel). Deux rappels ont été adressés aux personnes qui n'avaient pas répondu au sondage. Les rappels ont été envoyés à trois jours d'intervalle.
- En tout, 18 103 panélistes ont été recrutés pour participer au sondage, et 1 587 y ont répondu.
- Le taux de réponse s'élève à 9 %. Il a été calculé comme suit :

	Total (n)
<b>Nombre total d'appels effectués = I + UNR + DCE + UD</b>	<b>18 103</b>
<b>Unités hors du champ de l'enquête - Invalides (I)</b>	<b>646</b>
<b>Unités non résolues (UNR)</b>	<b>10 234</b>
<b>Unités visées par le champ de l'enquête – Pas de réponse (DCE)</b>	<b>5 616</b>
Barrière linguistique, maladie, incapable de répondre	4

	Total (n)
Refus du ménage	427
Refus du répondant	5 100
Fin de l'appel par le répondant admissible/sondage partiellement achevé	85
<b>Unités visées par le champ de l'enquête – Unités déclarantes (UD)</b>	<b>1 607</b>
Sondage achevé	1 587
Sondage achevé, sans mentionner province/territoire ou genre	1
Sondage achevé, moins de 18 ans	19
<b>Taux de réponse = UD / (UNR + DCE + UD)</b>	<b>9,2 %</b>

- Les données du sondage ont été pondérées en fonction de l'âge, du genre et de la région à l'aide des données démographiques tirées du Recensement de 2021 de Statistique Canada. Les tableaux ci-dessous présentent les proportions non pondérées et pondérées des variables utilisées aux fins de la pondération.

Variable	% sans pondération	% avec pondération
<b>Genre</b>		
Homme	50 %	49 %
Femme	50 %	51 %
<b>Région<sup>2</sup></b>		
Canada atlantique	8 %	7 %
Québec	20 %	23 %
Ontario	38 %	39 %
Ouest	34 %	31 %
<b>Âge</b>		
18 à 34 ans	20 %	27 %
35 à 54 ans	36 %	32 %
55 ans et plus	44 %	41 %
<b>Statut autochtone</b>		
Autochtone	15 %	5 %
Non-Autochtone	85 %	95 %

- Une analyse du taux de non-réponse a été effectuée afin d'évaluer le potentiel de biais de non-réponse. La non-réponse au sondage peut biaiser les résultats lorsqu'il y a des différences systématiques entre les répondants au sondage et les non-répondants. L'échantillon du sondage (pourcentages non pondérés dans les tableaux ci-dessus) reflète très fidèlement la répartition de la population par genre et par région (pourcentages pondérés dans les tableaux ci-dessus). Toutefois, des différences sont évidentes en ce qui concerne l'âge, ce qui est souvent le cas pour les sondages auprès du grand public. En particulier, les répondants de 18 à 34 ans sont sous-représentés (20 % dans le pourcentage

<sup>2</sup> Les territoires ont été incorporés à l'Ouest parce que la taille de l'échantillon n'était pas assez grande pour créer une catégorie distincte à des fins de pondération.



non pondéré contre 27 % dans le pourcentage pondéré). La pondération et le suréchantillonnage des personnes autochtones ont permis de corriger le tir.

## 1.2 Groupes de discussion

Les spécifications suivantes s'appliquent aux groupes de discussion :

- Cinq groupes de discussion en ligne ont été menés auprès de Canadiens âgés de 18 ans et plus, comme suit :

18 février	18 février	19 février	19 février	20 février
Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4	Groupe 5
Anglais – Ontario	Anglais – Ouest	Anglais – Atlantique	Français – Québec	Autochtones
18 h (heure de l'Est)	20 h (heure de l'Est)	17 h (heure de l'Est)	19 h (heure de l'Est)	19 h (heure de l'Est)

- Le recrutement respectait les Normes pour la conduite de la recherche sur l'opinion publique effectuée par le gouvernement du Canada – Recherche qualitative. Les participants ont été recrutés par téléphone et en ligne à l'aide de la base de données d'adhésion de 450 000 adultes âgés de 18 ans et plus de CRC Research, ainsi que de l'échantillon populationnel aléatoire exclusif d'Advanis, qui compte plus de 600 000 Canadiens.
- On a indiqué aux participants que le gouvernement du Canada avait commandé l'étude.
- Toutes les personnes recrutées parlaient couramment la langue dans laquelle le groupe de discussion s'est déroulé.
- Dix personnes ont été recrutées pour chaque groupe et on s'attendait à ce que sept à huit personnes assistent à la séance. En tout, 38 personnes ont participé à l'étude.
- Tous les groupes comprenaient une diversité de participants selon l'âge et le niveau de scolarité. Un profil des participants se trouve dans ce [tableau](#).
- La plateforme utilisée pour mener les séances de groupe de discussion était Zoom.
- Le travail sur le terrain s'est déroulé du 18 au 20 février 2025.
- Tous les participants ont reçu 125 \$ en guise de remerciement pour leur participation à la recherche.
- L'analyse des données comprenait un examen des enregistrements vidéo de chaque séance, des transcriptions et des notes prises par le modérateur au cours de chaque séance. En premier lieu, des mots et des concepts communs ont été recensés dans les vidéos, tout comme dans les transcriptions et les notes pour chaque domaine examiné. À la suite de l'analyse du contenu, la même approche a servi à faire ressortir des tendances ou des thèmes plus généraux dans les données qualitatives. Cependant, contrairement à l'analyse de contenu, les modérateurs recherchaient des tendances dans les réponses à certaines questions et au sein des publics. L'objectif était de trouver des similitudes (points de vue majoritaires) et des différences (points de vue minoritaires) dans les données. Aucun logiciel d'analyse de données n'a été utilisé dans le cadre de cette analyse. Toutes les données ont été examinées et analysées par les membres de l'équipe de recherche.

## 2. Profil des participants à la recherche

Les tableaux de cette section présentent les profils des participants à la recherche.

### 2.1 Sondage en ligne

Province/territoire	Pourcentage pondéré de l'échantillon du sondage
Canada atlantique	7 %
Québec	23 %
Ontario	39 %
Prairies	16 %
Colombie-Britannique	15 %
Territoires	<0,5 %

Genre	Pourcentage pondéré de l'échantillon du sondage
Homme	47 %
Femme	50 %
Autre genre	2 %
Préfère ne pas répondre	1 %

Âge	Pourcentage pondéré de l'échantillon du sondage
18 à 24 ans	2 %
25 à 34 ans	24 %
35 à 54 ans	32 %
55 ans et plus	41 %

Niveau de scolarité	Pourcentage pondéré de l'échantillon du sondage
École primaire ou moins	2 %
École secondaire	9 %
Certificat ou diplôme d'apprenti inscrit ou d'une école de métiers	7 %
Certificat ou diplôme d'un collège, d'un cégep ou d'un autre établissement non universitaire	22 %
Certificat ou diplôme universitaire inférieur au baccalauréat	8 %
Programme universitaire de premier cycle	28 %
Programme universitaire d'études supérieures ou professionnelles	23 %
Préfère ne pas répondre	2 %

Revenu du ménage	Pourcentage pondéré de l'échantillon du sondage
Moins de 40 000 \$	10 %
De 40 000 \$ à moins de 60 000 \$	9 %
De 60 000 \$ à moins de 80 000 \$	10 %
De 80 000 \$ à moins de 100 000 \$	15 %
De 100 000 \$ à moins de 150 000 \$	23 %
150 000 \$ et plus	22 %
Préfère ne pas répondre	10 %

Handicap	Pourcentage pondéré de l'échantillon du sondage
Aucun handicap	
En situation de handicap	
Aucune réponse	

Personnes autochtones	Pourcentage pondéré de l'échantillon du sondage
Autochtone	4 %
Non-Autochtone	91 %
Préfère ne pas répondre	5 %

Langue parlée à la maison *Plusieurs réponses acceptées	Pourcentage pondéré de l'échantillon du sondage
Anglais	78 %
Français	18 %
Autre langue	4 %
Préfère ne pas répondre	1 %

Lieu de résidence	Pourcentage pondéré de l'échantillon du sondage
Région urbaine	78 %
Région rurale ou nordique	6 %
Préfère ne pas répondre	16 %

## 2.2 Groupes de discussion

Région	Nombre de participants aux groupes de discussion
Ouest et territoires	14
Ontario	9

Québec	9
Atlantique	6

<b>Personnes autochtones</b>	<b>Nombre de participants aux groupes de discussion</b>
Autochtone	9
Non-Autochtone	29

<b>Âge</b>	<b>Nombre de participants aux groupes de discussion</b>
18 à 34 ans	8
35 à 44 ans	10
45 à 64 ans	13
65 ans et plus	7

<b>Genre</b>	<b>Nombre de participants aux groupes de discussion</b>
Homme	21
Femme	17

<b>Niveau de scolarité</b>	<b>Nombre de participants aux groupes de discussion</b>
École secondaire ou moins	6
Collège, école de métier, études universitaires partielles	6
Études universitaires achevées	26

### 3. Instruments de recherche

#### 1. Sondage en ligne

##### Introduction au sondage

Merci d'avoir accepté de répondre à ce sondage réalisé par Phoenix Strategic Perspectives (Phoenix SPI) pour le compte du gouvernement du Canada. If you prefer to answer the survey in English, please click on 'English' in the top right corner.

Le sondage vise à recueillir de l'information sur des questions importantes pour la population canadienne. Il vous faudra au plus 15 minutes pour répondre aux questions. Vous êtes tout à fait libre d'y participer ou non et vos réponses demeureront confidentielles. Les renseignements fournis seront administrés conformément aux exigences de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Vos réponses ne serviront pas à vous identifier et aucune opinion ne vous sera directement attribuée. Pour consulter la politique de confidentialité de Phoenix SPI, veuillez cliquer [<ici>](#).

Ce sondage est enregistré auprès du Service de vérification des recherches du Conseil de recherche et d'intelligence marketing canadien. Le code de vérification du projet est INSÉRER. Cliquez [<ici>](#) pour vérifier la légitimité du sondage.

Le sondage est conforme aux Règles pour l'accessibilité des contenus Web, conçues pour accroître l'accessibilité des sites Web et du contenu numérique pour les personnes handicapées. Si vous avez besoin d'un autre mode pour répondre au sondage, veuillez cliquer [<ici>](#) pour communiquer avec nous.

##### Questions de présélection

1. À quel groupe d'âge appartenez-vous?
  01. Moins de 18 ans [METTRE FIN AU SONDAGE]
  02. 18 à 24 ans
  03. 25 à 34 ans
  04. 35 à 44 ans
  05. 45 à 54 ans
  06. 55 à 64 ans
  07. 65 à 74 ans
  08. 75 ans et plus
  09. Je préfère ne pas répondre [METTRE FIN AU SONDAGE]
2. Dans quelle province ou quel territoire habitez-vous?
  01. Alberta
  02. Colombie-Britannique
  03. Manitoba
  04. Nouveau-Brunswick
  05. Terre-Neuve-et-Labrador
  06. Territoires du Nord-Ouest

- 07. Nouvelle-Écosse
- 08. Nunavut
- 09. Ontario
- 10. Île-du-Prince-Édouard
- 11. Québec
- 12. Saskatchewan
- 13. Yukon
- 14. Je préfère ne pas répondre [METTRE FIN AU SONDAGE]

3. Pour les fins du présent sondage, pourriez-vous indiquer votre genre?

- 01. Femme
- 02. Homme
- 03. Autre genre
- 04. Je préfère ne pas répondre

4. Êtes-vous membre d'une Première Nation, un Métis ou un Inuk (Inuit)?

**Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent**

- 01. Non, je ne suis pas une personne autochtone
- 02. Oui, je suis membre d'une Première Nation
- 03. Oui, je suis un Métis
- 04. Oui, je suis un Inuk (Inuit)
- 05. Je préfère ne pas répondre

**Le profil concernant le transport**

Les questions qui suivent concernent les modes de transport que vous utilisez, que ce soit pour vos activités quotidiennes, votre travail ou vos études, vos vacances ou toute autre raison.

5. Parmi les déplacements suivants, lesquels avez-vous effectués au cours des 12 derniers mois?

**Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent**

- 01. Voyager à bord d'un avion d'un transporteur commercial au Canada
- 02. Voyager à bord d'un train
- 03. Voyager à bord d'un traversier au Canada
- 04. Aucun des déplacements ci-dessus [EXCLUSIF]

6. Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous utilisé les modes de transport suivants?

[INSÉRER LES ÉLÉMENTS DE LA Q5]

- a) Voyager à bord d'un avion d'un transporteur commercial au Canada
- b) Voyager à bord d'un train
- c) Voyager à bord d'un traversier au Canada

[CHOIX DE RÉPONSE]

- 01. Une seule fois
- 02. Deux fois
- 03. 3 à 5 fois

- 04. 6 à 8 fois
  - 05. 9 à 11 fois
  - 06. 12 fois ou plus
  - 07. Je ne me souviens pas
7. [SI Q6A, B OU C = 06] En moyenne, à quelle fréquence utilisez-vous les modes de transport suivants au cours d'un mois typique?
- [INSÉRER LES CHOIX DE RÉPONSE DE LA Q6]
- a) Avion d'un transporteur commercial au Canada
  - b) Train
  - c) Traversier au Canada

- [CHOIX DE RÉPONSE]
- 01. Tous les jours
  - 02. Plusieurs fois par semaine
  - 03. Plusieurs fois par mois
  - 04. Une fois par mois
  - 05. Je ne me souviens pas
8. Habitez-vous à moins de 25 km de l'un des éléments suivants?
- Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent**
- [ALTERNER L'ORDRE DES ÉLÉMENTS DE LA LISTE]
- 01. Un port (c.-à-d. un endroit où les navires sont amarrés pour charger et décharger leurs cargaisons)
  - 02. Un passage à niveau
  - 03. Une gare ferroviaire
  - 04. Un aéroport
  - 05. Un poste frontalier
  - 06. Aucun des éléments ci-dessus [ANCORAGE; EXCLUSIF]
  - 07. Je ne sais pas [ANCORAGE; EXCLUSIF]

9. Quelle est votre principale façon de vous déplacer lors d'une journée typique?
- [ALTERNER L'ORDRE DES ÉLÉMENTS DE LA LISTE]
- 01. Voiture (en tant que conducteur)
  - 02. Voiture (en tant que passager)
  - 03. Transport en commun (p. ex., autobus, train, métro, traversier)
  - 04. Vélo
  - 05. Marche
  - 06. Service de covoiturage (p. ex., Uber, Lyft)
  - 07. Motocyclette/scooter
  - 08. Autre (veuillez préciser) : \_\_\_\_\_ [ANCORAGE]

10. [SI Q9=01] Quelle source d'énergie alimente votre véhicule?
- [ALTERNER L'ORDRE DES ÉLÉMENTS DE LA LISTE]
- 01. Essence
  - 02. Diesel

- 03. Carburant et électricité (véhicule hybride)
- 04. Électricité
- 05. Je ne sais pas [ANCRAGE]

11. [SI Q9=01] Est-ce que votre prochain véhicule sera :

[ALTERNER L'ORDRE DES ÉLÉMENTS DE LA LISTE]

- 01. Une voiture à essence
- 02. Une voiture à zéro émission
- 03. Une hybride
- 04. Je ne sais pas [ANCRAGE]

12. Parmi les énoncés suivants, lesquels s'appliquent à vous?

**Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent**

- 01. Je possède un bateau que j'utilise au moins une fois par année
- 02. Je loue un bateau pour naviguer sur l'eau au moins une fois par année
- 03. Je suis passager dans une embarcation de plaisance\* au moins une fois par année [PASSER À Q15]
- 04. Aucun des énoncés ci-dessus [EXCLUSIF] [PASSER À Q15]

\*Cela ne comprend pas les bateaux utilisés à des fins commerciales, comme les bateaux de pêche, les bateaux-mouches, les traversiers et les navires de croisière.

13. [SI Q12=01, 02] Utilisez-vous votre bateau pour...?

- 01. Des fins personnelles
- 02. Des fins commerciales
- 03. Des fins personnelles et commerciales

14. [SI Q12=01, 02] Quel type de bateau possédez-vous ou louez-vous?

**Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent**

[ALTERNER L'ORDRE DES ÉLÉMENTS DE LA LISTE]

- 01. Yacht, bateau à moteur ou hors-bord
- 02. Voilier
- 03. Motomarine (p. ex., waverunner/sea-doo/jet-ski)
- 04. Canot
- 05. Kayak (comprend les embarcations gonflables)
- 06. Bateau à avirons
- 07. Planche à pagaie (comprend les embarcations gonflables)
- 08. Canot pneumatique
- 09. Bateau-logement
- 10. Ponton
- 11. Bateau de pêche commercial
- 12. Autre (veuillez préciser) : \_\_\_\_\_ [ANCRAGE; EXCLUSIF]



## Les perceptions relatives à Transports Canada et à ses initiatives

Les prochaines questions portent sur le réseau de transport du Canada. Par réseau de transport, nous faisons référence aux routes, aux ponts, aux chemins de fer, aux aéroports et aux ports qui facilitent la circulation des personnes et des marchandises à l'intérieur du Canada.

15. Qui est **le plus** responsable d'un réseau de transport sécuritaire au Canada?

[ALTERNER L'ORDRE DES ÉLÉMENTS]

- 01. Le gouvernement du Canada
- 02. Les provinces et les territoires
- 03. La population canadienne
- 04. L'industrie et les entreprises
- 05. Tous les choix de réponse ci-dessus [ANCHOR]
- 06. Je ne sais pas [ANCHOR]

Transports Canada est le ministère du gouvernement fédéral responsable de la surveillance du réseau de transport de compétence fédérale au Canada. Il se charge des politiques, des programmes et des règlements de sécurité relatifs à tous les modes de transport qui facilitent la circulation des personnes et des marchandises au Canada.

16. Quelle est votre impression générale de Transports Canada?

- 01. Très positive
- 02. Assez positive
- 03. Assez négative
- 04. Très négative
- 05. Je n'ai pas suffisamment de renseignements au sujet de Transports Canada pour faire part d'une impression

## La sécurité

En ce qui concerne la sécurité,

17. Dans quelle mesure avez-vous confiance dans la sécurité globale du réseau de transport du Canada? Par réseau de transport, nous faisons référence aux ponts, aux chemins de fer, aux aéroports et aux ports qui facilitent la circulation des personnes et des marchandises à l'intérieur du Canada.

- 01. Très confiance
- 02. Assez confiance
- 03. Pas très confiance
- 04. Pas du tout confiance
- 05. Je ne sais pas

18. De manière générale, dans quelle mesure pensez-vous qu'il est sécuritaire de voyager à l'intérieur du Canada, que ce soit par voie terrestre, par train, par avion ou par bateau?

- 01. Très sécuritaire
- 02. Généralement sécuritaire
- 03. Généralement non sécuritaire

04. Pas du tout sécuritaire

19. Comment évalueriez-vous la sécurité globale des types de déplacements suivants?

[ALTERNER L'ORDRE DES ÉLÉMENTS]

- a) Voyages par train
- b) Voyages par avion
- c) Voyages par voie maritime (bateau, traversier, etc.)
- d) Conduite sur la route

[CHOIX DE RÉPONSE]

- 01. Très sécuritaire
- 02. Généralement sécuritaire
- 03. Généralement non sécuritaire
- 04. Pas du tout sécuritaire

20. Veuillez évaluer le rendement de Transports Canada\* dans les domaines suivants :

[ALTERNER L'ORDRE DES ÉLÉMENTS]

- a) Sécurité ferroviaire
- b) Sécurité aérienne
- c) Sécurité nautique
- d) Sécurité routière

\*Transports Canada est le ministère du gouvernement fédéral responsable de la surveillance du réseau de transport de compétence fédérale au Canada. Il se charge des politiques, des programmes et des règlements de sécurité relatifs à tous les modes de transport qui facilitent la circulation des personnes et des marchandises au Canada.

[CHOIX DE RÉPONSE]

- 01. Très bon
- 02. Bon
- 03. Passable
- 04. Mauvais
- 05. Très mauvais
- 06. Je n'ai pas suffisamment de renseignements sur le travail de Transports Canada dans ce domaine pour évaluer son rendement

21. Selon vous, quelle est la plus grande menace à la sécurité routière au Canada?

[ALTERNER L'ORDRE DES ÉLÉMENTS]

- 01. Les excès de vitesse
- 02. La conduite inattentive (p. ex., envoyer des messages texte en conduisant)
- 03. La conduite en état d'ébriété
- 04. Les mauvaises conditions routières
- 05. Les nouvelles technologies (p. ex., batteries, conduite automatisée, etc.)
- 06. Autre (veuillez préciser) [ANCORAGE]
- 07. Je ne sais pas [ANCORAGE]

22. Les matières dangereuses, par exemple les pesticides, les feux d'artifice, les produits chimiques et l'essence, sont des substances pouvant être dangereuses pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement. Dans quelle mesure pensez-vous qu'il est sécuritaire de transporter ces matières au Canada?

- 01. Très sécuritaire
- 02. Généralement sécuritaire
- 03. Généralement pas sécuritaire
- 04. Pas du tout sécuritaire
- 05. Je ne sais pas

23. D'après ce que vous savez ou ce que vous avez peut-être entendu, les véhicules automatisés (véhicules autonomes) rendront-ils les routes plus sécuritaires ou plus dangereuses pour tout le monde?

- 01. Plus sécuritaires
- 02. Un peu plus sécuritaires
- 03. Un peu plus dangereuses
- 04. Beaucoup plus dangereuses
- 05. Je ne suis pas certain(e)

24. Si vous remarquiez un défaut lié à la sécurité concernant un véhicule, des pneus ou un siège d'auto pour enfant, à qui signaleriez-vous le problème?

**Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent**

[ALTERNER L'ORDRE DES ÉLÉMENTS]

- 01. Le gouvernement du Canada
- 02. Transports Canada
- 03. Votre province ou territoire
- 04. Le fabricant
- 05. Un organisme local d'application de la loi
- 06. Autre (veuillez préciser) [ANCORAGE]
- 07. Je ne sais pas [ANCORAGE; EXCLUSIF]
- 08. Je ne le signalerais pas [ANCORAGE; EXCLUSIF]

25. Saviez-vous que vous pouvez signaler un défaut lié à la sécurité à Transports Canada concernant des véhicules, des pneus ou des sièges d'auto pour enfants?

- 01. Oui, j'étais assurément au courant
- 02. Oui, j'étais quelque peu au courant
- 03. Non, je ne le savais pas
- 04. Je ne suis pas certain(e)

### **Les nouvelles technologies**

Les prochaines questions portent sur la technologie et le réseau de transport du Canada.

26. Si vous aviez besoin d'information sur les véhicules zéro émission, comme le rendement des véhicules, les incitatifs proposés ou la disponibilité, où chercheriez-vous? Les véhicules zéro

émission, ou VZE, désignent les véhicules qui dépendent généralement de sources d'énergie différentes comme l'électricité, l'hydrogène ou d'autres énergies renouvelables.

**Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent**

[ALTERNER L'ORDRE DES ÉLÉMENTS DE LA LISTE]

01. Les sites Web des gouvernements
  02. Les concessionnaires d'automobiles
  03. Des membres de la famille et des amis qui conduisent des véhicules zéro émission
  04. Les médias sociaux
  07. Recherche en ligne
  05. Autre (veuillez préciser) [ANCORAGE]
  06. Je ne sais pas [ANCORAGE, EXCLUSIF]
27. Étiez-vous au courant de l'exigence du gouvernement du Canada selon laquelle toutes les voitures et tous les camions légers neufs vendus au Canada devront être des véhicules zéro émission à compter de 2035?
01. Oui, j'étais assurément au courant
  02. Oui, j'étais quelque peu au courant
  03. Non, je n'étais pas au courant
  04. Je ne suis pas certain(e)
28. [SI Q31=01, 02] Que pensez-vous de l'exigence selon laquelle toutes les voitures et tous les camions légers neufs vendus au Canada devront être des véhicules zéro émission en 2035?
01. Je pense que c'est une bonne idée
  02. Je pense que c'est une mauvaise idée
  03. Je ne suis pas certain(e)

**Les chaînes d'approvisionnement**

Les prochaines questions portent sur le transport de marchandises.

29. Que savez-vous des chaînes d'approvisionnement?
01. Je ne sais rien des chaînes d'approvisionnement
  02. J'ai déjà entendu le terme « chaînes d'approvisionnement », mais je ne sais pas ce qu'on veut dire
  03. J'en sais un peu sur les chaînes d'approvisionnement
  04. J'en sais beaucoup sur les chaînes d'approvisionnement

Une chaîne d'approvisionnement s'entend des étapes que doivent franchir les produits pour se rendre à leur point de vente à partir de l'endroit où ils ont été fabriqués. Selon le produit, ces étapes peuvent comprendre plusieurs pays et entreprises, avec des matériaux et des pièces provenant du monde entier.

30. Dans quelle mesure avez-vous confiance dans la solidité des chaînes d'approvisionnement du Canada?
01. Très confiance
  02. Assez confiance

- 03. Pas très confiance
- 04. Pas du tout confiance
- 05. Je ne sais pas

31. Selon vous, qui est **le plus** responsable de la gestion des chaînes d'approvisionnement du Canada?

- 01. Le gouvernement du Canada
- 02. Les gouvernements provinciaux ou territoriaux
- 03. Les administrations municipales
- 04. Les entreprises et l'industrie
- 05. Je ne sais pas

32. À votre avis, qui joue un rôle essentiel pour s'assurer que les chaînes d'approvisionnement du Canada livrent les marchandises à la destination prévue?

**Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent**

[ALTERNER L'ORDRE DES ÉLÉMENTS DE LA LISTE]

- 01. Le gouvernement du Canada
- 02. Les gouvernements provinciaux ou territoriaux
- 03. Les administrations municipales
- 04. Les entreprises ou l'industrie
- 05. Les exploitants d'infrastructure (p. ex., ports, aéroports)
- 06. Les fournisseurs de services (p. ex., transporteurs ferroviaires, exploitants aériens, services de messagerie)
- 07. Je ne sais pas [ANCORAGE, EXCLUSIF]

33. Dans quelle mesure avez-vous confiance que les chaînes d'approvisionnement du Canada peuvent livrer de manière fiable les marchandises dont vous avez besoin?

- 01. Très confiance
- 02. Assez confiance
- 03. Pas très confiance
- 04. Pas du tout confiance
- 05. Je ne sais pas

34. [SI Q36=03, 04] Pourquoi n'avez-vous pas très confiance ou pas du tout confiance que les chaînes d'approvisionnement du Canada peuvent livrer de manière fiable les marchandises dont vous avez besoin?

- 01. [CHAMP DE TEXTE]
- 02. Je ne sais pas

35. Comment pensez-vous que la perturbation d'une chaîne d'approvisionnement pourrait vous affecter?

**Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent**

[ALTERNER L'ORDRE DES ÉLÉMENTS DE LA LISTE]

- 01. Il pourrait y avoir une pénurie de certains produits
- 02. Le coût de certains produits pourrait augmenter

03. Il pourrait y avoir des retards dans l'expédition  
04. Autre (veuillez préciser) [ANCORAGE]  
05. Une perturbation ne m'affecterait pas [ANCORAGE, EXCLUSIF]  
06. Je ne sais pas [ANCORAGE, EXCLUSIF]
36. Le renforcement des chaînes d'approvisionnement du Canada pourrait entraîner des investissements coûteux dans de nouvelles infrastructures de transport. L'infrastructure de transport fait référence au réseau de routes, de ponts, de chemins de fer, d'aéroports et de ports maritimes qui favorise la circulation sécuritaire des personnes et des marchandises. Dans quelle mesure êtes-vous favorable ou défavorable aux efforts du gouvernement du Canada visant à mettre en place l'infrastructure nécessaire associée à la chaîne d'approvisionnement?
01. J'y suis très favorable  
02. J'y suis favorable  
03. Je m'y oppose  
04. Je m'y oppose fermement  
05. Je ne sais pas
37. [SI Q40=03, 04] Pourquoi n'appuyez-vous pas les efforts du gouvernement du Canada visant à construire l'infrastructure de transport nécessaire pour renforcer les chaînes d'approvisionnement du Canada?
01. [CHAMP DE TEXTE]  
02. Je ne sais pas
38. Selon vous, qui devrait payer pour l'infrastructure des chaînes d'approvisionnement?
- Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent**
- [ALTERNER L'ORDRE DES ÉLÉMENTS DE LA LISTE]
01. Le gouvernement du Canada  
02. Les gouvernements provinciaux ou territoriaux  
03. Les administrations municipales  
04. L'industrie et les entreprises  
05. Je ne sais pas [ANCHOR, EXCLUSIVE]
39. Le « transport maritime » fait référence au transport de marchandises par bateau d'un endroit à un autre à travers les mers et les rivières et le long des côtes. Selon vous, quel est l'impact du transport maritime sur votre vie quotidienne?
01. Un gros impact  
02. Un impact modéré  
03. Un petit impact  
04. Aucun impact  
05. Je ne sais pas

### Les initiatives écologiques

Les prochaines questions portent sur le transport écologique. Les réseaux de transport écologique permettent de transporter les personnes et les marchandises en étant plus respectueux de l'environnement parce qu'ils consomment moins d'énergie, produisent moins de pollution et dépendent souvent de sources d'énergie renouvelable.

40. Dans quelle mesure avez-vous confiance dans la capacité du gouvernement du Canada de créer des réseaux de transport écologique?
- 01. Très confiance
  - 02. Assez confiance
  - 03. Pas très confiance
  - 04. Pas du tout confiance
  - 05. Je ne sais pas
41. Si le fait de rendre les réseaux de transport plus respectueux de l'environnement coûtera plus d'argent, dans quelle mesure êtes-vous favorable ou défavorable aux efforts du gouvernement du Canada visant à créer des réseaux de transport écologique?
- 01. J'y suis très favorable
  - 02. J'y suis favorable
  - 03. Je m'y oppose
  - 04. Je m'y oppose fermement
  - 05. Je ne sais pas
42. À quel point est-il important que le gouvernement du Canada investisse dans des initiatives de transport écologique?
- 01. Très important
  - 02. Modérément important
  - 03. Pas très important
  - 04. Pas du tout important
  - 05. Je ne sais pas

### **Les enjeux de communication**

Vous avez presque terminé de répondre aux questions du sondage. Nous vous remercions de nous avoir fait part de vos opinions.

43. Si vous désiriez obtenir de l'information sur le transport, où chercheriez-vous? Cela pourrait être de l'information sur les politiques, les programmes et les règlements de sécurité en matière de transport dans les réseaux aériens, ferroviaires, maritimes et routiers au pays.

#### **Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent**

[ALTERNER L'ORDRE DES ÉLÉMENTS DE LA LISTE]

- 01. Recherche en ligne
- 02. Organes d'information en ligne (veuillez préciser)
- 03. Médias sociaux (FB, X, LinkedIn, etc.) (veuillez préciser)
- 04. Bouche-à-oreille
- 05. Stations de radio locales (veuillez préciser)
- 06. Journaux locaux (veuillez préciser)
- 07. Forums de discussion en ligne (veuillez préciser)
- 08. Reddit
- 09. Magazines et autres publications (veuillez préciser)
- 10. Autre (veuillez préciser) [ANCORAGE]
- 11. Je ne sais pas [ANCORAGE, EXCLUSIF]

44. À qui feriez-vous **le plus** confiance pour fournir de l'information sur le réseau de transport du Canada? Cela pourrait inclure de l'information sur les politiques, les programmes et les règlements de sécurité en matière de transport dans les réseaux aériens, ferroviaires, maritimes et routiers du pays.

**Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent**

[ALTERNER L'ORDRE DES ÉLÉMENTS DE LA LISTE]

01. Le gouvernement du Canada
02. Votre gouvernement provincial ou territorial
03. Votre administration municipale
04. Les entreprises et l'industrie
05. Des organisations à but non lucratif canadiennes représentant le secteur
06. Médias d'information
07. Médias sociaux
08. Autre (veuillez préciser) [ANCORAGE]
09. Je ne sais pas [ANCORAGE]

45. Parmi les sources suivantes, lesquelles utilisez-vous le plus souvent pour obtenir des informations ou des nouvelles ?

[ALTERNER L'ORDRE DES ÉLÉMENTS DE LA LISTE]

01. Télévision, stations de radio et journaux du Canada, y compris des sites Web
02. Télévision, stations de radio et journaux étrangers, y compris des sites Web
03. Information ou sites Web du gouvernement du Canada
04. Information ou sites Web des gouvernements provinciaux ou territoriaux
05. Experts scientifiques ou rapports scientifiques
06. Conversations avec des membres de la famille, des amis et des collègues
07. Plateformes des médias sociaux
08. Recherches sur Internet (p. ex., Google)
09. Robots conversationnels de l'intelligence artificielle (IA) (p. ex., ChatGPT)
10. Balados
11. Autre (veuillez préciser) [ANCORAGE]

46. En ce qui concerne le réseau de transport du Canada, sur quels sujets aimeriez-vous obtenir davantage de renseignements?

**Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent**

[ALTERNER L'ORDRE DES ÉLÉMENTS DE LA LISTE]

01. Aucun sujet
02. Chaînes d'approvisionnement
03. Options énergétiques propres
04. Renseignements sur la sécurité
05. Règles et règlements
06. Navigation maritime
07. Sécurité routière
08. Sécurité nautique
09. Droits des passagers aériens
10. Projets d'infrastructure
11. Autre (veuillez préciser) [ANCORAGE]



12. Je ne sais pas [ANCRAGE, EXCLUSIF]

### Renseignements démographiques

Les dernières questions visent à recueillir de l'information. Toutes les réponses demeureront confidentielles.

47. Quel est le plus haut niveau de scolarité que vous avez atteint jusqu'à maintenant?

- 01. Études inférieures à un diplôme d'études secondaires ou équivalent
- 02. Diplôme d'études secondaires ou équivalent
- 03. Diplôme d'apprenti ou autre certificat ou diplôme d'une école de métiers
- 04. Certificat ou diplôme d'un collège, d'un cégep ou d'un établissement autre qu'une université
- 05. Certificat ou diplôme universitaire inférieur au baccalauréat
- 06. Baccalauréat
- 07. Diplôme d'études supérieures
- 08. Je préfère ne pas répondre

48. Laquelle des catégories suivantes décrit le mieux le revenu global de votre ménage l'an dernier, c'est-à-dire le revenu de toutes les personnes qui composent votre ménage, avant impôts?

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

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

**Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent**

- 01. Anglais
- 02. Français
- 03. Autre
- 04. Je préfère ne pas répondre

50. Quels sont les trois premiers caractères de votre code postal?

- 01. TEXTE
- 02. Je préfère ne pas répondre

### Page de clôture

Le sondage est maintenant terminé. Il a été réalisé pour le compte de Transports Canada. Au cours des prochains mois, un rapport contenant les constats de la présente étude pourra être consulté sur le site Web de Bibliothèque et Archives Canada ([Bibliothèque et Archives Canada](#)). Nous vous remercions chaleureusement d'avoir répondu au sondage. Votre participation est grandement appréciée.

## 2. Questionnaire de présélection

### Introduction

Bonjour/hello, je m'appelle [NOM]. J'appelle de Phoenix Strategic Perspectives, une entreprise canadienne de recherche sur l'opinion publique. Préférez-vous que je continue en français ou en anglais? / Would you prefer to continue in English or French?

#### Intro1. Langue :

- 01. Français
- 02. Anglais

[NOTE À L'INTENTION DU RECRUTEUR: POUR LES GROUPES QUI SE DÉROULERONT EN ANGLAIS, SI LE PARTICIPANT PRÉFÈRE CONTINUER EN FRANÇAIS, VEUILLEZ CONTINUER EN FRANÇAIS ET PROCÉDER AU RECRUTEMENT POUR LES GROUPES FRANCOPHONES. POUR LES GROUPES QUI SE DÉROULERONT EN FRANÇAIS, SI LE PARTICIPANT PRÉFÈRE CONTINUER EN ANGLAIS, VEUILLEZ CONTINUER EN ANGLAIS. CONFIRMEZ QUE L'HEURE DE LA SÉANCE EST ACCEPTABLE, PUIS PROCÉDEZ AU RECRUTEMENT POUR UN GROUPE ANGLOPHONE.

**Intro2.** Nous organisons une série de groupes de discussion sur des questions importantes pour les Canadiens au nom du gouvernement du Canada. Nous sommes à la recherche de personnes âgées de 18 ans et plus qui aimeraient participer à un groupe de discussion en ligne. Avez-vous au moins 18 ans?

- 01. Non [DEMANDER S'IL Y A UNE AUTRE PERSONNE DE 18 ANS AU SEIN DU FOYER]
  - a. S'il y a une autre personne, demander de parler à celle-ci.
    - i. Répéter l'[introduction](#).
  - b. Si la personne n'est pas disponible, prévoir une date et une heure pour rappeler.
- 02. Oui [CONTINUER]

### Information

Les groupes de discussion en ligne sont menés au nom du gouvernement du Canada afin d'obtenir les perspectives [de Canadiennes et de Canadiens / d'Autochtones] concernant le réseau de transport du Canada. La participation à la recherche est tout à fait volontaire, et votre décision de participer ou non n'aura aucune incidence sur vos interactions avec le gouvernement du Canada. Nous voulons connaître vos opinions. Aucune tentative ne sera faite pour vous vendre quoi que ce soit ou pour vous faire changer d'avis. Les participants recevront une somme en guise de remerciement pour le temps qu'ils nous auront accordé.

Puis-je continuer?

- 01. Oui
- 02. [Non](#)\* [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]

Merci. Le format est une discussion en ligne qui regroupera jusqu'à huit participants et qui sera dirigée par un professionnel de la recherche de Phoenix Strategic Perspectives. Toutes les opinions demeureront confidentielles et les points de vue seront regroupés de manière à éviter de pouvoir identifier une personne en particulier. Les renseignements recueillis dans le cadre de ce groupe de

discussion seront utilisés à des fins de recherche seulement et seront gérés conformément à la *Loi sur la protection des renseignements personnels du Canada*. En plus d'assurer la protection de vos renseignements personnels, cette loi vous donne le droit de demander l'accès à vos renseignements personnels et d'exiger des corrections, au besoin. Vous avez également le droit de déposer une plainte auprès du Commissariat à la protection de la vie privée du Canada si vous estimez que vos renseignements personnels n'ont pas été gérés de manière appropriée. Si vous désirez confirmer la validité de cette étude, je peux vous fournir le numéro d'identification du projet.\*\*

### Notes à l'intention des recruteurs

- A. \* SI UN PARTICIPANT POTENTIEL MENTIONNE QU'IL NE PEUT PAS PARTICIPER EN LIGNE, DIRE : Merci de nous en informer. Vous n'avez pas besoin d'avoir personnellement un ordinateur et une connexion Internet pour participer. Si vous avez un ami ou un membre de la famille qui est en mesure de vous donner accès à un ordinateur, à une connexion Internet haute vitesse et à une caméra Web pour la séance en ligne, vous pourriez participer. Serait-ce possible?
- B. \*\* SI UNE PERSONNE S'INTERROGE SUR LA LÉGITIMITÉ DE LA RECHERCHE, INVITEZ-LA À ALLER EN LIGNE AU SITE DU SERVICE DE VÉRIFICATION DES RECHERCHES DU CRIC ET À INSCRIRE LE NUMÉRO DE PROJET : 20250122-PH535.

EN: <https://www.canadianresearchinsightscouncil.ca/rvs/home/>

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

### Questions

Le groupe de discussion aura lieu en ligne le **(DATE/HEURE)** et durera au plus d'une heure et demie (1,5 heure).

1. Désirez-vous participer à cette étude?
  01. Oui
  02. Non [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]
2. Avant de vous inviter à participer, nous devons vous poser quelques questions pour nous assurer d'avoir un échantillon varié de participants. Les questions prendront cinq minutes. Puis-je continuer?
  01. Oui
  02. Non [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]
3. Êtes-vous une personne autochtone, c'est-à-dire un membre d'une Première Nation, un Métis ou un Inuk (Inuit)?
  01. Non, pas une personne autochtone
  02. Oui, membre d'une Première Nation → GROUPE 5
  03. Oui, un Métis → GROUPE 5
  04. Oui, un Inuk (Inuit) → GROUPE 5
  05. Préfère ne pas répondre

4. Les groupes de discussion seront des séances en ligne sur Internet. Les participants devront avoir accès à un ordinateur, à une connexion Internet haute vitesse et à une caméra Web pour participer au groupe. La caméra Web devra être allumée pendant la rencontre. Seriez-vous en mesure de participer dans ces conditions?
  01. Oui
  02. Non [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]
  03. Je préfère ne pas répondre [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]
5. On nous a demandé de nous entretenir avec des participants de différents groupes d'âge. Pourriez-vous nous dire votre âge? [S'ASSURER D'OBTENIR UNE BONNE DIVERSITÉ DE PARTICIPANTS]
  01. 18 à 24 ans
  02. 25 à 34 ans
  03. 35 à 44 ans
  04. 45 à 54 ans
  05. 55 à 64 ans
  06. 65 ans ou plus
  07. Je préfère ne pas répondre [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]
6. Dans quelle province ou quel territoire vivez-vous? Ces renseignements sont nécessaires pour que l'on vous affecte à un groupe de discussion qui a lieu dans votre fuseau horaire. [NE PAS LIRE LA LISTE]
  01. Colombie-Britannique
  02. Alberta
  03. Saskatchewan
  04. Manitoba
  05. Ontario
  06. Québec
  07. Nouveau-Brunswick
  08. Nouvelle-Écosse
  09. Île-du-Prince-Édouard
  10. Terre-Neuve-et-Labrador
  11. Yukon
  12. Territoires du Nord-Ouest
  13. Nunavut
  14. Je préfère ne pas répondre
7. À quel genre vous identifiez-vous? [S'ASSURER D'OBTENIR UNE BONNE DIVERSITÉ DE PARTICIPANTS]
  01. Homme
  02. Femme
  03. Autre
  04. Je préfère ne pas répondre [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]
8. Quel est le niveau de scolarité le plus élevé que vous ayez atteint? [S'ASSURER D'OBTENIR UNE BONNE DIVERSITÉ DE PARTICIPANTS]

01. Moins qu'un diplôme d'études secondaires ou l'équivalent
  02. Diplôme d'études secondaires ou l'équivalent
  03. Certificat ou diplôme d'apprenti inscrit ou d'une école de métiers
  04. Certificat ou diplôme d'un collège, d'un cégep ou d'un autre établissement non universitaire
  05. Certificat ou diplôme universitaire inférieur au baccalauréat
  06. Baccalauréat
  07. Diplôme universitaire supérieur au baccalauréat
  08. Je préfère ne pas répondre [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]
9. Lequel des énoncés suivants décrit le mieux le revenu total de votre ménage l'an dernier, avant impôt, de toutes les sources et pour tous les membres du ménage? [LIRE LA LISTE; ARRÊTER LORSQUE LE RÉPONDANT CHOISIT UNE RÉPONSE. S'ASSURER D'OBTENIR UNE BONNE DIVERSITÉ DE PARTICIPANTS]
01. Moins de 20 000 \$
  02. De 20 000 \$ à moins de 40 000 \$
  03. De 40 000 \$ à moins de 60 000 \$
  04. De 60 000 \$ à moins de 80 000 \$
  05. De 80 000 \$ à moins de 100 000 \$
  06. De 100 000 \$ à moins de 150 000 \$
  07. 150 000 \$ et plus
  08. Je préfère ne pas répondre
10. [SI Q3=02-04] Habitez-vous dans une réserve?
01. Oui
  02. Non

### Industrie et consentement

11. Avez-vous déjà participé à un groupe de discussion ou à un entretien organisé à l'avance sur un sujet en particulier pour lequel vous avez reçu une rétribution?
01. Oui
  02. Non [PASSER À LA [Q15](#)]
  03. Je préfère ne pas répondre [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]
12. [SI Q11=01] À quand remonte votre dernière participation à un groupe de discussion ou un entretien de ce genre?
01. Durant les six derniers mois [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]
  02. Il y a plus de six mois
  03. Je préfère ne pas répondre [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]
13. [SI Q12=02] Sur quel(s) sujet(s) portaient principalement les groupes ou les entretiens auxquels vous avez participé?
- INSCRIRE : \_\_\_\_\_ [METTRE FIN À L'APPEL SI LE SUJET ÉTAIT LIÉ AUX TRANSPORTS]
14. À combien de groupes de discussion avez-vous participé au cours des cinq dernières années?
01. Moins de 5

02. 5 ou plus [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]  
03. Je préfère ne pas répondre [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]
15. Les discussions de groupe seront enregistrées. Les enregistrements seront utilisés uniquement par le professionnel de la recherche pour aider à préparer un rapport sur les constatations et ils seront détruits une fois que le rapport sera terminé. Acceptez-vous d'être enregistré(e) pour les fins de l'étude seulement?
01. Oui [PASSER À LA [Q16](#)]  
02. Non  
03. Je préfère ne pas répondre
16. [SI Q15=02 OU 03] Dans le cadre du processus d'analyse, nous devons enregistrer la séance, car le modérateur a besoin de ces renseignements pour élaborer le rapport. Les enregistrements seront utilisés uniquement pour faciliter la rédaction du rapport et ne seront pas communiqués. Maintenant que j'ai expliqué cela, ai-je votre permission pour l'enregistrement?
01. Oui  
02. Non [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]  
03. Je préfère ne pas répondre [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]
17. Des fonctionnaires du gouvernement du Canada pourraient observer le déroulement de la séance. Ils ne prendront pas part à la discussion. Ils y assisteront pour entendre directement vos opinions, mais ils pourraient prendre leurs propres notes et demander au modérateur de poser des questions supplémentaires au groupe. Est-ce que vous donnez votre consentement pour que des employés du gouvernement du Canada observent la séance?
01. Oui  
02. Non [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]  
03. Je préfère ne pas répondre [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]
18. Nous fournirons au modérateur du groupe de discussion une liste des noms des participants afin qu'il puisse vous inscrire. Nous lui donnerons votre prénom et la première lettre de votre nom de famille, ainsi que vos réponses au questionnaire. Avons-nous votre permission pour le faire? Je vous assure que ces renseignements demeureront strictement confidentiels.
01. Oui [PASSER À [L'INVITATION À PARTICIPATER](#)]  
02. Non  
03. Je préfère ne pas répondre
19. [IF Q18=02 OR 03] Nous devons fournir au modérateur du groupe de discussion les noms des personnes qui participent au groupe de discussion, car seules les personnes invitées sont autorisées à participer à la séance et le modérateur doit avoir ces renseignements aux fins de vérification. Seul votre prénom sera visible lorsque vous vous joindrez à la séance. Maintenant que je vous ai expliqué cela, ai-je votre permission de fournir votre nom et votre profil au modérateur?
01. Oui  
02. Non [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]  
03. Je préfère ne pas répondre [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]

### Invitation à participer

Vous êtes admissible à participer à l'un de nos groupes de discussion virtuels. La discussion sera dirigée par un chercheur du cabinet de recherche sur l'opinion publique, Phoenix Strategic Perspectives. La séance aura lieu le **[JOUR DE LA SEMAINE] [DATE]**, à **[HEURE]**, et durera **une heure et demie** [1,5 heure]. Vous recevrez une rétribution de **125 \$** pour votre temps.

20. Aimeriez-vous y participer?

- 01. Oui
- 02. Non [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]
- 03. Je préfère ne pas répondre [REMERCIER ET METTRE FIN À L'APPEL]

21. Puis-je avoir votre adresse électronique afin que nous puissions également vous envoyer un courriel contenant les renseignements dont vous aurez besoin au sujet du groupe de discussion?

INSCRIRE L'ADRESSE ÉLECTRONIQUE : \_\_\_\_\_

Des renseignements sur la façon de participer vous seront envoyés par courriel dans les prochains jours. On vous demandera de vous joindre à la séance en ligne 10 minutes avant le début. **Si vous ne vous connectez pas à temps, vous risquez de ne pas être en mesure de participer et vous ne recevrez pas le montant accordé pour la participation.**

Comme nous invitons seulement un petit nombre de personnes, votre participation est très importante pour nous. Si, pour une raison quelconque, vous n'êtes pas en mesure de participer, veuillez appeler afin que nous puissions vous remplacer. Vous pouvez communiquer avec nous au [NUMÉRO] à notre bureau. Veuillez demander de parler à [NOM].

Nous vous téléphonerons la veille de la séance pour vous faire un rappel. Afin que nous puissions communiquer avec vous pour le rappel ou vous informer d'un changement, pouvez-vous confirmer votre nom et vos coordonnées?

Prénom : \_\_\_\_\_

Nom de famille : \_\_\_\_\_

Numéro de téléphone : \_\_\_\_\_

Merci beaucoup de nous avoir accordé du temps et d'avoir accepté de participer à cette étude.

### 3. Guide du modérateur

#### Introduction

5 minutes

→ Présenter le modérateur/la firme et souhaiter la bienvenue aux participants du groupe de discussion.

VÉRIFICATION TECHNIQUE; CONFIRMER LA QUALITÉ DU SON ET DE L'IMAGE.

- Merci d'être présents/nous apprécions que vous soyez des nôtres.
- Ce soir, nous menons une recherche pour le compte du gouvernement du Canada afin de discuter de questions liées au réseau de transport du Canada.
- La discussion durera au plus 90 minutes.
- Je vous demanderais d'activer votre caméra pendant toute la durée de la séance.
  - L'action d'activer et de désactiver sa caméra peut être une source de distraction pour les autres participants.

→ Décrire le groupe de discussion.

- Il s'agit d'une discussion « virtuelle » organisée.
- Mon travail consistera à animer la discussion, en veillant à ce que nous respections le sujet et le temps.
- Pour votre part, vous devrez communiquer vos opinions. Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.
- J'aimerais que chaque personne nous fasse part de son opinion pour que nous ayons divers points de vue.
- Soyez courtois et essayez de ne pas interrompre les autres.
- Sentez-vous à l'aise de « lever la main » pour m'indiquer que vous désirez prendre la parole.

→ Explications.

- Les commentaires seront traités de manière confidentielle.
  - Tout ce que vous direz dans le cadre de ces discussions demeurera confidentiel.
  - Notre rapport présentera un résumé des résultats, mais ne mentionnera le nom d'aucun participant.
  - Nous vous encourageons à ne fournir aucun renseignement qui permettrait de vous identifier.
  - Le rapport final sera disponible auprès de Bibliothèque et Archives Canada ([www.bac-lac.gc.ca/](http://www.bac-lac.gc.ca/)).
- La séance sera enregistrée en vidéo.
  - L'enregistrement servira à rédiger le rapport final et à vérifier les commentaires reçus.
  - Nous conserverons les enregistrements et nous ne les transmettrons pas à personne, pas même au gouvernement du Canada, sans votre consentement écrit.
- Des employés du gouvernement du Canada qui participent à ce projet observeront la séance en ligne de ce soir.
  - Leur objectif est de superviser le processus de recherche et d'observer directement vos réactions.



- Ils pourraient prendre leurs propres notes concernant la séance de ce soir, mais n'indiqueront pas le nom des participants.

→ Des questions?

→ Tour de table pour les présentations : Nous allons d'abord demander à chacun de se présenter. Dites-nous votre prénom seulement, puis précisez la province ou le territoire où vous habitez.

### Perceptions et connaissances générales

20 minutes

1. En utilisant un seul mot, pourriez-vous nous dire quelle est la première chose qui vous vient à l'esprit lorsque vous pensez aux transports et au réseau de transport du Canada? TOUR DE TABLE
2. [MODIFIER SELON LES RÉPONSES À LA Q1] À votre connaissance, qu'entend-on précisément par « réseau de transport »? Qu'est-ce que cela comprend?
  - a. EXPLORER AU BESOIN : infrastructure (routes, autoroutes, ports, aéroports, etc.) / modes de transport (terrestres [voitures, autobus, trains], aériens, maritimes) / systèmes de sûreté et de sécurité (code de la route, services d'urgence)
3. Qui assume la plus grande responsabilité pour assurer la sûreté et la sécurité du réseau de transport au Canada?
4. [MODIFIER SI TRANSPORTS CANADA A ÉTÉ MENTIONNÉ] À main levée, qui a entendu parler de Transports Canada? Que savez-vous de Transports Canada? ATTENDRE LES RÉPONSES SPONTANÉES, PUIS DEMANDER : Avez-vous vu ou entendu quelque chose dans les médias d'information récemment au sujet de Transports Canada? Dans l'affirmative, de quoi s'agissait-il?

Le transport au Canada est une responsabilité partagée entre les différents ordres de gouvernement. Transports Canada est le ministère du gouvernement fédéral qui est responsable des politiques et des programmes de transport visant à assurer des transports sécuritaires, sûrs, efficaces et respectueux de l'environnement au Canada.

5. À votre avis, de quoi Transports Canada est-il responsable en ce qui concerne les transports au Canada?
  - EXPLORER AU BESOIN :
    - Sécurité et sûreté des transports
    - Aviation (transport aérien, drones, licences de pilote)
    - Transport ferroviaire (chemins de fer, passages à niveau, enquêtes sur les accidents)
    - Transport maritime (délivrance de permis et certification, pollution, protection des eaux navigables)
    - Transport terrestre (rappels, technologies d'aide à la conduite)
6. À votre avis, quels sont les plus importants problèmes de transport auxquels le Canada est confronté à l'heure actuelle? Y a-t-il autre chose?

7. Parmi ces enjeux, sur lesquels Transports Canada devrait-il se concentrer le plus? PASSER EN REVUE LES ENJEUX MENTIONNÉS LE PLUS SOUVENT ET QUI RELÈVENT DU MANDAT DE TRANSPORTS CANADA, PUIS POSER LES QUESTIONS SUIVANTES.
  - a. Pourquoi est-ce une priorité/qu'est-ce qui fait que c'est si important?
  - b. Que fait le gouvernement du Canada à l'heure actuelle pour s'attaquer à cet enjeu?
8. Que savez-vous des lois canadiennes sur les transports?
9. Croyez-vous que les lois et règlements actuels en matière de transport sont efficaces? Pourquoi dites-vous cela?
  - a. EXPLORER AU BESOIN : soutiennent/entravent le commerce, assurent la sécurité de la population canadienne, soutiennent/entravent l'innovation

<b>Transport écologique</b>
-----------------------------

<b>15 minutes</b>
-------------------

10. Quelles sont les préoccupations environnementales les plus urgentes liées au transport au Canada?
  - a. EXPLORER AU BESOIN : pollution atmosphérique, changements climatiques, utilisation des terres/perturbation de l'habitat
11. Que savez-vous du transport écologique?
12. Pensez-vous que l'écologisation des transports a une incidence sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre? Pourquoi dites-vous cela?
13. Croyez-vous que le gouvernement du Canada fait du bon travail pour améliorer les effets des transports sur l'environnement? Pourquoi donc?
14. Selon ce que vous savez, les règles et les règlements liés aux transports sont-ils un obstacle à l'écologisation des transports?
15. [GROUPE 5] Comment évalueriez-vous le rendement du gouvernement du Canada pour ce qui est d'intégrer les connaissances traditionnelles des partenaires autochtones aux efforts visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre?
16. Quels sont les obstacles à la transition vers le transport électrique ou à hydrogène au Canada?
17. En 2035, le gouvernement du Canada exigera que toutes les voitures et camionnettes neuves vendues au Canada soient des véhicules zéro émission. Pensez-vous qu'il s'agit d'une bonne ou d'une mauvaise idée et pourquoi?
18. Si un transport plus respectueux de l'environnement, comme les véhicules zéro émission, coûte plus cher, dans quelle mesure y êtes-vous favorable?

Sécurité

10 minutes

19. Qu'avez-vous lu ou entendu récemment, s'il y a lieu, au sujet de la sécurité des transports au Canada?
20. Quelles sont les plus grandes préoccupations en matière de sécurité des transports au Canada à l'heure actuelle?
  - a. EXPLORER AU BESOIN : transport de marchandises dangereuses/matières dangereuses, entretien de l'infrastructure, changements climatiques, menaces à la cybersécurité, non-conformité à la réglementation
21. En ce qui a trait à la sécurité, comment les différents modes de transport se comparent-ils?
  - a. EXPLORER : transport aérien, transport ferroviaire, transport terrestre et transport maritime – et les raisons.
22. [MODIFIER AU BESOIN EN FONCTION DES RÉPONSES FOURNIES] Les matières dangereuses comme l'essence, les feux d'artifice, les pesticides et d'autres produits chimiques sont des substances qui pourraient être dangereuses pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement. À votre avis, dans quelle mesure est-il sécuritaire ou dangereux de les transporter au Canada?
23. Selon vous, quels sont les moyens de transport des matières dangereuses les plus sûrs et pourquoi? Lesquels sont les plus dangereux et pourquoi?
  - a. EXPLORER : transport par camion, transport ferroviaire, transport par pipeline, transport maritime, transport aérien

Chaînes d'approvisionnement

15 minutes

Parlons maintenant des chaînes d'approvisionnement.

24. Qu'avez-vous lu ou entendu récemment, s'il y a lieu, au sujet des chaînes d'approvisionnement?
25. Au meilleur de votre compréhension, qu'est-ce qu'une chaîne d'approvisionnement?
  - a. Quelles sont les différentes composantes?

Une **chaîne d'approvisionnement** est le parcours d'un produit ou d'un service du début à la fin, c'est-à-dire de l'obtention des matières premières jusqu'à la livraison du produit final ou du service au consommateur. Tout au long de ce parcours, les personnes, les entreprises et les processus travaillent ensemble pour fabriquer, transporter et livrer le plus efficacement possible le produit final ou le service.

26. Pensez-vous que les chaînes d'approvisionnement du Canada sont fortes, faibles ou quelque part entre les deux et pourquoi dites-vous cela?
27. Selon vous, quels sont les plus grands défis à relever pour assurer l'efficacité des chaînes d'approvisionnement au Canada?

- a. EXPLORER AU BESOIN : pandémies, conflits de travail/grèves, catastrophes naturelles, cyberattaques
28. Comment le Canada peut-il renforcer ses chaînes d'approvisionnement afin de réduire sa dépendance à l'égard des marchés internationaux?
- a. EXPLORER AU BESOIN : aider à accroître la production nationale, améliorer les infrastructures, investir dans la technologie et diversifier le commerce
29. Quel rôle pensez-vous que le gouvernement du Canada joue lorsqu'il s'agit de réagir aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement?
- a. EXPLORER AU BESOIN : leadership stratégique, financement, soutien à l'infrastructure et gestion des urgences
30. Est-ce que certains d'entre vous sont au courant d'initiatives du gouvernement du Canada ou de Transports Canada conçues pour améliorer les chaînes d'approvisionnement? Si c'est le cas, quelles sont ces initiatives?
- a. EXPLORER : Avez-vous entendu parler du Fonds national des corridors commerciaux, le FNCC?

**Populations autochtones**

**10 minutes**

31. Quels sont les plus grands défis en matière de transport auxquels sont confrontées les communautés autochtones?
32. [GROUPE 5] Dans quelle mesure les politiques de transport actuelles tiennent-elles compte des besoins des collectivités autochtones?
33. [GROUPE 5] Comment le savoir et le leadership autochtones peuvent-ils être intégrés à la planification des transports?
34. Quel rôle les collectivités autochtones devraient-elles jouer dans le développement de l'infrastructure de transport?

**Communications**

**10 minutes**

En terminant ce soir, j'aimerais qu'on parle des communications.

35. Vers quelles sources avez-vous tendance à vous tourner pour obtenir des informations ou des nouvelles et pourquoi?
- a. EXPLORER : Comment distinguez-vous les sources fiables des sources non fiables?
36. À qui feriez-vous le plus confiance pour fournir des renseignements sur le réseau de transport du Canada et pourquoi?

- a. EXPLORER AU BESOIN : gouvernement du Canada, gouvernement provincial/territorial, industrie, agences de presse, etc.
37. À quels moyens de communication feriez-vous le plus confiance pour recevoir de l'information du gouvernement du Canada sur le réseau de transport du Canada? Pourquoi?
- a. EXPLORER AU BESOIN : sites Web, médias sociaux, courriel, documents imprimés
38. Que peut faire le gouvernement du Canada, s'il y a lieu, pour améliorer l'accessibilité et la clarté de ses communications?

<b>Conclusion</b>
-------------------

<b>5 minutes</b>
------------------

Nous avons abordé de nombreux sujets ce soir et j'apprécie que vous ayez pris le temps de nous faire part de vos opinions. Pour terminer, aimeriez-vous faire part de réflexions ou de commentaires à Transports Canada à propos des sujets abordés?

Au nom du gouvernement du Canada, j'aimerais vous remercier pour votre temps et votre participation aujourd'hui. La rétribution sera remise par la personne qui a procédé au recrutement.

**Vous pouvez vous déconnecter maintenant. Bonne soirée!**