

Titre: L'influence de l'environnement bâti sur le niveau de satisfaction liée
Title: aux déplacements des Montréalais pendant la pandémie COVID-19

Auteur: Meredith Alousi-Jones
Author:

Date: 2022

Type: Mémoire ou thèse / Dissertation or Thesis

Référence: Alousi-Jones, M. (2022). L'influence de l'environnement bâti sur le niveau de
Citation: satisfaction liée aux déplacements des Montréalais pendant la pandémie COVID-
19 [Mémoire de maîtrise, Polytechnique Montréal]. PolyPublie.
<https://publications.polymtl.ca/10480/>

 **Document en libre accès dans PolyPublie**
Open Access document in PolyPublie

URL de PolyPublie: <https://publications.polymtl.ca/10480/>
PolyPublie URL:

**Directeurs de
recherche:** Owen Waygood, & Geneviève Boisjoly
Advisors:

Programme: Génie civil
Program:

POLYTECHNIQUE MONTRÉAL

affiliée à l'Université de Montréal

L'influence de l'environnement bâti sur le niveau de satisfaction liée aux déplacements des Montréalais pendant la pandémie COVID-19

MEREDITH ALOUSI-JONES

Département des génies civil, géologique et des mines

Mémoire présenté en vue de l'obtention du diplôme de *Maîtrise ès sciences appliquées*

Génie civil

Juillet 2022

POLYTECHNIQUE MONTRÉAL

affiliée à l'Université de Montréal

Ce mémoire intitulé:

L'influence de l'environnement bâti sur le niveau de satisfaction liée aux déplacements des Montréalais pendant la pandémie COVID-19

présenté par **Meredith ALOUSI-JONES**

en vue de l'obtention du diplôme de *Maîtrise ès sciences appliquées*

a été dûment accepté par le jury d'examen constitué de :

Martin TRÉPANIÉR, président

Owen WAYGOOD, membre et directeur de recherche

Geneviève BOISJOLY, membre et codirectrice de recherche

Dominic VILLENEUVE, membre externe

RÉSUMÉ

Au cours des deux dernières années, la pandémie de COVID-19 a profondément changé la vie de tous et aura assurément des effets à long terme sur leurs habitudes, leur santé et leur bien-être. Au début de la pandémie, les restrictions ont forcé les gens à passer plus de temps chez eux et dans leurs quartiers immédiats que jamais auparavant, ce qui les a amenés à interagir avec leur environnement bâti de nouvelles façons. L'objectif principal de ce mémoire est de mieux comprendre la relation entre la satisfaction liée aux déplacements et l'environnement bâti des Montréalais dans le contexte de la pandémie, en étudiant aussi comment vient intervenir le comportement de déplacement dans cette relation.

La revue de littérature fournit un contexte à l'étude et démontre l'importance d'explorer l'impact de l'environnement bâti sur le bien-être subjectif, en particulier dans le contexte de la pandémie. On trouve dans la littérature que les déplacements quotidiens affectent le bien-être des gens, et les gens tiennent compte de la satisfaction liée aux déplacements lorsqu'ils évaluent leur satisfaction générale de la vie. De plus, l'environnement bâti a un impact sur le choix de mode de transport, et les modes utilisés affectent la satisfaction liée aux déplacements. L'étude de ce sujet se complique par le fait qu'il subsiste une certaine ambiguïté dans la façon dont le bien-être est défini et dont les données, très subjectives, sont analysées.

Cette recherche s'appuie sur les données de trois enquêtes sur les préférences déclarées, lancées au cours de la pandémie, la première en mai 2020 et les deuxième et troisième à l'automne 2021, et complétées par des données objectives de l'environnement bâti des répondants. À travers les sondages, des données ont été recueillies sur la façon dont les Montréalais se déplacent, leurs perceptions de leurs quartiers immédiats, ainsi que des mesures subjectives de leur satisfaction liée aux déplacements et leur bien-être. Afin d'étudier s'il existe une dissonance entre les perceptions des personnes sur les caractéristiques du quartier et les mesures objectives de ces caractéristiques, ces données, issues de diverses sources ouvertes, ont été analysées à l'aide de QGIS (*Geographical Information System*). L'importance des micro-caractéristiques ne peut être sous-estimée dans l'évaluation de la satisfaction des gens à l'égard des déplacements, en particulier pour les déplacements en transport actif (marche et vélo).

Les répondants ont été classés par leur type d'environnement bâti et des modèles de régression logistique ordonnée ont été développés afin d'explorer les relations à l'étude. Cinq types d'environnement bâti ont été ressortis d'une analyse de partitionnement et on observe des caractéristiques et comportements de déplacement distincts dans chaque type. Les neuf modèles de régression logistique ordonnée ont démontré que les variables sociodémographiques viennent jouer un rôle important dans l'évaluation de la satisfaction liée aux déplacements. Un niveau de satisfaction liée aux déplacements plus élevée est associé à être âgé de plus de 65 ans, avoir répondu en mai 2020, avoir répondu en français, et penser avoir un bon niveau d'accessibilité, parmi d'autres. De plus, ce n'est pas que l'environnement bâti qui impacte la satisfaction liée aux déplacements des Montréalais pendant la pandémie, mais comment ils se déplacent dans leurs environnements. Les résultats démontrent que les conducteurs sont plus satisfaits dans les endroits semblables aux banlieues, tandis que les piétons et les utilisateurs du transport en commun sont plus satisfaits dans des environnements caractérisés par une utilisation du territoire mixte et une proximité des stations de métro. Même dans le contexte particulier de la pandémie COVID-19, la satisfaction liée aux déplacements des Montréalais ne dépend pas que de l'environnement bâti, mais aussi de leur comportement de déplacement. Il faut donc prendre en compte la complexité et combien cette satisfaction, l'environnement bâti et le comportement de déplacement sont reliés lors de l'étude future du sujet.

ABSTRACT

Over the past two years, the COVID-19 pandemic has profoundly changed people's lives and will assuredly have long-lasting effects on their habits, health and well-being. Early in the pandemic, stay-at-home orders forced people to spend more time at home and immediate neighborhoods than ever before, which in turn made them interact with their built environment in new ways. The objective of this study is to better understand how the built environment impacted Montrealers' travel experience and well-being over the course of the pandemic thus far, also studying how travel behaviour comes into play in this relationship.

The literature review on travel satisfaction and its relationship with travel behaviour and people's environments provides context to the thesis and demonstrates the importance of exploring the impact of the built environment on subjective well-being, especially in the current context. Daily travel has been found in the literature to affect people's well-being, and people seem to take travel satisfaction into account when rating their overall life satisfaction. In addition, the built environment has an impact on transport modal choice, and the modes used affect travel satisfaction. However, there remains a certain ambiguity in the way in which well-being is defined and in which the very subjective data is analysed.

This research draws on data from three stated preference surveys, launched during the pandemic, the first in May 2020 and the second and third in the fall of 2021, and supplemented with objective data from the respondents' built environment. Through the three surveys, data was collected on how Montrealers get around, their perceptions of their immediate neighborhoods, as well as subjective measures of their travel satisfaction and well-being. In order to investigate whether there is a dissonance between people's perceptions of neighborhood characteristics and objective measures of these characteristics, these data, from various open sources, were analyzed using QGIS (Geographical Information System). The importance of micro-characteristics cannot be underestimated in assessing people's satisfaction with travel, especially for active transportation (walking and cycling).

Respondents were categorized by their type of built environment and ordered logistic regression models were developed to explore the relationships. Five types of built environment emerged from a cluster analysis and distinct built environment characteristics and travel behaviours are observed within each type. The nine ordered logistic regression models demonstrate that sociodemographic

variables play an important role in the evaluation of travel satisfaction. A more positive evaluation of travel satisfaction was found to be associated with being 65 or older, having answered in May 2020, having answered in French, and perceiving having a good level of accessibility, among others. Moreover, it is not only the built environment that impacts Montrealers' travel satisfaction during the pandemic, but how they get around in said environments. Drivers seem to be more satisfied in suburban-like locations, while pedestrians and public transit users are more satisfied in environments with mixed land use and proximity to metro stations. Even in the particular context of the COVID-19 pandemic, Montrealers' travel satisfaction does not only depend on the built environment, but also on their travel behaviour. One must therefore take into account this complexity and how much travel satisfaction, the built environment and travel behaviour are related when studying this topic.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ.....	III
ABSTRACT	V
TABLE DES MATIÈRES.....	VII
LISTE DES TABLEAUX	IX
LISTE DES FIGURES.....	X
LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS.....	XI
LISTE DES ANNEXES.....	XII
CHAPITRE 1 INTRODUCTION	1
CHAPITRE 2 REVUE DE LITTÉRATURE.....	5
2.1 COVID-19 et le transport.....	5
2.2 Le choix modal et la satisfaction liée aux déplacements	6
2.3 L’environnement bâti et la satisfaction liée aux déplacements.....	7
2.4 Satisfaction liée aux déplacements	10
CHAPITRE 3 MÉTHODOLOGIE.....	12
3.1 Contexte du mémoire.....	12
3.2 Données.....	14
3.2.1 Collecte des données.....	14
3.2.2 Traitement des données.....	21
3.3 Analyses	25
3.3.1 Analyses descriptives	25
3.3.2 Analyses de régression.....	25
CHAPITRE 4 RÉSULTATS.....	27
4.1 Statistiques descriptives	27

4.1.1	Classification selon l'environnement bâti	27
4.1.2	Comportements de déplacement selon le type d'environnement bâti	39
4.2	Analyses de régression.....	44
4.2.1	Modèle 1 : Variables sociodémographiques.....	44
4.2.2	Modèle 2 : Variables sociodémographiques et environnement bâti	47
4.2.3	Modèle 3 : Variables sociodémographiques et comportement de déplacement....	47
4.2.4	Modèle 4 : Variables sociodémographiques, environnement bâti et comportement de déplacement.....	47
4.2.5	Modèle 5 : Ajout de l'interaction entre l'inactivité et l'environnement bâti.....	48
4.2.6	Modèle 6 : Ajout de l'interaction entre la marche et l'environnement bâti	48
4.2.7	Modèle 7 : Ajout de l'interaction entre le cyclisme et l'environnement bâti	49
4.2.8	Modèle 8 : Ajout de l'interaction entre la conduite et l'environnement bâti	49
4.2.9	Modèle 9 : Ajout de l'interaction entre prendre les transports en commun et l'environnement bâti.....	50
4.2.10	Résumé des neuf modèles	50
4.2.11	Prédictions	51
CHAPITRE 5 CONCLUSION (ET RECOMMANDATIONS)		53
5.1	Synthèse du mémoire	53
5.2	Contributions du mémoire	54
5.3	Limites du mémoire	56
5.4	Perspectives	58
RÉFÉRENCES		60
ANNEXES.....		64

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 3.1: Statistiques des répondants pour les enquêtes de mai 2020 et d'automne 2021	18
Tableau 3.2: Données de l'environnement bâti et leurs sources	21
Tableau 3.3: Spécifications des modèles de régression logistique ordonnée	26
Tableau 4.1 : Valeurs moyennes et écart-types (en parenthèses) des principales variables utilisées dans le partitionnement des répondants selon le lieu	28
Tableau 4.2: Statistiques descriptives des types d'environnement bâti.....	38
Tableau 4.3: Satisfaction liée aux déplacements actuelle avec habitudes AVANT COVID-19 ...	41
Tableau 4.4: Satisfaction liée aux déplacements actuelle avec habitudes PENDANT COVID-19	42
Tableau 4.5: Résultats des modèles de régression logistique ordonnée.....	46

LISTE DES FIGURES

Figure 1.1: Cadre conceptuel résumant les concepts à l'étude.....	3
Figure 3.1: Méthodologie employée dans le cadre de ce mémoire.....	12
Figure 3.2: Délimitations de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) et l'île de Montréal.....	13
Figure 3.3: Répartition des répondants sur le territoire à l'étude.....	16
Figure 3.4: <i>Scree-plot</i> du partitionnement des données de l'environnement bâti.....	23
Figure 3.5: Répartition des répondants dans les différents paquets selon le partitionnement.....	24
Figure 4.1: Répartition des répondants dans le <i>quasi-banlieue</i>	30
Figure 4.2: Répartition des répondants dans le <i>quasi-urbain</i>	31
Figure 4.3: Répartition des répondants dans le <i>centre-ville</i>	32
Figure 4.4: Répartition des répondants dans l' <i>urbain-résidentiel</i>	33
Figure 4.5: Répartition des répondants dans le <i>quartier mixte</i>	34
Figure 4.6: Répartition de l'utilisation du territoire pour chaque type d'environnement bâti.....	35
Figure 4.7: Satisfaction liée aux déplacements prédite selon le type d'environnement bâti.....	51
Figure 4.8: Satisfaction liée aux déplacements observée selon le type d'environnement bâti.....	52

LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

CMM Communauté Métropolitaine de Montréal

EB Environnement bâti

GIS *Geographical Information System*

SD Satisfacation liée aux déplacements

TC Transport en commun

LISTE DES ANNEXES

Annexe A Sondages	64
-------------------------	----

CHAPITRE 1 INTRODUCTION

Déclarée une pandémie par l'*Organisation mondiale de la Santé* en mars 2020, le coronavirus COVID-19 a profondément changé la vie des gens et aura assurément des effets à long terme sur leurs habitudes, leur santé et leur bien-être. Au Canada, la province de Québec a été durement touchée par la pandémie, avec des taux parmi les plus élevés pour cent mille cas tout au long de la pandémie. À la fin mars 2020, tous les commerces non essentiels étaient fermés au Québec et des mesures de confinement et de distanciation sociale ont été mises en place pour tenter de réduire le nombre croissant de cas (McCarthy Tetrault, 2021). Les Canadiens, en particulier les jeunes Canadiens, ont signalé une détérioration de leur santé mentale et des niveaux de stress plus élevés, liés à la hausse d'activités sédentaires (Statistiques Canada, 2020). Quatorze mois après le début de la pandémie, suite à plusieurs séquelles, l'été 2021 a vu un assouplissement des restrictions. Avec le retour à l'école majoritairement en présentiel et la mise en place du passeport vaccinal, la vie quotidienne devenait plus normale. De plus en plus d'entreprises permettaient à leurs employés de revenir en personne, même si les taux de déplacement étaient toujours inférieurs aux niveaux d'avant la pandémie, notamment en transport en commun (Goudreault, 2021).

Les centres urbains ont été particulièrement frappés par le virus, ayant une densité de population élevée et étant des générateurs et récipiendaires importants de déplacements internationaux (Guterres, 2020). Au Québec, la Communauté Métropolitaine de Montréal a compté pour une part importante des cas de COVID de la province et les mesures restrictives étaient mises en place avant le reste de la province et assouplies bien après d'autres régions (Canadian Institute for Health Information, 2021). La nature de la transmission du virus fait aussi en sorte que la distanciation sociale est plus difficile dans les villes avec une forte densité de population. Les lieux publics à l'extérieur, tels que les parcs de quartier, deviennent donc d'importance primordiale pour la vie sociale des Montréalais. Des solutions temporaires d'aménagement urbain en réponse à la pandémie ont aussi été implémentées dans plusieurs pays (Haag, 2020). À Montréal, des tronçons de rues dans plusieurs quartiers ont été transformées en rues piétonnes pour la période estivale, avec beaucoup de succès, incitant le retour annuel des installations (Ducas, 2022). Les terrasses de plusieurs restaurants ont de même été étendues dans les trottoirs et rues adjacentes (Schué, 2021).

Les périodes de confinement, surtout en début de pandémie, ont forcé les gens à passer plus de temps chez eux et dans leurs quartiers immédiats que jamais auparavant, ce qui les a amenés à

interagir avec leur environnement bâti de nouvelles façons. Même si les Montréalais n'étaient pas confinés à un certain radius de leur domicile (ex. Melbourne), ils ont été encouragés à rester dans leur quartier afin de tenter de contrôler la propagation du virus (Kovac, 2020; Olson, 2020). Des sorties en transport actif (i.e. marche et vélo) étaient recommandées pour leur santé physique et mentale (Institut National de Santé Publique du Québec, 2020). C'était aussi un bon moyen de maintenir sa vie sociale en rencontrant des proches à l'extérieur, tout en respectant la distanciation (Delacour, 2020). De plus, avec le télétravail étant une des plus importante mesure mise en place pour contrer la propagation du virus, les déplacements vers des destinations loisirs telles que les parcs ou les aires de jeux et des déplacements non-dirigés (sans destination – se déplacer que pour le plaisir de le faire) ont connus une hausse sans précédent (Kovac, 2020).

Les transports ont changé drastiquement au cours de la pandémie et ces changements auront sûrement un impact à long terme sur le comportement de déplacement et la planification des transports. En raison de la nature aérienne de la transmission du virus et la réduction du nombre de déplacements vers le travail, l'utilisation du transport en commun a connu une baisse très importante de son utilisation au début de la pandémie (Boisvert, 2020). Montréal ne fait pas exception et l'achalandage du système de transport en commun en avril 2020 a connu une baisse de 86% comparativement à l'année précédente (Société de transport de Montréal, 2021). Deux ans plus tard, l'utilisation n'est toujours pas de retour à la normale. Les gens ont réduit leur nombre total de déplacements comme presque tout était fermé et ils ont trouvés des manières alternatives de combler leurs besoins, comme l'épicerie ou l'exercice en ligne (Harris & Branion-Calles, 2021; United Nations Conference on Trade and Development, 2020). Un trajet vers l'épicerie, une obligation banale pré-pandémie, pourrait avoir provoqué un sentiment de stress et de peur d'attraper de virus, surtout pendant la première vague en 2020. Leurs priorités en se déplaçant ne sont pas les mêmes et il est nécessaire d'étudier ce changement afin de pouvoir prédire si ces nouvelles priorités dureront ou si on observera plutôt un retour à la normale.

Un contexte sans précédent, la COVID-19 donne l'opportunité d'étudier l'impact de l'environnement bâti sur le comportement et la satisfaction liée aux déplacements. La pandémie aurait pu changer ce que les gens priorisent lors de leurs déplacements et comment ils évaluent leur satisfaction. Les restrictions de déplacement rendues nécessaires durant la pandémie ont aussi tournées l'attention vers l'importance de l'environnement bâti dans la promotion de comportements et de choix de vie durables. Une meilleure compréhension de ces concepts

permettra d’informer la prise de décision en transport et en planification du territoire, ainsi que les impacts de la pandémie à court et à long terme. Des comportements qui ont été observés en début de pandémie ne sont plus nécessairement applicables après plus de deux ans.

La figure 1.1 met en évidence les relations et le contexte à l’étude dans ce mémoire. Elle montre non seulement l’impact de la pandémie sur ces relations, mais aussi des mesures subjectives et sociodémographiques qui viennent impacter le comportement et la satisfaction des personnes.

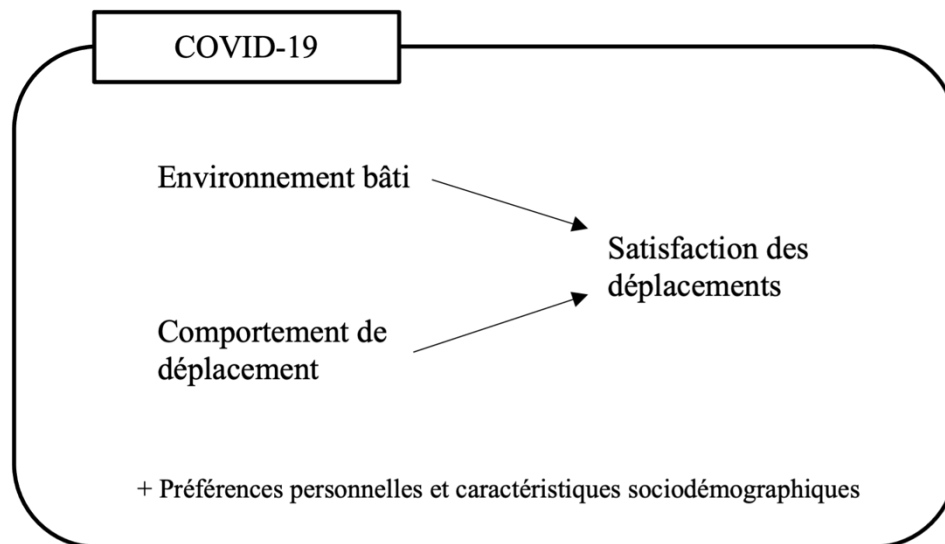


Figure 1.1: Cadre conceptuel résumant les concepts à l’étude

L’objectif principal de ce mémoire est de mieux comprendre la relation entre la satisfaction liée aux déplacements et l’environnement bâti des Montréalais dans le contexte de la pandémie, en étudiant aussi comment vient intervenir le comportement de déplacement dans cette relation. Avec plus de temps qu’auparavant passé dans son environnement immédiat et la popularité des modes individuels (marche, cyclisme, auto solo) comparativement aux modes partagées, le cas particulier d’étude du contexte de la pandémie est exploité dans ce travail. Cette étude exploratoire se base sur les réponses de trois sondages lancés en mai 2020 et en automne 2021 pour tenter de mieux comprendre l’expérience des Montréalais pendant la pandémie. Les données objectives sur l’environnement bâti des répondants viendront compléter les réponses des sondages, répondants qui seront classés selon les caractéristiques prenantes de leur environnement immédiat. Ces classifications permettront d’identifier certaines tendances observées parmi les répondants avec des caractéristiques similaires et hypothétiser sur comment la pandémie pourrait avoir un effet à court-terme et long-terme. Les attitudes et les comportements

de déplacement des Montréalais vivant dans ces différents milieux seront aussi étudiés. La pandémie impacte différemment les Montréalais et il faut garder ces différences en tête en développant certaines politiques et interventions qui visent à améliorer la qualité de vie et promouvoir des choix plus durables dans le futur.

Le mémoire est organisé comme suit : premièrement, une revue de littérature sera présentée et cherche à identifier les relations déjà établies entre le comportement de déplacement, l'environnement bâti et la satisfaction liée aux déplacements. Par la suite, la méthodologie employée dans ce mémoire est détaillée, avec un accent particulier mis sur la provenance et l'utilisation des données, qui a été un des points le plus important de ce travail. Dans la quatrième partie de ce mémoire, les résultats des modèles développés sont présentés et discutés, suivant une analyse descriptive des caractéristiques sociodémographiques des répondants. Finalement, le mémoire est conclu en résumant le travail fait, présentant la contribution des trouvailles au domaine et à notre compréhension actuelle de la satisfaction liée aux déplacements dans le contexte de la COVID-19, les limites du mémoire et finalement les perspectives pour le travail futur.

CHAPITRE 2 REVUE DE LITTÉRATURE

Cette revue de la littérature sur la satisfaction liée aux déplacements et sa relation avec le comportement de déplacement et l'environnement des personnes fournit un contexte à l'étude et démontre l'importance d'explorer l'impact de l'environnement bâti sur le bien-être subjectif, en particulier dans le contexte actuel. Cette revue permettra aussi de relever certaines lacunes dans la littérature existante et donc de justifier la pertinence de ce présent travail.

2.1 COVID-19 et le transport

La pandémie a provoqué des changements drastiques dans le domaine du transport dans le monde entier. Ces changements auront sûrement des impacts long-terme sur comment et où les gens se déplacent. Presque du jour au lendemain, les déplacements non-essentiels étaient fortement découragés ou interdits et ceux qui le pouvaient, surtout dans les pays très développés, ont passé exclusivement au télétravail (Statistiques Canada, 2022). L'achalandage des transports en commun a baissé de manière significative, baissant de plus de 80% à Montréal, et plusieurs villes et régions ont dû réduire ou même couper le service (McFarlane, 2020). Les modes individuels, soient l'automobile, le vélo et la marche, ont vu une hausse en popularité, les gens cherchant des alternatives aux modes partagés pendant les périodes plus contagieuses (i.e. les vagues) de la pandémie.

Au cours de la première vague de la pandémie, où l'incidence des déplacements sans destination a atteint des niveaux sans précédent, les gens ont peut-être utilisé de nouveaux modes de déplacement (ou rarement utilisés). Les changements de contexte et même les changements dans les priorités des gens pendant cette période pourraient être l'occasion d'étudier l'émergence de nouveaux comportements et habitudes de déplacement (Verplanken, Walker, Davis, & Jurasek, 2008). Les effets plus long-terme de la pandémie viendront aussi changer où et comment les gens choisissent d'habiter et de travailler, avec le télétravail qui demeure une possibilité intéressante pour plusieurs (J. Liu, 2022).

La pandémie a aussi eu un impact important sur le bien-être des gens et comment ils évaluent leur satisfaction de vie. Au Canada et autre part dans le monde, les jeunes adultes reportent avoir été particulièrement frappés par les impacts de la pandémie et ressentent que leur bien-être a été touché

négativement (Statistiques Canada, 2020). Ce contexte présente donc plusieurs nouveautés qui demande une étude approfondie de ses impacts sur la satisfaction des Montréalais.

2.2 Le choix modal et la satisfaction liée aux déplacements

De la littérature antérieure sur le sujet, il est clair que le mode employé pour un déplacement est fortement lié à la satisfaction liée aux déplacements. La pandémie a non seulement changé le nombre et le type de déplacements que les gens font, mais aussi le mode de transport qu'ils emploient. Les modes actifs et l'auto-solo gagnent de la popularité comme la peur d'attraper le virus en transport en commun est commune. Le lien entre le choix modal et la satisfaction liée aux déplacements est donc important à étudier, surtout dans ce contexte.

Les facteurs que les gens considèrent dans l'évaluation de leur satisfaction liée aux déplacements peuvent être nombreux et dépendre du mode employé. Généralement, les usagers des transports en commun perçoivent plus négativement leur déplacement et les piétons et cyclistes perçoivent plus positivement leurs déplacements (De Vos & Witlox, 2016). De plus, en augmentant le nombre d'options de mode de transport disponibles, la satisfaction liée aux déplacements peut être plus positive, les gens satisfaits de l'embarras de choix.

Le mode plus souvent employé peut aussi biaiser les perceptions des autres modes. Il a été trouvé que les conducteurs évaluent plus négativement la performance d'autres modes en considérant des attributs instrumentaux. La voiture est le mode qui les satisfait le plus en termes de convenance et flexibilité, même s'ils sont conscients de son effet néfaste sur l'environnement (Anable & Gatersleben, 2005).

On trouve que les facteurs peuvent non seulement être liés au mode, mais aussi au type de déplacement, c'est-à-dire si le déplacement est pour un motif utilitaire, comme le navettage, ou pour le loisir. En effet, pour les déplacements vers le travail, les attributs instrumentaux, comme la convenance, semblent être plus importants pour les gens, tandis que pour les déplacements pour le plaisir, les attributs instrumentaux sont aussi importants que les attributs plus affectifs (Anable & Gatersleben, 2005).

Il est également important de noter que la façon dont les gens se déplacent, par exemple le mode qu'ils utilisent, peut ne pas correspondre à ce qu'ils souhaiteraient, ce qui pourrait avoir un impact sur comment ils se déplacent et leur satisfaction.

2.3 L'environnement bâti et la satisfaction liée aux déplacements

Au début de la pandémie, les ordonnances gouvernementales ont forcé les gens à passer plus de temps chez eux et dans leurs quartiers immédiats que jamais auparavant, ce qui les a amenés à interagir avec leur environnement bâti de nouvelles façons. Avec la pandémie et les restrictions qui en découlent, il est important de mieux comprendre le lien entre l'environnement bâti et l'expérience des Montréalais.

La satisfaction liée aux déplacements est impactée par les différentes contraintes propres aux types d'environnement bâti, soient la congestion pour les milieux urbains et les grandes distances pour les banlieues. Il ne faut non plus pas sous-évaluer l'impact des variables sociodémographiques, propres aux individus, sur la satisfaction liée aux déplacements comme elle a tendance à être plus positive pour ceux qui ont des valeurs élevées de revenu, d'âge, distance de voyage, et possession d'un permis de conduire, malgré le type d'environnement bâti (De Vos & Witlox, 2016).

Beaucoup d'efforts ont été dédiés à comprendre comment certaines caractéristiques de l'environnement bâti pourraient impacter le choix de mode de transport des gens, surtout avec le but d'encourager le choix des modes plus durables comme le transport en commun et les modes actifs (marche, vélo). Un concept populaire est de la ville du quart d'heure, qui stipule que les services essentiels devraient être disponibles à tous en 15 minutes à pied ou en vélo (TED Conferences, 2021). Le concept a gagné de la popularité pendant la pandémie en raison des comportements changeant de tous et le besoin de services en proximité aux domiciles des gens est devenu encore plus apparent. Certaines régions qui partagent des caractéristiques avec la ville de 20 minutes ont le potentiel non seulement d'augmenter la part modale des modes actifs de ses résidents, mais ont aussi un impact positif sur cette part modale des environnements adjacents (L. Kamruzzaman, 2022).

Pour tous les modes de transport, les résidents des banlieues perçoivent plus positivement leurs déplacements que leurs contreparties en milieu urbain (De Vos, Mokhtarian, Schwanen, Van Acker, & Witlox, 2016; De Vos & Witlox, 2016). Les piétons dans des environnements caractérisés par une utilisation du territoire propre aux milieux urbains (i.e. densité de population, mixité du territoire) sont plus satisfaits de leurs déplacements que ceux dans des milieux ressemblant aux banlieues (De Vos et al., 2016). Pour les résidents de milieux urbains, s'ils sont insatisfaits de leur environnement bâti et disent préférer des aspects qui ne sont pas présentes dans

leurs environnements immédiats, il y a un impact négatif observable sur la satisfaction liées aux déplacements (De Vos & Witlox, 2016).

Une forte mixité de l'utilisation du territoire, ainsi qu'une haute densité de population, la proximité aux transports en commun et un nombre plus faible de voitures par ménage, sont associés avec une plus faible part modale de l'automobile (Buehler, 2011). L'environnement bâti semble avoir un effet sur comportement de déplacement des gens, certaines caractéristiques particulières encourageant l'utilisation de modes particuliers.

En étudiant les facteurs objectifs et subjectifs de l'environnement bâti et leur impact sur le cyclisme, on trouve que les pistes cyclables et les rues plus petites sont associées avec une propension de faire du vélo et les pistes proches de destinations commerciales étaient plus associées avec une fréquence plus élevée de cyclisme (Ma & Dill, 2015). Les perceptions de l'environnement bâti n'avaient qu'un impact sur la fréquence d'utilisation du vélo, qui suggère que la tendance de faire du vélo et la fréquence à laquelle on utilise le vélo pour se déplacer devraient être traitées comme des facteurs explicatifs différents.

La satisfaction liée aux déplacements est plus négative pour les quartiers de densité de population élevée comparativement aux milieux de plus faible densité, mais la présence de transports en commun vient améliorer cette évaluation de satisfaction de déplacement (De Vos et al., 2016). Des changements apportés à l'environnement bâti pourraient améliorer l'opinion des gens de leurs déplacements et à la longue si les changements font en sorte que les déplacements sont plus convenables et confortables, changer leur comportement de déplacement et améliorer leur satisfaction liée aux déplacements (De Vos et al., 2016).

Il est aussi possible que ce soit non seulement l'environnement bâti qui influence le mode choisi, mais aussi le type de déplacement et la perception que les gens ont de leur environnement.

Des chemins que les piétons ont jugé les plus agréables avaient une atmosphère sociale et environnementale plus agréable et plus sécuritaire par rapport au trafic (Brown, Carol Werner, Amburgey, Gallimore, & Szalay, 2007).

L'impact de l'environnement bâti sur les piétons pourrait dépendre du motif du déplacement, qu'il soit utilitaire ou pour le plaisir. On trouve que les caractéristiques de l'environnement et les perceptions de celles-ci impactent les marches faites simplement pour sortir, tandis que marcher

pour faire ses courses est plus lié à la présence de zones commerciales à proximité (Cao, Handy, & Mokhtarian, 2006). Pour les marches pour le plaisir, les caractéristiques de l'environnement bâti à l'origine du déplacement (soit le domicile) est le plus important tandis que pour les marches utilitaires, c'est plutôt les éléments de l'environnement bâti à la destination qui importent (Cao et al., 2006). Par rapport aux caractéristiques objectives, des environnements propices au cyclisme et ayant des destinations non-résidentielles démontrent les plus grandes chances d'encourager le transport actif (Grabow et al., 2019). Les mesures subjectives avaient des pouvoirs prédictifs du transport actif plus élevés pour les régions non-urbaines, surtout pour ceux qui identifiaient avoir des sentiers et des destinations non-résidentielles à proximité. Ils ont conclu que les mesures objectives et subjectives sont importantes pour prédire l'utilisation du transport actif, mais quels aspects et dans quelle mesure dépend du contexte (Grabow et al., 2019). Étudiant l'applicabilité du concept des 3D (densité, diversité, design), longtemps utilisé pour expliquer ce que cherchent les piétons dans leurs environnements, on trouve à Hong Kong que la connectivité du réseau et la mixité de l'utilisation du territoire ne sont pas significatifs et qu'une densité de population plus élevée impacte négativement marcher pour le plaisir (Lu, Xiao, & Ye, 2016). On rappelle donc l'applicabilité de certains concepts dépend du contexte.

Le phénomène d'autosélection résidentielle joue un rôle très important dans le comportement et la satisfaction liée aux déplacements des gens (Cao et al., 2006; De Vos et al., 2016; De Vos & Witlox, 2016). On trouve que les piétons choisissent d'habiter dans un quartier dont les caractéristiques leur permettent de se déplacer comme ils le veulent, qui les satisfont (Cao et al., 2006). Les liens observés entre l'environnement bâti et le comportement ne sont donc pas nécessairement directs, mais plutôt le résultat d'interactions avec d'autres variables.

En contrôlant pour les effets de l'autosélection résidentielle et de déversement spatial, on trouve une réduction de temps en déplacement vers le travail et de l'utilisation de la voiture, ainsi qu'une augmentation des modes non-motorisées associés à une plus haute densité et environnements propices à la marche (Jin, 2019). Des résultats semblables, ajoutant une augmentation de déplacements en transport en commun, sont trouvés pour le navettage dans les *Transit Oriented Developments* (TOD) en contrôlant pour l'autosélection résidentielle, les attitudes et les préférences de déplacement, et les variables sociodémographiques (M. Kamruzzaman, Shatu, Hine, & Turrell, 2015).

En analysant les déplacements pour le plaisir en Belgique, les résidents des banlieues se trouvent à être plus satisfaits de leurs déplacements que les résidents urbains et ont une meilleure opinion de leurs déplacements, ce qui suggère une autosélection résidentielle possible (De Vos et al., 2016). Ils trouvent que les individus qui n'aiment pas voyager choisissent des environnements qui les permettent de réduire leurs temps et distance de déplacement, tandis que les individus qui aiment plus voyager sont distribués également dans les milieux urbains et les banlieues. Ils concluent que la satisfaction liée aux déplacements est un résultat des attitudes envers le déplacement, mais que l'environnement bâti vient jouer un rôle médiateur à travers le phénomène d'autosélection résidentielle (ibid).

Afin de ne pas sous-estimer l'impact de l'autosélection résidentielle sur le comportement de déplacement, il semble avoir un consensus général que cette variable ne peut pas être omise de l'analyse des données (Manauagh & El-Geneidy, 2015).

Dans leur étude sur le lien entre la verdure et le bien-être mental, on trouve que la verdure dans les quartiers est associée avec un meilleur bien-être mental et que fournir de la verdure dans les quartiers doit être combiné avec la promotion de la marche, faciliter la cohésion sociale et une satisfaction avec les espaces verts dans le quartier (Y. Liu et al., 2019). Similairement, l'étude de l'impact des espaces bleus sur la santé et le bien-être montre que vivre proche d'espaces bleus (côte et plans d'eau fraîche) et marcher ont des effets positifs sur le bien-être (Pasanen, White, Wheeler, Garrett, & Elliott, 2019; Vert et al., 2019).

Vu la complexité de l'impact de l'environnement bâti sur le transport, Ewing et Handy ont tenté bâtir un cadre théorique afin mesurer les éléments subjectifs de l'environnement des rues urbaines et leur impact sur l'expérience de marche (Ewing & Handy, 2009). Les cinq aspects identifiés sont l'esthétique, l'idée d'une enveloppe protectrice, l'échelle humaine, la transparence et la complexité. Ils posent aussi que ce qu'importe aux gens dans leur environnement est basé sur leurs expériences passées, leur culture et comment ils interprètent ce qu'ils y voient.

2.4 Satisfaction liée aux déplacements

Nous savons que les déplacements affectent le bien-être des gens, et qu'ils tiennent compte de la satisfaction liée aux déplacements lorsqu'ils évaluent leur satisfaction générale de vie. Il y a aussi récemment un intérêt marqué pour l'impact du transport sur la satisfaction et le bien-être (De Vos

et al., 2016; De Vos & Witlox, 2016; Ettema et al., 2011; Friman, Gärling, Ettema, & Olsson, 2017).

Les personnes âgées semblent être plus satisfaites de leurs déplacements, à l'exception de déplacements à vélo (De Vos & Witlox, 2016). Elles ont aussi plus tendances à prendre des marches pour le plaisir dans leur quartier (Cao et al., 2006).

La difficulté qui vient avec l'étude de ce lien est principalement la subjectivité des mesures de satisfaction et de bien-être. Il existe une certaine ambiguïté dans la façon dont le bien-être est défini et dont les données, très subjectives, sont analysées. Les déplacements peuvent affecter le bien-être de plusieurs façons, que ce soit pendant le déplacement lui-même (par exemple, à quel point les gens se sentent à l'aise de se déplacer), dans sa capacité à amener les gens vers les destinations souhaitées (par exemple, l'accès à de destinations particulières) ou même l'existence de la possibilité de se déplacer (par exemple, ayant la possibilité de se déplacer s'ils en avaient besoin) (De Vos, Schwanen, Van Acker, & Witlox, 2013).

CHAPITRE 3 MÉTHODOLOGIE

La méthodologie sera explicitée en trois parties distinctes. Premièrement, le contexte géographique de la région à l'étude sera présenté afin de comprendre la portée des résultats et comment les répondants sont répartis sur le territoire. Deuxièmement, les données utilisées seront décrites selon la manière qu'elles ont été collectées, soit les enquêtes et les données ouvertes, et la manière dont elles ont été traitées, soit la classification des répondants selon l'emplacement de leur domicile et leur comportement de déplacement. Finalement, les analyses descriptives et de régression qui seront utilisées dans le cadre de ce mémoire seront décrites. La figure 3.1 résume cette méthodologie.

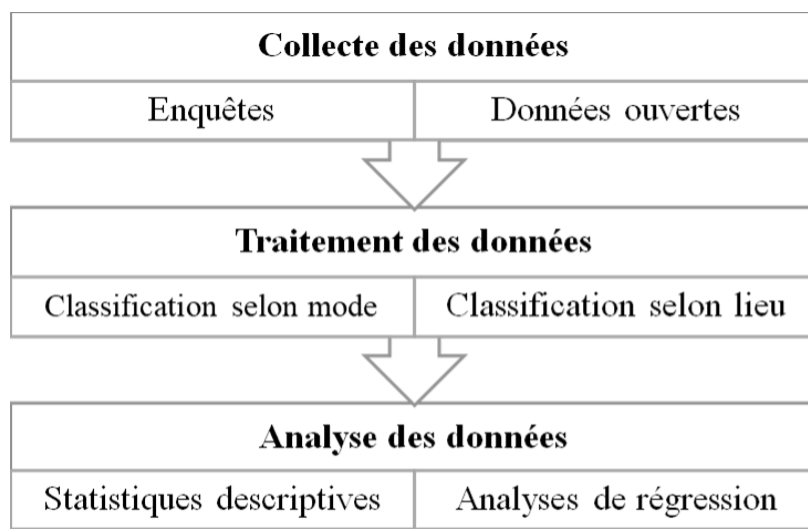


Figure 3.1: Méthodologie employée dans le cadre de ce mémoire

3.1 Contexte du mémoire

La région concernée par cette étude est Montréal, une ville métropolitaine du sud du Québec, au Canada. La région de la Communauté Métropolitaine de Montréal, représentée sur la Figure 3.2, compte une population de plus de quatre millions d'habitants, soit 48% de la population totale de la province, répartis sur une superficie de 4604,26 km². Elle est composée de cinq régions distinctes, soit l'île de Montréal, Longueuil, Laval, la Couronne nord et la Couronne sud. La majorité de la population réside sur l'île de Montréal, qui compte la Ville de Montréal et les arrondissements de Beaconsfield, Baie d'Urfé, Côte-Saint-Luc, Hampstead, Dollard-des-Ormeaux, Dorval, Kirkland, L'île-Dorval, Montréal-Est, Montréal-Ouest, Mont-Royal, Pointe-

Claire, Sainte-Anne-de-Bellevue, Senneville et Westmount. La région d'étude concernée dans ce mémoire est la Ville de Montréal.

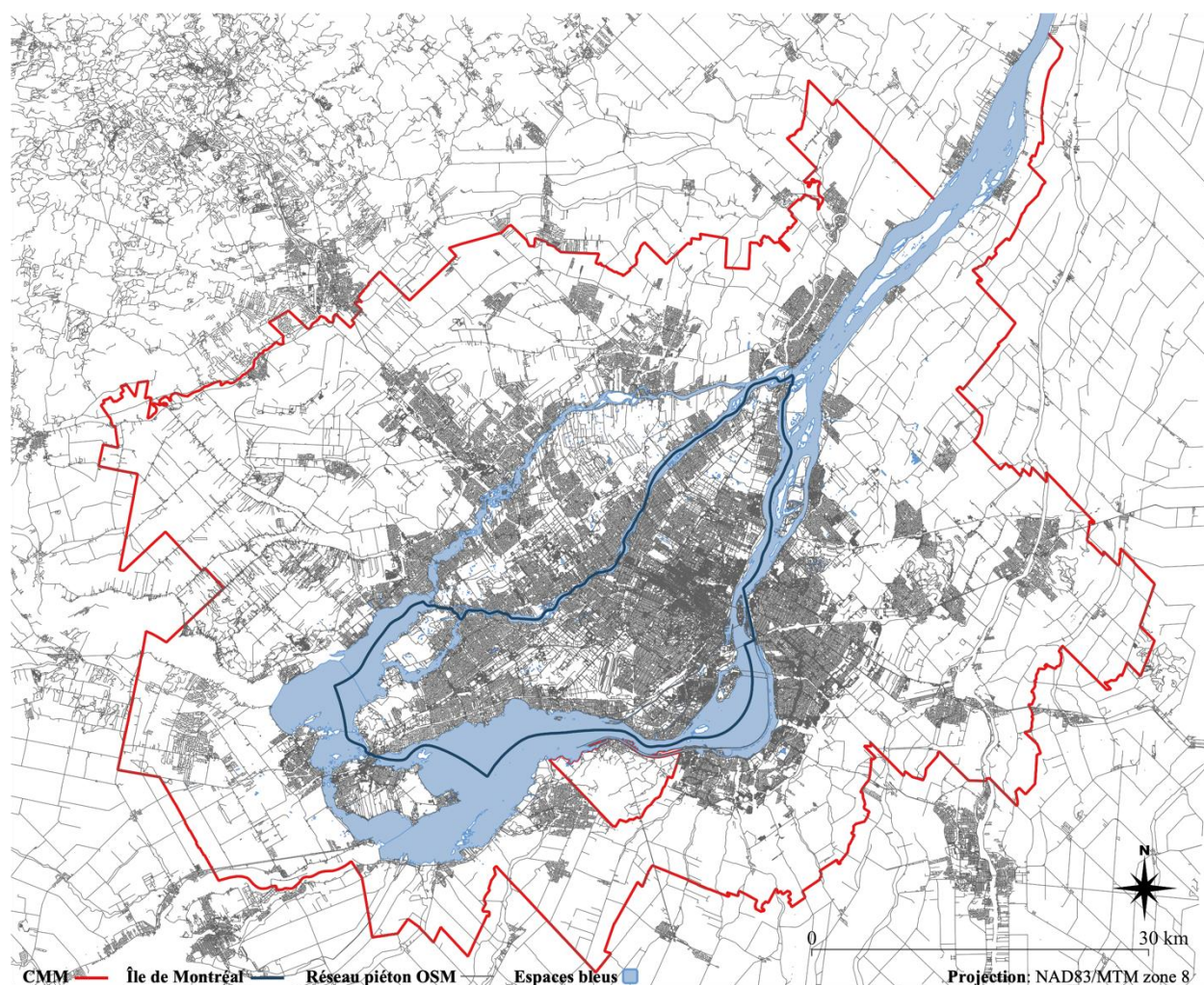


Figure 3.2: Délimitations de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) et l'île de Montréal

La Communauté Métropolitaine de Montréal compte un réseau de transport composé d'autobus, d'un métro et de trains de banlieue qui rejoignent les autres régions à l'extérieur de l'île. Laval et Longueuil comptent leurs propres systèmes de transport, mais leur service est moins fréquent et moins étendu qu'au sein de l'île de Montréal.

Selon l'Enquête Origine-Destination de 2018, pendant la période de pointe du matin, soit de 5h à 9h, la plupart des déplacements se font en automobile, mais on note une proportion importante en transport en commun, soit de 24%. En fait, les déplacements en automobile voient une diminution

comparativement à 2013, diminution la plus marquée vue sur l'île de Montréal. On voit aussi des tendances qui indiquent que les femmes sont légèrement plus enclines à se déplacer en transport en commun comparativement aux hommes. Comparativement à de nombreuses villes nord-américaines, Montréal dispose d'un système de transport en commun bien utilisé et développé, composé de lignes d'autobus, d'un système de métro et d'un réseau de trains de banlieue. Cependant, l'achalandage du transport en commun a chuté de manière assez significative au cours de la pandémie, en raison des ordonnances gouvernementales, mais aussi probablement en raison des inquiétudes liées au fait d'être dans des espaces confinés avec divers autres usagers.

Les déplacements en transport actif, soient la marche et le vélo, sont moins prévalentes pendant l'heure de pointe du matin et le climat rend moins propice leur utilisation à l'année longue. Par contre, l'infrastructure en place, soit près de 900 kilomètres de pistes cyclables dont le REV (réseau express vélo) et des pistes dites quatre saisons, est vaste. Pendant la pandémie, la popularité des rues piétonnes mises en place a encouragé leur retour année après année.

3.2 Données

Dans cette prochaine section, les données tirées des trois enquêtes seront explorées en profondeur pour pouvoir non seulement identifier des caractéristiques et tendances particulières, mais aussi pour pouvoir comparer les trois échantillons de répondants et en tirer leurs similarités. Ceci permet donc de voir l'évolution de réponses à des questions similaires dans le temps. La qualité et l'utilité des données ouvertes caractérisant l'environnement bâti des Montréalais seront témoignées, surtout dans le contexte particulier de la pandémie.

3.2.1 Collecte des données

3.2.1.1 Enquêtes

Les données recueillies pour l'étude proviennent de trois enquêtes de préférences déclarées, lancés en mai 2020, septembre 2021 et octobre 2021. Des données ont été recueillies sur la façon dont les Montréalais se déplacent, leurs perceptions de leurs quartiers immédiats, ainsi que des mesures subjectives de leur satisfaction liée aux déplacements et bien-être. Les trois questionnaires étaient fondamentalement les mêmes, bien que certaines révisions aient été apportées à chacun afin de

refléter les conditions changeantes et les questions de recherche pertinentes. Les questionnaires complets se trouvent dans l'Annexe A.

Le premier sondage, lancé en mai 2020, environ six semaines après la mise en place des mesures de distanciation sociale et de confinement à Montréal, visait à capturer un aperçu de l'impact de la pandémie sur les déplacements et les interactions sociales des répondants. Les dernières parties de l'enquête encourageaient les enfants ou leurs parents à répondre à des questions sur leurs déplacements et leurs habitudes sociales afin de mieux comprendre l'impact de la pandémie sur les enfants. Un total de 608 réponses complètes et valides ont été recueillies. Cette première enquête a été lancée à l'échelle nationale, ainsi qu'en Chine et aux États-Unis, où le taux de réponse a été beaucoup plus faible. L'enquête a été promue par deux universités locales (Polytechnique Montréal et Université McGill) ainsi que par les médias locaux (radio CBC, Radio-Canada).

Le deuxième sondage, lancé en septembre 2021, portait uniquement sur la région du Grand Montréal, et la firme de sondage et marketing *Léger* a été utilisée pour assurer un échantillon plus représentatif de la population montréalaise parmi les répondants. Un nombre spécifique de répondants d'un certain groupe d'âge et de genre a été recherché en se fiant aux données du recensement canadien de 2016 représentatif de la population de Montréal. Un total de 543 réponses valides a été recueilli. L'enquête était plus courte, les questions sur les interactions sociales et les enfants réduites ou supprimées et les questions sur les déplacements et le voisinage immédiat des répondants ajoutées.

La troisième enquête, lancée en octobre 2021, ciblait les cyclistes, qui étaient sous-représentés dans l'enquête de septembre. 118 réponses complètes ont été recueillies. Une proportion importante de cyclistes était visée dans la collecte des réponses et ce suréchantillonnage a été jugé à être nécessaire vu la littérature précédente sur les hauts niveaux de satisfaction observés chez les cyclistes (Wild & Woodward, 2019). Il est à noter qu'à des fins de simplification de l'analyse, et un faible nombre de répondants en octobre 2021, les répondants des sondages de septembre 2021 et octobre 2021 ont été combinés pour la régression et l'analyse descriptive des données. Vu que les questions des sondages qui sont principalement à l'étude dans ce mémoire étaient les mêmes, la combinaison des données recueillies pendant l'automne a été jugé appropriée.

Les répondants et leur répartition sur le territoire à l'étude figure dans la Figure 3.3.

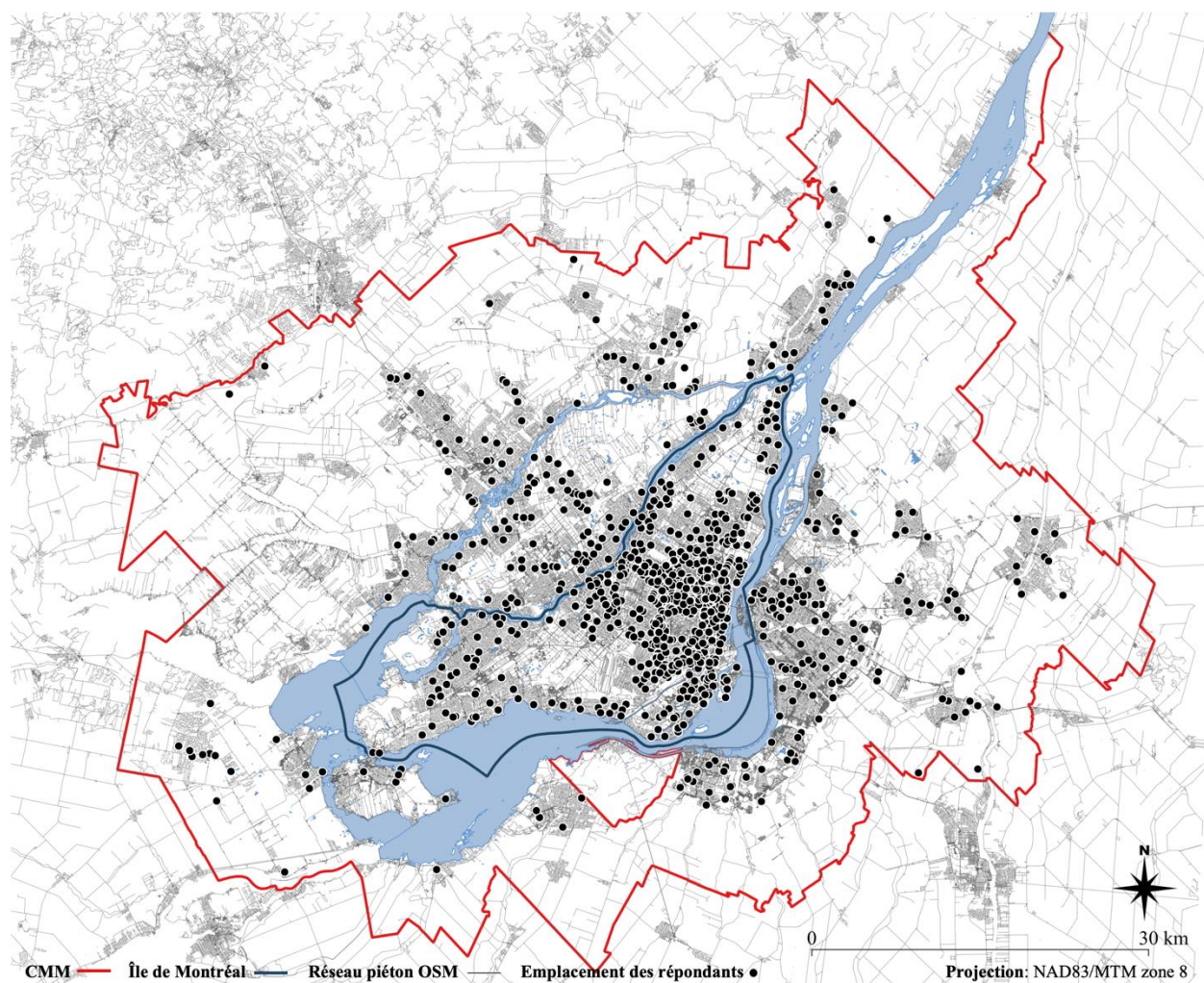


Figure 3.3: Répartition des répondants sur le territoire à l'étude

En consultant le Tableau 3.1 des statistiques descriptives des répondants, on voit que les Montréalais jugeaient leur satisfaction de vie plus négativement en mai 2020 comparativement à l'automne 2021. Par contre, on observe le contraire pour leur satisfaction de vie pré-pandémie. Dans le sondage de mai 2020, on voit une surreprésentation de femmes et des répondants de moins de 35 ans, qui est probablement dû à la promotion du sondage au sein des deux universités. Il y a aussi une sous-représentation importante de répondants âgés de plus que 65 ans. Pour les sondages d'automne 2021, on voit une surreprésentation d'hommes, dû au nombre plus élevé de cyclistes, la majorité étant du genre masculin, ce qui est congruent avec les taux de cyclisme observés en réalité (Damant-Sirois & El-Geneidy, 2015). Pour les deux périodes, on voit qu'une proportion importante des sondages ont été répondus en français, proportion congruente avec les données officielles de la langue maternelle des Montréalais. Finalement, pour les deux sondages, on

observe une proportion importante de ménages avec deux adultes. Pour mai 2020, on voit autant de ménages à un adulte qu'à trois adultes ou plus, tandis que pour l'automne 2021, on voit beaucoup plus de ménages avec un adulte.

La majorité des ménages ne possède pas d'automobile ou possède une automobile. Pour les deux sondages, il y a plus de répondants qui possèdent un ou deux vélos que de répondants qui en possèdent aucun. En comparant la possession de titres de transport en commun pour les répondants de mai 2020 et d'automne 2021, on voit clairement l'impact de la pandémie sur l'utilisation des transports en commun. Les répondants de mai 2020 ont été demandés quel type de titre de transport ils possédaient avant la pandémie et on voit qu'une majorité avaient un laissez-passer mensuel ou annuel. En automne 2021, on voit une réduction importante de détenteurs de ces titres et une augmentation de répondants qui soient ne possèdent pas de titres ou que des titres à passage unique. On peut assumer que ceci est dû à une réduction de déplacements, à un changement d'où les gens se déplacent ou à un transfert des déplacements en transport en commun à d'autres modes. En mai 2020, les répondants étaient aussi beaucoup plus appréhensifs des transports en commun, tandis qu'en 2021, les opinions sont plus positives, la pandémie n'était plus aussi nouvelle et la transmission mieux comprise.

Tableau 3.1: Statistiques des répondants pour les enquêtes de mai 2020 et d'automne 2021

	Mai 2020 (608)	Automne 2021 (661)
Satisfaction liée aux déplacements actuel moyenne	4,89	5,10
Satisfaction de vie actuel moyenne	4,16	4,87
Satisfaction de vie pré-pandémie moyenne	5,57	5,27
Genre		
Femme	66,45%	49,31%
Homme	31,91%	50,24%
Autre	0,98%	0,45%
NA	0,66%	-
Langue de l'enquête		
Français	74,01%	80,48%
Anglais	25,99%	19,52%
Groupe d'âge		
18-24	25,00%	9,67%
25-34	29,93%	17,10%
35-44	15,79%	19,67%
45-54	12,83%	18,77%
55-64	11,51%	17,71%
65+	4,44%	17,08%
NA	0,49%	-
Se sent en sécurité d'opter pour les TC		
1 – Pas du tout d'accord	32,24%	15,27%
2	17,76%	7,71%
3	17,43%	11,19%
4 – Neutre	6,91%	22,38%
5	8,55%	13,93%
6	3,13%	13,78%
7 – Entièrement d'accord	4,28%	15,75%
NA	9,70%	-
Nombre de voitures dans le ménage		
0	28,45%	23,32%
1	33,06%	44,62%
2	18,42%	25,55%
3	4,61%	4,84%
4 ou plus	1,64%	1,66%
NA	13,82%	-
Nombre de vélos dans le ménage		
0	24,67%	32,81%
1	17,27%	21,64%
2	18,75%	24,36%
3	10,69%	10,60%
4	6,58%	6,51%
5 ou plus	8,22%	4,09%
NA	13,82%	-
Type de titre de transport		
Non	12,83%	47,62%
Oui, annuel	17,76%	8,47%
Oui, mensuel	37,17%	12,41%
Oui, titres	18,92%	31,49%
NA	13,32%	-
Nombre d'adultes dans le ménage		
1	17,11%	30,42%
2	43,09%	51,13%
3 ou plus	26,48%	18,44%
NA	13,32%	-

3.2.1.2 Données objectives de l'environnement bâti des répondants

Afin d'étudier s'il existe une dissonance entre les perceptions des personnes sur les caractéristiques du quartier et les mesures objectives de ces caractéristiques, ces données, issues de diverses sources ouvertes, ont été analysées à l'aide de QGIS (*Geographical Information System*). L'importance des micro-caractéristiques ne peut être sous-estimée dans l'évaluation de la satisfaction des gens à l'égard des déplacements, en particulier pour les déplacements à vélo ou à pied. Il est à noter qu'en raison des limites des données, les données sur les quartiers ne sont disponibles que pour les répondants de l'île de Montréal, et non pour la Communauté Métropolitaine de Montréal. Les répondants hors de l'île seront donc exclus pour cette partie de l'analyse.

La qualité et la fiabilité des données varient beaucoup selon le type et leurs sources. De plus, en plus de réduire l'analyse aux répondants sur l'île de Montréal, certains répondants ont dû être rejetés à cause de l'indisponibilité des mêmes données pour les arrondissements de Ville Mont-Royal, Westmount et l'Ouest de l'île, ce qui a réduit le nombre total de répondants à 722 pour la suite de l'analyse.

Les données utilisées et leurs sources sont présentées dans le Tableau 3.2 ci-dessous. Vu la nature ouverte de la plupart des données utilisées, un certain nettoyage des données a été nécessaire. Le réseau piéton d'OSM a été choisi plutôt que le réseau routier pour l'étude de l'infrastructure immédiate de la résidence des répondants comme ça représente mieux ce qui est accessible aux piétons, aux cyclistes et aux usagers du transport en commun. Certains chemins dans le réseau ne faisaient pas partie du réseau public (comme les cours intérieures) et pourraient causer des problèmes de calcul lors de l'analyse subséquente de l'environnement bâti des répondants, alors ils ont été enlevés du réseau. Par la suite, les fichiers d'utilisation de territoire étaient séparés par municipalité dans la Communauté Métropolitaine de Montréal. Comme l'environnement bâti des répondants pourrait chevaucher plusieurs municipalités (donc plusieurs fichiers d'utilisation du territoire non agrégés), les fichiers ont été combinés et le fichier résultant a été vérifié afin d'assurer qu'il n'y a pas eu de perte de données ou de qualité. Les fichiers de codes postaux ont été fournis par Statistiques Canada à la bibliothèque de Polytechnique Montréal et les répondants ont été appariés aux données afin de pouvoir les cartographier sur QGIS. Si les données étaient manquantes dans les fichiers des codes postaux, la latitude et longitude trouvées sur *Google Maps* ont été associés aux répondants un à la fois. Si le code postal était mal entré par le répondant ou

incomplet, le code postal le plus proche, au terme près, était utilisé. Par la suite, les répondants ont été cartographiés sur QGIS et leur emplacement a été vérifié sur Google Maps afin d'assurer qu'il n'y avait pas d'erreurs dans les données.

La couche de canopée a été traitée de façon particulière. La canopée visible à 10 mètres des trottoirs a été jugée comme particulièrement intéressante vu le champ de vision plus limité des piétons marchant sur le trottoir. Une enveloppe de 10 mètres de chaque côté des trottoirs a donc été générée et l'enveloppe et le canopée ont été joints afin de déterminer l'aire de canopée visible du trottoir.

Comme les trottoirs fournis dans les fichiers ouverts de la Ville de Montréal n'ont pas la largeur du trottoir (que la longueur et l'aire, duquel il est difficile d'extraire la largeur sur QGIS vu les formes irrégulières des trottoirs), le travail d'un étudiant de Professeur Kevin Manaugh de l'Université McGill, Samuel Kohn, qui a déterminé la largeur des trottoirs pour l'Île de Montréal, a été utilisé. La largeur des trottoirs a jugé être importante à inclure vu comment ces largeurs pourraient impacter la satisfaction de déplacement et l'expérience au sein de l'environnement bâti immédiat.

Les *Walkscores* et *Bikescores* (version 2019) pour les codes postaux ont été fournis par l'équipe de Professeur Ahmed El-Geneidy à l'Université McGill. Ces scores permettent de palier de certaines façons au manque d'information dans les données ouvertes. Par exemple, le *Bikescore* prend en compte de la topographie et de la connectivité du réseau dans les calculs, des données qui sont manquantes ou pas assez précises dans les données ouvertes disponibles. Par contre, il faut faire attention de pas mettre trop d'emphase sur ces scores dans l'analyse du comportement de déplacement et de la satisfaction de déplacement comme c'est très possible que les gens prennent en compte d'autres facteurs en évaluant leur satisfaction qui ne sont pas aussi simples à estimer (Herrmann, Boisjoly, Ross, & El-Geneidy, 2017).

Statistiques Canada fournit les densités de population pour les secteurs de recensement et les subdivisions de recensement et les répondants ont été classés selon la densité de leur secteur de recensement, ou subdivision s'ils se trouvaient à l'extérieur de la zone de secteur de recensement.

Finalement, le réseau de stations de métro STM sur l'Île de Montréal a été ajouté. Si les stations avaient plusieurs points d'entrée, il a été jugé important de tous les garder, comme ça pourrait donner une meilleure idée de la proximité des répondants aux stations.

Tableau 3.2: Données de l'environnement bâti et leurs sources

Données	Source	Calcul
Réseau piéton de l'île de Montréal	<i>OpenStreetMap (OSM)</i>	
Aire de la zone tampon		<i>Aire de l'enveloppe couvrant une distance réseau de 800 mètres autour du domicile</i>
Aire de la zone tampon de l'utilisation du territoire		<i>Aire de l'enveloppe couvrant une distance de 900 mètres autour du domicile</i>
Utilisation du territoire	Données Ouvertes, Communauté Métropolitaine de Montréal	
Codes postaux, version Août 2021	Fichier de conversion des codes postaux (FCCP) et Fichier de codes postaux par circonscriptions électorales fédérales (FCPEF), Statistiques Canada	
Canopée	Données Ouvertes, Ville de Montréal	
Voirie (véhicule, piéton, cycliste)	Données Ouvertes, Ville de Montréal	
Proportion d'espace dédié aux piétons vs. aux véhicules		<i>Espace dédiée (aire) aux piétons divisée par l'espace dédiée aux véhicules</i>
Proportion d'espace dédié aux voies cyclables vs. aux véhicules		<i>Espace dédiée (aire) aux voies cyclables divisée par l'espace dédiée aux véhicules</i>
Proportion de feux piétons versus les feux de circulation		<i>Nombre de feux de circulation pour piétons divisé par nombre de feux de circulation</i>
Largeur des trottoirs	Samuel Kohn, Kevin Manaugh, McGill University	
Largeur minimale moyenne des trottoirs		<i>Moyenne des largeurs minimales des trottoirs dans la zone tampon</i>
Largeur maximale moyenne des trottoirs		<i>Moyenne des largeurs maximales des trottoirs dans la zone tampon</i>
<i>Walkscore et Bikescore (2019)</i>	TRAM, McGill University	
Densité de population	Statistiques Canada	
Réseau de stations de métro (STM)	Données ouvertes, Ville de Montréal	
Distance à la station de métro la plus proche		<i>Distance réseau à la station (sortie de station) la plus proche</i>

3.2.2 Traitement des données

Afin de comprendre les impacts de la pandémie et de l'environnement bâti sur les Montréalais, les relations entre la satisfaction, l'environnement bâti et les perceptions ont été analysées à l'aide de statistiques descriptives. Pour comprendre comment ces relations peuvent varier entre certains groupes, les répondants ont été classés selon leur lieu de résidence ainsi que selon leur comportement de déplacement pré-pandémie et pendant la pandémie.

Premièrement, afin d'avoir une meilleure idée de comment la pandémie a impacté le comportement de déplacement des Montréalais, ils ont répondu à deux questions concernant leurs

choix de modes de transport pour différentes activités telles que faire leurs courses ou visiter des amis. La première question était relative à leurs habitudes pré-pandémie tandis que la deuxième était relative à leurs habitudes au moment de répondre au sondage. Afin d'identifier des tendances potentielles dans l'utilisation des modes, s'ils ont indiqué avoir marché, fait du vélo, conduit ou pris le transport en commun pour au moins une de ces activités, ils ont été classés en conséquence. S'ils n'ont choisi aucun mode (i.e. l'option « Ne s'applique pas » plutôt qu'un mode distinct) pour huit activités ou plus, en assumant que ces déplacements ne se faisaient donc pas, ils ont été classés comme inactifs.

Les répondants ont aussi été classés en fonction de leur lieu de résidence. Pour ce faire, les données du sondage ont été combinées à des mesures objectives de l'environnement bâti tirées de sources de données ouvertes organisées par la Ville de Montréal pour les répondants qui ont volontairement fourni leur code postal. Les données ouvertes disponibles se limitent à l'île de Montréal et incluent, parmi d'autres, les parcs et la largeur moyenne des trottoirs dans une zone tampon de 800 mètres autour de la résidence des personnes, tel que recommandé par la littérature (L. Kamruzzaman, 2022). Il est à noter que pour l'utilisation du territoire, une zone tampon alternative de 900 mètres a été générée pour chaque répondant pour étudier l'utilisation du territoire dans leur quartier. Une zone légèrement plus grande a été jugée plus appropriée comme il est possible que des utilisations du territoire qui sont visibles mais pas nécessairement accessibles à 800 mètres impactent aussi les déplacements et la satisfaction.

Finalement, l'outil développé par Ettema et al. pour évaluer leur satisfaction et le bien-être subjectif a été utilisé pour demander aux répondants de l'enquête d'évaluer leur satisfaction à l'égard de leur dernier déplacement (Ettema et al., 2011). On a également demandé aux répondants d'évaluer leur satisfaction générale de vie et des déplacements sur des échelles de Likert à sept points.

3.2.2.1 Classification des données

Afin de simplifier l'analyse des données, un partitionnement des données de l'environnement bâti a été choisi. Bien qu'une Analyse en composantes principales (*Principal Component Analysis*) a été considérée et testée, ultimement, avec la quantité de données en jeu pour chaque répondant et la nature exploratoire de ce mémoire, le partitionnement a été jugé comme la méthode la plus appropriée. En théorie, la méthode de partitionnement de données cherche à identifier certaines similarités parmi les données fournies et groupe par la suite les données en paquets, ou *clusters*.

Pour ce mémoire, la méthode *k-means* a été employée, ce qui implique que le nombre de paquets soit fourni en amont du partitionnement. Pour choisir ce nombre, une combinaison d'essai-erreur et d'aide du *scree-plot* a été employée (voir Figure 3.4). Le *scree-plot* représente la proportion de variance en ordre décroissant expliquée par l'ajout d'un nombre plus élevé de paquets. Il est habituellement recommandé de choisir un nombre de paquets suivant une baisse importante de la courbe et lorsque la variation des valeurs subséquentes est limitée. En analysant la Figure 3.4, ce nombre serait quatre, mais après essai-erreur et en modélisant les résultats du partitionnement sur QGIS, cinq paquets ont été jugés plus approprié. Il est à noter que cette méthode est très subjective. En analysant les résultats du partitionnement sur la Figure 3.5, qui démontre la répartition des répondants dans chaque paquet selon le pouvoir explicatif de chaque dimension de l'analyse en composantes principales faite simultanément, il semble y avoir du chevauchement entre les paquets. Ceci est attendu dans ce cas comme le partitionnement est basé sur les données de l'environnement bâti, qui ne varient pas énormément en raison du territoire à l'étude relativement petit et au nombre restreint de répondants. Tout de même, en cartographiant les répondants sur QGIS selon leur paquet, on trouve des caractéristiques distinctes parmi les répondants qui permettront l'analyse des données de satisfaction de déplacement dans les résultats.

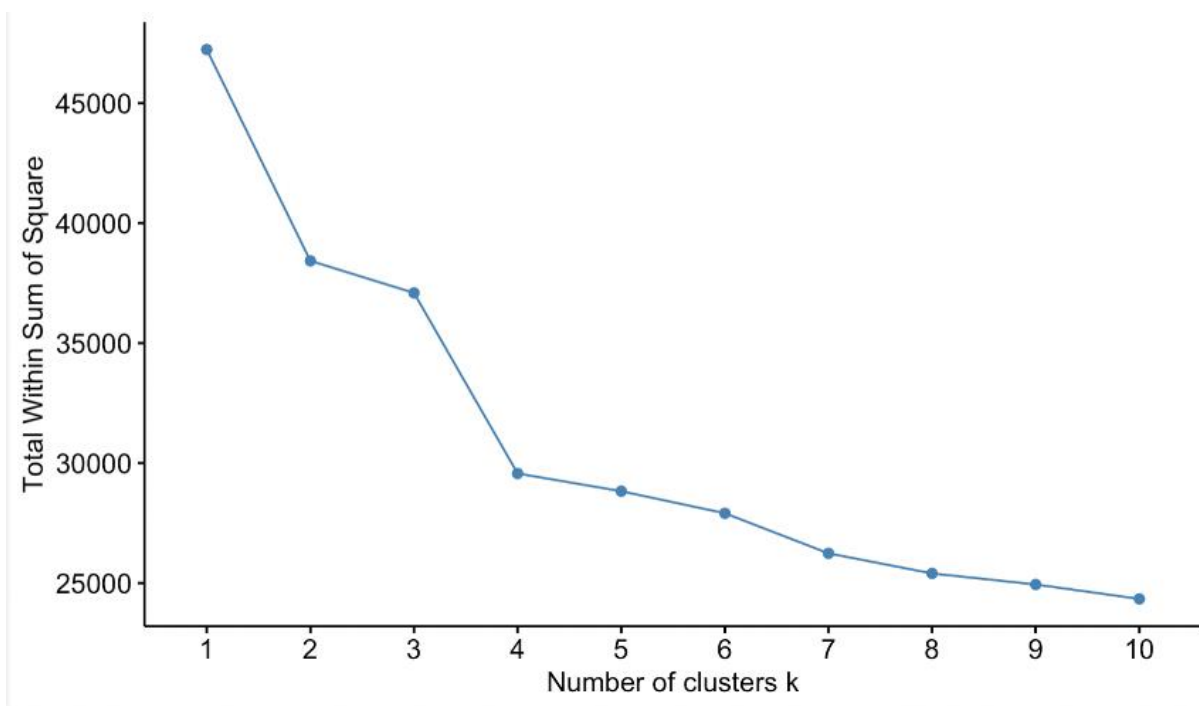


Figure 3.4: *Scree-plot* du partitionnement des données de l'environnement bâti

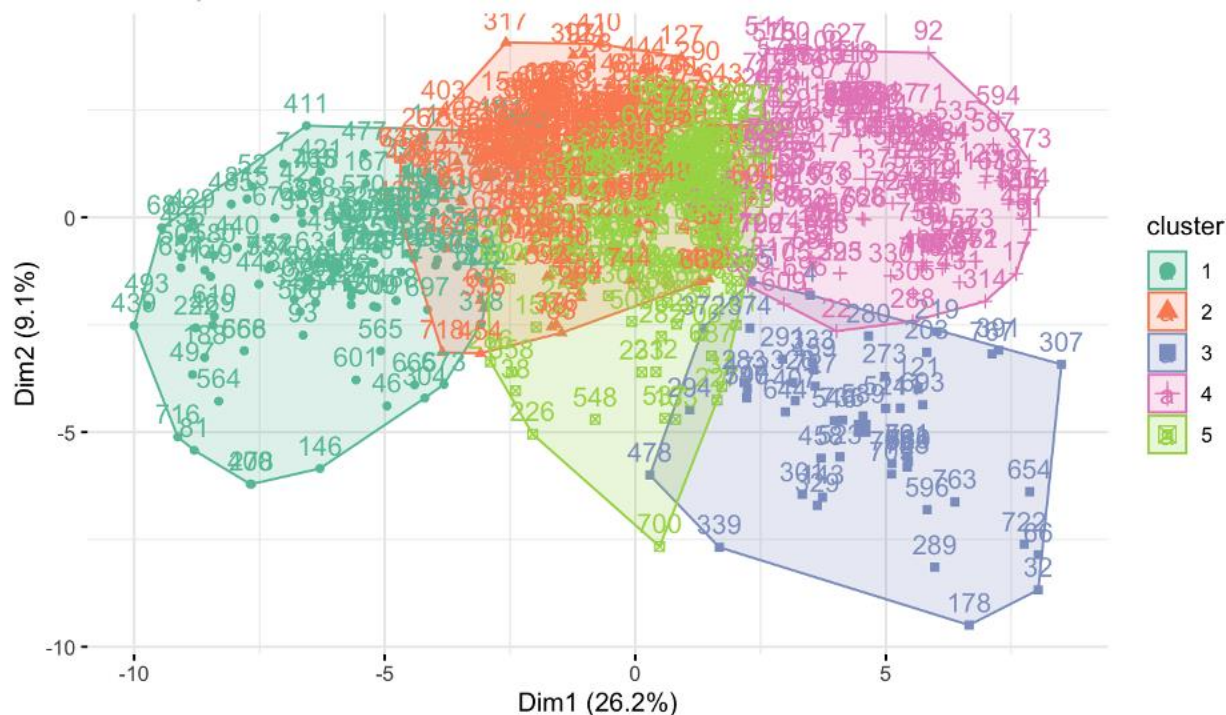


Figure 3.5: Répartition des répondants dans les différents paquets selon le partitionnement

3.2.2.2 Accessibilité perçue

Dans chacune des enquêtes, quatre questions précises qui ont été posées sur l'accessibilité perçue des répondants. Ils sont issus d'un cadre développé par Ettema et al., 2011, qui ont cherché à comprendre le rôle de l'accessibilité perçue dans la satisfaction à l'égard des déplacements et de la vie (Ettema et al., 2011). Tout d'abord, les répondants ont été interrogés sur leur niveau d'accord avec « Compte tenu de la façon dont je me déplace actuellement, il est facile de faire mes activités quotidiennes ». Ensuite, on a demandé aux participants à l'enquête « Compte tenu de la façon dont je me déplace actuellement, je suis capable de vivre ma vie comme je le souhaite ». Troisièmement, on leur a demandé « Compte tenu de la façon dont je me déplace actuellement, je suis capable de faire toutes mes activités préférées », ce qui a de nouveau été fortement approuvé par tous les répondants. Enfin, on leur a demandé « L'accès à mes activités préférées est satisfaisant compte tenu de la façon dont je me déplace actuellement ».

Afin de tester la fiabilité des échelles utilisées et combien les réponses aux quatre questions sont interreliés, l'alpha de Cronbach a été calculé. La mesure peut prendre une valeur entre 0 et 1, une

valeur proche de 1 indiquant une haute fiabilité. On trouve un alpha de valeur 0,908, qui indique que les quatre questions posées sont très reliées et que les échelles utilisées pour les réponses sont fiables. On a donc pu additionner les réponses aux quatre questions et continuer l'analyse avec une seule valeur pour la perception des répondants de leur accessibilité compte tenu de la manière dont ils se déplacent.

3.3 Analyses

3.3.1 Analyses descriptives

Afin de mieux comprendre l'impact de l'environnement bâti et le comportement de déplacement sur la satisfaction liée aux déplacements, les données regroupées par type d'environnement seront analysées. Premièrement, les résultats du partitionnement par lieu des répondants sera décrite.

Deuxièmement, la satisfaction liée aux déplacements des répondants sera analysée selon leur comportement de déplacement pour les habitudes avant la pandémie, mais surtout pendant la pandémie, au moment de répondre à l'enquête.

Ces analyses descriptives permettront d'identifier certaines caractéristiques ou tendances parmi les répondants habitant dans des environnements semblables ou ayant des comportements de déplacement semblables, ce qui informera par la suite les analyses de régression.

3.3.2 Analyses de régression

Finalement, afin de pouvoir étudier l'impact des variables sur l'évaluation de la satisfaction de déplacement, des modèles de régression logistique ordonnée sont développés. Ce type de régression a été choisi comme la variable dépendante, la satisfaction de déplacement, est une variable catégorielle ordonnée. Les répondants ont évalué leur satisfaction de déplacement actuelle sur une échelle de Likert. Vu le nombre important de données et de relations à l'étude, neuf modèles de régression seront générés, présentés dans le Tableau 3.3. Les quatre premiers modèles cherchent à mieux comprendre l'impact des variables sociodémographiques, des comportements de déplacements avant et durant la pandémie et le type d'environnement bâti. Les cinq modèles suivants cherchent à comprendre comment l'utilisation d'un mode particulier dans chaque type d'environnement, par les biais de variables d'interaction, impacte la satisfaction liée aux déplacements.

CHAPITRE 4 RÉSULTATS

Dans ce prochain chapitre, les résultats du partitionnement des données de l'environnement bâti seront présentés et les caractéristiques des répondants selon cette classification par lieu seront analysées. Les comportements de déplacements selon ces types d'environnement bâti seront aussi explicités afin d'identifier certaines tendances dans ces comportements qui pourraient être expliquées par le milieu. Finalement, les résultats de neuf modèles différents de régression logistique ordonnée seront présentés et expliqués.

4.1 Statistiques descriptives

4.1.1 Classification selon l'environnement bâti

Afin de bien comprendre comment l'évaluation de la satisfaction de déplacement pourrait varier selon l'environnement bâti des répondants, il est important d'étudier les caractéristiques des répondants vivant dans chaque type d'environnement.

Les résultats de partitionnement sont présentés ci-dessous et les valeurs moyennes de certaines des variables de l'environnement bâti utilisées pour le partitionnement sont présentées dans le Tableau 4.1.

Tableau 4.1 : Valeurs moyennes et écart-types (en parenthèses) des principales variables utilisées dans le partitionnement des répondants selon le lieu

	<u>Quasi-banlieue</u>	<u>Quasi-urbain</u>	<u>Centre-ville</u>	<u>Urbain-résidentiel</u>	<u>Quartier mixte</u>
Aire de la zone tampon [m ²]	863 767 (203 500)	1 170 598 (114 915)	1 249 406 (99 417)	1 258 105 (73 599)	1 167 125 (119 901)
Aire de la zone tampon de l'utilisation du territoire [m ²]	1 249 393 (240 528)	1 608 975 (134 069)	1 701 687 (115 202)	1 712 964 (86 795)	1 606 184 (136 356)
Densité de population [hab/km ²]	5258	11 664	12 362	14 899	10 412
Walkscore	53,79	83,19	95,88	94,21	86,06
Bikescore	64,86	72,92	91,37	95,99	89,57
Distance à la station de métro la plus proche [m]	5880 (4502)	1284 (1421)	315,9 (149,7)	630,5 (452,3)	795,3 (637,9)
<u>Voirie routière</u>					
Espace dédié aux piétons [m ²]	22 926	49 482	100 830	103 037	66 865
Espace dédié aux véhicules [m ²]	109 166	179 687	233 909	243 051	194 984
Espace dédié aux voies cyclables [m ²]	1417	3086	5378	7929	5071
Proportion d'espace dédié aux piétons vs. aux véhicules	21,00%	27,54%	43,12%	42,39%	34,29%
Proportion d'espace dédié aux voies cyclables vs. aux véhicules	1,20%	1,72%	2,30%	3,26%	2,60%
Largeur moyenne des trottoirs	2,06 (0,48)	2,16 (0,41)	3,30 (0,30)	3,25 (0,32)	2,76 (0,43)
Largeur minimale moyenne des trottoirs [m]	1,18	0,90	0,88	0,69	0,81
Largeur maximale moyenne des trottoirs [m]	5,64	6,39	12,31	8,33	8,09
Nombre de feux piétons	1,61	7,79	27,33	14,74	6,06
Nombre de feux de circulation	3,72	13,69	38,98	25,40	13,74
Proportion de feux piétons versus les feux de circulation	43,00%	56,90%	70,11%	58,00%	44,10%
<u>Réseau cyclable</u>					
Longueur totale des pistes cyclables dans la zone tampon [m]	2219	2569	4187	6553	4285
<u>Espaces verts et bleus</u>					
Distance au parc le plus proche [m]	129,5 (110,0)	166,8 (114,5)	65,47 (54,02)	138,3 (85,64)	118,4 (81,28)
Aire du parc le plus proche [km ²]	12,35 (35,48)	3,18 (9,30)	0,89 (2,09)	1,96 (4,41)	6,44 (17,76)
Nombre de parcs dans la zone tampon	8,06	8,77	33,38	12,85	12,74
Distance au cours d'eau le plus proche [m]	1175 (1022)	1901 (969,4)	1476 (832,0)	2446 (918,3)	1342 (894,0)
Distance à l'hydrographie la plus proche [m]	651,4 (566,3)	1577 (666,9)	790,2 (408,4)	1218 (547,6)	695,9 (403,6)
Aire de la canopée visible à 10 m des trottoirs dans la zone tampon [m ²]	41 301 (26 729)	124 969 (42 344)	70 542 (26 495)	129 588 (28 036)	110 827 (44 194)

4.1.1.1 Type 1 : Quasi-banlieue

La première des cinq classes, la *quasi-banlieue*, est caractérisée par la proportion la plus élevée d'hydrographie et d'espace vert et la plus faible pour l'espace commercial en analysant l'utilisation de territoire de l'environnement bâti des répondants dans la Figure 4.1. Les répondants évaluent aussi leur satisfaction de déplacement le plus positivement des cinq classes. On peut voir dans la Figure 4.1 que les répondants du quasi-banlieue se trouvent principalement sur les périphéries de l'île et proches d'espaces verts (dont les répondants proches du parc Mont-Royal au centre de la ville). Les répondants ont la plus petite zone tampon comme le réseau piéton dans le quasi-banlieue est moins développé. Il faut garder ceci en tête pour la suite de l'analyse comme une petite zone tampon ne veut pas nécessairement dire que les répondants sont limités par leur environnement bâti. Il se peut qu'ils utilisent différents modes ou réseaux pour se déplacer, d'où l'importance d'analyser d'autres aspects de l'environnement bâti et de faire une comparaison relative des cinq types identifiés. Les répondants sont les plus éloignés des stations de métro, les zones tampon contiennent le nombre le moins élevé de feux de circulation et il y a environ 2,5 fois plus de feux de circulation que de feux piétons. Le réseau cyclable n'y est pas très développé et l'aire du canopée visible des trottoirs n'est pas très élevée, cela étant probablement dû au réseau piéton moins développé (moins de trottoirs). La largeur minimale et moyenne des trottoirs est aussi la moins élevée des cinq types d'environnement bâti. La densité de population est la moins élevée et le *Bikescore* est plus élevé que le *Walkscore*, et les deux sont les plus faibles des cinq types d'environnement bâti. Finalement, beaucoup plus d'espace de voiries est dédié aux automobiles comparativement aux piétons et aux cyclistes.

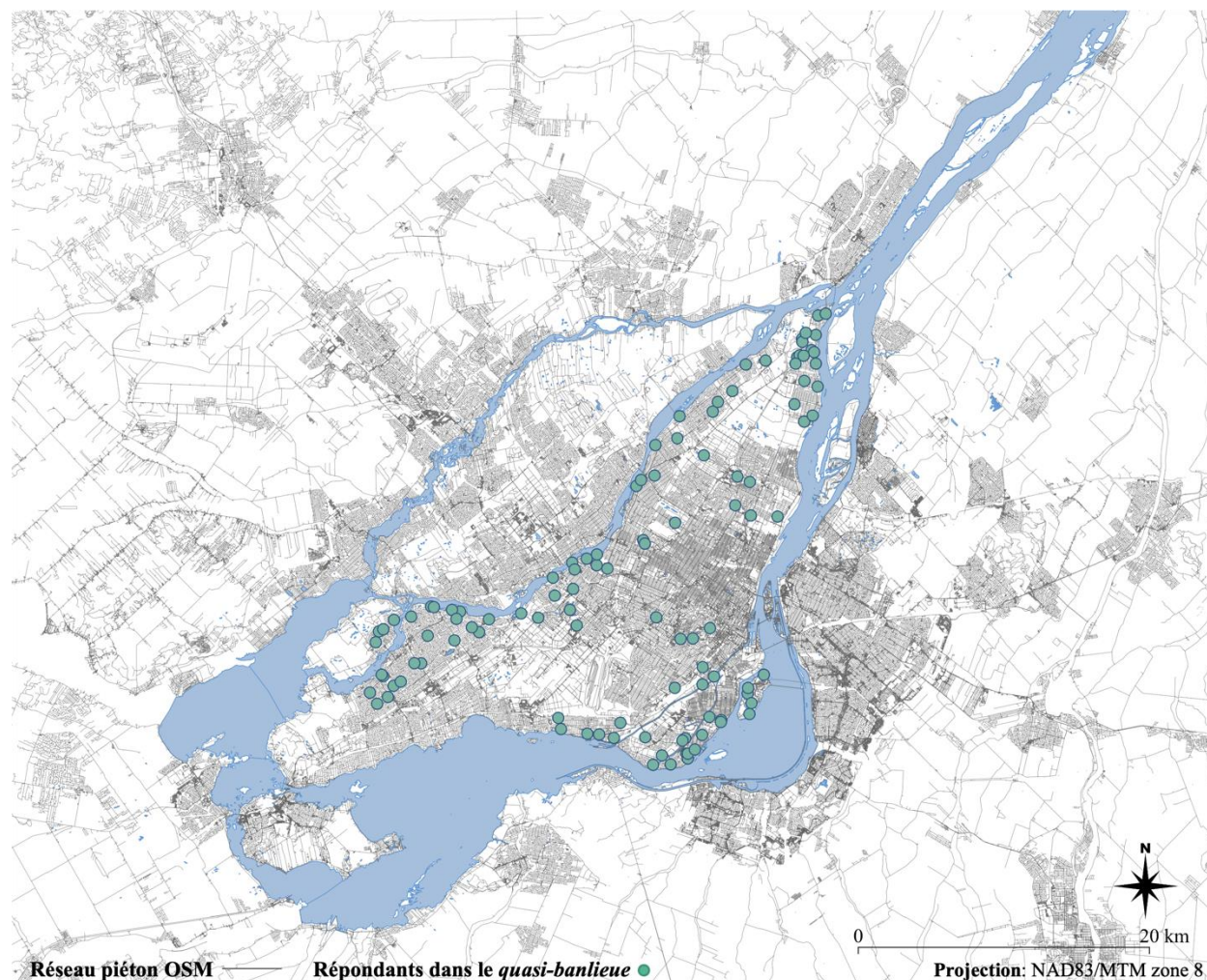


Figure 4.1: Répartition des répondants dans le *quasi-banlieue*

4.1.1.2 Type 2 : Le quasi-urbain

La deuxième des cinq classes, la *quasi-urbain*, est caractérisée par une proportion élevée d'utilisation du territoire résidentielle et institutionnelle et la plus faible d'utilité publique. Les répondants sont plus rapprochés du centre de la ville. Ils sont plus éloignés des espaces verts et bleus, mais une grande aire moyenne de canopée visibles des trottoirs. Pour des zones principalement résidentielles, la proportion de la voirie dédiée aux piétons et aux cyclistes comparativement aux automobiles est relativement faible. De plus, le réseau piéton est plus développé que le *quasi-banlieue*, mais la largeur moyenne des trottoirs reste relativement faible. Le *Walkscore* est plus élevé que le *Bikescore* moyen et les scores sont les deuxièmes plus faibles des cinq types d'environnement bâti.

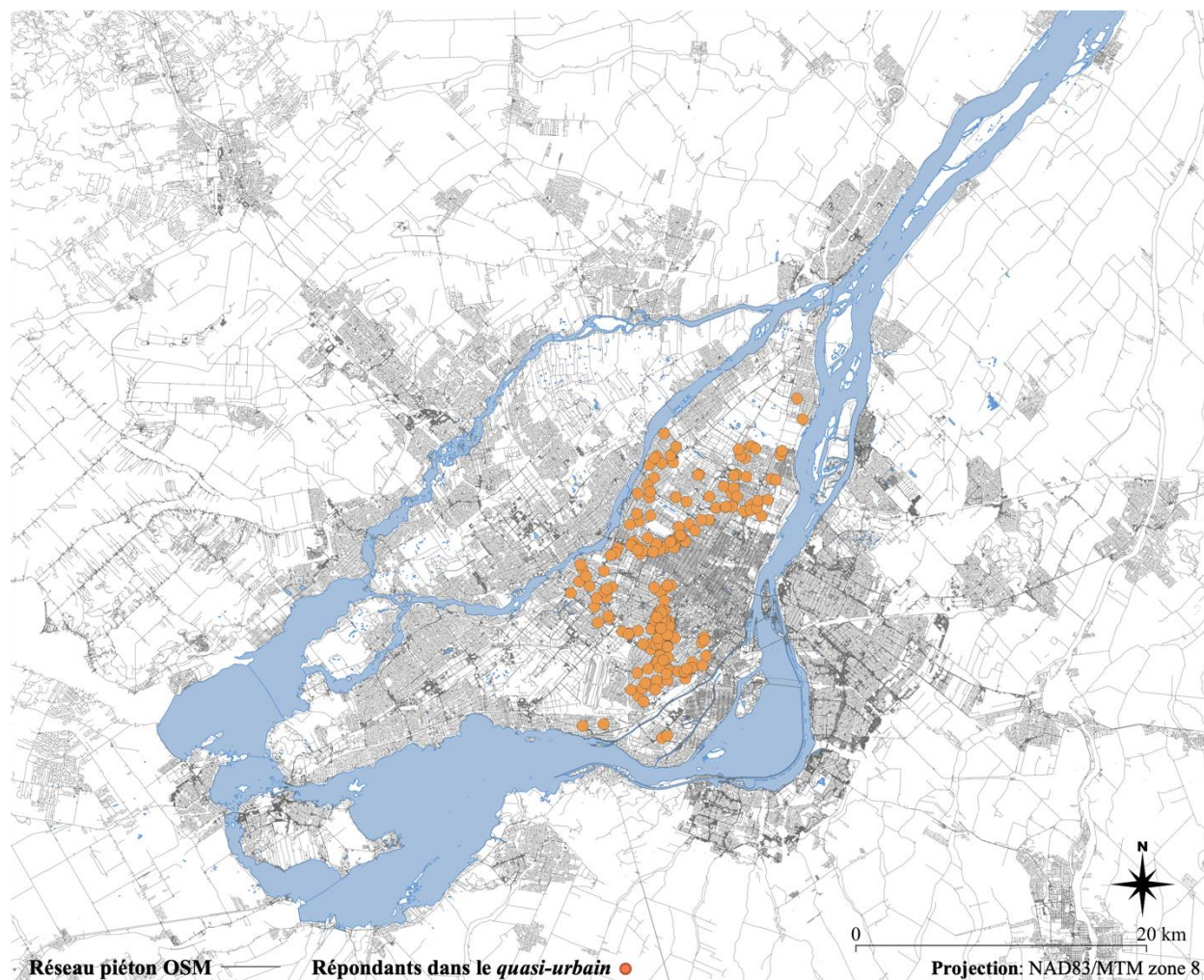


Figure 4.2: Répartition des répondants dans le *quasi-urbain*

4.1.1.3 Type 3 : Le centre-ville

Les répondants de la troisième des cinq classes, le *centre-ville*, sont concentrés dans le centre de la ville et l'utilisation du territoire est en grande proportion commerciale, espace vacant et bureau. Il y a la plus faible proportion d'utilisation résidentielle et d'espace vert. Les répondants sont les moins satisfaits de leurs déplacements. Même si l'aire de l'espace vert pour ces répondants n'est pas très élevée, ils ont la plus petite distance au parc le plus proche. Le *centre-ville* a le nombre le plus élevé de feux de circulation, le réseau du centre-ville semblant être très connecté, et que 1,4 fois plus de feux de circulation que de feux piétons. Les répondants sont les plus proches d'une station de métro et l'aire de leurs zones tampons est la plus élevée, comme le réseau piéton est très développé dans cette partie de la ville. Le couvert du canopy est le plus bas par contre, les trottoirs

étant moins lignés d'arbres. La largeur moyenne des trottoirs est la plus élevée, mais la largeur maximale est aussi la plus élevée, indiquant que ces largeurs sont plutôt exceptionnelles comparativement aux environnements plus résidentiels. Comme le centre-ville a beaucoup d'endroits commerciaux, on peut s'attendre que les trottoirs soient plus larges en général pour accommoder un volume plus élevé de passants. Le *Walkscore* moyen est le plus élevé.

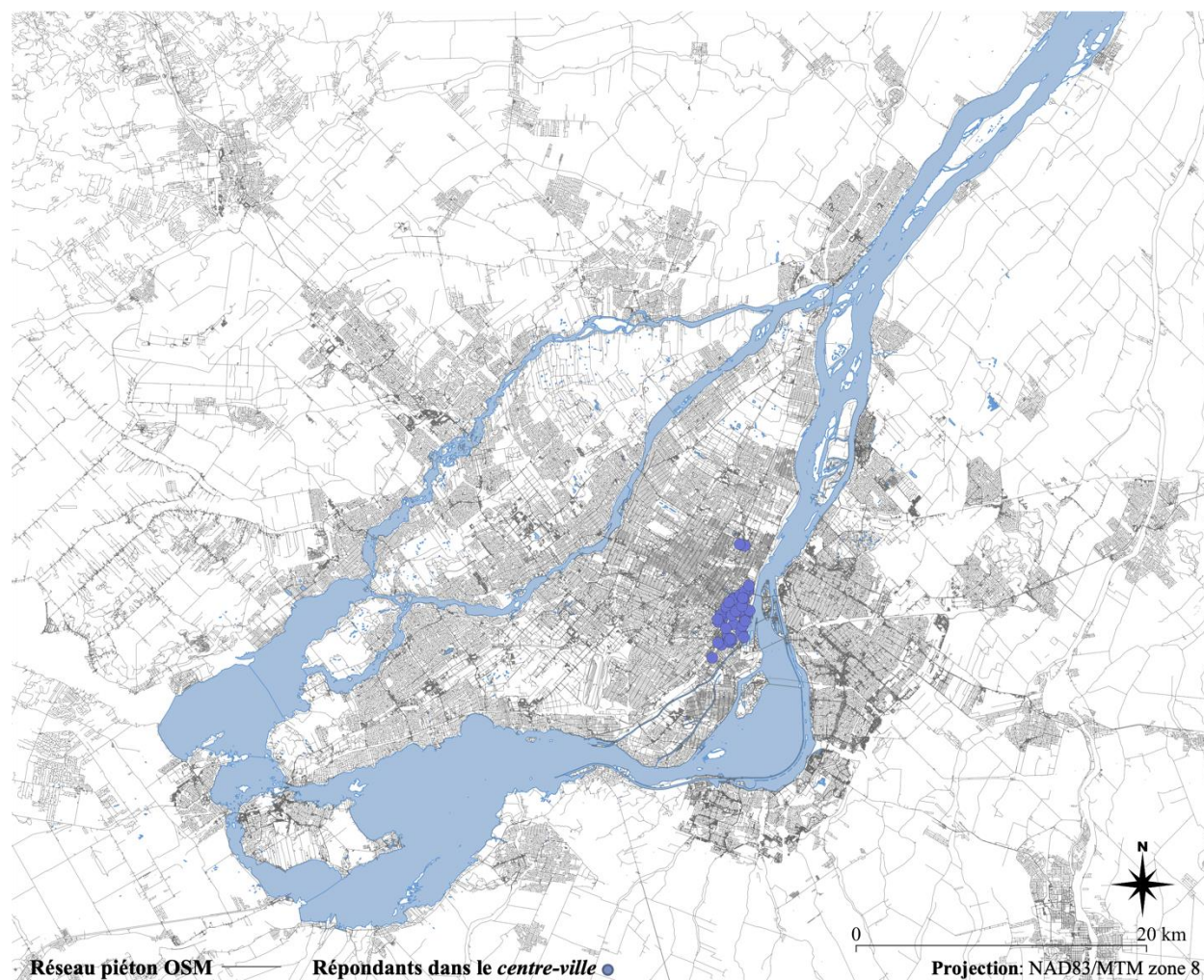


Figure 4.3: Répartition des répondants dans le *centre-ville*

4.1.1.4 Type 4 : L'urbain-résidentiel

La quatrième classe, l'*urbain-résidentiel*, est caractérisée par la plus haute proportion d'utilisation résidentielle du territoire, une assez importante proportion d'espace vert et aucune hydrographie. Les niveaux de satisfaction de déplacement sont semblables aux répondants de *quasi-urbain*. Les répondants sont les plus éloignés des espaces bleus et le plus proche d'une station de métro. L'aire

de leur zone tampon est aussi important, le réseau piéton étant bien développé pour ce type d'environnement bâti aussi. Ils ont la meilleure infrastructure pour les cyclistes, ayant la plus grande longueur de pistes cyclables et la plus haute proportion d'espace dédié aux cyclistes comparativement aux automobiles. Pareillement, l'espace dédié aux piétons comparativement aux automobiles est aussi très élevé. De plus, le couvert de canopée et la densité de population sont le plus élevé. Les trottoirs sont aussi larges, mais le *Bikescore* moyen, le plus élevé des cinq types d'environnement bâti, est plus élevé que le *Walkscore*.

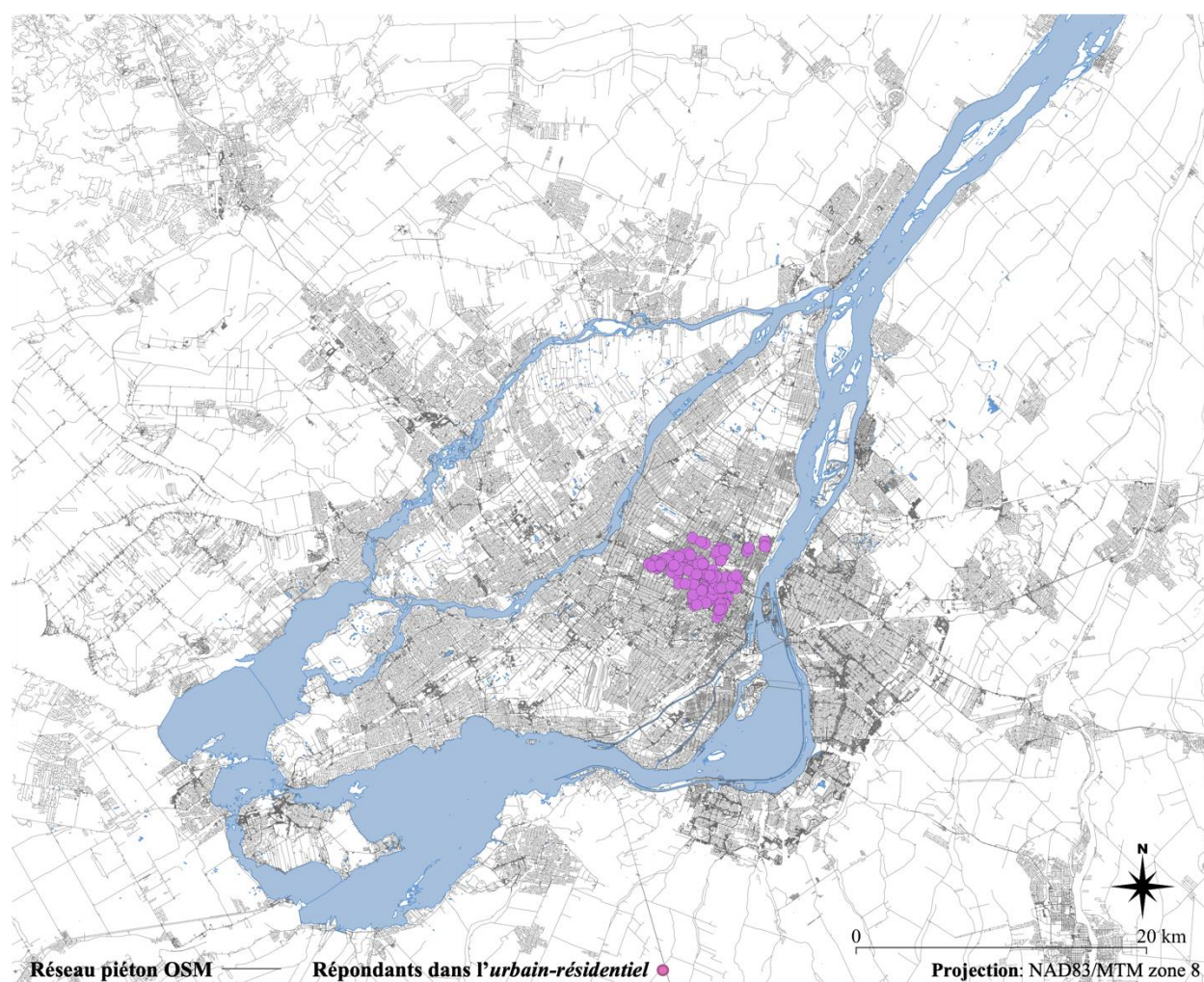


Figure 4.4: Répartition des répondants dans l'urbain-résidentiel

4.1.1.5 Type 5 : Le quartier mixte

Finalement, le cinquième type d'environnement bâti, le *quartier mixte*, se trouve dans l'entre-deux des autres types d'environnement bâti. Pour l'utilisation du territoire, on trouve la plus haute

proportion d'industrielle et une relativement haute proportion d'utilisation résidentielle. En excluant l'utilisation résidentielle et l'utilité publique, la répartition des autres utilisations est assez mixte comparativement aux autres types d'environnement bâti. Les répondants ont la satisfaction de déplacement le deuxième plus haut et sont proches de espaces bleus. Ils sont relativement proches des stations de métro et l'infrastructure pour les cyclistes est bonne, que meilleure pour l'urbain-résidentiel. Le *Bikescore* est plus élevé que le *Walkscore*. La densité de population est moyenne.

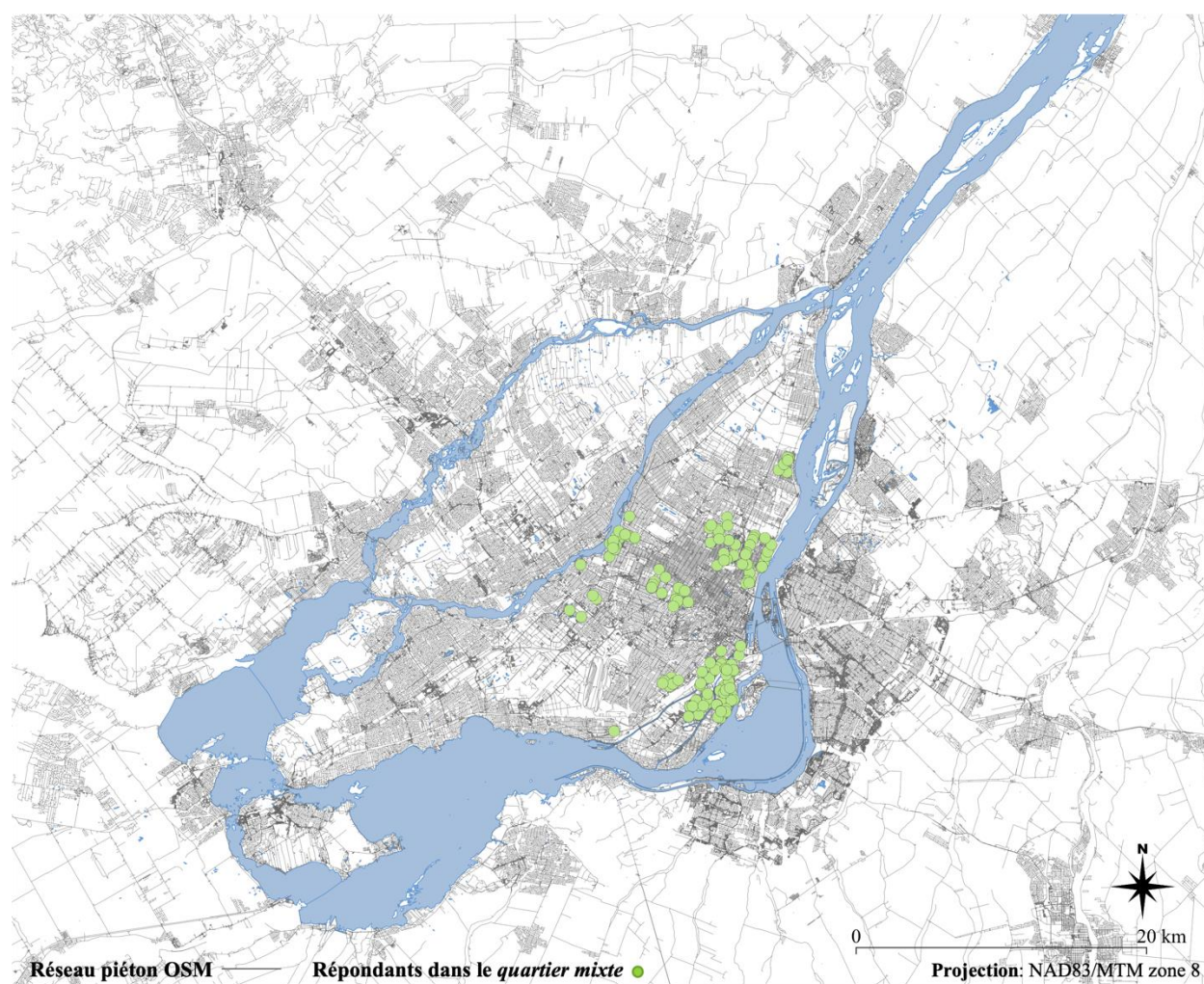


Figure 4.5: Répartition des répondants dans le *quartier mixte*

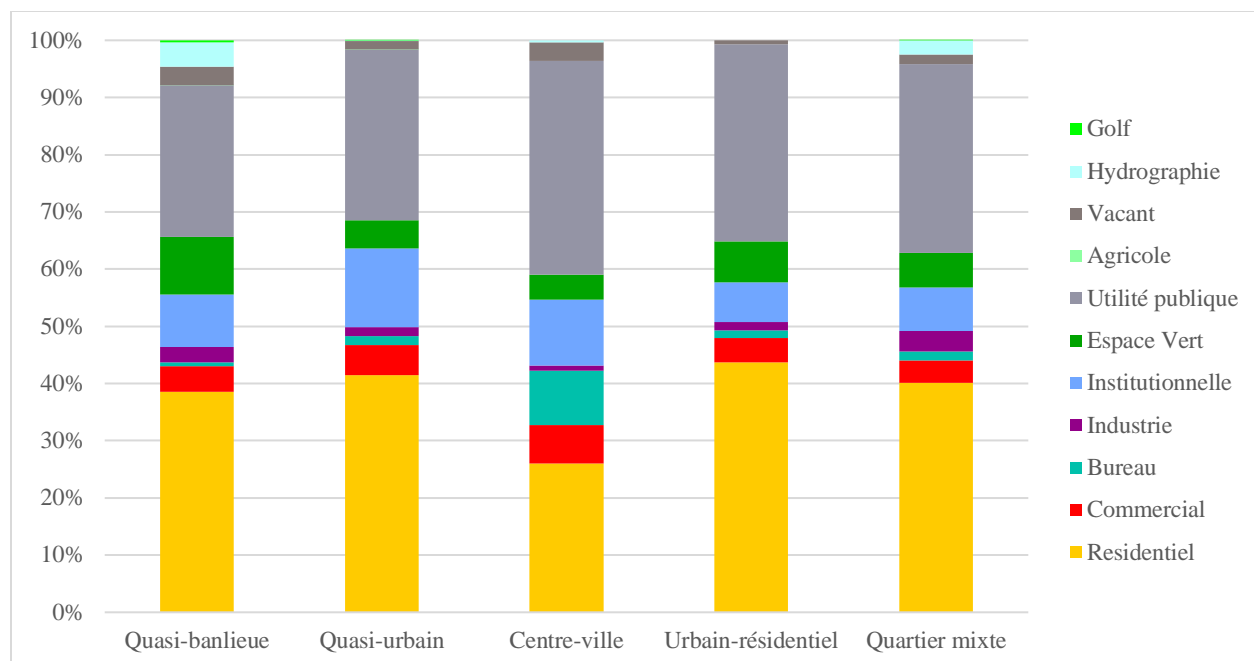


Figure 4.6: Répartition de l'utilisation du territoire pour chaque type d'environnement bâti

4.1.1.6 Analyse descriptive des différents types d'environnement bâti

En se référant au Tableau 4.2, on peut remarquer que le plus de répondants se trouvent dans le paquet 2, ou le *quasi-urbain*. La satisfaction actuelle de déplacement moyenne est la plus élevée pour le *quasi-banlieue* et la moins élevée pour le *centre-ville*. L'environnement *quasi-banlieue* est caractérisé par une faible densité de population, une importante proportion de l'utilisation du territoire étant des espaces bleus et verts et un faible nombre de feux de circulation (qui peut servir d'indication de la connectivité du réseau), des caractéristiques qui semblent contribuer à une évaluation plus positive de leur satisfaction de déplacement comparativement aux autres environnements. Ces résultats semblent être en accord avec la littérature existante, qui démontre que les gens vivant dans des banlieues ou des environnements présentant des caractéristiques s'en rapprochant, sont le plus satisfaits de leurs déplacements (De Vos & Witlox, 2016).

Pour l'accessibilité perçue aux activités selon la méthode d'Ettema et al., 2011, la valeur moyenne est la plus élevée pour le *quasi-banlieue*. Ceci pourrait indiquer que les réponses à ces quatre questions sont corrélées avec leur évaluation de leur satisfaction liée aux déplacements. Si on observe les évaluations de la satisfaction de vie avant et durant la pandémie (au moment de la réponse de l'enquête), l'évaluation par les répondants de leur satisfaction à l'égard de la vie avant

la COVID s'avère assez élevée pour toutes les classes et sur les deux périodes, ce qui concorde avec les données précédentes, notant que les Canadiens ont tendance à évaluer très positivement leur satisfaction de vie (Chen, Lee, & Stevenson, 1995). On remarque plus particulièrement que pour le *quasi-urbain* et le *quartier mixte*, la satisfaction de vie moyenne avant COVID était la plus élevée, tandis que c'est le moins élevé pour le *quasi-banlieue*. Pour la satisfaction de vie durant COVID, c'est le *quasi-banlieue* qui voit la valeur moyenne la plus élevée tandis que la moins élevée est pour le *centre-ville*, les répondants évaluant leur satisfaction de vie et des déplacements de façons similaires. Il est intéressant de noter que pour le *quasi-urbain* et l'*urbain-résidentiel*, les valeurs moyennes de la satisfaction de déplacement sont identiques, mais les répondants du *quasi-urbain* évaluent légèrement plus positivement leur satisfaction de vie, ce qui sera à étudier plus en profondeur dans de futures études pour comprendre pourquoi.

Pour le genre des répondants, les femmes sont surreprésentées pour le *quasi-urbain*, l'*urbain-résidentiel* et le *quartier mixte*. Malheureusement, les répondants d'autres genres/non-genrés ont dû être exclus de l'analyse en raison d'un bas nombre de répondants.

La plus grande proportion de répondants de l'enquête de mai 2020 se trouve dans l'*urbain-résidentiel* tandis que la plus grande proportion de répondants des enquêtes de l'automne 2021 se trouve dans le *quasi-banlieue*. Une proportion importante des répondants pour tous les types d'environnement bâti a répondu à l'enquête en français, ce qui sera important de garder en tête lors de l'analyse des résultats et limite l'applicabilité des résultats à l'ensemble de la population montréalaise réelle.

Il y a une répartition assez représentative des différents groupes d'âges dans les cinq types d'environnement, sauf pour les personnes de 65 ans et plus dans le *centre-ville* et l'*urbain-résidentiel*. La plupart des ménages des répondants sont de deux adultes, mais pour le *centre-ville*, il y a autant de ménage à un adulte qu'à deux, ce qui pourrait indiquer des comportements de déplacement et des habitudes quotidiennes particulières parmi ce groupe.

La possession automobile est la plus élevée pour le *quasi-banlieue* et la moins élevée pour l'*urbain-résidentiel*, pour lequel près d'un tiers des répondants ne possède pas de véhicule. De plus, une proportion importante des répondants du *quasi-banlieue* possède 2 voitures ou plus, en se rappelant que ce type d'environnement bâti compte aussi une proportion plus élevée de ménages avec trois adultes ou plus. La plupart des ménages de tous les répondants comptent au moins un

vélo. Le taux de possession d'un laissez-passer de transport en commun est le plus bas pour le *quasi-banlieue* et le plus élevé pour *l'urbain-résidentiel*, mais il faut être conscient que pour l'enquête de mai 2020, la question portait sur la possession d'une carte avant COVID, tandis que pour les enquêtes d'automne 2021, c'était pour la possession actuelle. Finalement, par rapport au sentiment de sécurité en optant pour les transports en commun, *l'urbain-résidentiel* et le *quartier mixte* comptent les opinions les plus positives et le *quasi-banlieue* les plus négatives.

Tableau 4.2: Statistiques descriptives des types d'environnement bâti

	Quasi-banlieue	Quasi-urbain	Centre-ville	Urbain-résidentiel	Quartier mixte
N	117	231	52	151	171
Satisfaction liée aux déplacements moyenne (écart-type)	4,99 (1,29)	4,91 (1,23)	4,73 (1,29)	4,91 (1,21)	4,95 (1,25)
Accessibilité perçue moyenne	19,25	16,84	16,87	18,38	18,01
<u>Satisfaction de vie moyenne</u>					
Avant COVID	5,28	5,42	5,33	5,32	5,4
Actuelle	4,62	4,40	4,26	4,36	4,53
<u>Genre</u>					
Homme	53,91%	40%	51,92%	41,22%	39,64%
Femme	46,09%	60%	48,08%	58,78%	60,36%
<u>Enquête</u>					
Mai 2020	37,61%	52,55%	50%	56,29%	46,12%
Automne 2021	62,39%	45,45%	50%	43,71%	53,80%
<u>Langue</u>					
Français	70%	76,19%	67,31%	82,12%	77,78%
Anglais	30%	23,81%	32,69%	17,88%	22,22%
<u>Groupe d'âge</u>					
18 – 24 ans	12,82%	20,35%	9,62%	17,33%	7,60%
25 – 34 ans	20,51%	28,14%	13,46%	33,33%	22,22%
35 – 44 ans	14,53%	14,29%	13,46%	18,67%	30,41%
45 – 54 ans	18,80%	14,29%	17,31%	17,33%	14,04%
55 – 64 ans	19,66%	9,96%	25%	10%	15,2%
65 ans et plus	13,68%	12,99%	9,62%	3,33%	10,53%
<u>Nombre d'adultes dans le ménage</u>					
1	24,14%	25,78%	43,14%	35,37%	35,5%
2	43,97%	52%	45,1%	51,02%	53,25%
3 ou plus	31,9%	22,22%	11,76%	13,61%	11,24%
<u>Nombre d'autos dans le ménage</u>					
0	4,31%	25,33%	24%	36,73%	14,88%
1	29,31%	32,44%	48%	40,82%	51,19%
2	37,93%	32,89%	28%	17,69%	26,79%
3 ou plus	28,45%	9,33%	0	4,76%	7,14%
<u>Nombre de vélos dans le ménage</u>					
0	9,48%	20,09%	19,61%	20,55%	8,28%
1	30,17%	30,36%	33,33%	26,71%	32,54%
2	18,1%	20,09%	27,45%	26,71%	26,04%
3	22,41%	15,63%	17,65%	14,38%	13,61%
4 ou plus	19,83%	13,84%	1,96%	11,64%	19,53%
<u>Carte de TC</u>					
Non	37,93%	18,75%	21,57%	11,64%	20,12%
Annuel	12,07%	10,27%	9,8%	15,75%	21,89%
Mensuel	20,69%	37,05%	27,45%	36,99%	25,44%
Titres	29,31%	33,93%	41,18%	35,62%	32,54%
<u>Je me sens en sécurité d'opter pour les TC</u>					
1 – pas du tout d'accord	21,37%	21,21%	25,49%	21,19%	16,37%
2	12,82%	15,58%	9,8%	11,92%	15,8%
3	18,8%	15,15%	19,61%	11,26%	15,2%
4 – neutre	18,8%	16,02%	13,73%	9,93%	11,7%
5	11,11%	12,55%	9,8%	13,25%	13,45%
6	7,69%	9,09%	13,73%	13,91%	11,11%
7 – Entièrement d'accord	8,55%	10,39%	7,84%	18,54%	16,37%

4.1.2 Comportements de déplacement selon le type d'environnement bâti

Après avoir examiné les différentes caractéristiques des répondants selon leur type d'environnement bâti, il est aussi important d'étudier leurs comportements de déplacement. Afin de déterminer si la pandémie a eu un impact sur la satisfaction de déplacement par le biais du comportement, les habitudes des répondants avant et durant COVID leur ont été demandé, c'est-à-dire quel mode ils utilisaient et utilisent pour divers motifs. Les résultats de la classification sont présentés dans le Tableau 4.3 pour les modes utilisés avant COVID-19 et dans le Tableau 4.4 pour les modes utilisés au moment de la réponse à l'enquête (soit durant la pandémie).

Dans le Tableau 4.3, on peut remarquer des similarités dans les parts modales des différents types d'environnement bâti pour les répondants de mai 2020 et d'automne 2021. Pour les enquêtes d'automne 2021, la part modale du vélo est significativement plus élevée pour les cinq classes que pour mai 2020 comme l'enquête d'octobre 2021 a été lancée justement pour recueillir un nombre adéquat d'habitues du cyclisme. Sinon, la part des répondants qui conduisent est plus petite en automne 2021 pour le *centre-ville*.

En mai 2020, les répondants inactifs, ce qui signifie qu'ils ont répondu « Ne s'applique pas » à huit motifs de déplacements ou plus dans le sondage, évaluent positivement leur satisfaction de déplacement. Par contre, vu qu'ils représentent une très faible part de l'échantillon (2,27% et 1,59% respectivement), on ne peut pas se fier sur ces résultats.

Les répondants qui marchent, ayant choisi la marche pour au moins un motif de ceux proposés, représentent une importante partie des échantillons de chaque classe d'environnement bâti. Pour le *centre-ville* et l'*urbain-résidentiel*, 100% des répondants ont dit marcher vers au moins une destination, et la part est la moins élevée pour le *quasi-banlieue*. Leur satisfaction moyenne de déplacement se rapproche donc de la moyenne de l'échantillon total.

Pour les répondants qui ont indiqué utiliser le vélo pour au moins un motif, la part n'est pas élevée, surtout pour le *centre-ville*, mais leur satisfaction de déplacement est très élevée, ce qui concorde avec la littérature sur le sujet (De Vos et al., 2016; Friman, Fujii, Ettema, Gärling, & Olsson, 2013; Olsson, Gärling, Ettema, Friman, & Fujii, 2013; Wild & Woodward, 2019). En effet, comparativement aux autres modes, leur satisfaction de déplacement moyenne pré-pandémie est la plus élevée, surtout pour le *quasi-banlieue*. En examinant en détail les données, les répondants résidant en *quasi-banlieue* et ayant indiqué d'avoir fait du vélo avant COVID utilisaient en plus

grand nombre le vélo pour se rendre à des destinations vertes (parcs, nature) et bleues (rivière, lac, etc.), ce qui implique une utilisation de loisir plutôt qu'utilitaire du vélo.

Les répondants qui conduisaient sont le plus nombreux et le plus satisfaits de leurs déplacements en *quasi-banlieue*. Pour le *quasi-urbain* et l'*urbain-résidentiel*, les répondants qui conduisaient semblent être légèrement plus satisfaits que la moyenne de la classe, tandis qu'on observe le contraire pour le *centre-ville* et le *quartier mixte*.

Finalement, les répondants qui utilisaient le transport en commun sont généralement les plus insatisfaits, sauf pour le *quartier mixte*, où les usagers du transport en commun sont nombreux et relativement satisfaits. Pour le *quasi-banlieue*, les usagers du transport en commun sont les moins nombreux et sont beaucoup moins satisfaits que ceux du même type d'environnement bâti qui utilisent les autres modes. Ceci suit la littérature sur le sujet, qui indique que les usagers du transport en commun, surtout pour l'autobus, sont les moins satisfaits de leurs déplacements (De Vos et al., 2016; St-Louis, Manaugh, Lierop, & El-Geneidy, 2014). En raison d'un faible nombre de répondants pour ce mode, l'autobus et le rail (métro, train de banlieue, tramway) ont été combinés, mais il pourrait être intéressant pour des recherches futures de les désagréger pour voir les différences potentielles.

En automne 2021, on remarque un peu plus de répondants classifiés comme inactifs, mais la proportion reste faible et on ne peut pas remarquer de similarités ou de dissimilarités particulières avec les répondants de mai 2020 d'une même classe d'environnement bâti.

Les marcheurs représentent une portion importante de l'échantillon pour chaque classe d'environnement bâti et ici, les plus satisfaits sont les répondants d'*urbain-résidentiel* et de *quartier mixte*.

L'évaluation de la satisfaction liée aux déplacements des cyclistes visés dans l'enquête d'automne 2021 est généralement plus élevée que ceux de mai 2020, à l'exception des répondants du *centre-ville*. En voyant des évaluations de satisfaction de déplacement élevées pour les répondants qui font du vélo similairement aux résultats de mai 2020, les répondants du *quasi-banlieue* ont aussi indiqué se rendre à des destinations vertes et bleues à vélo, en plus de visiter des amis et de la famille. On peut donc estimer que la destination a eu un impact positif sur l'évaluation de la satisfaction de déplacement.

Les conducteurs restent nombreux pour chaque type d'environnement bâti, mais on remarque une baisse significative pour le *centre-ville*. Leur évaluation de leur satisfaction de déplacement pendant la pandémie est très élevée pour tous les environnements.

Finalement, la proportion des répondants de chaque environnement qui prenaient le transport commun reste similaire à celle de mai 2020, mais la satisfaction de ceux d'*urbain-résidentiel* et de *quartier mixte* est très élevée, et même plus élevée que la satisfaction des conducteurs et des marcheurs pour *quartier mixte*.

Tableau 4.3: Satisfaction liée aux déplacements actuelle avec habitudes AVANT COVID-19

	<u>Quasi-banlieue</u>		<u>Quasi-urbain</u>		<u>Centre-ville</u>		<u>Urbain-résidentiel</u>		<u>Quartier mixte</u>	
	<u>SD</u>	<u>N (%)</u>	<u>SD</u>	<u>N (%)</u>	<u>SD</u>	<u>N (%)</u>	<u>SD</u>	<u>N (%)</u>	<u>SD</u>	<u>N (%)</u>
<u>Mai 2020</u>										
Total	4,89	-	4,81	-	4,62	-	4,78	-	4,73	-
Inactif	6	2,27%	5	1,59%	-	-	-	-	-	-
Marche	4,88	77,27%	4,82	92,86%	4,62	100%	4,78	100%	4,75	94,94%
Fait du vélo	5,27	25,00%	5,04	19,84%	5	7,69%	4,96	29,41%	4,94	22,78%
Conduit	5,06	81,82%	4,87	66,67%	4,5	61,54%	4,84	64,71%	4,68	72,15%
Prend le TC	4,64	56,82%	4,69	74,60%	4,72	69,23%	4,62	74,12%	4,70	73,42%
<u>Automne 2021</u>										
Total	5,05	-	5,04	-	4,85	-	5,09	-	5,13	-
Inactif	5	2,74%	5,25	7,62%	-	-	4,57	10,61%	3,75	4,35%
Marche	4,95	75,34%	5,02	93,33%	4,85	100%	5,10	92,42%	5,17	93,48%
Fait du vélo	5,11	38,36%	5,15	39,05%	4,75	61,54%	5,05	60,61%	5,30	40,22%
Conduit	5,12	91,78%	5,11	77,14%	5,08	46,15%	5,05	65,15%	5,13	59,78%
Prend le TC	4,68	42,47%	4,97	69,52%	4,63	61,54%	5,07	68,18%	5,19	72,82%

Dans le Tableau 4.4, il est intéressant non seulement d'observer les différences importantes entre les comportements des répondants de mai 2020 et d'automne 2021, mais aussi entre les habitudes pré-pandémie et pendant, tout en étant conscient des différences dans les échantillons.

En mai 2020, la satisfaction de déplacement est un peu plus élevée que le neutre (4), et particulièrement plus élevée pour le *quasi-banlieue*, caractérisé entre autres par une densité de population plus faible. Ceci pourrait s'expliquer par le fait que les déplacements étaient cause de plus de stress pour les personnes vivant dans des zones à plus forte densité, en raison de préoccupations liées à la propagation du virus.

La satisfaction de déplacement a augmenté pour les répondants des types d'environnement bâti les plus denses à l'automne 2021 au point qu'il y a peu de différences observables entre les classes, à l'exception du *centre-ville*.

Tableau 4.4: Satisfaction liée aux déplacements actuelle avec habitudes PENDANT COVID-19

	<u>Quasi-banlieue</u>		<u>Quasi-urbain</u>		<u>Centre-ville</u>		<u>Urbain-résidentiel</u>		<u>Quartier mixte</u>	
	<u>SD</u>	<u>N (%)</u>	<u>SD</u>	<u>N (%)</u>	<u>SD</u>	<u>N (%)</u>	<u>SD</u>	<u>N (%)</u>	<u>SD</u>	<u>N (%)</u>
<u>Mai 2020</u>										
Total	4,89	-	4,81	-	4,62	-	4,78	-	4,73	-
Inactif	5,06	36,36%	4,39	32,54%	4,11	34,62%	4,63	18,82%	4,14	26,58%
Marche	4,84	72,73%	4,84	84,92%	4,67	92,31%	4,78	97,65%	4,78	92,41%
Fait du vélo	5	25%	5,28	14,29%	5,5	7,69%	4,85	30,59%	5,14	26,58%
Conduit	5,03	77,27%	4,93	48,41%	4,4	38,46%	5,23	35,29%	4,79	60,76%
Prend le TC	4,67	6,82%	5,06	12,70%	6	7,69%	5,57	8,24%	5,20	6,33%
<u>Automne 2021</u>										
Total	5,05	-	5,04	-	4,85	-	5,09	-	5,13	-
Inactif	5,29	9,59%	4,85	12,38%	4	7,69%	4,86	10,61%	4,33	9,78%
Marche	4,96	67,12%	4,97	84,76%	4,88	92,31%	5,07	92,42%	5,26	91,30%
Fait du vélo	5,04	35,62%	5,18	38,10%	4,81	61,54%	5,08	60,61%	5,29	44,57%
Conduit	5,17	90,41%	5,13	80%	5,09	42,31%	5,14	66,67%	5,15	59,78%
Prend le TC	4,62	28,77%	4,94	49,52%	4,58	46,15%	5,00	63,63%	5,27	64,13%

En mai 2020, une portion significative des répondants dans chaque classe sont maintenant inactifs, ce qui est congruent avec l'évolution de la pandémie. Les mesures sanitaires commençaient à être soulevées, mais en raison du nombre de cas élevés à Montréal, les habitants étaient encore en confinement presque complet au moment du lancement de l'enquête. Il est intéressant de remarquer que pour le *quasi-urbain*, les personnes inactives sont les plus satisfaites et sont même plus satisfaites que celles du même type d'environnement qui se déplacent, peu importe le mode. En étudiant leurs déplacements en détail, on trouve que les déplacements qu'ils font, même si peu nombreux, sont principalement pour les courses (épicerie et pharmacie) ou pour se rendre à des parcs de quartier et des grands parcs. Les autres types d'environnement bâti voient la satisfaction de déplacement la plus faible pour les inactifs, surtout pour le *centre-ville* et *quartier mixte*.

La satisfaction des marcheurs dans le *quasi-banlieue* et le *quasi-urbain* sont identiques et la plus élevée des cinq types d'environnement bâti. Les marcheurs sont le moins satisfaits dans le *centre-ville*, ce qui pourrait être dû à la baisse d'achalandage du centre-ville au début de la pandémie, marquant un changement brusque et malaisant. Ça pourrait aussi être en raison du centre-ville manquant certains aspects qui rendent une marche plus agréable, comme l'espace vert et les rues résidentielles.

La satisfaction des cyclistes reste élevée pour tous les répondants, même avec une baisse de la satisfaction moyenne de déplacement. Les cyclistes les moins satisfaits résident dans l'*urbain-résidentiel*, ce qui est intéressant comme ce type d'environnement bâti est caractérisé par les

meilleures infrastructures de vélo parmi les cinq types. Leur satisfaction est donc peut-être influencée négativement par d'autres facteurs ou modes de transport utilisés.

La proportion de répondants qui conduisent baisse significativement pour le *quasi-urbain*, le *centre-ville* et l'*urbain-résidentiel*, ce qui pourrait indiquer la réduction ou l'élimination de déplacements faits en auto, ou même un changement de mode pour un déplacement qui était auparavant fait en auto. Même avec une faible proportion de déplacements en auto, les répondants de l'*urbain-résidentiel* sont très satisfaits de leurs déplacements.

Finalement, on voit l'impact important de la pandémie sur l'utilisation du transport en commun en début de pandémie, la proportion des répondants qui continue d'utiliser les transports en commun étant très faible. Il est intéressant de noter que pour toutes les classes sauf le *quasi-banlieue*, leur satisfaction de déplacement est relativement élevée. Les usagers du transport en commun se sentent généralement en sécurité d'opter pour les transports en commun, mais la satisfaction élevée pourrait aussi être due aux autres déplacements étant assez satisfaisants pour contrer une évaluation négative des déplacements par transports en commun.

Pour l'automne 2021, la satisfaction de déplacement est plus élevée qu'en mai 2020 pour tous les types d'environnement bâti. Les répondants du *centre-ville* restent les moins satisfaits. La proportion de répondants inactifs revient en général aux niveaux prépandémie. Encore une fois, les personnes inactives du *quasi-banlieue* sont les plus satisfaites des peu de déplacements qu'elles font comparativement aux autres classes et aux autres modes dans leur même classe.

La proportion de marcheurs reste semblable aux niveaux de mai 2020. Le *quasi-banlieue* voit même une diminution, qui pourrait être expliquée par le fait que le rythme de vie est revenu plus à la normale et certains déplacements qui se faisaient à pied ne se font plus ou le mode employé a changé. Les marcheurs de l'*urbain-résidentiel* et *quartier mixte* sont les plus satisfaits.

La proportion des cyclistes a augmenté comme l'enquête d'octobre 2021 visait spécifiquement les cyclistes ayant fait au moins un déplacement à vélo dans les derniers sept jours et sont très satisfaits de leurs déplacements, à l'exception des cyclistes du *centre-ville*. En effet, sauf pour les inactifs, les cyclistes ont la satisfaction la moins élevée pour ce type d'environnement bâti. Comme une proportion importante des répondants du *centre-ville* sont classés comme ayant fait au moins un déplacement à vélo (61,54%), il est possible que d'autres facteurs et modes ont contribué plus significativement à l'évaluation de leur satisfaction, et non uniquement des déplacements en vélos.

La proportion de conducteurs a augmenté comparativement à mai 2020 pour tous les types d'environnement bâti à l'exception du *quartier mixte*. Ils évaluent aussi leur satisfaction très positivement. Des nouveaux motifs de déplacement auraient pu apparaître, rendant l'utilisation de l'auto plus fréquente, et si ces motifs sont eux-mêmes satisfaisants, ça pourrait avoir un impact positif sur la satisfaction liée aux déplacements, le mode à part.

Finalement, l'utilisation des transports en commun augmente significativement pour tous les types d'environnement bâti, mais reste relativement bas pour le *quasi-banlieue*. Les proportions pour l'*urbain-résidentiel* et le *quartier mixte* semblent presque aux niveaux pré-pandémie. Les répondants de ces deux classes évaluent aussi leur satisfaction très positivement.

4.2 Analyses de régression

Les analyses descriptives donnant une meilleure idée des caractéristiques socio-démographiques et du comportement des répondants selon le type d'environnement bâti auquel ils appartiennent, des modèles de régression logistique ordonnée ont été développés afin de mieux comprendre l'impact combiné de toutes ces variables sur la satisfaction liée aux déplacements. Après la présentation des neuf modèles, des prédictions de satisfaction liée aux déplacements seront inclus pour tous les répondants utilisant le modèle final afin de faciliter l'interprétation des résultats.

4.2.1 Modèle 1 : Variables sociodémographiques

Le premier modèle n'est basé que sur les variables socio-démographiques disponibles pour tous les répondants afin de comprendre l'impact des variables individuelles sur la satisfaction liée aux déplacements. Des résultats, présentés dans le Tableau 4.5, on peut voir que les seules variables qui sont significatives sont si l'âge du répondant est de 65 ans ou plus, la satisfaction de vie avant Covid, la satisfaction de vie au moment de la réponse à l'enquête, si le répondant a répondu en mai 2020 ou automne 2021, si le répondant a répondu en français ou en anglais, l'accessibilité perçue et s'il a répondu 4 à 7 (neutre à très positif) à la question concernant le sentiment de sécurité dans les transports en commun. Initialement, le nombre de voitures dans le ménage était significatif, mais l'ajout du nombre de vélos dans le ménage le rend non-significatif, ce qui indique une certaine corrélation.

En regardant les valeurs des coefficients du modèle, on peut en conclure que toutes choses étant égales par ailleurs, les répondants de 65 ans ou plus évaluent leur satisfaction de déplacement plus positivement que ceux âgés de moins de 65 ans. Ceci est surprenant vu l'impact sévère de la pandémie sur les personnes plus âgées, surtout au début, mais il est possible que pour cet échantillon spécifique de Montréal, leurs déplacements étaient moins impactés par la pandémie. Pareillement, les répondants ayant évalué leur satisfaction de vie avant et pendant la pandémie plus positivement évaluent plus positivement leur satisfaction liée aux déplacements. Ces résultats sont cohérents avec la littérature plus récente, qui trouve que la satisfaction liée aux déplacements est souvent considérée dans l'évaluation générale de la satisfaction de vie des gens (Friman et al., 2017; Lättman, Olsson, Friman, & Fujii, 2019; Olsson et al., 2013). Les répondants de l'enquête de mai 2020 évaluent plus positivement leur satisfaction liée aux déplacements que ceux d'automne 2021. En n'incluant que cette variable dans le modèle, on voit le résultat contraire. Par contre, en fixant toutes les autres variables, qui incluent la satisfaction de vie et l'accessibilité perçue, on trouve que ces variables semblent mieux expliquer l'évaluation de la satisfaction liée aux déplacements. Les répondants ayant répondu à l'enquête en français évaluent plus positivement leur satisfaction liée aux déplacements comparativement à ceux ayant répondu en anglais. Pour l'accessibilité perçue, la satisfaction liée aux déplacements va augmenter avec sa valeur, comme les deux valeurs sont reliées. Finalement, si les répondants se sentent neutres ou en sécurité d'opter pour les transports en commun, ils évalueront plus positivement leur satisfaction liée aux déplacements comparativement aux répondants qui ont répondu plus négativement à cette question. Ceci pourrait non seulement indiquer le niveau de confort des répondants de prendre les transports en commun, mais aussi comment la pandémie les affecte. Par exemple, un répondant immunodéprimé ne se sentirait peut-être pas en sécurité d'opter pour les transports en commun par peur d'attraper le virus, mais sa condition le fait vivre la pandémie de manière plus grave, impactant peut-être ses déplacements et sa satisfaction de vie.

4.2.2 Modèle 2 : Variables sociodémographiques et environnement bâti

Le deuxième modèle est fondé sur le premier, en y ajoutant aux variables sociodémographiques la catégorisation des types d'environnement bâti à l'étude dans ce mémoire. Le type *quasi-urbain* a été choisi comme référence vu le nombre le plus élevé de répondants y appartenant. On peut voir qu'aucune des classes n'est significative en comparaison au type *quasi-urbain* et que le signe des coefficients des autres variables ne change pas.

4.2.3 Modèle 3 : Variables sociodémographiques et comportement de déplacement

Le troisième modèle inclut des variables de comportement de déplacement, avant et pendant COVID. La significativité des variables sociodémographiques reste inchangée et la seule variable significative parmi les variables de comportement est si la personne prenait le transport en commun avant COVID. Les répondants qui prenaient les transports en commun avant COVID évaluent plus négativement leur satisfaction de déplacement pendant COVID comparativement à ceux qui ne prenaient pas les transports en commun. On sait que les usagers du transport en commun ont tendance à être le moins satisfaits, alors il se peut qu'ils aient continué d'évaluer leur satisfaction négativement pendant COVID (De Vos et al., 2016; St-Louis et al., 2014). Il est aussi possible qu'ils aient continué d'utiliser le transport en commun pendant la pandémie et évaluent toujours leur satisfaction négativement dans le nouveau contexte. Il est aussi possible qu'ils ont été forcés d'utiliser d'autres modes moins satisfaisants en réponse à la réduction de service et à la peur de transmission, ou que la qualité de leurs déplacements en transport en commun a diminuée pendant la pandémie.

4.2.4 Modèle 4 : Variables sociodémographiques, environnement bâti et comportement de déplacement

On ajoute dans le quatrième modèle les types d'environnement bâti et les comportements de déplacements. Les signes et la significativité des variables restent pareils. Afin d'étudier les comportements de déplacement individuellement dans chaque type d'environnement bâti, des variables d'interaction entre les classes et le comportement de déplacement seront donc ajoutées dans des modèles subséquents.

4.2.5 Modèle 5 : Ajout de l'interaction entre l'inactivité et l'environnement bâti

Le modèle explore l'ajout de l'interaction entre la variable indiquant si les répondants ont été inactifs ou pas pendant la pandémie (mai et automne confondus). Les variables précédentes significatives le restent et en ajoutant les interactions, les personnes inactives évaluent plus négativement leur satisfaction de déplacement comparativement aux personnes actives. De plus, on voit un effet direct pour les répondants dans l'*urbain-résidentiel*; ils ont tendance à évaluer plus négativement leur satisfaction comparativement aux répondants dans le *quasi-urbain*. En regardant les interactions, on voit que les répondants inactifs ont tendance à évaluer plus positivement leur satisfaction dans le *quasi-banlieue* et dans l'*urbain-résidentiel* comparativement aux répondants inactifs dans le *quasi-urbain*. Similairement au *quasi-banlieue*, les déplacements que font les répondants inactifs d'*urbain-résidentiel* sont aussi pour les courses (épicerie, pharmacie) et pour visiter les parcs, surtout pour les répondants de mai 2020. En assumant que ces déplacements se font dans leur quartier immédiat, la proportion élevée des espaces verts et des services en proximité semblent satisfaire les répondants de ces types d'environnement bâti, malgré leurs différences en matière d'infrastructure piétonnière. Comme un modèle logistique a été employé, on peut aussi additionner les coefficients directs des inactifs aux coefficients d'interaction. On voit que pour l'*urbain-résidentiel*, si les répondants sont actifs (c'est-à-dire si la valeur de l'inactif est 0), le coefficient reste positif donc ils évaluent leur satisfaction plus positivement que les personnes inactives.

4.2.6 Modèle 6 : Ajout de l'interaction entre la marche et l'environnement bâti

Le modèle 6, similairement au modèle 5, explore l'interaction entre les répondants qui marchent et les classes d'environnement bâti. Ici, les comportements de déplacement pendant la pandémie ne sont pas significatifs et on observe un effet de *quartier mixte*, où les répondants de ce type d'environnement évaluent plus négativement leur satisfaction liée aux déplacements comparativement à ceux de *quasi-urbain*, toutes les autres variables étant fixes. L'interaction pour ce type d'environnement est aussi significative et positive, les marcheurs de *quartier mixte* évaluant plus positivement leur satisfaction liée aux déplacements que les répondants dans cet environnement qui ne marchent pas. En additionnant les coefficients pour *quartier mixte*, on voit

que les répondants qui y résident qui ne marchent pas évaluent tout de même leur satisfaction plus positivement. Malgré le fait que l'infrastructure piétonnière de ce type d'environnement bâti n'est pas la plus développée des cinq classes, il semble y avoir certains aspects qui font en sorte que les piétons sont plus satisfaits, comme une plus grande proximité aux espaces verts ou une bonne mixité dans l'utilisation du territoire.

4.2.7 Modèle 7 : Ajout de l'interaction entre le cyclisme et l'environnement bâti

Le modèle 7 étudie l'interaction pour les répondants qui font du vélo et on peut voir qu'aucune des variables ni interactions ne sont significatives. Le comportement de déplacement avant et pendant la pandémie et l'environnement bâti des cyclistes ne semblent donc pas bien expliquer leur satisfaction liée aux déplacements. Il se peut que certains aspects qui ne sont pas inclus dans cette étude exploratoire ont des meilleurs pouvoirs explicatifs, comme les attitudes des répondants envers les modes actifs, les modes motorisés et peut-être l'importance qu'ils attribuent à l'activité physique.

4.2.8 Modèle 8 : Ajout de l'interaction entre la conduite et l'environnement bâti

Le modèle 8 étudie l'interaction entre les répondants qui conduisent et leur environnement bâti immédiat. Les comportements de déplacement pendant la pandémie restent non significatifs et les répondants du *quasi-banlieue* évaluent leur satisfaction plus négativement que ceux du *quasi-urbain*, toutes les autres variables étant fixes. L'interaction pour les répondants qui conduisent dans le *quasi-banlieue* est aussi significative; ils ont tendance à évaluer plus positivement leur satisfaction que les répondants qui conduisent dans le *quasi-urbain*. Vu que le *quasi-banlieue* est propice à la conduite avec un réseau piéton moins développé et une densité de population moins élevée, ce résultat aurait pu être anticipé. En additionnant les coefficients, on trouve que même pour les répondants qui ne conduisent pas dans le *quasi-banlieue*, leur satisfaction reste élevée, ce qui a été observé dans l'analyse descriptive.

4.2.9 Modèle 9 : Ajout de l'interaction entre prendre les transports en commun et l'environnement bâti

Le dernier modèle explore l'interaction entre l'environnement bâti et l'utilisation du transport en commun. Les comportements de déplacement pendant la pandémie ne sont pas significatifs, mais les répondants de *quartier mixte* qui prennent le transport en commun évaluent plus positivement leur satisfaction liée aux déplacements que ceux de *quasi-urbain* qui prennent le transport en commun. Comme il n'y a pas d'effet direct sur l'environnement bâti qui est significatif, on ne peut pas se prononcer sur la satisfaction liée aux déplacements des répondants de *quartier mixte* qui ne prennent pas le transport en commun.

4.2.10 Résumé des neuf modèles

On peut conclure de ces neuf modèles que les variables sociodémographiques viennent jouer un rôle important dans l'évaluation de la satisfaction liée aux déplacements. Les répondants qui évaluent plus positivement leur satisfaction de vie et la perception de leur accessibilité évaluent plus positivement leur satisfaction liée aux déplacements. De plus, si le répondant a répondu à l'enquête de mai 2020 ou d'automne 2021, et s'il a répondu en français ou en anglais, il y a une certaine corrélation avec la satisfaction liée aux déplacements, due aux différences culturelles et dans le contexte de la pandémie. Si les répondants se sentaient en sécurité dans le transport en commun, ils évaluent plus positivement leur satisfaction liée aux déplacements, ce qui pourrait être relié à un sentiment positif envers aux transports en général, même dans le contexte de la pandémie. Finalement, de façon plutôt surprenante vu la nature du virus, les personnes âgées de 65 ans et plus ont tendance à évaluer plus positivement leur satisfaction liée aux déplacements.

La conclusion la plus importante qu'on peut ressortir des neuf modèles est que ce n'est pas simplement l'environnement bâti qui influence l'évaluation de la satisfaction liée aux déplacements, mais bien comment les gens se déplacent dans leur environnement bâti. Les conducteurs sont plus satisfaits dans des endroits avec des caractéristiques semblables aux banlieues, soient un réseau piéton moins développé et la proximité aux espaces bleus, et les piétons et utilisateurs du transport en commun sont plus satisfaits dans des environnements en proximité de stations de métro et avec une bonne mixité du territoire.

4.2.11 Prédiction

Afin de déterminer si les modèles générés prédissent bien la satisfaction de déplacement des répondants, une analyse post-régression en générant des prédictions est faite pour comprendre les erreurs résiduelles.

Les prédictions pour tous les répondants en utilisant un modèle simplifié, éliminant les variables du quatrième modèle qui n'étaient pas significatives, ont été comparées aux vraies évaluations de satisfaction. Comme on peut observer dans les figures, les variables qui ont été éliminées semblent avoir un pouvoir explicatif important, surtout pour les catégories aux extrémités. Comme pour les vraies valeurs, les prédictions trouvent que le *centre-ville* comporte les répondants les moins satisfaits. La prédiction a surestimé la proportion de valeurs moyennes (4 à 6), surtout pour le *centre-ville*. Comme peut être observé dans les vraies valeurs, la plus grande proportion de répondants ayant évalué leur satisfaction liée aux déplacements très positivement (7) se trouve dans le *quasi-banlieue* et le *quartier mixte*. On peut conclure de ces prédictions générées par le modèle que les valeurs extrêmes, surtout pour l'insatisfaction (1 et 2), ne sont pas très représentatives de la réalité. Les variables concernant le comportement de déplacement, les caractéristiques individuelles et l'environnement bâti, même si pas significatifs dans les modèles, expliquent donc certains aspects de l'évaluation de la satisfaction de déplacement. Il serait aussi intéressant d'explorer dans de futures recherches l'impact des attitudes des répondants par rapport aux modes et à leur environnement immédiat.

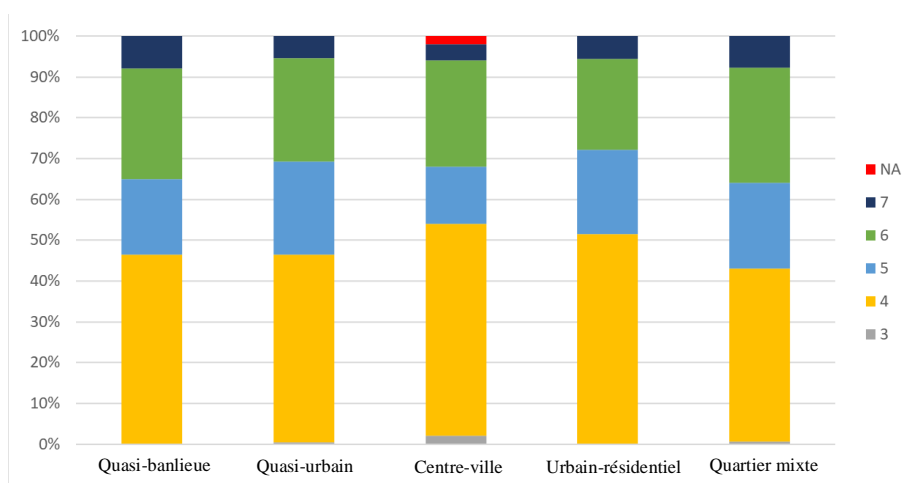


Figure 4.7: Satisfaction liée aux déplacements prédite selon le type d'environnement bâti

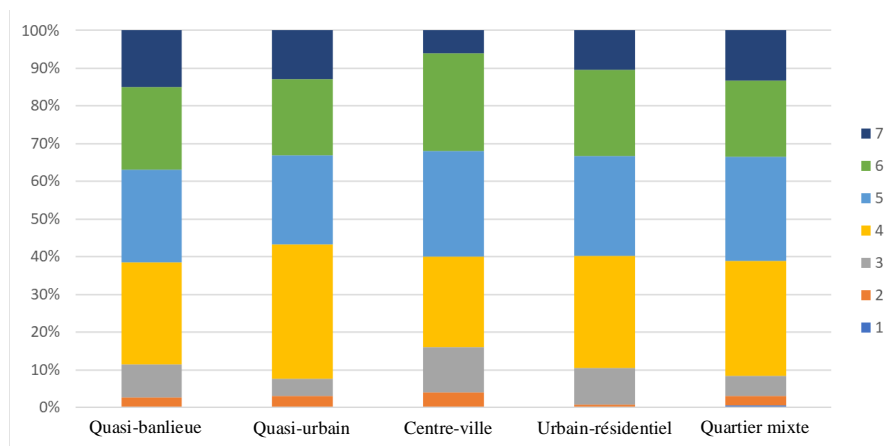


Figure 4.8: Satisfaction liée aux déplacements observée selon le type d'environnement bâti

CHAPITRE 5 CONCLUSION (ET RECOMMANDATIONS)

5.1 Synthèse du mémoire

Pour conclure, ce mémoire visait à mieux comprendre la relation entre l'environnement bâti des Montréalais et leur satisfaction de déplacement pendant la pandémie COVID-19. En se basant sur une enquête lancée en mai 2020 et deux enquêtes lancées en automne 2021 (une pour la population générale et une spécifiquement pour les cyclistes afin d'avoir un nombre suffisant pour faire des analyses statistiques), plusieurs modèles de régression logistique ont été développés afin de démontrer le pouvoir explicatif de certaines variables à l'étude dans ce mémoire. Des données sur certaines caractéristiques sociodémographiques des répondants, leur comportement de déplacement avant et pendant la pandémie et leurs perceptions de leur environnement bâti immédiat ont été recueillies dans les enquêtes.

Les caractéristiques de leur environnement bâti, soit un radius de 800 mètres autour de leur domicile dans le cadre de ce mémoire, ont été tirées des données ouvertes fournies par des sources comme la Ville de Montréal. Les répondants ont été classés à l'aide de ces caractéristiques par la méthode mathématique de partitionnement des données. Cinq classes distinctes ont été identifiées et l'analyse subséquente des répondants dans chacune a permis d'identifier certains liens entre l'environnement bâti sur leur satisfaction de déplacement et leur comportement de déplacement. Les répondants les plus satisfaits demeurent dans le type *quasi-banlieue*, caractérisé par la proximité aux espaces bleus et une faible densité de population, et les moins satisfaits dans le type *centre-ville*, situé au centre de la ville et ayant la valeur du *WalkScore* la plus élevée.

Le premier des neuf modèles de régression a montré que les personnes âgées de 65 ans et plus et les personnes ayant répondu au sondage en français sont plus satisfaites de leurs déplacements. De plus, si les répondants avaient évalué plus positivement leur satisfaction de vie avant et pendant COVID, ils ont tendance à évaluer leur satisfaction de déplacement plus positivement aussi. Les répondants en mai 2020 ont aussi évalué leur satisfaction de déplacement plus positivement que les répondants d'automne 2021 tout étant égal. Finalement, les répondants qui se sentaient plus en sécurité dans les transports en commun évaluaient plus positivement leur satisfaction de déplacement.

Les modèles subséquents ont montré que les types d'environnement bâti ne servent pas à expliquer à eux seuls l'évaluation de la satisfaction de déplacement des répondants. Par contre, en étudiant l'interaction entre les comportements de déplacement et l'environnement bâti, on comprend mieux l'évaluation de satisfaction de déplacement des répondants. Les répondants inactifs sont plus satisfaits de leurs déplacements dans le *quasi-banlieue* et l'*urbain-résidentiel* et les personnes qui marchent et qui ne marchent pas dans *quartier-mixte* évaluent tout de même leur satisfaction de déplacement plus positivement que les répondants des autres classes. Les conducteurs sont les plus satisfaits dans le *quasi-banlieue* et les usagers du transport en commun dans le *quartier-mixte* sont plus satisfaits que les répondants qui ne l'utilisent pas. Ces résultats démontrent que l'environnement bâti a un effet sur la satisfaction de déplacement, mais ceci dépend du comportement de déplacement, soit comment les gens se déplacent dans leur environnement bâti.

Finalement, afin d'évaluer si les modèles permettent réellement d'expliquer la satisfaction de déplacement des répondants, des prédictions de ces valeurs ont été générées. De façon générale, les prédictions sont assez fidèles aux vraies valeurs, mais sous-estiment les valeurs extrêmes, soient les personnes très satisfaites (7 sur l'échelle de Likert) et plus particulièrement très insatisfaites (1 ou 2 sur l'échelle de Likert). Il y a donc certains facteurs qui ne sont pas explicités dans ce mémoire qui pourraient expliquer l'évaluation à des valeurs plus extrêmes de la satisfaction liée aux déplacements.

On peut conclure des résultats que la relation entre l'environnement bâti et la satisfaction liée aux déplacements est complexe, surtout dans le contexte de la pandémie, et plusieurs variables différentes contribuent à l'évaluation de cette satisfaction. Les futures études sur ce sujet devraient considérer les préférences individuelles et le comportement de déplacement, comme il a été démontré qu'ils influencent la satisfaction liée aux déplacements.

5.2 Contributions du mémoire

Ce mémoire contribue principalement à trois sphères. Premièrement, il contribue à la littérature grandissante sur le transport dans le contexte de la pandémie et comment différents aspects de la vie des gens, comme leurs déplacements, ont été impactés. Deuxièmement, le mémoire contribue à l'utilisation des données ouvertes de l'environnement bâti et de l'étude de l'environnement à la

micro-échelle dans le contexte montréalais. Troisièmement, il contribue à la recherche sur la satisfaction liée aux déplacements, et comment la pandémie et l'environnement bâti l'influence.

Dès le début de la pandémie, les effets à court terme, tel que la réduction drastique des gaz à effets de serre et la popularité inégalée du télétravail, et à long terme ont tenté d'être étudiés. Une situation nouvelle qui impacte le monde entier, la pandémie a non seulement donné l'opportunité aux chercheurs et aux gouvernements de comprendre les effets sur la population, mais aussi de déterminer la réception de certaines politiques et projets qui ne seraient pas advenus sans le contexte particulier. Ce mémoire vient donc s'aligner avec la recherche sur les transports, la satisfaction liée aux déplacements dans les environnements particuliers des Montréalais, et comment celle-ci a changée dans le contexte de la pandémie.

Même avant la pandémie, il y avait un intérêt grandissant dans la compréhension de la satisfaction de vie et des déplacements, et combien les transports viennent contribuer à cette évaluation subjective. Les résultats donnent premièrement des perspectives sur comment les Montréalais ont interagit avec leur environnement bâti pendant la pandémie, par le biais du transport, et combien cela est venu impacter leur satisfaction liée aux déplacements. Les personnes ont passé en général plus de temps qu'auparavant à leur domicile, et donc comprendre comment ils vivent dans leur environnement est important pour pouvoir cibler leurs besoins alors que nous nous remettons de cette pandémie.

De plus, en lançant les sondages à deux moments distincts de la pandémie, les résultats permettent de voir certains impacts de l'évolution de la pandémie sur les comportements de déplacement et la satisfaction des Montréalais. Ils auraient pu établir de nouvelles routines en réaction à la pandémie et il est intéressant de se questionner à savoir si les changements observés au début ont duré. Une analyse des résultats sur une période aussi prolongée permet de mettre en lumière combien la pandémie a changé l'évaluation de satisfaction des Canadiens. Le lien entre la satisfaction liée aux déplacements et la satisfaction de vie peut aussi être étudié sur une période plus étendue (Friman et al., 2017).

Deuxièmement, l'analyse des données de l'environnement bâti des répondants à Montréal a permis d'identifier les forces et faiblesses de ces bases de données, une contribution importante à leur utilisation pour de futures études. Avant d'inclure une certaine base de données dans l'analyse de l'environnement bâti des répondants, les données ont été inspectées et leur qualité jugée acceptable

que si une certaine consistance a été trouvée. Les lacunes qui ont été identifiées permettront aussi à éviter des erreurs dans le futur en les utilisant.

De plus, le choix fait d'étudier l'environnement bâti à une échelle spécifique a permis de déterminer les données appropriées pour cette échelle et comment traiter ces données pour conserver la précision nécessaire pour ce type d'étude. Ce mémoire explore l'environnement bâti à une micro-échelle et certaines données qui étaient disponibles ont dû être modifiées aux fins pratiques de cette étude. Ces modifications pourront servir dans le futur pour des études similaires.

5.3 Limites du mémoire

Comme toute recherche, ce mémoire comporte certaines limites. Premièrement, il est à noter que les résultats de ce mémoire sont limités aux répondants des enquêtes et ne sont pas nécessairement représentatifs de la population montréalaise en sa totalité. L'application des résultats dans les contextes de la recherche et de la planification est donc limitée.

Bien que ce mémoire contribue à l'utilisation adéquate des données sur l'environnement bâti des Montréalais, il est aussi principalement limité par la disponibilité et qualité de ces données ouvertes. Premièrement, les données ne sont en grande partie que disponibles en grande partie pour l'île de Montréal, et ce de manière incomplète, puisqu'il manque certains arrondissements. L'analyse est donc limitée aux répondants sur l'île et on perd de la variabilité dans les réponses et les types d'environnement bâti. L'analyse des réponses de personnes habitant les banlieues et même des régions rurales est aussi importante que les réponses des personnes habitant dans les centres urbains. Même si les mêmes données étaient disponibles pour la Communauté Métropolitaine de Montréal, il y aurait plusieurs sources différentes et il faudrait assurer que les données des périphéries aient été collectées de la même manière que celles de l'île de Montréal.

De plus, le réseau piétonnier est un réseau de données ouvertes et bien qu'il soit considéré fiable, ce n'est pas une ressource sans défauts. Le réseau routier fourni par la Ville de Montréal décrit bien la forme générale du réseau, mais on perd de la précision dans les détails, tel que la classification des types des trottoirs et le manque d'information sur les limites de vitesse des segments de rue. De plus, certains choix dans la façon dans les données sont présentées rendent l'analyse plus difficile. Par exemple, les intersections de rues ne sont pas représentées de façon uniforme. Dépendent du nombre de voies qui les intersectent, les intersections peuvent être

formées de deux, trois ou quatre formes séparées, et chaque cas est unique, rendant la combinaison à l'échelle de l'île de Montréal difficile.

De plus, certains choix théoriques et pratiques ont été faits qui limitent la portée de l'analyse. Premièrement, de par sa théorie, la méthode de partitionnement de données pour la classification des environnements bâtis demande le choix préalable d'un nombre particulier de regroupements. Ceci pourrait causer un certain biais dans les résultats comme le choix est subjectif. Le nombre de paquets choisi dans le cadre de ce mémoire est cinq, et a été choisi grâce à l'essai-erreur et au jugement de l'auteur. Par contre, si les objectifs de partitionnement étaient différents, le nombre de paquets serait différent et l'analyse des types d'environnement bâti serait impactée.

Deuxièmement, le choix des modèles de régression logistique ordonnée limite aussi la portée du mémoire. Choisi pour l'interprétabilité des résultats du modèle vu le nombre important de variables à l'étude et les objectifs de cette recherche, ces régressions sont aussi limitées par le fait qu'il faut supposer la probabilité proportionnelle.

Troisièmement, il y a aussi quelques limites qui accompagnent l'utilisation de données de sondage comme c'est le cas pour ce mémoire. Bien qu'un nombre très important de variables individuelles sont pris en compte dans le développement et l'analyse des modèles, il est possible que les sondages ne captent pas toutes les variables qui sont impliquées dans l'évaluation subjective de la satisfaction liée aux déplacements. On ne peut se renseigner que sur un nombre limité de modes et des destinations, tandis que c'est probable que d'autres facteurs viennent jouer un rôle important dans la satisfaction, tel que les déplacements non-faits à cause de la pandémie.

De plus, les sondages n'ont pas capté l'effet de l'autosélection résidentielle sur le comportement de déplacement et la satisfaction liée aux déplacements. Il est possible que les répondants aient choisi leur domicile en considérant que leur environnement bâti leur permettra de se déplacer comme ils le préfèrent, évaluant donc leur satisfaction plus positivement. Au contraire, un répondant habitant dans le même type d'environnement, mais cette fois-ci ne le permettant pas de se déplacer comme il préfère, jugerait sa satisfaction plus négativement. C'est un concept important qu'il faut considérer dans l'évaluation de la satisfaction liée aux déplacements.

5.4 Perspectives

Vu l'envergure et la nature exploratoire de ce mémoire, la recherche pourrait être développée dans plusieurs directions.

Premièrement, afin d'élargir la portée de l'analyse, la méthodologie pourrait être modifiée. Au lieu d'utiliser simplement l'évaluation générale de la satisfaction liée aux déplacements, les quatre questions sur la perception d'accessibilité et trois questions sur la satisfaction liée aux déplacements de la méthode d'Ettema et al. (2011) qui ont été incluses dans les sondages auraient pu être analysées séparément afin de déterminer certaines différences dans la perception d'accessibilité et de satisfaction des Montréalais (Ettema et al., 2011).

Sinon, le comportement de déplacement pour les différentes destinations aurait aussi pu être analysé. Les destinations auraient pu être catégorisées en déplacements utilitaires et pour le plaisir, et les modes employés pour chacune permettrait d'avoir un meilleur aperçu des choix des Montréalais dans différents contextes. Par exemple, on peut assumer qu'ils ont plus de liberté en choisissant un mode pour leurs déplacements avec le loisir comme motif et s'il y a des différences entre les déplacements pour le plaisir et ceux plus utilitaires, on pourrait imaginer qu'il y aura un impact sur leur évaluation de leur satisfaction liée aux déplacements et de vie.

Une autre avenue qui aurait pu être explorée est la différence entre les perceptions des Montréalais de leur environnement bâti et les mesures objectives, et comment ceci impacte leur évaluation de leur satisfaction liée aux déplacements. Non seulement serait-il intéressant de comprendre comment les perceptions viennent impacter les évaluations subjectives des personnes, mais si plusieurs personnes dans un même milieu ont des perceptions similaires, même si les perceptions ne correspondent pas à la réalité, une étude plus profonde de ces cas seraient nécessaire.

Afin de mieux comprendre l'impact de l'autosélection résidentielle, des questions en rapport avec le choix de domicile et de quartier pourraient être ajoutées aux sondages. Avoir une meilleure idée de pourquoi les répondants ont choisi ou pas de vivre dans leur environnement actuel permettrait de mieux comprendre leurs déplacements et leur évaluation de leur satisfaction liée aux déplacements.

D'autres manières d'améliorer la qualité des données des sondages et de l'environnement bâti seraient de faire des audits des zones tampons en question et de faire une étude longitudinale. Il

faudrait réduire la taille de l'échantillon afin de simplifier la collecte des données et réduire les coûts, mais une précision dans l'analyse pourrait être cherchée. Les audits permettraient une qualité supérieure des données de l'environnement bâti et des types de données qui sont actuellement difficiles à inclure dans les études, tels que la qualité des trottoirs ou la présence de chantiers de construction, pourraient figurer dans la recherche. Une étude longitudinale permettrait de suivre les comportements et la satisfaction des mêmes répondants sur une période donnée, et certaines tendances pourraient être captées.

Finalement, au lieu d'utiliser une zone tampon donnée (800 mètres dans le cadre de ce mémoire) pour tous les répondants, une zone d'activités pourrait être tracée pour chaque répondant. On pourrait limiter les destinations à celles dans leur quartier et plutôt analyser l'environnement bâti de cette zone. Similairement, on pourrait demander aux répondants de tracer la zone qu'ils considèrent leur quartier et normaliser les zones afin de permettre la comparaison entre les répondants.

RÉFÉRENCES

- Anable, J., & Gatersleben, B. (2005). All work and no play? The role of instrumental and affective factors in work and leisure journeys by different travel modes. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(2), 163-181. doi:<https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.09.008>
- Boisvert, N. (2020). TTC facing \$92M monthly shortfall, plummeting ridership due to COVID-19. *CBC*. Retrieved from <https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/ttc-finances-covid19-1.5569867>
- Brown, B., Carol Werner, Amburgey, J., Gallimore, J., & Szalay, C. (2007). Walkable Route Perceptions and Physical Features Converging Evidence for En Route Walking Experiences. *Environment and Behavior*, 39, 34-61. doi:10.1177/0013916506295569
- Buehler, R. (2011). Determinants of Transport Mode Choice: A Comparison of Germany and the USA. *Journal of Transport Geography*, 19. doi:10.1016/j.jtrangeo.2010.07.005
- Canadian Institute for Health Information. (2021). COVID-19 Intervention Timeline in Canada. Retrieved from <https://www.cihi.ca/en/covid-19-intervention-timeline-in-canada>
- Cao, J., Handy, S., & Mokhtarian, P. (2006). The Influences of the Built Environment and Residential Self-Selection on Pedestrian Behavior: Evidence from Austin, TX. *Transportation*, 33, 1-20. doi:10.1007/s11116-005-7027-2
- Chen, C., Lee, S.-y., & Stevenson, H. W. (1995). Response style and cross-cultural comparisons of rating scales among East Asian and North American students. *Psychological Science*, 6(3), 170-175. doi:10.1111/j.1467-9280.1995.tb00327.x
- Damant-Sirois, G., & El-Geneidy, A. (2015). Who cycles more? Determining cycling frequency through a segmentation approach in Montreal, Canada. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 77. doi:10.1016/j.tra.2015.03.028
- De Vos, J., Mokhtarian, P., Schwanen, T., Van Acker, V., & Witlox, F. (2016). Travel mode choice and travel satisfaction: bridging the gap between decision utility and experienced utility. *Transportation*, 43, 771-796. doi:10.1007/s11116-015-9619-9
- De Vos, J., Schwanen, T., Van Acker, V., & Witlox, F. (2013). Travel and Subjective Well-Being: A Focus on Findings, Methods and Future Research Needs. *Transport Reviews*, 33(4), 421-442. doi:10.1080/01441647.2013.815665
- De Vos, J., & Witlox, F. (2016). Do people live in urban neighbourhoods because they do not like to travel? Analysing an alternative residential self-selection hypothesis. *Travel Behaviour and Society*, 4, 29-39. doi:10.1016/j.tbs.2015.12.002
- Delacour, E. (2020, 17 avril 2020). Des corridors de sécurité s'étendent dans tous les coins de Montréal. *Journal Métro*. Retrieved from <https://journalmetro.com/actualites/montreal/2439108/des-corridors-de-securite-setendront-dans-tous-les-coins-de-montreal/>
- Ducas, I. (2022, 4 avril 2022). Dix rues de Montréal réservées aux piétons pour les trois prochains étés. *La Presse*. Retrieved from <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2022-04-04/dix-rues-de-montreal-reservees-aux-pietons-pour-les-trois-prochains-etes.php>

- Ettema, D., Gärling, T., Eriksson, L., Friman, M., Olsson, L. E., & Fujii, S. (2011). Satisfaction with travel and subjective well-being: Development and test of a measurement tool. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *14*(3), 167-175. doi:10.1016/j.trf.2010.11.002
- Ewing, R., & Handy, S. (2009). Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability. *Journal of Urban Design*, *14*, 65-84. doi:10.1080/13574800802451155
- Friman, M., Fujii, S., Ettema, D., Gärling, T., & Olsson, L. E. (2013). Psychometric analysis of the satisfaction with travel scale. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *48*, 132-145.
- Friman, M., Gärling, T., Ettema, D., & Olsson, L. E. (2017). How does travel affect emotional well-being and life satisfaction? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *106*, 170-180. doi:10.1016/j.tra.2017.09.024
- Goudreault, Z. (2021). La STM demeurera réduite en 2022 en raison de la pandémie. *Le Devoir*. Retrieved from <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/656526/la-pandemie-affectera-encore-le-service-de-la-stm-en-2022>
- Grabow, M., Bernardinello, M., Bersch, A., Engelman, C., Martinez-Donate, A., Patz, J., . . . Malecki, K. (2019). What moves us: Subjective and objective predictors of active transportation. *Journal of Transport & Health*, *15*, 100625. doi:10.1016/j.jth.2019.100625
- Guterres, A. (2020). L'impact du COVID-19 en milieu urbain. Retrieved from <https://www.un.org/fr/coronavirus/covid-19-urban-world>
- Haag, M. (2020, 18 decembre 2020). How New Yorkers Want to Change the Streetscape for Good. *The New York Times*. Retrieved from <https://www.nytimes.com/interactive/2020/12/17/nyregion/nyc-open-streets.html>
- Harris, M., & Branion-Calles, M. (2021). Changes in Commute Mode Attributed to COVID-19 Risk in Canadian National Survey Data. *Transport Findings*. doi:10.32866/001c.19088
- Herrmann, T., Boisjoly, G., Ross, N., & El-Geneidy, A. (2017). The Missing Middle: Filling the Gap Between Walkability and Observed Walking Behavior. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, *2661*, 103-110. doi:10.3141/2661-12
- Institut National de Santé Publique du Québec. (2020). *Pratique sécuritaire de la marche et du vélo à l'extérieur en contexte de pandémie de COVID-19*. Retrieved from <https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/covid/3010-pratique-securitaire-marche-velo-covid19.pdf>
- Jin, J. (2019). The effects of labor market spatial structure and the built environment on commuting behavior: Considering spatial effects and self-selection. *Cities*, *95*, 102392. doi:10.1016/j.cities.2019.102392
- Kamruzzaman, L. (2022). Typologies of 20-Minute Neighbourhoods, Active Transport Use, and Spatial Spillovers. *Findings*. doi:10.32866/001c.33158
- Kamruzzaman, M., Shatu, F., Hine, J., & Turrell, G. (2015). Commuting mode choice in transit oriented development: Disentangling the effects of competitive neighbourhoods, travel

- attitudes, and self-selection. *Transport Policy*, 42, 187-196. doi:10.1016/j.tranpol.2015.06.003
- Kovac, A. (2020, 2 mai 2020). Montreal closes parking lots at several popular parks. *CTV News*. Retrieved from <https://montreal.ctvnews.ca/montreal-closes-parking-lots-at-several-popular-parks-1.4922541>
- Lättman, K., Olsson, L. E., Friman, M., & Fujii, S. (2019). Perceived Accessibility, Satisfaction with Daily Travel, and Life Satisfaction among the Elderly. *International journal of environmental research and public health*, 16(22), 4498. doi:10.3390/ijerph16224498
- Liu, J. (2022, 18 février 2022). 61% of people working from home are doing so because they want to, even though their office is open. *CBNC Make It*. Retrieved from <https://www.cbc.com/2022/02/18/people-are-working-from-home-out-of-preference-not-just-necessity.html>
- Liu, Y., Wang, R., Grekousis, G., Liu, Y., Yuan, Y., & li, Z. (2019). Neighbourhood greenness and mental wellbeing in Guangzhou. *Landscape and Urban Planning*, 190, 103602. doi:10.1016/j.landurbplan.2019.103602
- Lu, Y., Xiao, Y., & Ye, Y. (2016). Urban density, diversity and design: Is more always better for walking? A study from Hong Kong. *Preventive medicine*, 103S. doi:10.1016/j.ypmed.2016.08.042
- Ma, L., & Dill, J. (2015). Associations between the objective and perceived built environment and bicycling for transportation. *Journal of Transport & Health*, 2. doi:10.1016/j.jth.2015.03.002
- Manaugh, K., & El-Geneidy, A. (2015). The importance of neighborhood type dissonance in understanding the effect of the built environment on travel behavior. *Journal of Transport and Land Use*, 8. doi:10.5198/jtlu.2015.718
- McCarthy Tetrault. (2021). COVID-19: Emergency Measures Tracker. Retrieved from <https://www.mccarthy.ca/en/insights/articles/covid-19-emergency-measures-tracker>
- McFarlane, J. (2020, 26 mars 2020). Montreal, Quebec City transit agencies reduce services as ridership plummets. *CBC*. Retrieved from <https://www.cbc.ca/news/canada/montreal/public-transit-reduced-montreal-quebec-city-covid-19-1.5511321>
- Olson, I. (2020, 8 avril 2020). COVID-19 in Montreal: Public health director says peak is near, but it's critical people stick close to home. *CBC*. Retrieved from <https://www.cbc.ca/news/canada/montreal/montreal-covid-19-containment-1.5526534>
- Olsson, L. E., Gärling, T., Ettema, D., Friman, M., & Fujii, S. (2013). Happiness and satisfaction with work commute. *Social indicators research*, 111(1), 255-263.
- Pasanen, T., White, M., Wheeler, B., Garrett, J., & Elliott, L. (2019). Neighbourhood blue space, health and wellbeing: The mediating role of different types of physical activity. *Environment International*, 131. doi:10.1016/j.envint.2019.105016
- Schué, R. (2021, 11 mars 2021). Piétonnisation et terrasses au menu estival de Montréal. *Radio-Canada*. Retrieved from <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1776313/pietonnisation-rue-montreal-restaurant-terrasses-covid-ete>

- Société de transport de Montréal. (2021). STM presents its 2020 Annual Report a year filled with challenges [Press release]. Retrieved from <https://www.stm.info/fr/presse/communiqués/2021/la-stm-presente-son-rapport-d-activite-2020-marque-par-de-nombreux-defis>
- St-Louis, E., Manaugh, K., Lierop, D., & El-Geneidy, A. (2014). The happy commuter: A comparison of commuter satisfaction across modes. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 26, 160–170. doi:10.1016/j.trf.2014.07.004
- Statistiques Canada. (2020). Canadians' mental health during the COVID-19 pandemic. *The Daily*. Retrieved from <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/200527/dq200527b-eng.htm>
- Statistiques Canada. (2022). Table 33-10-0274-01 Percentage of workforce teleworking or working remotely, and percentage of workforce anticipated to continue primarily teleworking or working remotely after the pandemic, by business characteristics (Publication no. <https://doi.org/10.25318/3310027401-eng>).
- TED Conferences. (2021, January 25, 2021). The 15-minute city | Carlos Moreno. Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=TQ2f4sJVXAI>
- United Nations Conference on Trade and Development. (2020, 8 octobre 2020). COVID-19 has changed online shopping forever, survey shows. Retrieved from <https://unctad.org/news/covid-19-has-changed-online-shopping-forever-survey-shows>
- Verplanken, B., Walker, I., Davis, A., & Jurasek, M. (2008). Context change and travel mode choice: Combining the habit discontinuity and self-activation hypotheses. *Journal of Environmental Psychology*, 28(2), 121-127. doi:10.1016/j.jenvp.2007.10.005
- Vert, C., Carrasco-Turigas, G., Zijlema, W., Espinosa, A., Cano-Riu, L., Elliott, L. R., . . . Gascon, M. (2019). Impact of a riverside accessibility intervention on use, physical activity, and wellbeing: A mixed methods pre-post evaluation. *Landscape and Urban Planning*, 190, 103611. doi:<https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2019.103611>
- Wild, K., & Woodward, A. (2019). Why are cyclists the happiest commuters? Health, pleasure and the e-bike. *Journal of Transport & Health*, 14, 100569. doi:10.1016/j.jth.2019.05.008

ANNEXE A SONDAGES

Mai 2020

Interactions sociales, déplacements et bien-être pendant la période de confinement

Consentement

En remplissant ce questionnaire, vous indiquez votre consentement à participer à cette étude. Toutes les données demeureront confidentielles et seront sauvegardées sur des ordinateurs sécurisés par mot de passe. Les répondants ne seront identifiés dans aucun rapport ou publication. Pour plus de détails, vous pouvez consulter le formulaire d'information et de consentement [ici](#).

Si vous avez des questions concernant la présente activité de recherche, vous pouvez communiquer avec Pr. Owen Waygood au (514) 340-4711, poste 2738 ou encore par courriel à owen.waygood@polymtl.ca.

Pour toute préoccupation sur vos droits ou sur les responsabilités de l'équipe de recherche concernant votre participation à ce projet, vous pouvez contacter le Comité d'éthique de la recherche de Polytechnique Montréal au (514) 340-4711, poste 4420 ou encore par courriel à ethique@polymtl.ca

*** 1. Consentement :**

L'enquête dure environ 20 minutes (Le sondage compte 94 questions (Q) au total, mais ce ne sont pas toutes les questions qui vous seront posées (Q≤65), car il existe différentes questions en fonction du contexte de votre ménage). Il y a une section sur les enfants (5 minutes) qu'un parent (Q≤15) ou un enfant peut compléter (Q≤14). TOUTES les questions sont facultatives.

En répondant au présent questionnaire, vous acceptez de participer à cette activité de recherche selon les informations énoncées ci-dessus. Veuillez garder une copie du présent document.

J'accepte

Je refuse

Interactions sociales, déplacements et bien-être pendant la période de confinement

Préface

Merci pour votre temps. Nous apprécions grandement votre contribution à cette recherche.

L'objectif de cette étude est d'examiner comment vos interactions sociales ont changé pendant cette période de crise. Pour de nombreuses personnes, le gouvernement et les autorités de santé publique recommandent (ou imposent) de limiter les déplacements à des degrés divers. Cela a des répercussions sur la façon dont les gens interagissent entre eux. Que vos déplacements aient changé ou non, nous aimerions en connaître plus sur vos interactions sociales actuelles, vos déplacements (ou leur absence) et votre opinion.

Votre participation à ce sondage est entièrement volontaire, vous êtes donc libre de refuser d'y participer et vous pouvez à tout moment vous en retirer.

* 2. Je confirme que je suis un adulte selon la loi et la culture de la région dans laquelle je vis.

Oui

Non

Interactions sociales, déplacements et bien-être pendant la période de confinement

Introduction

Dans ce sondage, lorsque nous faisons référence à la période de confinement, nous faisons référence à la période durant laquelle le gouvernement a fermé les magasins non-essentiels et a recommandé que les déplacements hors de la maison soient limités en raison de la pandémie de la COVID-19.

Notez que l'emploi du masculin pour désigner des personnes n'a d'autres fins que celle d'alléger le texte.

3. Dans quel pays habitez-vous ?

4. Quel est le code postal, ou équivalent, (e.g., A1B2C3) de l'endroit où vous vivez/viviez pendant la période de confinement?

5. Quelles sont les directives actuelles du gouvernement dans la région dans laquelle vous vivez (au meilleur de vos connaissances)?

- La plupart des gens ne peuvent pas sortir de la maison
- La plupart des gens peuvent faire différents déplacements et les regroupements limités sont permis
- La plupart des gens peuvent seulement se déplacer pour des services essentiels (p.ex., épicerie, pharmacie, soins de santé) et les regroupements sont interdits
- Il n'y a pas de restrictions importantes/la situation est normale et les regroupements sont interdits
- La plupart des gens peuvent faire certains déplacements (p.ex., quelques commerces généraux peuvent ouvrir) et les regroupements sont interdits

6. Certains enfants sont-ils autorisés à aller à l'école?

- Oui
- Non

7. Qu'est-ce qui correspond le mieux à votre situation actuelle?

- Je peux faire tous mes déplacements
- Je peux seulement faire mes déplacements jugés essentiels (incluant la marche, le jogging, etc)
- Je peux faire la majorité de mes déplacements (certains magasins sont fermés en raison de la COVID-19)
- Je ne peux faire aucun déplacement car je suis en quarantaine
- Je peux faire quelques déplacements (il y a seulement quelques magasins qui sont ouverts)
- Autre (veuillez préciser)

8. Depuis combien de temps êtes-vous dans cette situation?

- Moins d'une semaine
- Une semaine
- Deux semaines
- Trois semaines
- Un mois
- Deux mois
- Trois mois ou plus

9. Quel âge avez-vous?

10. Quelle est votre identité de genre?

- Femme
- Homme
- Non binaire
- Non genré
- Autre

11. Combien de déplacements avez-vous faits dans les 3 derniers jours, en incluant tous les types de déplacements (travail, marches, jogging, etc.)?

12. Avant la période de confinement, quels sont les modes de transport que vous utilisiez pour vous rendre aux destinations énumérées ci-dessous ?

	Ne s'applique pas	Fait en ligne	Marche	Vélo	Autobus	Métro/train/tramway	Véhicule privé	Autre
Travail/études	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Épiceries	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pharmacie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parc de quartier (terrains de jeux, petits parcs, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grand parc (de la taille d'un pâté de maisons ou plus)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Destination nature (y compris les parcs linéaires)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Destination avec eau (rivière, lac, mer, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller chercher un café (ou similaire)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Restaurant (y manger)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller chercher un repas pour emporter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voir des amis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

13. Avant la période de confinement, si vous vous déplacez à l'extérieur de la maison pour aller travailler ou étudier, quelle était la durée de votre trajet (selon le mode que vous utilisez le plus fréquemment pour ce trajet) ?

0 minutes 60 minutes (1 h) 120 minutes (2 h) ou plus

Interactions sociales, déplacements et bien-être pendant la période de confinement

JOURNAL DE VOS DÉPLACEMENTS

Veillez penser aux dernières fois où vous avez quitté votre résidence.

14. À quel jour de la semaine remonte votre dernière sortie (déplacement)?

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| <input type="radio"/> Lundi | <input type="radio"/> Vendredi |
| <input type="radio"/> Mardi | <input type="radio"/> Samedi |
| <input type="radio"/> Mercredi | <input type="radio"/> Dimanche |
| <input type="radio"/> Jeudi | |

15. À quelle heure de la journée cette sortie a-t-elle eu lieu?

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="radio"/> Avant 6:00 | <input type="radio"/> 16:00 - 18:00 |
| <input type="radio"/> 6:00 - 9:00 | <input type="radio"/> 18:00 - 20:00 |
| <input type="radio"/> 9:00 - 12:00 | <input type="radio"/> 20:00 - 22:00 |
| <input type="radio"/> 12:00 - 13:00 | <input type="radio"/> Après 22:00 |
| <input type="radio"/> 13:00 - 16:00 | |

16. Quel était le but de la sortie?

- | | |
|--|---|
| <input type="radio"/> Aller au travail/études | <input type="radio"/> Aller à un restaurant (y manger) |
| <input type="radio"/> Faire les courses (achats, épicerie, etc.) | <input type="radio"/> Aller chercher un repas pour emporter |
| <input type="radio"/> Aller à la pharmacie | <input type="radio"/> Aller voir des amis |
| <input type="radio"/> Aller au parc de quartier (terrains de jeux, petits parcs, etc.) | <input type="radio"/> Tout simplement pour sortir |
| <input type="radio"/> Aller dans un grand parc (de la taille d'un pâté de maisons ou plus) | <input type="radio"/> Prendre une marche |
| <input type="radio"/> Aller à une destination nature (y compris les parcs linéaires) | <input type="radio"/> Promener le chien |
| <input type="radio"/> Aller à une destination avec eau (rivière, lac, mer, etc.) | <input type="radio"/> Faire de l'exercice (p.ex., jogging) |
| <input type="radio"/> Aller chercher un café (ou similaire) | |
| <input type="radio"/> Autre (veuillez préciser) | |

17. Cette sortie était-elle pour votre santé et votre bien-être ? (cochez toutes les réponses applicables)

- Non
- Oui, pour ma santé physique
- Oui, pour ma santé mentale

18. Quel mode de transport avez-vous utilisé pour cette sortie?

À pied
 Véhicule privé
 Vélo
 Voiture partagée (p.ex., Communauto, SHARE NOW, etc.)
 Autobus
 Taxi
 Métro/Train/Tramway
 Autre (veuillez préciser)

19. Avez-vous porté un masque lors de votre sortie?

Oui, durant toute la sortie ou presque
 Oui, mais seulement lors de certaines situations (ex : en passant proche d'autres personnes)
 Oui, mais seulement lorsque j'étais à l'intérieur de bâtiments (pas chez moi)
 Non

20. Est-ce que les personnes que vous avez vues portaient des masques?

Oui, tout le monde ou presque
 Oui, mais seulement quelques-unes
 Oui, la majorité (plus de la moitié)
 Non ou pas du tout (incluant les personnes qui le portaient en raison de leur travail)
 Oui, environ la moitié

21. Lors de cette sortie, étiez-vous accompagné ?

Non, j'étais seul.e
 Oui, avec un ami qui n'habite pas avec moi
 Oui, avec un membre adulte de ma famille
 Oui, avec mon partenaire/conjoint.e habitant avec moi
 Oui, avec mon/mes enfants
 Oui, avec mon partenaire/conjoint.e n'habitant pas avec moi
 Oui, avec un ami qui habite avec moi
 Autre (veuillez préciser)

22. Comment vous êtes-vous senti pendant votre sortie?

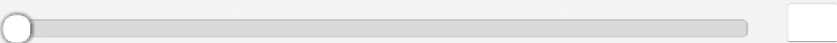
Stressé(e) Neutre Calme/détendu(e)

23. Comment vous êtes-vous senti pendant votre sortie?

Ennuyé(e)/terne Neutre Excité(e)/Allumé(e)

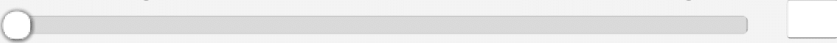
24. Comment vous êtes-vous senti pendant votre sortie?

Triste Neutre Heureux/Heureuse



25. Comment évalueriez-vous cette sortie?

Pire sortie imaginable Neutre Meilleure sortie imaginable



26. Avez-vous croisé quelqu'un pendant cette sortie?

- Non, je n'ai croisé personne
- Oui, j'ai croisé quelqu'un

Interactions sociales, déplacements et bien-être pendant la période de confinement

Interactions sociales fortuites

27. Pensez à la personne avec laquelle vous avez le plus interagi. Comment avez-vous interagi avec cette personne ?

- Pas de réelle interaction
- Signe de main
- Petit salut verbal (bonjour, comment allez-vous, etc.)
- S'arrêter pour discuter
- Autre (veuillez préciser)

28. Pensez à la plus grande interaction que vous avez eue, comment vous êtes-vous senti par rapport à cette interaction?

Stressé Neutre Calme/détendu

29. Pensez à la plus grande interaction que vous avez eue, comment vous êtes-vous senti par rapport à cette interaction?

Ennuyé(e)/terne Neutre Excité(e)/Allumé(e)

30. Pensez à la plus grande interaction que vous avez eue, comment vous êtes-vous senti par rapport à cette interaction?

Triste Neutre Heureux/Heureuse

Interactions sociales, déplacements et bien-être pendant la période de confinement

QUESTIONS GÉNÉRALES SUR VOS DÉPLACEMENTS

31. Dans votre voisinage immédiat, quels modes de transport sont privilégiés selon vous?

	Je ne sais pas	Personne n'utilise ce mode	Quelques personnes utilisent ce mode	Plusieurs personnes utilisent ce mode	La plupart des gens utilisent ce mode
À pied	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Transport en commun	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voiture	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

32. Votre déplacement domicile-travail/études vous manque-t-il/vous a-t-il manqué durant la période de confinement?

Pas du tout Neutre/ne s'applique pas Beaucoup

33. En supposant que la situation revienne à celle d'avant la COVID-19, j'aimerais travailler à la maison :

Pas du tout Toujours

34. En supposant que la situation revienne à celle d'avant la COVID-19, la durée idéale de mon trajet serait de :

0 minutes 60 minutes (1 h) 120 minutes (2 h)

35. En supposant que la situation revienne à celle d'avant la COVID-19, je préférerais me déplacer

À pied Par métro/train/tramway

En vélo En véhicule privé

Par bus

Autre (veuillez préciser)

36. Pensez à vos déplacements quotidiens actuels. Comment vivez-vous vos déplacements en général ?

1 - Je me sens très stressé, inquiet, pressé 2 3 4 - Neutre 5 6 7 - Je me sens très détendu, confiant, calme

37. Pensez à vos déplacements quotidiens actuels. Comment vivez-vous vos déplacements en général ?

1 - Je m'ennuie, je suis tanné, fatigué 2 3 4 - Neutre 5 6 7 - Je me sens très enthousiaste, alerte, engagé

38. Pensez à vos déplacements quotidiens actuels. Comment vivez-vous vos déplacements en général ?

1 - Mes déplacements se passent mal et sont de mauvaise qualité, pire que ce que l'on peut imaginer 2 3 4 - Neutre 5 6 7 - Mes déplacements se passent bien et sont de bonne qualité, la meilleure possible

39. À quel point êtes-vous d'accord avec les déclarations suivantes ?

1 - Pas du tout d'accord 2 3 4 - Ni d'accord, ni en désaccord 5 6 7 - Entièrement d'accord

Compte tenu de la façon dont je me déplace actuellement, il est facile de faire mes activités quotidiennes

Compte tenu de la façon dont je me déplace actuellement, je suis capable de vivre ma vie comme je le souhaite

Compte tenu de la façon dont je me déplace actuellement, je suis capable de faire toutes mes activités préférées

L'accès à mes activités préférées est satisfaisant compte tenu de la façon dont je me déplace actuellement

40. Quels types de déplacements effectuez-vous/avez-vous effectué pendant cette période de confinement et à quelle fréquence?

	Jamais/presque jamais	Moins d'une fois par semaine	Quelques fois par semaine	Presque tous les jours
Travail/études	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Faire les courses (achats, épiceries, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pharmacie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parc de quartier (terrains de jeux, petits parcs, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grand parc (de la taille d'un pâté de maisons ou plus)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Destination nature (y compris les parcs linéaires)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Destination avec eau (rivière, lac, mer, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller chercher un café (ou similaire)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Restaurant (y manger)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller chercher un repas pour emporter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voir des amis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre (veuillez préciser)

41. Quel est le mode de transport principal que vous utilisez/avez utilisé pour vous rendre aux destinations suivantes (pendant la période de confinement)?

	Ne s'applique pas	En ligne	Marche	Vélo	Autobus	Métro/ train/tramway	Véhicule privé
Travail/études	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Épiceries	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pharmacie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parc de quartier (terrains de jeux, petits parcs, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grand parc (de la taille d'un pâté de maisons ou plus)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Destination nature (y compris les parcs linéaires)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Destination avec eau (rivière, lac, mer, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller chercher un café	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Restaurant (y manger)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller chercher un repas pour emporter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voir des amis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre (veuillez préciser)

42. À quel point êtes-vous d'accord avec la déclaration suivante? Je me sentirais en sécurité d'opter pour les transports en commun.

- 1 - Pas du tout d'accord
- 2
- 3
- 4 - Ni d'accord, ni en désaccord
- 5
- 6
- 7 - Entièrement d'accord

Interactions sociales, déplacements et bien-être pendant la période de confinement				
SENTIMENT DE MANQUE DE SORTIES				
43. Pendant cette période, est-ce que vous déplacer à l'extérieur de votre domicile vous manque/vous a manqué?				
<input type="radio"/> Oui <input type="radio"/> Non <input type="radio"/> Ne s'applique pas				
44. Quel type de sortie vous manque le plus?				
	Ne s'applique pas	Pas du tout	Un peu	Beaucoup
Travail/études	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Épiceries	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pharmacie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parc de quartier (terrains de jeux, petits parcs, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grand parc (de la taille d'un pâté de maisons ou plus)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Destination nature (y compris les parcs linéaires)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Destination avec eau (rivière, lac, mer, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller chercher un café (ou similaire)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Restaurant (y manger)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller chercher un repas pour emporter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rencontrer des amis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller magasiner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller dans un lieu de culte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre (veuillez préciser)				
<input type="text"/>				

45. Est-ce que vous habitez/habitez avec une personne travaillant hors de la maison durant la période de confinement?

- Non
 Oui, avec quelqu'un travaillant dans le domaine de la santé et étant en contact avec les patients
 Oui, avec quelqu'un en contact avec le public
 Oui, mais pas avec quelqu'un qui est en contact avec le public

46. Pour quelle(s) raison(s) limitez-vous/avez-vous limité vos déplacements durant la période de confinement ? (Vous pouvez cocher plusieurs raisons)

	Ne s'applique pas/Aucun changement	Je suis malade (COVID-19 ou autre)	Ce n'est pas permis (directives gouvernementales)	Je ne peux pas m'y rendre en ce moment	Ce n'est pas intéressant dans les conditions actuelles	La peur de tomber malade	Mes enfants sont trop jeunes pour être laissés seuls	La peur d'infecter quelqu'un que je côtoie	Autre
Travail/études	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Épicerie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pharmacie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Loisirs – activités physiques	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Loisirs – autres (culturels, passe-temps, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aller chercher un café (ou similaire)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Restaurant (y manger)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aller chercher un repas pour emporter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rencontrer des amis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prendre une marche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Faire du vélo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

47. Après cette période de distanciation sociale pour la COVID-19, prévoyez-vous changer la façon dont vous vous déplacez (en ignorant l'impact des saisons sur votre mobilité, p.ex. utiliser davantage le vélo l'été)?

	Diminuera considérablement	Diminuera quelque peu	Restera pareil	Augmentera quelque peu	Augmentera de manière significative
À pied	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autobus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Train	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Véhicule privé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre (veuillez préciser)

Interactions sociales, déplacements et bien-être pendant la période de confinement						
INTERACTIONS SOCIALES						
48. Dans votre voisinage immédiat, de quelle façon interagissent les gens selon vous?						
	Je ne suis pas certain	Personne	Quelques personnes	Plusieurs personnes	La majorité des personnes	
Saluer de la main	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Discuter à distance (2 m ou plus)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Discuter à moins de 2 m	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Se rassembler comme à l'habitude	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
49. À quelle fréquence avez-vous/avez-vous eu des interactions sociales pendant cette période de confinement? (Le virtuel inclut toute technologie employée pour communiquer à distance, y compris les appels téléphoniques traditionnels, Skype, Zoom, etc.)						
	Jamais	Moins d'une fois chaque semaine	Moins d'une fois chaque jour	La plupart des jours	Plusieurs fois chaque jour	
Face à face avec la famille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Virtuel avec la famille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Face à face avec des amis locaux (même quartier par exemple)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Face à face avec des amis non-locaux (qui habitent plus loin qu'à une distance de marche raisonnable pour vous)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Virtuel avec des amis locaux	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Virtuel avec des amis non locaux	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
50. Diriez-vous que vous avez changé votre utilisation des télécommunications (p.ex., appels vocaux ou vidéos, messages textes) depuis le début du confinement ? Mon utilisation a :						
	Je ne fait pas	Beaucoup diminué	Un peu diminué	Pas de tout	Un peu augmenté	Beaucoup augmenté
Téléphone (traditionnel)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Message texte (textos)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vidéo (Skype, FaceTime, Zoom, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

51. Êtes-vous/Étiez-vous satisfait de votre niveau d'interaction sociale pendant cette période de confinement?

Pas du tout Quelque peu Complètement

52. Vous ennuyez-vous/vous êtes-vous ennuyé d'avoir des interactions sociales durant la période de confinement?

	Non, pas du tout	Non, pas tellement	Oui, un peu	Oui, beaucoup	Oui, extrêmement
Discuter avec des membres de ma famille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Discuter avec des amis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Discuter avec des voisins	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Discuter avec des collègues	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Discuter avec le public en général	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avoir des contacts physiques	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

53. Avant cette période de confinement, étiez-vous satisfait de votre niveau d'interaction sociale?

Pas du tout Un peu Complètement

54. Diriez-vous que vous avez remplacé les interactions sociales en personne par les télécommunications durant la période de confinement?

Pas de tout Un peu Complètement

55. Êtes-vous satisfait de ce remplacement?

Pas du tout Un peu Complètement

Interactions sociales, déplacements et bien-être pendant la période de confinement

DÉMOGRAPHIE SOCIALE ET MILIEU DE VIE

Enfin, nous vous poserons quelques questions sociodémographiques. Elles sont importantes pour l'analyse statistique et ne seront pas utilisées à d'autres fins que pour cette recherche universitaire.

56. Pensez à votre vie quotidienne PENDANT la période de confinement. Dans l'ensemble, dans quelle mesure étiez-vous satisfait de votre vie?

1 - Extrêmement insatisfait 2 3 4 - Neutre 5 6 7 - Extrêmement satisfait

57. Pensez à votre vie quotidienne AVANT la période de confinement. Dans l'ensemble, dans quelle mesure étiez-vous satisfait de votre vie?

1 - Extrêmement insatisfait 2 3 4 - Neutre 5 6 7 - Extrêmement satisfait

58. Combien de voitures y a-t-il dans votre ménage?

59. Combien y a-t-il de vélos fonctionnels dans votre ménage?

60. Normalement, avez-vous une carte de transport en commun?

- Non
- Oui, un abonnement annuel
- Oui, un abonnement mensuel
- Oui, j'achète des titres au besoin

61. Combien de chambres à coucher y a-t-il dans votre résidence?

62. Quelle est la superficie **approximative** de votre logement ?

- Je ne sais pas/Je préfère ne pas répondre 1500 - < 2000 pi² (150 - < 200 m²)
- <250 pi² (<25 m²) 2000 - < 2500 pi² (200 - < 250 m²)
- 250 - <500 pi² (25 - < 50 m²) 2500 - < 3000 pi² (250 - < 300 m²)
- 500 - <750 pi² (50 - < 75 m²) 3000 - < 4000 pi² (300 - < 400 m²)
- 750 - < 1000 pi² (75 - < 100 m²) 4000 - < 5000 pi² (400 - < 500 m²)
- 1000 - < 1500 pi² (100 - < 150 m²) 5000 pi² ou plus (500 m² ou plus)

63. Partagez-vous des espaces dans le bâtiment avec des personnes avec lesquelles vous ne vivez pas? Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent.

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Non | <input type="checkbox"/> Salle commune / récréative |
| <input type="checkbox"/> Porte d'entrée / sortie | <input type="checkbox"/> Salle de lavage |
| <input type="checkbox"/> Couloir | <input type="checkbox"/> Garage |
| <input type="checkbox"/> Autre (veuillez préciser) | |

64. Avez-vous accès à une cour ou un espace vert et si oui, de quel type? Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent.

- Aucun accès
- Ruelle partagée où les mouvements/vitesses des voitures sont restreints
- Balcon
- Terrasse
- Très petit espace (par exemple, peut contenir quelques chaises)
- Petit espace (par exemple, pourrait accueillir une table de pique-nique)
- Petite cour (par exemple, pourrait convenir à une petite piscine)
- Un terrain plus grand (par exemple, pouvant accueillir un terrain de tennis)
- Très grande cour
- Accès privé
- Accès partagé

65. Comment utilisez-vous votre cour privée? (Cochez toutes les cases qui s'appliquent)

- | | |
|---|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Comme espace vert (gazon) | <input type="checkbox"/> Pour manger |
| <input type="checkbox"/> Comme espace vert (jardin) | <input type="checkbox"/> Pour jouer |
| <input type="checkbox"/> Pour relaxer | |
| <input type="checkbox"/> Autre (veuillez préciser) | |

66. À quel point êtes-vous d'accord avec les déclarations suivantes?

	Ne s'applique pas	1 - Pas d'accord	2	3 - Ni d'accord, ni pas d'accord	4	5 - D'accord
Mon quartier dispose d'assez d'espace dans les parcs pour que je puisse sortir et respecter la distanciation sociale.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je me sens à l'aise d'aller dans les parcs de mon quartier.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il y a une épicerie de quartier à laquelle je peux me rendre à pied.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je me sens à l'aise d'aller à mon épicerie de quartier.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il y a des magasins à proximité, auxquels je peux me rendre à pied (par exemple, une pharmacie, un dépanneur).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je me sens à l'aise d'aller dans les magasins à proximité.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les trottoirs de mon quartier sont suffisamment larges pour permettre aux piétons de se croiser en toute sécurité.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

67. Combien y a-t-il d'adultes dans votre ménage, en vous incluant?

68. Avez-vous des enfants à la maison ?

- Oui
- Non

69. Avez-vous des commentaires à faire concernant le bien-être, les interactions sociales et les déplacements en période de confinement?

Interactions sociales, déplacements et bien-être pendant la période de confinement

Les enfants

70. Est-ce que votre/vos enfant(s) habitent avec vous en permanence?

- Oui
- Non, mais ils habitent avec moi la plupart du temps (Répondez seulement pour la situation quand vos enfants restent chez vous.)
- Non, ils habitent avec moi quelques jours par semaine (Répondez seulement pour la situation quand vos enfants restent chez vous.)
- Non

71. Veuillez cocher l'âge de vos enfants.

- | | |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> < 1 | <input type="checkbox"/> 10 - <11 |
| <input type="checkbox"/> 1 - <2 | <input type="checkbox"/> 11 - <12 |
| <input type="checkbox"/> 2 - <3 | <input type="checkbox"/> 12 - <13 |
| <input type="checkbox"/> 3 - <4 | <input type="checkbox"/> 13 - <14 |
| <input type="checkbox"/> 4 - <5 | <input type="checkbox"/> 14 - <15 |
| <input type="checkbox"/> 5 - <6 | <input type="checkbox"/> 15 - <16 |
| <input type="checkbox"/> 6 - <7 | <input type="checkbox"/> 16 - <17 |
| <input type="checkbox"/> 7 - <8 | <input type="checkbox"/> 17 - <18 |
| <input type="checkbox"/> 8 - <9 | <input type="checkbox"/> 18 - <19 |
| <input type="checkbox"/> 9 - <10 | <input type="checkbox"/> 19 ou plus |

72. Vos enfants restent-ils/sont-ils restés à l'intérieur toute la journée, et ce, à tous les jours pendant cette période de confinement?

- Oui
- Non

Interactions sociales, déplacements et bien-être pendant la période de confinement

Interactions sociales des enfants

Pour les prochaines questions, veuillez choisir l'enfant dont l'anniversaire est LE PROCHAIN.

73. L'enfant qui fêtera son anniversaire le prochain est âgé de :

74. Est-ce que l'un de vos enfants complètera le sondage par lui-même?

Oui

Non

Interactions sociales, déplacements et bien-être pendant la période de confinement

Section d'enfants II

75. Veuillez indiquer quel(s) type(s) de sorties à l'extérieur cet enfant fait/a fait en cette période de confinement. Veuillez cocher toutes les cases qui s'appliquent.

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Jouer dans l'arrière-cour ou l'équivalent | <input type="checkbox"/> Jouer dans un parc à proximité (à moins de 10 mins à pied) |
| <input type="checkbox"/> Rencontrer des amis dans l'arrière-cour ou l'équivalent | <input type="checkbox"/> Rencontrer des amis dans un parc à proximité (à moins de 10 mins à pied) |
| <input type="checkbox"/> Jouer sur le trottoir | <input type="checkbox"/> Prendre des marches |
| <input type="checkbox"/> Rencontrer des amis sur le trottoir | <input type="checkbox"/> Prendre des marches avec des amis |
| <input type="checkbox"/> Jouer dans la rue | <input type="checkbox"/> Faire des sorties à vélo |
| <input type="checkbox"/> Rencontrer des amis dans la rue | <input type="checkbox"/> Faire des sorties à vélo avec des amis |
| <input type="checkbox"/> Jouer dans la ruelle | <input type="checkbox"/> Jouer dans un lieu public à plus de 10 mins à pied |
| <input type="checkbox"/> Rencontrer des amis dans la ruelle | <input type="checkbox"/> Rencontrer des amis dans un lieu public à plus de 10 mins à pied |

76. Quel(s) type(s) d'interactions sociales, en dehors de l'école, cet enfant avait-il NORMALEMENT (avant la situation de la COVID-19) avec d'autres enfants ? Veuillez cocher toutes les cases qui s'appliquent.

	Ne s'applique pas	Se rencontre/jouer chez nous	Se rencontre/jouer chez un ami	Se rencontre/jouer sur le trottoir	Se rencontre/jouer dans la rue	Se rencontre/jouer dans la ruelle	Se rencontre/jouer dans un parc à proximité à moins de 10 minutes à pied	Se rencontre/jouer lors d'une activité parascolaire	Autre (en dehors de l'école)
Frères et soeurs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Amis d'école	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Amis d'activités parascolaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Amis du voisinage (pas inclus ci-haut)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

77. **Pendant** la période de confinement, quel(s) type(s) d'interactions sociales cet enfant a-t-il (eu) lorsqu'en présence d'autres enfants? Veuillez cocher toutes les cases qui s'appliquent.

	Ne s'applique pas	Se rencontre/jouer chez nous	Se rencontre/jouer chez un ami	Se rencontre/jouer sur le trottoir	Se rencontre/jouer dans un parc à proximité à moins de 10 minutes à pied	Se rencontre/jouer dans la rue	Se rencontre/jouer dans la ruelle	Se rencontre/jouer lors d'une activité parascolaire	Autre (en dehors de l'école)
Frères et soeurs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Amis d'école	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Amis d'activités parascolaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Amis du voisinage (pas inclus ci-haut)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

78. Si cet enfant ne pouvait faire qu'**une seule** de ces activités, laquelle choisirait-il et avec qui? Veuillez cocher qu'une seule case par ligne.

	Ne s'applique pas	Se rencontre/jouer chez nous	Se rencontre/jouer chez un ami	Se rencontre/jouer sur le trottoir	Se rencontre/jouer dans un parc à proximité à moins de 10 minutes à pied	Se rencontre/jouer dans la rue	Se rencontre/jouer dans la ruelle	Se rencontre/jouer lors d'une activité parascolaire	Autre (en dehors de l'école)
Frères et soeurs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Amis d'école	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Amis d'activités parascolaires	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Amis du voisinage (pas inclus ci-haut)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

79. Est-ce que cet enfant :

Préfère jouer en groupe Neutre Préfère jouer avec un ou deux amis proches

80. Est-ce que cet enfant :

Préfère jouer avec un ou deux amis proches Neutre Préfère jouer seul

81. Est-ce que cet enfant :

Préfère l'interaction en ligne Neutre Préfère jouer en personne

82. Est-ce que cet enfant :

Préfère lire/dessiner/se détendre Neutre Préfère être actif physiquement

83. Est-ce que cet enfant :

Préfère les jeux vidéo Neutre Préfère être actif physiquement

84. Quel(s) type(s) d'interactions sociales cet enfant avait-il **normalement** (avant le confinement) par le biais des télécommunications (par exemple, téléphone, téléphone intelligent, tablette, etc.)?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Aucune par télécommunication | <input type="checkbox"/> Avec des AMIS qu'ils ont rencontrés: Jeux vidéo en tête-à-tête (sur Internet) |
| <input type="checkbox"/> Appel téléphonique | <input type="checkbox"/> Avec des AMIS qu'ils ont rencontrés: Jeux vidéo avec de nombreux amis |
| <input type="checkbox"/> Message texte (textos) | <input type="checkbox"/> Avec des personnes aléatoires: Jeux vidéo en tête-à-tête (sur Internet) |
| <input type="checkbox"/> Appel vidéo en tête-à-tête | <input type="checkbox"/> Avec des personnes aléatoires: jeux vidéo avec de nombreux amis |
| <input type="checkbox"/> Appel vidéo en groupe... | |

85. Quel(s) type d'interactions sociales cet enfant a-t-il eu **pendant** le confinement, par le biais des télécommunications (par exemple, téléphone, téléphone intelligent, tablette, etc.)?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Aucune par télécommunication | <input type="checkbox"/> Avec des AMIS qu'ils ont rencontrés: Jeux vidéo en tête-à-tête (sur Internet) |
| <input type="checkbox"/> Appel téléphonique | <input type="checkbox"/> Avec des AMIS qu'ils ont rencontrés: Jeux vidéo avec de nombreux amis |
| <input type="checkbox"/> Message texte (textos) | <input type="checkbox"/> Avec des personnes aléatoires: Jeux vidéo en tête-à-tête (sur Internet) |
| <input type="checkbox"/> Appel vidéo en tête-à-tête | <input type="checkbox"/> Avec des personnes aléatoires: jeux vidéo avec de nombreux amis |
| <input type="checkbox"/> Appel vidéo en groupe... | |

86. Avez-vous des commentaires à faire spécifiques aux enfants concernant le bien-être, les interactions sociales et les déplacements en période de confinement?

Interactions sociales, déplacements et bien-être pendant la période de confinement

Formulaire de consentement à l'attention d'enfant

Quel est le but du sondage? Ce sondage a pour but d'étudier tes interactions sociales (comment tu interagis et joues avec les autres enfants) et tes déplacements quotidiens pendant la période de confinement de la COVID-19 en lien avec ton bien-être (ta santé en général, ton sentiment de satisfaction dans la vie). On te questionnera sur tes expériences durant tes déplacements et sur ta santé et ton bien-être en général. On veut mieux comprendre ces informations pour améliorer les conditions si une telle situation se reproduit. Le sondage est réalisé dans le cadre d'un projet de recherche dirigé par le Professeur Owen Waygood et la Professeure Geneviève Boisjoly de Polytechnique Montréal et le Professeur Kevin Manaugh de l'Université McGill.

Est-ce que c'est long? Il te faudra environ 5 à 10 minutes pour répondre à toutes les questions.

Est-ce qu'on pourra m'identifier ou me retrouver à partir de mes réponses? Non, parce que le questionnaire est anonyme.

Qu'est-ce que ça va me donner? Habituellement, les jeunes aiment répondre à ce genre de sondage. Il te donne l'occasion de réfléchir sur toi-même et sur ton environnement sans être jugé. Aussi, en répondant à ce sondage, tu contribueras à la recherche scientifique.

Est-ce que je suis obligé de répondre? Tu es complètement libre de répondre ou non. À tout moment, tu peux cesser de répondre peu importe la raison.

Est-ce qu'il y a des conséquences négatives possibles? Tu ne cours aucun risque à participer à ce sondage. Toutefois, il est possible que certaines questions te rappellent des souvenirs désagréables en lien avec ton expérience pendant cette période exceptionnelle.

Gardez une copie ici.

87. Acceptez-vous de participer à ce sondage?

J'accepte

Je ne veux pas participer

Interactions sociales, déplacements et bien-être pendant la période de confinement

Section d'enfants II - enfant

88. Quel(s) type(s) de sorties à l'extérieur fais-tu/as-tu fait en cette période de confinement. Coche toutes les cases qui s'appliquent.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Jouer dans l'arrière-cour ou l'équivalent | <input type="checkbox"/> Jouer dans un parc à proximité (à moins de 10 minutes à pied) |
| <input type="checkbox"/> Rencontrer des amis dans l'arrière-cour ou l'équivalent | <input type="checkbox"/> Rencontrer des amis dans un parc à proximité (à moins de 10 minutes à pied) |
| <input type="checkbox"/> Jouer sur le trottoir | <input type="checkbox"/> Prendre des marches |
| <input type="checkbox"/> Rencontrer des amis sur le trottoir | <input type="checkbox"/> Prendre des marches avec des amis |
| <input type="checkbox"/> Jouer dans la rue | <input type="checkbox"/> Faire des sorties à vélo |
| <input type="checkbox"/> Rencontrer des amis dans la rue | <input type="checkbox"/> Faire des sorties à vélo avec des amis |
| <input type="checkbox"/> Jouer dans la ruelle | <input type="checkbox"/> Jouer dans un lieu public à plus de 10 minutes à pied |
| <input type="checkbox"/> Rencontrer des amis dans la ruelle | <input type="checkbox"/> Rencontrer des amis dans un lieu public à plus de 10 minutes à pied |

89. Quel(s) type(s) d'interactions sociales, en dehors de l'école, avais-tu **normalement** (avant la situation de la COVID-19) avec d'autres enfants ? Coche toutes les cases qui s'appliquent.

	Ne s'applique pas	Se rencontre/jouer chez nous	Se rencontre/jouer chez un ami	Se rencontre/jouer sur le trottoir	Se rencontre/jouer dans la rue	Se rencontre/jouer dans la ruelle	Se rencontrer/jouer dans un parc à proximité à moins de 10 minutes à pied	Se rencontrer/jouer lors d'une activité parascolaire	Autre (en dehors de l'école)
Frères et soeurs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Amis d'école	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Amis d'activités parascolaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Amis du voisinage (pas inclus ci-haut)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

90. Quel(s) type(s) d'interactions sociales as-tu (eu) **pendant** la période de confinement lorsque tu es/étais en présence de d'autres enfants? Coche toutes les cases qui s'appliquent.

	Ne s'applique pas	Se rencontrer/jouer chez nous	Se rencontrer/jouer chez un ami	Se rencontrer/jouer sur le trottoir	Se rencontrer/jouer dans un parc à proximité à moins de 10 minutes à pied	Se rencontrer/jouer dans la rue	Se rencontrer/jouer dans la ruelle	Se rencontrer/jouer lors d'une activité parascolaire	Autre (en dehors de l'école)
Frères et soeurs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Amis d'école	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Amis d'activités parascolaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Amis du voisinage (pas inclus ci-haut)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

91. Si tu ne pouvais faire qu'**une seule** de ces activités, laquelle choisirais-tu et avec qui? Coche toutes les cases qui s'appliquent.

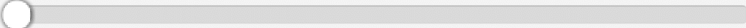
	Ne s'applique pas	Se rencontrer/jouer chez nous	Se rencontrer/jouer chez un ami	Se rencontrer/jouer sur le trottoir	Se rencontrer/jouer dans un parc à proximité à moins de 10 minutes à pied	Se rencontrer/jouer dans la rue	Se rencontrer/jouer dans la ruelle	Se rencontrer/jouer lors d'une activité parascolaire	Autre (en dehors de l'école)
Frères et soeurs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Amis d'école	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Amis d'activités parascolaires	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Amis du voisinage (pas inclus ci-haut)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

92. Est-ce que tu :

Préfères jouer en groupe Neutre Préfères jouer avec un ou deux amis proches

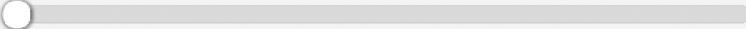
93. Est-ce que tu :

Préfères jouer avec un ou deux amis proches Neutre Préfères jouer seul



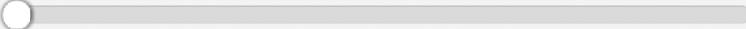
94. Est-ce que tu :

Préfères l'interaction en ligne Neutre Préfères jouer en personne



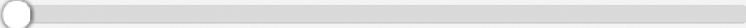
95. Est-ce que tu :

Préfères lire/dessiner/te détendre Neutre Préfères être actif physiquement



96. Est-ce que tu :

Préfères les jeux vidéo Neutre Préfères être actif physiquement



97. Quel(s) type(s) d'interactions sociales avais-tu NORMALEMENT (avant le confinement) par le biais des télécommunications (par exemple, téléphone, téléphone intelligent, tablette, etc.)?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Aucune par télécommunication | <input type="checkbox"/> Avec des AMIS que tu connais: Jeux vidéo en tête-à-tête (sur Internet) |
| <input type="checkbox"/> Appel téléphonique | <input type="checkbox"/> Avec des AMIS que tu connais: Jeux vidéo avec de nombreux amis |
| <input type="checkbox"/> Message texte (textos) | <input type="checkbox"/> Avec des personnes aléatoires: Jeux vidéo en tête-à-tête (sur Internet) |
| <input type="checkbox"/> Appel vidéo en tête-à-tête | <input type="checkbox"/> Avec des personnes aléatoires: jeux vidéo avec de nombreux amis |
| <input type="checkbox"/> Appel vidéo en groupe... | |

98. Quel(s) type d'interactions sociales as-tu (eu) PENDANT LE CONFINEMENT, par le biais des télécommunications (par exemple, téléphone, téléphone intelligent, tablette, etc.)?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Aucune par télécommunication | <input type="checkbox"/> Avec des AMIS qu'ils ont rencontrés: Jeux vidéo en tête-à-tête (sur Internet) |
| <input type="checkbox"/> Appel téléphonique | <input type="checkbox"/> Avec des AMIS qu'ils ont rencontrés: Jeux vidéo avec de nombreux amis |
| <input type="checkbox"/> Message texte (textos) | <input type="checkbox"/> Avec des personnes aléatoires: Jeux vidéo en tête-à-tête (sur Internet) |
| <input type="checkbox"/> Appel vidéo en tête-à-tête | <input type="checkbox"/> Avec des personnes aléatoires: jeux vidéo avec de nombreux amis |
| <input type="checkbox"/> Appel vidéo en groupe... | |

99. As-tu des commentaires à faire concernant les interactions sociales, les déplacements et comment tu te sens en cette période de confinement?

Septembre 2021

Déplacements et bien-être - COVID-19 été 2021

Consentement

En remplissant ce questionnaire, vous indiquez votre consentement à participer à cette étude. Toutes les données demeureront confidentielles et seront sauvegardées sur des ordinateurs sécurisés par mot de passe. Les répondants ne seront identifiés dans aucun rapport ou publication. Pour plus de détails, vous pouvez consulter le formulaire d'information et de consentement [ici](#).

Si vous avez des questions concernant la présente activité de recherche, vous pouvez communiquer avec Pr. Owen Waygood au (514) 340-4711, poste 2738 ou encore par courriel à owen.waygood@polymtl.ca.

Pour toute préoccupation sur vos droits ou sur les responsabilités de l'équipe de recherche concernant votre participation à ce projet, vous pouvez contacter le Comité d'éthique de la recherche de Polytechnique Montréal au (514) 340-4711, poste 4420 ou encore par courriel à ethique@polymtl.ca



* 1. *Consentement* :

L'enquête dure environ 15 minutes.

En répondant au présent questionnaire, vous acceptez de participer à cette activité de recherche selon les informations énoncées ci-dessus. Veuillez garder une copie du présent document.

J'accepte

Je refuse

Suggested question:  

Déplacements et bien-être - COVID-19 été 2021

Préface

Merci pour votre temps. Nous apprécions grandement votre contribution à cette recherche.

L'objectif de cette recherche est d'examiner si vos déplacements ont changé ou non et votre opinion.

Votre participation à ce sondage est entièrement volontaire, vous êtes donc libre de refuser d'y participer et vous pouvez à tout moment vous en retirer.

* 2. Je confirme que je suis un adulte selon la loi et la culture de la région dans laquelle je vis.

Oui

Non

Suggested question: ☺ ⊗

Déplacements et bien-être - COVID-19 été 2021

Votre contexte

* 3. Quel âge avez-vous ?

- | | |
|-----------------------------------|----------------------------------|
| <input type="radio"/> moins de 18 | <input type="radio"/> 45-54 |
| <input type="radio"/> 18-24 | <input type="radio"/> 55-64 |
| <input type="radio"/> 25-34 | <input type="radio"/> 65 et plus |
| <input type="radio"/> 35-44 | |

* 4. Quelle est votre identité de genre?

- Femme
- Homme
- Non binaire
- Non genré
- Autre

5. Quel est le code postal, ou équivalent, (e.g., A1B2C3) de l'endroit où vous vivez/viviez pendant la période de confinement?

* 6. Lequel de ces modes n'a que deux roues ?

- Marche
- Bus
- Métro
- Vélo
- Voiture

* 7. Depuis le début de la COVID-19, faites-vous des activités dans le but de maintenir ou d'améliorer votre **santé physique** ? Veuillez cocher toutes les cases qui s'appliquent.

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Je ne fais rien de particulier | <input type="checkbox"/> Je fais régulièrement de l'exercice à la maison (à l'intérieur) |
| <input type="checkbox"/> Je fais de l'exercice dans le cadre de mon travail | <input type="checkbox"/> Je fais régulièrement de l'exercice en plein air |
| <input type="checkbox"/> Je fais de l'exercice en marchant (transport ou loisir) | <input type="checkbox"/> Je me rends dans un lieu d'exercice à l'intérieur (salle de sport, piscine, danse, etc.) |
| <input type="checkbox"/> Je fais de l'exercice en faisant du vélo (transport ou loisir) | <input type="checkbox"/> Je me rendais dans un lieu d'exercice à l'intérieur (salle de sport, piscine, danse, etc.), mais il est maintenant fermé |

Autre (veuillez préciser)

* 8. Concernant la question précédente, faites-vous l'activité avec d'autres personnes ?

- Non, je ne fais pas ces activités
- Non, je la fais seul
- Oui, je la fais avec un ami (ou plusieurs)
- Oui, je la fais avec un membre de ma famille
- Oui, je la fais avec un groupe de personnes (équipe ou autre)
- Autre (veuillez préciser)

* 9. Depuis le début de la COVID-19, faites-vous des activités dans le but de maintenir ou d'améliorer votre **santé mentale** ? Veuillez cocher toutes les cases qui s'appliquent.

- Je ne fais rien de particulier
- Je médite
- Je me promène avec quelqu'un d'autre
- Je me promène seul
- Je parle aux membres de ma famille avec lesquels je vis
- Je parle aux membres de ma famille avec qui je ne vis pas
- Je parle à mes amis
- Je fais de l'exercice à la maison ((à l'intérieur)
- Je fais de l'exercice seul à l'extérieur en plein-air
- Je fais de l'exercice en plein air avec quelqu'un d'autre
- Je lis
- Je navigue sur Internet
- Je regarde la télévision
- Je joue à des jeux vidéo où j'interagis avec les autres
- Je joue à des jeux vidéo (sans ou avec peu d'interaction)
- Je joue aux cartes ou à des jeux de société avec ceux avec qui je vis
- Je passe du temps avec mon animal de compagnie
- Autre (veuillez préciser)

Suggested question: ☑ ☒

Déplacements et bien-être - COVID-19 été 2021

Contexte des déplacements

* 10. Avant la pandémie, quels sont les modes de transport que vous utilisiez pour vous rendre aux destinations énumérées ci-dessous en été / automne ? Veuillez cocher toutes les cases qui s'appliquent.

	Ne s'applique pas	Fait en ligne	Marche	Vélo	Autobus	Métro/train/tramway	Véhicule privé	Autre
Travail/études	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Épiceries	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rendez-vous (chez le médecin, dentiste, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rendez-vous (autre)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parc de quartier (terrains de jeux, petits parcs, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Grand parc (de la taille d'un pâté de maisons ou plus)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Destination nature (y compris les parcs linéaires)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Destination avec eau (rivière, lac, mer, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Faire de l'exercice à l'intérieur (salle de sport ou autre)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aller chercher un café (ou similaire)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Restaurant (y manger)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aller chercher un repas pour emporter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voir des amis/famille	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Suggested question: ☺ ⊗

Déplacements et bien-être - COVID-19 été 2021

JOURNAL DE VOS DÉPLACEMENTS

Veuillez penser à la dernière fois où vous avez quitté votre résidence.

* 11. Quel était le but de la sortie? Veuillez cocher toutes les cases qui s'appliquent.

- Aller au travail/études
- Faire les courses (achats, épicerie, etc.)
- Aller à un rendez-vous (chez le médecin, dentiste, etc.)
- Aller à un rendez-vous (autre)
- Aller au parc de quartier (terrains de jeux, petits parcs, etc.)
- Aller dans un grand parc (de la taille d'un pâté de maisons ou plus)
- Aller à une destination nature (y compris les parcs linéaires)
- Aller à une destination avec eau (rivière, lac, mer, etc.)
- Aller faire de l'exercice à l'intérieur (salle de sport ou autre)
- Aller chercher un café (ou similaire)
- Aller à un restaurant (y manger)
- Aller chercher un repas pour emporter
- Aller voir des amis/famille
- Tout simplement pour sortir
- Prendre une marche
- Promener le chien
- Faire de l'exercice (p.ex., jogging)
- Autre (veuillez préciser)

* 12. Cette sortie était-elle pour votre santé et votre bien-être ? (cochez toutes les réponses applicables)

- Non
- Oui, pour ma santé physique
- Oui, pour ma santé mentale

* 13. Quel mode de transport avez-vous utilisé pour cette sortie?

- À pied
 Vélo
 Autobus
 Métro/Train/Tramway
 Véhicule privé
 Voiture partagée (p.ex., Communauto, SHARE NOW, etc.)
 Taxi
 Vélo électrique
 Autre (veuillez préciser)

* 14. Avez-vous porté un masque lors de votre sortie?

- Oui, durant toute la sortie ou presque
 Oui, mais seulement lors de certaines situations (ex : en passant proche d'autres personnes)
 Oui, mais seulement lorsque j'étais à l'intérieur de bâtiments (pas chez moi)
 Non

* 15. Est-ce que les personnes que vous avez vues portaient des masques?

	Je n'ai pas remarqué	Oui, tout le monde ou presque	Oui, la majorité (plus de la moitié)	Oui, environ la moitié	Oui, mais seulement quelques-unes	Non ou pas du tout (incluant les personnes qui le portaient en raison de leur travail)	Ne s'applique pas
En chemin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
À la destination	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 16. Lors de cette sortie, étiez-vous accompagné ? Veuillez cocher toutes les cases qui s'appliquent.

- Non, j'étais seul.e
- Oui, avec mon partenaire/conjoint.e
- Oui, avec mon/mes enfant.s
- Oui, avec un ami qui habite avec moi
- Oui, avec un ami qui n'habite pas avec moi
- Autre adulte
- Autre (veuillez préciser)

* 17. Laquelle de ces options n'est pas un déplacement ?

- Aller à un magasin
- Aller au parc
- Aller à la toilette
- Aller à la bibliothèque

* 18. Sur une échelle de stressé(e) à calme, comment vous êtes-vous senti(e) pendant votre sortie ?

Stressé(e)	Neutre	Calme/détendu(e)	<input type="checkbox"/>
<input type="range"/>			

* 19. Sur une échelle d'ennuyé(e) à excité(e), comment vous êtes-vous senti(e) pendant votre sortie ?

Ennuyé(e)/terne	Neutre	Excité(e)/Allumé(e)	<input type="checkbox"/>
<input type="range"/>			

* 20. Sur une échelle de triste à heureux(se), comment vous êtes-vous senti(e) pendant votre sortie?

Triste	Neutre	Heureux/Heureuse	<input type="checkbox"/>
<input type="range"/>			

* 21. Comment évalueriez-vous cette sortie?

Pire sortie imaginable	Neutre	Meilleure sortie imaginable	<input type="checkbox"/>
<input type="range"/>			

Suggested question: ☺ ⊗

Déplacements et bien-être - COVID-19 été 2021

QUESTIONS GÉNÉRALES SUR VOS DÉPLACEMENTS

* 27. En supposant que tout revienne aux conditions pré-COVID, je préférerais faire les déplacements suivants:

	À pied	En vélo	Par bus	Par métro/train/tramway	En véhicule privé	Ne s'applique pas
Aller au travail / aux études	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Loisir	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Magasiner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Destinations dans mon quartier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre (veuillez préciser)

* 28. Pensez à vos déplacements quotidiens actuels. Comment vivez-vous vos déplacements en général sur une échelle de stressé(e) à détendu(e)?

1 - Je me sens très stressé(e), inquiet(e), pressé(e)	2	3	4 - Neutre	5	6	7 - Je me sens très détendu(e), confiant(e), calme
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 29. Pensez à vos déplacements quotidiens actuels. Comment vivez-vous vos déplacements en général sur une échelle d'ennuyé(e) à enthousiaste?

1 - Je m'ennuie, je suis tanné(e), fatigué(e)	2	3	4 - Neutre	5	6	7 - Je me sens très enthousiaste, alerte, engagé(e)
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 30. Pensez à vos déplacements quotidiens actuel. Comment vivez-vous vos déplacements en général ?

1 - Mes déplacements se passent mal et sont de mauvaise qualité, pire que ce que l'on peut imaginer	2	3	4 - Neutre	5	6	7 - Mes déplacements se passent bien et sont de bonne qualité, la meilleure possible
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 31. À quel point êtes-vous d'accord avec les déclarations suivantes?

	1 - Pas du tout d'accord	2	3	4 - Ni d'accord, ni en désaccord	5	6	7 - Entièrement d'accord
Compte tenu de la façon dont je me déplace actuellement, il est facile de faire mes activités quotidiennes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Compte tenu de la façon dont je me déplace actuellement, je suis capable de vivre ma vie comme je le souhaite	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Compte tenu de la façon dont je me déplace actuellement, je suis capable de faire toutes mes activités préférées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'accès à mes activités préférées est satisfaisant compte tenu de la façon dont je me déplace actuellement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 32. Quels types de déplacements effectuez-vous/avez-vous effectué pendant les trois derniers mois et à quelle fréquence?

	Jamais	Presque jamais	Une fois par semaine ou moins	Quelques fois par semaine	Presque tous les jours
Travail/études	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Faire les courses (achats, épiceries, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rendez-vous (chez le médecin, dentiste, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rendez-vous (autre)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parc de quartier (terrains de jeux, petits parcs, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grand parc (de la taille d'un pâté de maisons ou plus)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Destination nature (y compris les parcs linéaires)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Destination avec eau (rivière, lac, mer, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Exercice à intérieur (salle de sport, piscine, danse, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller chercher un café (ou similaire)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Restaurant (y manger)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller chercher un repas pour emporter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voir des amis/famille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 33. Comment faites-vous ces déplacements dans le contexte actuel ?

	Ne s'applique						Métro/ train/tramway	Véhicule privé
	pas	En ligne	Marche	Vélo	Autobus			
Travail/études	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Épiceries	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rendez-vous (chez le médecin, dentiste, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rendez-vous (autre)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parc de quartier (terrains de jeux, petits parcs, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Grand parc (de la taille d'un pâté de maisons ou plus)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Destination nature (y compris les parcs linéaires)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Destination avec eau (rivière, lac, mer, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aller à un lieu d'exercice à l'intérieur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aller chercher un café	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Restaurant (y manger)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aller chercher un repas pour emporter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voir des amis/famille	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* 34. À quel point êtes-vous d'accord avec la déclaration suivante? Je me sentirais en sécurité d'opter pour les transports en commun.

1 - Pas du tout d'accord	2	3	4 - Ni d'accord, ni en désaccord	5	6	7 - Entièrement d'accord
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 35. En supposant que la situation revienne à celle d'avant la COVID-19, anticipez-vous changer votre façon de vous déplacer (ignorant les changements saisonniers tels que faire davantage de vélo parce que c'est l'été)?

	Diminution importante	Diminution faible	Aucun changement	Augmentation faible	Augmentation importante	Ne s'applique pas
À pied	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
À vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Métro/train/tramway	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Véhicule privé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 36. En moyenne, à quelle fréquence marchez-vous à des destinations dans votre quartier ?

- Jamais
- Une fois par semaine
- Quelques fois par semaine
- Presque tous les jours

* 37. En ce qui concerne la **marche** dans votre quartier, veuillez indiquer votre accord ou désaccord en vers les déclarations suivantes :

	Entièrement en désaccord	En désaccord	Ni d'accord, ni en désaccord	D'accord	Entièrement d'accord
Je suis physiquement capable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les distances sont adéquates	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les trottoirs sont de bonne qualité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pas ou peu de danger relié à la circulation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pas ou peu de risque à la sécurité personnelle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aucune peur d'harcèlement par la police ou par d'autres responsables du maintien de l'ordre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je croise des personnes dans le quartier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il y a plusieurs destinations d'intérêt pour moi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le terrain est généralement plat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre (veuillez préciser)

Suggested question: ☑ ☒

Déplacements et bien-être - COVID-19 été 2021

Marcher

* 38. Lorsque je **marche** dans mon voisinage immédiat, j'ai tendance à rechercher ou à éviter les éléments suivants

	Éviter	Neutre	Rechercher
La route la plus directe vers ma destination	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Qualité, confort des infrastructures piétonnes (qualité des trottoirs, largeur adéquate, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Espaces verts (par exemple, parcs, terrains de jeux)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Espaces bleus (p. ex., plans d'eau, étangs, ruisseaux)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grandes pelouses	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verdure autre que les pelouses (plantes, arbustes, arbres, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues résidentielles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues commerciales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Haute densité de maisons, de bâtiments	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Faible densité de maisons, de bâtiments	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues fortement achalandées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues avec beaucoup de circulation routière	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Travaux routiers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Suggested question: ☑ ☒

Déplacements et bien-être - COVID-19 été 2021

Cyclisme

* 39. Faites-vous du vélo pour vous rendre à vos destinations?

Oui

Non

Suggested question: ☑ ⊗

Déplacements et bien-être - COVID-19 été 2021

Cyclisme dans votre quartier

* 40. Lorsque je **fais du vélo** dans mon voisinage immédiat, j'ai tendance à rechercher ou à éviter les éléments suivants

	Éviter	Neutre	Rechercher
La route la plus directe vers ma destination	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Qualité, confort des infrastructures cyclables (qualité de la chaussée, largeur adéquate des voies cyclables, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Espaces verts (par exemple, parcs, terrains de jeux)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Espaces bleus (p. ex., plans d'eau, étangs, ruisseaux)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grandes pelouses	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verdure autre que les pelouses (plantes, arbustes, arbres, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues résidentielles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues commerciales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Haute densité de maisons, de bâtiments	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Faible densité de maisons, de bâtiments	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues fortement achalandées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues avec beaucoup de circulation routière	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Travaux routiers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Suggested question: ☑ ⊗

Déplacements et bien-être - COVID-19 été 2021

Conduire

* 41. Conduisez-vous pour vous rendre à vos destinations?

Oui

Non

Suggested question: ☑ ⊗

Déplacements et bien-être - COVID-19 été 2021

Conduire dans votre quartier

* 42. Lorsque je **conduis**, j'ai tendance à rechercher ou à éviter les éléments suivants

	Éviter	Neutre	Rechercher
La route la plus directe vers ma destination	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Qualité, confort des infrastructures routières (qualité de la chaussée, largeur adéquate, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Espaces verts (par exemple, parcs, terrains de jeux)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Espaces bleus (p. ex., plans d'eau, étangs, ruisseaux)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grandes pelouses	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verdure autre que les pelouses (plantes, arbustes, arbres, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues résidentielles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues commerciales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Haute densité de maisons, de bâtiments	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Faible densité de maisons, de bâtiments	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues fortement achalandées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues avec beaucoup de circulation routière	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Travaux routiers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Suggested question: ☑ ⊗

Déplacements et bien-être - COVID-19 été 2021

Piétonnisation des artères

* 43. De manière générale, êtes-vous plutôt favorable ou défavorable à la piétonnisation des artères commerciales ?

Très favorable	Plutôt favorable	Neutre	Plutôt défavorable	Très défavorable	Je ne sais pas
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 44. Depuis juin, avez-vous fréquenté une artère commerciale piétonnisée ?

- Oui
- Non

Suggested question: ☑ ⊗

Déplacements et bien-être - COVID-19 été 2021

Rue piétonnes à Montréal

* 45. Laquelle fréquentez-vous **le plus souvent** des rues piétonnes avez-vous fréquenté cet été?

- L'avenue du Mont-Royal dans le Plateau Mont-Royal
- La rue Wellington dans Verdun
- La rue Ontario dans Hochelaga-Maisonneuve
- La rue Duluth dans le Plateau Mont-Royal
- La rue Bernard dans Outremont
- La rue De Castelnau, dans Villeray
- La rue Saint Catherine Ouest dans le centre-ville (Ville-Marie)
- La rue Crescent dans le centre-ville (Ville-Marie)
- La rue Sainte Catherine Est (Village) dans Ville-Marie
- La rue Saint Denis dans le Quartier Latin (Ville-Marie)
- Les rues du Marché Jean Talon, dans Rosemont-La-Petite-Patrie
- Je ne me rappelle plus du nom
- Autre (veuillez préciser)

* 46. Comment y êtes-vous rendu généralement?

- À pied
 Par metro
 En vélo
 En voiture
 Par bus
 Autre (veuillez préciser)

* 47. À quelle fréquence y avez-vous croisé **par hasard** des gens que vous connaissez?

	Jamais	Parfois	Souvent	Presque toujours
Lorsque piétonnisé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avant la piétonnisation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 48. À quelle fréquence y avez-vous rencontré (**rencontre prévue**) des gens que vous connaissez?

	Jamais	Parfois	Souvent	Presque toujours
Lorsque piétonnisé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avant la piétonnisation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Suggested question: ☑ ☒

Déplacements et bien-être - COVID-19 été 2021

DÉMOGRAPHIE SOCIALE ET MILIEU DE VIE

Enfin, nous vous poserons quelques questions sociodémographiques. Elles sont importantes pour l'analyse statistique et ne seront pas utilisées à d'autres fins que pour cette recherche universitaire.

* 49. Pensez à votre vie quotidienne PENDANT les trois derniers mois. Dans l'ensemble, dans quelle mesure étiez-vous satisfait de votre vie?

1 - Extrêmement insatisfait	2	3	4 - Neutre	5	6	7 - Extrêmement satisfait
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 50. Pensez à votre vie quotidienne AVANT la pandémie. Dans l'ensemble, dans quelle mesure étiez-vous satisfait de votre vie?

1 - Extrêmement insatisfait	2	3	4 - Neutre	5	6	7 - Extrêmement satisfait
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 51. Quel est le plus haut niveau d'éducation formelle que vous avez atteint ?

- | | |
|---|---|
| <input type="radio"/> Je préfère ne pas répondre | <input type="radio"/> Certificat ou diplôme d'un collège, d'un cégep ou d'un autre établissement non universitaire |
| <input type="radio"/> Pas d'éducation formelle | <input type="radio"/> Baccalauréat |
| <input type="radio"/> Enseignement primaire | <input type="radio"/> Diplôme de médecine, de dentisterie, de médecine vétérinaire ou d'optométrie (M.D., D.D.S., D.M.D., D.V.M., O.D.) |
| <input type="radio"/> Moins que l'équivalent du secondaire | <input type="radio"/> Maîtrise (par exemple, M.A., M.Sc., M.Ed., M.B.A.) |
| <input type="radio"/> Diplôme d'enseignement secondaire ou équivalent | <input type="radio"/> Doctorat (i.e., Ph.D.) |
| <input type="radio"/> Certificat ou diplôme d'apprenti ou d'un autre métier | |

* 52. Quelle est votre origine ethnique ?

- Je préfère ne pas répondre
- Origines autochtones d'Amérique du Nord
- Autres origines nord-américaines
- Origines européennes
- Origines caribéennes
- Origines latines, centrales et sud-américaines
- Origines africaines
- Origines asiatiques
- Origines de l'océanie

* 53. Laquelle des propositions suivantes décrit le mieux votre situation professionnelle actuelle ?

- | | |
|---|---|
| <input type="radio"/> Temps plein (plus de 30 heures par semaine) | <input type="radio"/> Retraité |
| <input type="radio"/> Emploi à temps partiel/occasionnel | <input type="radio"/> Pas actuellement employé, mais à la recherche d'un emploi |
| <input type="radio"/> Personne au foyer | <input type="radio"/> Autres |
| <input type="radio"/> Étudiant | |

* 54. Combien y a-t-il d'adultes dans votre ménage, en vous incluant?

[

* 55. Habitez-vous avec des enfants?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Je n'habite pas avec un enfant. | <input type="checkbox"/> 10 - <11 ans |
| <input type="checkbox"/> < 1 an | <input type="checkbox"/> 11 - <12 ans |
| <input type="checkbox"/> 1 - <2 ans | <input type="checkbox"/> 12 - <13 ans |
| <input type="checkbox"/> 2 - <3 ans | <input type="checkbox"/> 13 - <14 ans |
| <input type="checkbox"/> 3 - <4 ans | <input type="checkbox"/> 14 - <15 ans |
| <input type="checkbox"/> 4 - <5 ans | <input type="checkbox"/> 15 - <16 ans |
| <input type="checkbox"/> 5 - <6 ans | <input type="checkbox"/> 16 - <17 ans |
| <input type="checkbox"/> 6 - <7 ans | <input type="checkbox"/> 17 - <18 ans |
| <input type="checkbox"/> 7 - <8 ans | <input type="checkbox"/> 18 - <19 ans |
| <input type="checkbox"/> 8 - <9 ans | <input type="checkbox"/> 19 ans ou plus |
| <input type="checkbox"/> 9 - <10 ans | |

* 56. Combien de voitures y a-t-il dans votre ménage?

* 57. Combien y a-t-il de vélos fonctionnels dans votre ménage?

* 58. Avez-vous acheté un véhicule / mode de transport pendant la pandémie ?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Non | <input type="checkbox"/> Une vélo / trottinette électrique |
| <input type="checkbox"/> Une véhicule / VUS / camion à essence | <input type="checkbox"/> Une vélo / trottinette |
| <input type="checkbox"/> Une véhicule / VUS / camion électrique | |
| <input type="checkbox"/> Autre (veuillez préciser) | |

* 59. Avez-vous une carte de transport en commun?

- Non
- Oui, un abonnement annuel
- Oui, un abonnement mensuel
- Oui, j'achète des titres au besoin

* 60. Laquelle de ces options est un mode de transport ?

- Zoom
 Bus
 Domicile
 Famille
 Ami.e.s

* 61. À quel point êtes-vous d'accord avec les déclarations suivantes?

	Ne s'applique pas	1 - Pas d'accord	2	3 - Ni d'accord, ni pas d'accord	4	5 - D'accord
Mon quartier dispose d'assez d'espace dans les parcs pour que je puisse sortir et respecter la distanciation sociale.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je me sens à l'aise d'aller dans les parcs de mon quartier.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il y a une épicerie de quartier à laquelle je peux me rendre à pied.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je me sens à l'aise d'aller à mon épicerie de quartier.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il y a des magasins à proximité, auxquels je peux me rendre à pied (par exemple, une pharmacie, un dépanneur).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je me sens à l'aise d'aller dans les magasins à proximité.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les trottoirs de mon quartier sont suffisamment larges pour permettre aux piétons de se croiser en toute sécurité.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 62. Comment vos revenus ont-ils changé (en comparaison avec vos revenus avant COVID)?

- Je préfère ne pas répondre
 Faible diminution (10 à 30 % de diminution)
 Je n'avais pas de revenu avant
 Diminution importante (30 à 50%)
 Augmentation
 Diminution très importante (50 à 80 %)
 J'ai encore plus ou moins le même revenu
 Perte totale ou quasi totale de revenus (>80 % à 100 %)
 Très faible diminution (< 10 % de diminution)

* 63. Quel était le revenu annuel total de votre ménage avant impôts avant la COVID ?

- | | |
|--|---|
| <input type="radio"/> Je préfère ne pas répondre | <input type="radio"/> 50 000 \$ à 59 999 \$ |
| <input type="radio"/> Moins de 5 000 \$ | <input type="radio"/> 60 000 \$ à 74 999 \$ |
| <input type="radio"/> 5 000 \$ à 7 499 \$ | <input type="radio"/> 75 000 \$ à 99 999 \$ |
| <input type="radio"/> 7 500 \$ à 9 999 \$ | <input type="radio"/> 100 000 \$ à 124 999 \$ |
| <input type="radio"/> 10 000 \$ à 14 999 \$ | <input type="radio"/> 125 000 \$ à 149 999 \$ |
| <input type="radio"/> 15 000 \$ à 19 999 \$ | <input type="radio"/> 150 000 \$ à 199 999 \$ |
| <input type="radio"/> 20 000 \$ à 29 999 \$ | <input type="radio"/> 200 000 \$ ou plus |
| <input type="radio"/> 30 000 \$ à 49 999 \$ | |

64. Avez-vous des commentaires à faire concernant le bien-être, les interactions sociales et les déplacements en période de confinement?

Suggested question:

Octobre 2021

Consentement

En remplissant ce questionnaire, vous indiquez votre consentement à participer à cette étude. Toutes les données demeureront confidentielles et seront sauvegardées sur des ordinateurs sécurisés par mot de passe. Les répondants ne seront identifiés dans aucun rapport ou publication. Pour plus de détails, vous pouvez consulter le formulaire d'information et de consentement [ici](#).

Si vous avez des questions concernant la présente activité de recherche, vous pouvez communiquer avec Pr. Owen Waygood au (514) 340-4711, poste 2738 ou encore par courriel à owen.waygood@polymtl.ca.

Pour toute préoccupation sur vos droits ou sur les responsabilités de l'équipe de recherche concernant votre participation à ce projet, vous pouvez contacter le Comité d'éthique de la recherche de Polytechnique Montréal au (514) 340-4711, poste 4420 ou encore par courriel à ethique@polymtl.ca

* 1. *Consentement* :

L'enquête dure environ 15 minutes.

En répondant au présent questionnaire, vous acceptez de participer à cette activité de recherche selon les informations énoncées ci-dessus. Veuillez garder [une copie](#) du présent document.

J'accepte

Je refuse

Préface

Merci pour votre temps. Nous apprécions grandement votre contribution à cette recherche.

L'objectif de cette recherche est d'examiner si vos déplacements ont changé ou non et votre opinion.

Votre participation à ce sondage est entièrement volontaire, vous êtes donc libre de refuser d'y participer et vous pouvez à tout moment vous en retirer.

* 2. Je confirme que je suis un adulte selon la loi et la culture de la région dans laquelle je vis.

- Oui
- Non

Votre contexte

* 3. Quel âge avez-vous ?

- | | |
|-----------------------------------|----------------------------------|
| <input type="radio"/> moins de 18 | <input type="radio"/> 45-54 |
| <input type="radio"/> 18-24 | <input type="radio"/> 55-64 |
| <input type="radio"/> 25-34 | <input type="radio"/> 65 et plus |
| <input type="radio"/> 35-44 | |

* 4. Quelle est votre identité de genre?

- Femme
- Homme
- Non binaire
- Non genré
- Autre

5. Quel est le code postal, ou équivalent, (e.g., A1B2C3) de l'endroit où vous vivez ?

* 6. Lequel de ces modes n'a que deux roues ?

- Marche
- Bus
- Métro
- Vélo
- Voiture

* 7. Depuis le début de la COVID-19, faites-vous des activités dans le but de maintenir ou d'améliorer votre **santé physique** ? Veuillez cocher toutes les cases qui s'appliquent.

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Je ne fais rien de particulier | <input type="checkbox"/> Je fais régulièrement de l'exercice à la maison (à l'intérieur) |
| <input type="checkbox"/> Je fais de l'exercice dans le cadre de mon travail | <input type="checkbox"/> Je fais régulièrement de l'exercice en plein air |
| <input type="checkbox"/> Je fais de l'exercice en marchant (transport ou loisir) | <input type="checkbox"/> Je me rends dans un lieu d'exercice à l'intérieur (salle de sport, piscine, danse, etc.) |
| <input type="checkbox"/> Je fais de l'exercice en faisant du vélo (transport ou loisir) | <input type="checkbox"/> Je me rendais dans un lieu d'exercice à l'intérieur (salle de sport, piscine, danse, etc.), mais il est maintenant fermé |
| <input type="checkbox"/> Autre (veuillez préciser) | |

* 8. Concernant la question précédente, faites-vous l'activité avec d'autres personnes ?

- Non, je ne fais pas ces activités
- Non, je la fais seul
- Oui, je la fais avec un ami (ou plusieurs)
- Oui, je la fais avec un membre de ma famille
- Oui, je la fais avec un groupe de personnes (équipe ou autre)
- Autre (veuillez préciser)

* 9. Depuis le début de la COVID-19, faites-vous des activités dans le but de maintenir ou d'améliorer votre **santé mentale** ? Veuillez cocher toutes les cases qui s'appliquent.

- Je ne fais rien de particulier
- Je médite
- Je me promène avec quelqu'un d'autre
- Je me promène seul
- Je parle aux membres de ma famille avec lesquels je vis
- Je parle aux membres de ma famille avec qui je ne vis pas
- Je parle à mes amis
- Je fais de l'exercice à la maison ((à l'intérieur)
- Je fais de l'exercice seul à l'extérieur en plein-air
- Je fais de l'exercice en plein air avec quelqu'un d'autre
- Je lis
- Je navigue sur Internet
- Je regarde la télévision
- Je joue à des jeux vidéo où j'interagis avec les autres
- Je joue à des jeux vidéo (sans ou avec peu d'interaction)
- Je joue aux cartes ou à des jeux de société avec ceux avec qui je vis
- Je passe du temps avec mon animal de compagnie
- Autre (veuillez préciser)

* 10. Récemment, avez-vous fait un déplacement à vélo (ou vélo-électrique) qui n'était PAS pour le plaisir ou l'exercice? (Mais plutôt, par exemple, pour vous rendre au travail ou faire vos courses)

- Je ne fais pas de vélo
- Oui, dans les derniers 7 jours
- Oui, mais pas dans les derniers 7 jours
- Non

Contexte des déplacements

* 11. Avant la pandémie, quels sont les modes de transport que vous utilisiez pour vous rendre aux destinations énumérées ci-dessous en été / automne ? Veuillez cocher toutes les cases qui s'appliquent.

	Ne s'applique pas	Fait en ligne	Marche	Vélo	Autobus	Métro/train/tramway	Véhicule privé	Autre
Travail/études	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Épiceries	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rendez-vous (chez le médecin, dentiste, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rendez-vous (autre)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parc de quartier (terrains de jeux, petits parcs, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Grand parc (de la taille d'un pâté de maisons ou plus)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Destination nature (y compris les parcs linéaires)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Destination avec eau (rivière, lac, mer, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Faire de l'exercice à l'intérieur (salle de sport ou autre)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aller chercher un café (ou similaire)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Restaurant (y manger)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aller chercher un repas pour emporter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voir des amis/famille	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

JOURNAL DE VOS DÉPLACEMENTS EN VÉLO**Veillez penser à votre dernier déplacement à VÉLO.**

* 12. Veuillez penser à votre dernier déplacement à **vélo** (ou vélo-électrique). Quand était-ce ?

- | | |
|--------------------------------------|--|
| <input type="radio"/> Aujourd'hui | <input type="radio"/> Il y a 5 jours |
| <input type="radio"/> il y a 1 jour | <input type="radio"/> Il y a 6 jours |
| <input type="radio"/> Il y a 2 jours | <input type="radio"/> Il y a 7 jours |
| <input type="radio"/> Il y a 3 jours | <input type="radio"/> Il y a 8 jours ou plus |
| <input type="radio"/> Il y a 4 jours | |

* 13. Quel était le but de la sortie? Veuillez cocher toutes les cases qui s'appliquent.

- Aller au travail/études
- Faire les courses (achats, épicerie, etc.)
- Aller à un rendez-vous (chez le médecin, dentiste, etc.)
- Aller à un rendez-vous (autre)
- Aller au parc de quartier (terrains de jeux, petits parcs, etc.)
- Aller dans un grand parc (de la taille d'un pâté de maisons ou plus)
- Aller à une destination nature (y compris les parcs linéaires)
- Aller à une destination avec eau (rivière, lac, mer, etc.)
- Aller faire de l'exercice à l'intérieur (salle de sport ou autre)
- Aller chercher un café (ou similaire)
- Aller à un restaurant (y manger)
- Aller chercher un repas pour emporter
- Aller voir des amis/famille
- Tout simplement pour sortir
- Promener le chien
- Faire de l'exercice (p.ex., faire un tour en vélo)
- Autre (veuillez préciser)

* 14. Cette sortie était-elle pour votre santé et votre bien-être ? (cochez toutes les réponses applicables)

- Non
- Oui, pour ma santé physique
- Oui, pour ma santé mentale

* 15. Avez-vous porté un masque lors de votre sortie?

- Oui, durant toute la sortie ou presque
- Oui, mais seulement lors de certaines situations (ex : en passant proche d'autres personnes)
- Oui, mais seulement lorsque j'étais à l'intérieur de bâtiments (pas chez moi)
- Non

* 16. Est-ce que les personnes que vous avez vues portaient des masques?

	Je n'ai pas remarqué	Oui, tout le monde ou presque	Oui, la majorité (plus de la moitié)	Oui, environ la moitié	Oui, mais seulement quelques-unes	Non ou pas du tout (incluant les personnes qui le portaient en raison de leur travail)	Ne s'applique pas
En chemin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
À la destination	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 17. Lors de cette sortie, étiez-vous accompagné ? Veuillez cocher toutes les cases qui s'appliquent.

- Non, j'étais seul.e
- Oui, avec mon partenaire/conjoint.e
- Oui, avec mon/mes enfant.s
- Oui, avec un ami qui habite avec moi
- Oui, avec un ami qui n'habite pas avec moi
- Autre adulte
- Autre (veuillez préciser)

Interactions sociales fortuites

* 24. Pensez à la personne avec laquelle vous avez le plus interagi. Comment avez-vous interagi avec cette personne ?

- Pas de réelle interaction
- Signe de main
- Petit salut verbal (bonjour, comment allez-vous, etc.)
- S'arrêter pour discuter
- Autre (veuillez préciser)

* 25. Pensez à la plus grande interaction que vous avez eue, comment vous êtes-vous senti(e) par rapport à cette interaction sur une échelle de stressé(e) à calme?

Stressé(e) Neutre Calme/détendu(e)

* 26. Pensez à la plus grande interaction que vous avez eue, comment vous êtes-vous senti(e) par rapport à cette interaction sur une échelle d'ennuyé(e) à excité(e)?

Ennuyé(e)/terne Neutre Excité(e)/Allumé(e)

* 27. Pensez à la plus grande interaction que vous avez eue, comment vous êtes-vous senti(e) par rapport à cette interaction sur une échelle de triste à heureux(se)?

Triste Neutre Heureux/Heureuse

QUESTIONS GÉNÉRALES SUR VOS DÉPLACEMENTS (PAS SEULEMENT EN VÉLO)

* 28. En supposant que tout revienne aux conditions pré-COVID, je préférerais faire les déplacements suivants:

	À pied	En vélo	Par bus	Par métro/train/tramway	En véhicule privé	Ne s'applique pas
Aller au travail / aux études	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Loisir	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Magasiner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Destinations dans mon quartier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre (veuillez préciser)

* 29. Pensez à vos déplacements quotidiens actuels. Comment vivez-vous vos déplacements en général sur une échelle de stressé(e) à détendu(e)?

1 - Je me sens très stressé(e), inquiet(e), pressé(e)	2	3	4 - Neutre	5	6	7 - Je me sens très détendu(e), confiant(e), calme
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 30. Pensez à vos déplacements quotidiens actuels. Comment vivez-vous vos déplacements en général sur une échelle d'ennuyé(e) à enthousiaste?

1 - Je m'ennuie, je suis tanné(e), fatigué(e)	2	3	4 - Neutre	5	6	7 - Je me sens très enthousiaste, alerte, engagé(e)
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 31. Pensez à vos déplacements quotidiens actuel. Comment vivez-vous vos déplacements en général ?

1 - Mes déplacements se passent mal et sont de mauvaise qualité, pire que ce que l'on peut imaginer	2	3	4 - Neutre	5	6	7 - Mes déplacements se passent bien et sont de bonne qualité, la meilleure possible
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 32. À quel point êtes-vous d'accord avec les déclarations suivantes?

	1 - Pas du tout d'accord	2	3	4 - Ni d'accord, ni en désaccord	5	6	7 - Entièrement d'accord
Compte tenu de la façon dont je me déplace actuellement, il est facile de faire mes activités quotidiennes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Compte tenu de la façon dont je me déplace actuellement, je suis capable de vivre ma vie comme je le souhaite	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Compte tenu de la façon dont je me déplace actuellement, je suis capable de faire toutes mes activités préférées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'accès à mes activités préférées est satisfaisant compte tenu de la façon dont je me déplace actuellement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 33. Quels types de déplacements effectuez-vous/avez-vous effectué pendant les trois derniers mois et à quelle fréquence?

	Jamais	Presque jamais	Une fois par semaine ou moins	Quelques fois par semaine	Presque tous les jours
Travail/études	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Faire les courses (achats, épiceries, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rendez-vous (chez le médecin, dentiste, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rendez-vous (autre)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parc de quartier (terrains de jeux, petits parcs, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grand parc (de la taille d'un pâté de maisons ou plus)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Destination nature (y compris les parcs linéaires)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Destination avec eau (rivière, lac, mer, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Exercice à intérieur (salle de sport, piscine, danse, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller chercher un café (ou similaire)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Restaurant (y manger)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aller chercher un repas pour emporter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voir des amis/famille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 34. Comment faites-vous ces déplacements dans le contexte actuel ?

	Ne s'applique pas	En ligne	Marche	Vélo	Autobus	Métro/ train/tramway	Véhicule privé	Autre
Travail/études	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Épiceries	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rendez-vous (chez le médecin, dentiste, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rendez-vous (autre)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parc de quartier (terrains de jeux, petits parcs, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Grand parc (de la taille d'un pâté de maisons ou plus)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Destination nature (y compris les parcs linéaires)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Destination avec eau (rivière, lac, mer, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aller à un lieu d'exercice à l'intérieur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aller chercher un café	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Restaurant (y manger)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aller chercher un repas pour emporter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voir des amis/famille	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* 35. À quel point êtes-vous d'accord avec la déclaration suivante? Je me sentirais en sécurité d'opter pour les transports en commun.

1 - Pas du tout d'accord	2	3	4 - Ni d'accord, ni en désaccord	5	6	7 - Entièrement d'accord
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 36. En supposant que la situation revienne à celle d'avant la COVID-19, anticipez-vous changer votre façon de vous déplacer (ignorant les changements saisonniers tels que faire davantage de vélo parce que c'est l'été)?

	Diminution importante	Diminution faible	Aucun changement	Augmentation faible	Augmentation importante	Ne s'applique pas
À pied	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
À vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Métro/train/tramway	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Véhicule privé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 37. En moyenne, à quelle fréquence marchez-vous à des destinations dans votre quartier ?

- Jamais
- Une fois par semaine
- Quelques fois par semaine
- Presque tous les jours

* 38. En ce qui concerne la **marche** dans votre quartier, veuillez indiquer votre accord ou désaccord en vers les déclarations suivantes :

	Entièrement en désaccord	En désaccord	Ni d'accord, ni en désaccord	D'accord	Entièrement d'accord
Je suis physiquement capable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les distances sont adéquates	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les trottoirs sont de bonne qualité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pas ou peu de danger relié à la circulation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pas ou peu de risque à la sécurité personnelle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aucune peur d'harcèlement par la police ou par d'autres responsables du maintien de l'ordre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je croise des personnes dans le quartier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il y a plusieurs destinations d'intérêt pour moi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le terrain est généralement plat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre (veuillez préciser)

Marcher

* 39. Lorsque je **marche** dans mon voisinage immédiat, j'ai tendance à rechercher ou à éviter les éléments suivants

	Éviter	Neutre	Rechercher
La route la plus directe vers ma destination	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Qualité, confort des infrastructures piétonnes (qualité des trottoirs, largeur adéquate, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Espaces verts (par exemple, parcs, terrains de jeux)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Espaces bleus (p. ex., plans d'eau, étangs, ruisseaux)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grandes pelouses	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verdure autre que les pelouses (plantes, arbustes, arbres, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues résidentielles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues commerciales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Haute densité de maisons, de bâtiments	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Faible densité de maisons, de bâtiments	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues fortement achalandées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues avec beaucoup de circulation routière	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Travaux routiers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Cyclisme

* 40. Faites-vous du vélo pour vous rendre à vos destinations **dans votre quartier**?

Oui

Non

Cyclisme dans votre quartier

* 41. Lorsque je **fais du vélo** dans mon voisinage immédiat, j'ai tendance à rechercher ou à éviter les éléments suivants

	Éviter	Neutre	Rechercher
La route la plus directe vers ma destination	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Qualité, confort des infrastructures cyclables (qualité de la chaussée, largeur adéquate des voies cyclables, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Espaces verts (par exemple, parcs, terrains de jeux)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Espaces bleus (p. ex., plans d'eau, étangs, ruisseaux)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grandes pelouses	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verdure autre que les pelouses (plantes, arbustes, arbres, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues résidentielles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues commerciales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Haute densité de maisons, de bâtiments	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Faible densité de maisons, de bâtiments	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues fortement achalandées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues avec beaucoup de circulation routière	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Travaux routiers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Conduire

* 42. Conduisez-vous pour vous rendre à vos destinations?

Oui

Non

Conduire dans votre quartier

* 43. Lorsque je **conduis**, j'ai tendance à rechercher ou à éviter les éléments suivants

	Éviter	Neutre	Rechercher
La route la plus directe vers ma destination	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Qualité, confort des infrastructures routières (qualité de la chaussée, largeur adéquate, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Espaces verts (par exemple, parcs, terrains de jeux)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Espaces bleus (p. ex., plans d'eau, étangs, ruisseaux)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grandes pelouses	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verdure autre que les pelouses (plantes, arbustes, arbres, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues résidentielles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues commerciales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Haute densité de maisons, de bâtiments	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Faible densité de maisons, de bâtiments	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues fortement achalandées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rues avec beaucoup de circulation routière	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Travaux routiers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Piétonnisation des artères

* 44. De manière générale, êtes-vous plutôt favorable ou défavorable à la piétonnisation des artères commerciales ?

Très défavorable	Plutôt défavorable	Neutre	Plutôt favorable	Très favorable	Je ne sais pas
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 45. Depuis juin, avez-vous fréquenté une artère commerciale piétonnisée ?

- Oui
 Non

Rue piétonnes à Montréal

* 46. Laquelle fréquentez-vous **le plus souvent** des rues piétonnes avez-vous fréquenté cet été?

- L'avenue du Mont-Royal dans le Plateau Mont-Royal
- La rue Wellington dans Verdun
- La rue Ontario dans Hochelaga-Maisonneuve
- La rue Duluth dans le Plateau Mont-Royal
- La rue Bernard dans Outremont
- La rue De Castelnau, dans Villeray
- La rue Saint Catherine Ouest dans le centre-ville (Ville-Marie)
- La rue Crescent dans le centre-ville (Ville-Marie)
- La rue Sainte Catherine Est (Village) dans Ville-Marie
- La rue Saint Denis dans le Quartier Latin (Ville-Marie)
- Les rues du Marché Jean Talon, dans Rosemont-La-Petite-Patrie
- Je ne me rappelle plus du nom
- Autre (veuillez préciser)

* 47. Comment y êtes-vous rendu généralement?

- À pied Par metro
- En vélo En voiture
- Par bus
- Autre (veuillez préciser)

* 48. À quelle fréquence y avez-vous croisé **par hasard** des gens que vous connaissez?

	Jamais	Parfois	Souvent	Presque toujours
Lorsque piétonnisé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avant la piétonnisation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 49. À quelle fréquence y avez-vous rencontré (**rencontre prévue**) des gens que vous connaissez?

	Jamais	Parfois	Souvent	Presque toujours
Lorsque piétonnisé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avant la piétonnisation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

DÉMOGRAPHIE SOCIALE ET MILIEU DE VIE

Enfin, nous vous poserons quelques questions sociodémographiques. Elles sont importantes pour l'analyse statistique et ne seront pas utilisées à d'autres fins que pour cette recherche universitaire.

* 50. Pensez à votre vie quotidienne PENDANT les trois derniers mois. Dans l'ensemble, dans quelle mesure étiez-vous satisfait de votre vie?

1 - Extrêmement insatisfait 2 3 4 - Neutre 5 6 7 - Extrêmement satisfait

* 51. Pensez à votre vie quotidienne AVANT la pandémie. Dans l'ensemble, dans quelle mesure étiez-vous satisfait de votre vie?

1 - Extrêmement insatisfait 2 3 4 - Neutre 5 6 7 - Extrêmement satisfait

* 52. Quel est le plus haut niveau d'éducation formelle que vous avez atteint ?

- | | |
|---|---|
| <input type="radio"/> Je préfère ne pas répondre | <input type="radio"/> Certificat ou diplôme d'un collège, d'un cégep ou d'un autre établissement non universitaire |
| <input type="radio"/> Pas d'éducation formelle | <input type="radio"/> Baccalauréat |
| <input type="radio"/> Enseignement primaire | <input type="radio"/> Diplôme de médecine, de dentisterie, de médecine vétérinaire ou d'optométrie (M.D., D.D.S., D.M.D., D.V.M., O.D.) |
| <input type="radio"/> Moins que l'équivalent du secondaire | <input type="radio"/> Maîtrise (par exemple, M.A., M.Sc., M.Ed., M.B.A.) |
| <input type="radio"/> Diplôme d'enseignement secondaire ou équivalent | <input type="radio"/> Doctorat (i.e., Ph.D.) |
| <input type="radio"/> Certificat ou diplôme d'apprenti ou d'un autre métier | |

* 53. Quelle est votre origine ethnique ?

- Je préfère ne pas répondre
- Origines autochtones d'Amérique du Nord
- Autres origines nord-américaines
- Origines européennes
- Origines caribéennes
- Origines latines, centrales et sud-américaines
- Origines africaines
- Origines asiatiques
- Origines de l'océanie

* 54. Laquelle des propositions suivantes décrit le mieux votre situation professionnelle actuelle ?

- | | |
|---|---|
| <input type="radio"/> Temps plein (plus de 30 heures par semaine) | <input type="radio"/> Retraité |
| <input type="radio"/> Emploi à temps partiel/occasionnel | <input type="radio"/> Pas actuellement employé, mais à la recherche d'un emploi |
| <input type="radio"/> Personne au foyer | <input type="radio"/> Autres |
| <input type="radio"/> Étudiant | |

* 55. Combien y a-t-il d'adultes dans votre ménage, en vous incluant?

* 56. Habitez-vous avec des enfants?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Je n'habite pas avec un enfant. | <input type="checkbox"/> 10 - <11 ans |
| <input type="checkbox"/> < 1 an | <input type="checkbox"/> 11 - <12 ans |
| <input type="checkbox"/> 1 - <2 ans | <input type="checkbox"/> 12 - <13 ans |
| <input type="checkbox"/> 2 - <3 ans | <input type="checkbox"/> 13 - <14 ans |
| <input type="checkbox"/> 3 - <4 ans | <input type="checkbox"/> 14 - <15 ans |
| <input type="checkbox"/> 4 - <5 ans | <input type="checkbox"/> 15 - <16 ans |
| <input type="checkbox"/> 5 - <6 ans | <input type="checkbox"/> 16 - <17 ans |
| <input type="checkbox"/> 6 - <7 ans | <input type="checkbox"/> 17 - <18 ans |
| <input type="checkbox"/> 7 - <8 ans | <input type="checkbox"/> 18 - <19 ans |
| <input type="checkbox"/> 8 - <9 ans | <input type="checkbox"/> 19 ans ou plus |
| <input type="checkbox"/> 9 - <10 ans | |

* 57. Combien de voitures y a-t-il dans votre ménage?

* 58. Combien y a-t-il de vélos fonctionnels dans votre ménage?

* 59. Avez-vous acheté un véhicule / mode de transport pendant la pandémie ?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Non | <input type="checkbox"/> Un véhicule / VUS / camion électrique |
| <input type="checkbox"/> Un véhicule / VUS / camion à essence | <input type="checkbox"/> Un vélo / trottinette électrique |
| <input type="checkbox"/> Un véhicule / VUS / camion hybrid | <input type="checkbox"/> Un vélo / trottinette |
| <input type="checkbox"/> Autre (veuillez préciser) | |

* 60. Avez-vous une carte de transport en commun?

- Non
- Oui, un abonnement annuel
- Oui, un abonnement mensuel
- Oui, j'achète des titres au besoin

* 61. Laquelle de ces options est un mode de transport ?

- Zoom Bus
- Domicile Famille
- Ami.e.s

* 62. À quel point êtes-vous d'accord avec les déclarations suivantes?

	Ne s'applique pas	1 - Pas d'accord	2	3 - Ni d'accord, ni pas d'accord	4	5 - D'accord
Mon quartier dispose d'assez d'espace dans les parcs pour que je puisse sortir et respecter la distanciation sociale.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je me sens à l'aise d'aller dans les parcs de mon quartier.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il y a une épicerie de quartier à laquelle je peux me rendre à pied.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je me sens à l'aise d'aller à mon épicerie de quartier.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il y a des magasins à proximité, auxquels je peux me rendre à pied (par exemple, une pharmacie, un dépanneur).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je me sens à l'aise d'aller dans les magasins à proximité.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les trottoirs de mon quartier sont suffisamment larges pour permettre aux piétons de se croiser en toute sécurité.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 63. Comment vos revenus ont-ils changé (en comparaison avec vos revenus avant COVID)?

- | | |
|---|---|
| <input type="radio"/> Je préfère ne pas répondre | <input type="radio"/> Faible diminution (10 à 30 % de diminution) |
| <input type="radio"/> Je n'avais pas de revenu avant | <input type="radio"/> Diminution importante (30 à 50%) |
| <input type="radio"/> Augmentation | <input type="radio"/> Diminution très importante (50 à 80 %) |
| <input type="radio"/> J'ai encore plus ou moins le même revenu | <input type="radio"/> Perte totale ou quasi totale de revenus (>80 % à 100 %) |
| <input type="radio"/> Très faible diminution (< 10 % de diminution) | |

* 64. Quel était le revenu annuel total de votre ménage avant impôts avant la COVID ?

- | | |
|--|---|
| <input type="radio"/> Je préfère ne pas répondre | <input type="radio"/> 40 000 \$ à 49 999 \$ |
| <input type="radio"/> Moins de 5 000 \$ | <input type="radio"/> 50 000 \$ à 59 999 \$ |
| <input type="radio"/> 5 000 \$ à 7 499 \$ | <input type="radio"/> 60 000 \$ à 74 999 \$ |
| <input type="radio"/> 7 500 \$ à 9 999 \$ | <input type="radio"/> 75 000 \$ à 99 999 \$ |
| <input type="radio"/> 10 000 \$ à 14 999 \$ | <input type="radio"/> 100 000 \$ à 124 999 \$ |
| <input type="radio"/> 15 000 \$ à 19 999 \$ | <input type="radio"/> 125 000 \$ à 149 999 \$ |
| <input type="radio"/> 20 000 \$ à 29 999 \$ | <input type="radio"/> 150 000 \$ à 199 999 \$ |
| <input type="radio"/> 30 000 \$ à 39 999 \$ | <input type="radio"/> 200 000 \$ ou plus |

65. Avez-vous des commentaires à faire concernant le bien-être, les interactions sociales et les déplacements en période de confinement?