

Étude récréative (sur les parcs nationaux)

Rapport méthodologique



Prépare pour l'Agence de Parcs Canada

Fournisseur : Advanis

N° du contrat : 5P004-22-0154

Valeur du contrat : 61 873,15 \$ (taxe inclus)

Date du contrat : 15 septembre 2022

Date de livraison : 8 décembre 2022

N° d'inscription : POR 043-22

Pour obtenir de plus amples renseignements sur ce rapport, veuillez communiquer avec Parcs Canada à information@pc.gc.ca

This report is also available in English

Photo : © Parcs Canada
S. Munn, 2016 (Parc national Banff)

Table de matières

Sommaire	2
Déclaration de neutralité politique et les coordonnées	2
Contexte et objectifs	3
Méthodologie	3
Conception de l'enquête	4
Échantillonnage et administration.....	4
La pondération et le nettoyage des données	6
Contrôle de la qualité	7
Bias de non réponse	8
Annexe : Questionnaires	10

Étude récréative (sur les parcs nationaux)

Rapport méthodologique

Préparé pour l'Agence de Parcs Canada

Nom de fournisseur : Advanis

Decembre 2022

Ce rapport présente les détails méthodologiques **de l'étude récréative (parcs nationaux)** menée par Advanis pour le compte de Parcs Canada. L'enquête en ligne, fondée sur des probabilités, a été administrée entre le 24 octobre et le 5 decembre 2022 à 2 211 membres du public canadien âgés de 18 ans ou plus qui avaient visité au moins un parc national au Canada au cours des dix dernières années.

This report is also available in english under the title : *Recreation Study (national parks)*

Cette publication ne peut être reproduite qu'à des fins non commerciales. Une autorisation écrite préalable doit être obtenue auprès de Parcs Canada. Pour en savoir plus sur le rapport, veuillez communiquer avec Parcs Canada dont les coordonnées sont : 1-888-773-8888 ou information@pc.gc.ca ou à :

Parcs Canada
2^e étage, (PC-02-E)
30 rue Victoria
Gatineau QC J8X 0B3

Numero de catalogue :

R62-588/1-2023F-PDF

Numéro international normalisé du livre :

978-0-660-45465-8

Publications connexes (numéro d'enregistrement : POR 043-22) :

Numéro de catalogue : R62-588/1-2023E-PDF (rapport méthodologique, anglais)

Numéro international normalise du livre : 978-0-660-45463-4 (anglais)

Sommaire

L'Agence Parcs Canada (APC) protège et présente des exemples d'importance nationale du patrimoine naturel et culturel du Canada et favorise la compréhension, l'appréciation et le plaisir du public afin d'assurer l'intégrité écologique et commémorative de ces lieux pour les générations actuelles et futures.

Le transport est une question importante dans les parcs nationaux. Il influence la façon dont les gens accèdent aux points d'intérêt et la qualité globale de l'expérience du visiteur, mais il est également lié à la conservation. Cette étude exploratoire visait à mieux comprendre les choix de transport actuels des visiteurs nationaux des parcs nationaux canadiens, les rôles et les avantages des véhicules personnels dans leurs expériences, les perceptions et les besoins en matière de moyens de transport de rechange pour en faire des choix viables, et les compromis potentiels qui pourraient motiver ou modifier les choix des consommateurs quant à l'avenir du transport dans les parcs nationaux.

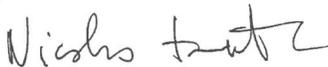
L'étude a utilisé une enquête en ligne basée sur les probabilités, administrée à un échantillon national d'adultes canadiens âgés de 18 ans et plus qui avaient visité au moins un parc national canadien au cours de la dernière décennie. L'enquête, qui prend environ 14,6 minutes à compléter, a été menée entre le 24 octobre et le 5 décembre 2022 en utilisant une approche en plusieurs étapes et un recrutement aléatoire par téléphone ou par Internet. L'échantillon concerne les visiteurs (et non la population générale) et a été constitué en fonction du lieu de résidence des visiteurs (c'est-à-dire la province). Les données n'ont pas été pondérées à l'aide de variables démographiques telles que l'âge, le genre et le niveau de scolarité, car de tels renseignements à un niveau granulaire n'étaient pas disponibles pour les visiteurs des parcs nationaux et Advanis ne pouvait pas mesurer le niveau de précision des estimations de la région de résidence fournies par Parcs Canada.

Au total, 2 211 Canadiens ont répondu à l'enquête, soit un taux de réponse de 22,2 pour cent et une marge d'erreur de +/- 2,1 pour cent à l'échelle nationale (19 fois sur 20, avec un intervalle de confiance de 95 pour cent). Le coût total de l'étude s'est élevé à 61 873 \$ (taxes comprises).

Déclaration de neutralité politique et les coordonnées

Je certifie par la présente, en tant que haut représentant d'Advanis, que les produits livrables sont pleinement conformes aux exigences en matière de neutralité politique du gouvernement du Canada décrite dans la Politique sur les communications du gouvernement du Canada et la Procédure de planification et d'attribution de marchés de services de recherche sur l'opinion publique.

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



Nicolas Toutant
Vice-président, recherche et évaluation
Advanis
nicolas.toutant@advanis.ca

1. Contexte et objectifs

L'Agence Parcs Canada (APC) protège et présente des exemples d'importance nationale du patrimoine naturel et culturel du Canada et favorise la compréhension, l'appréciation et le plaisir du public afin d'assurer l'intégrité écologique et commémorative de ces lieux pour les générations actuelles et futures.

Les parcs nationaux sont gérés de manière à protéger l'environnement naturel tout en permettant au public de profiter et d'apprécier la nature. Les véhicules personnels sont le principal moyen d'accéder aux parcs nationaux et de s'y déplacer. La conduite fait également partie intégrante de l'expérience de loisirs, et les routes panoramiques en sont une expression (par exemple, le sentier Cabot – Hautes-Terres-du-Cap-Breton ; le sentier de la promenade du Golfe – Île-du-Prince-Édouard ; la promenade de Red Rock – Lacs-Waterton ; la promenade des Glaciers – Banff/Jasper). Par conséquent, les transports, la gestion des parcs et les expériences des visiteurs sont intrinsèquement liés.

Alors que Parcs Canada s'efforce d'atteindre les objectifs d'atténuation des changements climatiques et de durabilité dans le contexte de la transition du Canada vers une économie à faible émission de carbone, le transport vers et dans les parcs nationaux est un élément essentiel à prendre en considération. Le transport est toutefois une question complexe en raison de l'emplacement, de la géographie et de l'offre des différents parcs et de leur intégration dans une infrastructure communautaire et nationale plus large. Les organisations de parcs du monde entier mettent à l'essai et/ou mettent en œuvre des stratégies de transport durable pour l'accès aux parcs nationaux et le déplacement des personnes sur place. Les expériences menées à ce jour ont montré que de nombreux facteurs contribuent à influencer le choix, l'acceptation et les changements de comportement modal des consommateurs. Le choix et les options en matière de transport ne sont pas une décision de type « soit/soit ».

Le transport évolue et il est inévitable que les choix et les options en matière de transport évoluent dans les années et les décennies à venir dans le contexte d'un changement social, économique et environnemental continu. Pour éclairer la conversation sur ce que pourrait être le transport dans les parcs nationaux, Parcs Canada a demandé une étude pour mieux comprendre ce qui suit :

- Les choix actuels des Canadiens en matière de transport pour se rendre dans les parcs nationaux et s'y déplacer ;
- Les rôles et/ou avantages des véhicules personnels dans les expériences vécues dans les parcs nationaux ;
- Les perceptions et les besoins en matière de moyens de transport de rechange pour être des choix viables pour les visiteurs dans les parcs nationaux ; et,
- Les compromis potentiels qui pourraient motiver ou modifier les choix de transport des visiteurs lorsqu'il s'agit de découvrir les parcs nationaux.

La plupart des études utilisées à ce jour pour étayer ce travail tendaient à se concentrer sur un seul parc et utilisaient des scénarios hypothétiques ou sollicitaient des commentaires sur un mode de transport de rechange mis à l'essai ou en cours de mise en œuvre. Cette étude canadienne est de nature exploratoire dans la mesure où elle se concentre sur un réseau de parcs nationaux dont les niveaux individuels de durabilité varient. L'information recueillie dans le cadre de la présente étude sert de base de référence et sera utilisée pour alimenter d'autres discussions sur l'état futur et les options en matière de transport dans les parcs nationaux.

2. Méthodologie

Parcs Canada a recherché un échantillon représentatif à l'échelle nationale de Canadiens âgés de 18 ans et plus qui avaient visité au moins un parc national au cours de la dernière décennie. L'étude a utilisé un processus d'échantillonnage à plusieurs étapes qui comprend à la fois un échantillon aléatoire de Canadiens (population générale) et un sous-ensemble de l'échantillon représentatif de la population générale basée sur la probabilité,

propriété d'Advanis, utilisé dans les récentes études de satisfaction des visiteurs menées pour Parcs Canada. Les deux approches sont fondées sur la probabilité et permettent de calculer la marge d'erreur.

2.1 Conception de l'enquête

L'enquête a été conçue par Parcs Canada et programmée par Advanis, ce qui a permis de respecter toutes les normes requises pour les recherches sur l'opinion publique au sein du gouvernement du Canada. Ces exigences comprenaient, sans s'y limiter, une notification concernant la confidentialité et la participation volontaire, des options pour la participation des personnes handicapées, l'adaptabilité du contenu en fonction du dispositif (par exemple, téléphone intelligent, écran d'ordinateur portable) et des normes d'accessibilité au Web pour le contenu en ligne. Les normes de mise à l'essai préalable ont également été respectées, avec une mise à l'essai préalable réalisée en anglais et en français. La mise à l'essai préalable a été réalisée entre l'octobre 24 et 25 2022. Au total, 351 personnes ont été recrutées par téléphone, et 39 essais préliminaires ont été réalisés (15 en français et 24 en anglais). Les résultats des essais préliminaires ont été fournis à Parcs Canada aux fins d'examen. En raison de la longueur du sondage (16,7 minutes pour le pré-test), Parcs Canada a supprimé certains textes contextuels et plusieurs questions. Les questions Q13 et Q19 ont également été converties de questions de classement en questions à choix multiples afin de réduire la durée. En raison de ces révisions, les données complètes du sondage pré-test ont été exclues des données finales.

2.2 Échantillonnage et administration

Le public cible de ce projet était les Canadiens des dix provinces, âgés de 18 ans et plus, qui avaient visité au moins un parc national au Canada au cours de la dernière décennie. Ce sont les visiteurs qui sont visés, et non la population en général. Il était important que les participants aient visité un parc national dans un passé relativement récent pour trois raisons principales. Tout d'abord, l'expérience antérieure fournirait aux participants un cadre de référence pour les aider à répondre aux questions qui leur sont posées – par exemple, ils auraient une idée de la nature des points d'intérêt et des distances entre ces derniers, des différents environnements qui s'y trouvent et des options de transport actuellement disponibles. Ensuite, les personnes ayant une expérience antérieure ont des habitudes et/ou des attentes établies concernant les expériences dans les parcs. À plus long terme, il pourrait être plus difficile pour ces visiteurs de se convertir à des modes de transport de rechange que les personnes qui n'ont jamais visité ou qui n'ont aucune expérience des parcs nationaux. Enfin, la vaste littérature scientifique sur le transport durable et littérature les réseaux de parcs se concentre sur les besoins et les préoccupations des utilisateurs actuels des parcs. Comme c'est cette littérature qui a servi de base à cette étude canadienne, l'accent a été mis sur la base de Canadiens qui profitent actuellement (au cours des dix dernières années) des parcs nationaux en personne.

Il est admis qu'un participant peut visiter un ou plusieurs parcs sur une période de 10 ans et dans n'importe quelle province, quel que soit son lieu de résidence. Le parc lui-même n'était pas un mécanisme de sélection ou de pondération, car les résidents d'une province donnée peuvent visiter n'importe quel parc du pays. Tant que le participant sélectionné au hasard visitait au moins un parc national au Canada depuis 2011, il pouvait être inclus dans l'étude. Les questions ont permis de filtrer les réponses des personnes âgées de moins de 18 ans, de toutes celles qui ne vivent pas au Canada et de celles qui travaillent pour une société d'études de marché ou d'autres organisations non admissibles.

L'échantillon s'est concentré sur les résidents et les parcs nationaux dans les provinces. Les résidents des trois territoires nordiques du Canada et les participants qui ont indiqué qu'ils n'avaient de l'expérience qu'avec les parcs nationaux du Nord du Canada ont été exclus de l'étude. La proportion globale de visiteurs annuels de tout parc national du Canada par des résidents des territoires est faible. Moins d'un pour cent de la fréquentation totale des parcs nationaux est le fait de résidents du Yukon, du Nunavut ou des Territoires du Nord-Ouest. Les parcs nordiques ont également tendance à être plus éloignés (par exemple, sur l'île d'Ellesmere) et à être peu fréquentés (certains voient moins de 20 visiteurs par an). Plus important encore, les options de transport

connexes peuvent être différentes de celles du reste du pays (par exemple, accès routier limité ou inexistant, recours accru aux vols nolisés). Par conséquent, la présente étude s’est concentrée sur les parcs nationaux situés ailleurs au Canada et sur les résidents dont le domicile est situé à l’extérieur du Nord canadien. Parcs Canada a fourni des statistiques sommaires pour définir la distribution géographique de l’échantillon (tableau 1).

Cette étude basée sur les probabilités a été réalisée selon une approche en plusieurs étapes. Dans la première phase (alias phase de recrutement), Advanis a ajouté des questions sur la fréquentation des parcs nationaux à sa recherche interne en cours au sein de la population générale. Les personnes interrogées ont été invitées de manière aléatoire à participer à l’étude interne par téléphone – téléphone fixe et téléphone mobile. Au cours de l’interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO), il a été demandé aux participants la permission de les relancer au sujet d’une enquête en ligne dont le lien était envoyé au téléphone portable du répondant potentiel par le biais d’un service de messages courts (SMS). Une fois que le participant a terminé l’interview téléphonique ou l’ITAO, ses réponses à la question de sélection des parcs ont été analysées afin de déterminer le bassin potentiel pour les questions de Parcs Canada.

Au cours de la deuxième phase, les participants identifiés lors de l’analyse interne précédente (visite d’un parc national au cours des 10 dernières années) ont été invités à participer à l’étude sur les parcs nationaux et le transport pour Parcs Canada. Les invitations ont été envoyées par messages textes et regroupées par province, afin de garantir qu’elles soient envoyées aux heures appropriées dans chaque fuseau horaire. Chaque enquête comportait un numéro unique intégré dans les hyperliens envoyés aux participants afin d’éliminer la possibilité de réponses en doubles d’un même participant. Après l’envoi des invitations initiales, des messages de rappel ont été envoyés 3 jours plus tard aux candidats qui n’avaient pas encore répondu ou à l’enquête ou qui n’avaient pas été écartés de l’enquête. Un maximum de trois messages de rappel a été envoyé. Au total, 16 233 invitations et rappels ont été envoyés pendant la période de collecte des données (tableau 2).

Tableau 1 : Plan d’échantillonnage par province/ région du Canada

Région	Visiteurs * (résidence principale) (%)	Objectifs de quota	Marge d’erreur (19 fois sur 20)
Atlantique	10,1	250	± 6.2 points pourcentage
Québec	16,9	420	± 4.8 points pourcentage
Ontario	24,4	608	± 4.0 points pourcentage
Manitoba/Saskatchewan	10,7	262	± 2.7 points pourcentage
Alberta	25,8	640	± 3.9 points pourcentage
Colombie-Britannique	12,1	300	± 5.6 points pourcentage
Total	100 %	2 500	± 2.0 points pourcentage

Note : La fréquentation des parcs nordiques et les visiteurs des territoires ont été retirés avant de calculer la répartition des visiteurs

Tableau 2 : Détails des invitations à l’enquête et des rappels

ID du message	Raison	Total envoyé
1	Invitation (anglais)	5 489
2	Invitation (français)	881
3	Rappel 1 (anglais)	3 559
4	Rappel 1 (français)	618
5	Rappel 2 (anglais)	2 923
6	Rappel 2 (français)	527
7	Rappel 3 (anglais)	1 922
8	Rappel 3 (français)	314
	Total	16 233

2.3 La pondération et le nettoyage des données

Il ne s'agissait pas d'un échantillon basé sur les volumes de visites ni de la population générale. Un échantillon aléatoire basé sur le volume de fréquentation met l'accent sur une région du pays en raison du schéma naturel des opérations et de la popularité des destinations. Si l'on se concentrait sur la population générale, on obtiendrait une grande proportion de personnes n'ayant jamais visité le site ou l'ayant visité il y a plus de dix ans. L'accent a été mis sur les personnes qui ont visité (récemment), et elles peuvent visiter n'importe quel parc du réseau et peuvent avoir visité plusieurs parcs au cours de la décennie. Par conséquent, l'échantillon était basé sur le point de départ du voyage d'un visiteur – son lieu de résidence (son domicile, par province). Il en résulte un échantillon plus représentatif de la base réelle de visiteurs nationaux de Parcs Canada (avec une proportion plus élevée de l'ouest du Canada et une proportion modifiée du centre du Canada). Les données n'ont pas été pondérées par les données démographiques (p. ex., âge, genre, éducation) parce qu'une répartition exhaustive des variables au niveau géographique nécessaire n'était pas disponible pour les parcs nationaux et qu'Advanis ne pouvait pas mesurer la précision des estimations de la région de résidence fournies par Parcs Canada.

L'étude visait initialement à recueillir un échantillon aléatoire de 2 500 visiteurs nationaux des parcs nationaux. Un échantillon plus petit a été accepté sur le terrain pour plusieurs raisons : 1) la durée du sondage sur le terrain, 2) les rappels autorisés dans le cadre des exigences du gouvernement avaient été épuisés, et 3) la nécessité d'éviter d'étendre la collecte de données à la période des vacances de décembre. Dans l'ensemble, 7 662 Canadiens ont été invités à participer et 2 211 enquêtes ont été réalisées pendant la période de collecte des données (tableau 3). La durée moyenne des enquêtes était d'environ 14,6 minutes (anglais = 14,5 minutes ; français = 15,2 minutes). Le taux de réponse était de 22,2 pour cent et la marge d'erreur globale était de +/-2,1 pour cent, avec un intervalle de confiance de 95 %. Au total, 1 822 participants ont été éliminés parce qu'ils n'avaient pas visité de parc national au cours des dix dernières années. Un filtre de sélection était également inclus pour s'assurer que les répondants étaient âgés de plus de 18 ans. Aucun répondant n'a été écarté parce qu'il était âgé de moins de 18 ans, car Advanis n'a utilisé que l'échantillon représentatif de la population générale basé sur la probabilité dont l'âge était supérieur à 18 ans.

Tableau 3 : nombre d'enquêtes complétées par région

Région	Objectifs de quota	Complété (non pondéré)	Marge d'erreur (19 fois sur 20)
Atlantique	252	202	± 6,9 points pourcentage
Québec	423	334	± 5,4 points pourcentage
Ontario	612	471	± 4,5 points pourcentage
Manitoba/Saskatchewan	267	278	± 5,9 points pourcentage
Alberta	644	665	± 3,8 points pourcentage
Colombie-Britannique	302	261	± 6,1 points pourcentage
Total	2 500	2 211	± 2,1 points pourcentage

Tableau 4 : Invité et projeté

Catégorie	Total
Invité	7 662
Inadmissible (N'avait pas visité un parc au cours de la dernière décennie)	1 822
Complété	2 211
Taux du réponse ¹	22, 2 %
Marge d'erreur	+/- 2,1%
1 Unités ayant répondu / (non résolu + Qualifié mais non disponible+ Unités ayant répondu)	

La participation inclusive est une exigence de la recherche sur l'opinion publique menée par le gouvernement du Canada. Les enquêtes en ligne sont programmées pour s'adapter à différents appareils (par exemple, ordinateurs portables, iPads, téléphones intelligents), les grands tableaux de questions échelonnées sur un écran sont limités (c'est-à-dire qu'il est difficile d'y naviguer sur certains appareils et par les lecteurs d'écran), et les besoins des dispositifs de capacité (par exemple, lecteurs d'écran, utilisation des fonctions de touche de tabulation pour naviguer sur les écrans) sont pris en compte par la programmation. D'autres formats d'enquête (par exemple, des entretiens) étaient également disponibles sur demande. Les mesures d'accessibilité mises en place par Advanis ont permis de répondre aux besoins des participants qui pouvaient avoir des besoins différents, puisque personne n'a demandé d'autres formats de participation.

Toutes les variables démographiques et dérivées utilisées dans l'analyse et/ou la pondération ont été incluses dans l'ensemble de données. Toutes les réponses aux questions ouvertes ont été codées en thèmes généraux et agrégées lorsque le thème représentait au moins un pour cent du total des réponses à la question. Les réponses verbatim originales et codées ont été conservées dans l'ensemble des données de l'étude. Toutes les questions ont été croisées avec des catégories thématiques afin de donner un aperçu des résultats. Les tableaux finaux des bannières comprenaient des fréquences et des pourcentages non pondérés pour chaque variable.

2.4 Contrôle de la qualité

Advanis emploie un certain nombre de mesures de contrôle de la qualité pour garantir le succès du projet tout au long de son cycle de vie. Ces mesures sont détaillées ci-dessous.

Les programmes de sondages : Advanis utilise la technologie pour maximiser le contrôle de la qualité dans les programmes de sondage. Ayant mis au point un moteur de sondage exclusif, les professionnels d'Advanis sont capables de concevoir et de programmer un sondage dans un environnement de type navigateur, éliminant ainsi le besoin de recourir à un programmeur moins familier avec le sujet du sondage.

Les étapes suivies pour garantir la qualité du sondage sont présentées ci-dessous.

- Le sondage a été soigneusement testé par les membres de l'équipe de projet d'Advanis, ainsi que par des personnes n'appartenant pas à l'équipe (car elles voient les choses avec un « regard neuf »).
- Le sondage en ligne a été testé par des représentants de Parcs Canada (et leurs testeurs désignés). Cela a permis à Parcs Canada de s'assurer que les instructions « passez à » et les questions du sondage étaient correctement programmées.
- Le sondage a fait l'objet d'un essai pilote en anglais et en français. Ainsi, Advanis a pu fournir à Parcs Canada des observations sur tout problème lié au sondage avant son lancement ainsi que des suggestions de changements.

Méthodologie d'ITAO : Le script de recrutement pour l'ITAO a été programmé sur la plateforme ITAO exclusive d'Advanis sans aucun problème imprévu. Advanis a pu mettre à profit son expérience pour la programmation du sondage et le processus de rappel afin d'atteindre des normes de qualité élevées. Pour assurer une collecte de données de la plus haute qualité, Advanis a mis en œuvre les mesures suivantes :

- Les intervieweurs ont été formés pour comprendre au mieux les objectifs de l'étude et pour qu'ils soient capables de prononcer et de comprendre la formulation du sondage.
- Des relevés d'appels détaillés ont été conservés dans le système automatisé de l'ITAO, et ils ont fait l'objet d'un suivi pour l'analyse de la productivité (c'est-à-dire qu'ils ne sont pas sujets à l'erreur humaine).
- Les scripts de sélection contenaient une description de l'importance de la recherche et de l'importance de la participation des répondants, qui a servi à motiver les répondants.
- Les scripts de recrutement ont été prétestés pour assurer le meilleur flux possible.
- La durée moyenne d'emploi de nos intervieweurs est très élevée par rapport aux normes du secteur, ce qui donne une équipe d'intervieweurs plus expérimentés et mieux informés sur le public cible.
- L'équipe de l'assurance de la qualité d'Advanis a écouté les enregistrements réels de dix pour cent des sondages remplis et a comparé les réponses à celles saisies par l'intervieweur, afin de s'assurer que les

réponses étaient correctement enregistrées. Ce travail s'ajoute à la surveillance en direct effectuée par les superviseurs sur le terrain.

- Les superviseurs d'équipe procèdent régulièrement à des évaluations plus officielles de chaque intervieweur, en plus de la surveillance de chaque intervieweur de leur équipe, chaque soir.

Afin de garantir la qualité élevée des entrevues, nos intervieweurs sont formés pour utiliser diverses techniques d'entrevue. Outre l'attitude professionnelle qu'ils doivent toujours avoir, nos intervieweurs doivent être convaincants, lire textuellement, prendre des notes, approfondir les questions semi-ouvertes et ouvertes, confirmer systématiquement l'information donnée et écouter le répondant.

Méthodologie du Web : Tous les sondages d'Advanis sur le Web sont hébergées à l'interne par Advanis, et nous employons un ensemble rigoureux de mécanismes de contrôle de la collecte des données afin de garantir la plus haute qualité des données recueillies, et notamment :

- Les répondants disposent d'un code d'accès unique pour garantir que seul le participant peut répondre au sondage en ligne.
- Des vérifications logiques internes approfondies sont programmées directement dans le sondage pour garantir des réponses logiques.
- Les sondages sur le Web sont mis en œuvre à l'aide du logiciel exclusif d'Advanis (qui est conçu pour traiter des formats de sondages complexes).
- Advanis a procédé à un test interne détaillé et à un test préliminaire externe pour s'assurer que l'instrument de sondage fonctionnait comme prévu.
- Nous avons testé le questionnaire dans plusieurs navigateurs et fourni un lien à Parcs Canada afin qu'il puisse effectuer des tests internes.

Le traitement des données et la production de rapports : Pour toutes les données collectées, Advanis élabore des règles permettant de vérifier la validité des données. Ces règles comprennent des éléments comme :

- Le temps nécessaire pour répondre au sondage
- La vérification des verbatims qui sont du charabia ou qui n'ont pas de sens
- Et, bien sûr, des contrôles rigoureux sont effectués pour s'assurer que les données sont exactes et exemptes d'erreurs selon la logique du questionnaire (instructions « passez à »).

Le personnel d'Advanis utilise le logiciel SPSS Statistics depuis plus de 20 ans et est très compétent à cet égard. Tous les nettoyages de données effectués dans le cadre de projets sont décrits dans des fichiers de syntaxe, et des fichiers de données intermédiaires sont enregistrés tout au long du processus. Ce procédé garantit que le fichier de données brutes original n'est jamais écrasé et que si une erreur est découverte dans notre code, nous pouvons rapidement et facilement refaire la syntaxe pour produire un nouveau fichier de données. Les personnes qui établissent le code incorporent des vérifications internes dans leur code (par exemple, des tableaux à double entrée) pour s'assurer que la syntaxe a eu l'effet souhaité. En outre, toute la syntaxe est examinée par un autre membre de l'équipe ou un spécialiste technique pour en vérifier l'exactitude.

3. Bias de non-réponse

Les enquêtes sont sujettes à des biais ou à des erreurs – erreurs d'échantillonnage et erreurs non dues à l'échantillonnage. L'erreur d'échantillonnage découle du fait que les enquêtes sont menées auprès d'une partie de la population. Cela signifie que les résultats obtenus par les participants peuvent ne pas être représentatifs de l'ensemble de la population. L'erreur de non-échantillonnage provient souvent des différences de réponse entre ceux qui ont participé et ceux qui n'ont pas participé.

Cette étude s'est concentrée sur les visiteurs des parcs nationaux et non sur la population générale. La période de dix ans considérée a permis de saisir un éventail de visiteurs et une gamme d'expériences – les visiteurs réguliers, les visiteurs assidus, les visiteurs occasionnels et ceux qui les découvraient pour la première fois. L'objectif n'était pas non plus un parc particulier ou une région de parcs, de sorte que la base de l'échantillon aléatoire n'était pas

le nombre de visites. L'accent a été mis sur les personnes qui ont visité le parc, et elles peuvent visiter n'importe quel parc du réseau. Par conséquent, l'échantillon a été pondéré en fonction de la provenance nationale – où résident les visiteurs (leur base d'origine). Ainsi, l'échantillon reflète davantage la base réelle du marché intérieur de Parcs Canada. Les non-visiteurs et ceux qui avaient visité le site il y a plus de 10 ans ont été exclus de cette étude. Il est possible qu'ils aient des points de vue différents sur les questions présentées et explorées dans cette étude.

Des milliers de visiteurs canadiens des parcs nationaux ont été invités à participer. Il est difficile d'évaluer la présence d'un biais de non-réponse puisque les renseignements sur les raisons pour lesquelles les personnes invitées ont choisi de ne pas participer ne sont pas disponibles, et ne le sont jamais vraiment. Une façon de mesurer la répercussion potentielle du biais de non-réponse est d'évaluer si l'échantillon est représentatif en comparant les caractéristiques des répondants et de voir si elles reflètent les caractéristiques connues de la population (par exemple, la géographie, la démographie). Cependant, aucune donnée démographique fiable n'était disponible pour cette population à laquelle se comparer. Une approche rigoureuse permet également d'augmenter les taux de réponse et de réduire les effets du biais de non-réponse. Outre les mesures décrites précédemment, d'autres stratégies visant à réduire le biais de non-réponse ont été mises en œuvre :

- Le recrutement par téléphone : permet d'obtenir un taux de réponse plus élevé que les invitations par courrier électronique.
- La diffusion d'un numéro de téléphone local (plutôt qu'un numéro gratuit) et du nom du commanditaire de l'étude (« GovCanada ») : augmente le taux de décrochage (ce qui réduit le filtrage des appels).
- Fixation systématique de la date et de l'heure du prochain appel en fonction du résultat de l'appel en cours : maximise la possibilité de joindre les répondants. Veille à ce que chaque répondant soit appelé méthodiquement tous les jours de la semaine et à tous les moments de la journée (surtout ceux qui sont difficiles à joindre).
- L'envoi de messages textes directement aux participants : permet une transition transparente entre le téléphone et l'enquête en ligne. La réception peut être confirmée en temps réel et encourage les répondants à remplir l'enquête dès la fin de l'appel.
- Informer les répondants potentiels du commanditaire de l'étude : renforcer la crédibilité et rassurer la personne sur le fait que l'appel n'est pas une arnaque.
- Proposer l'enquête dans les deux langues officielles : maximiser la facilité à la remplir.

Annexe : Questionnaires

Version française

Le gouvernement du Canada mène une recherche sur le thème des **parcs nationaux et du transport**. Advanis a été mandaté par le Gouvernement du Canada pour mener cette enquête en utilisant sa méthode de collecte de données MaVilleÉcoute. *If you prefer to complete the survey in English, please click English.*

Il faut environ 10-15 minutes pour répondre à l'enquête et votre participation est volontaire et confidentielle. Aucune personne ne sera associée à ses réponses – les résultats sont résumés en grandes catégories afin de protéger la confidentialité de chaque participant. Les renseignements que vous fournissez seront gérés conformément aux exigences de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, de la *Loi sur l'accès à l'information* et de toute autre loi pertinente.

Si vous avez des questions concernant l'enquête, veuillez communiquer avec Advanis au 1-866-820-516 ou envoyer un courriel à l'adresse sday+parcstransport@mavilleecoute.ca *<mailto:sday+parcstransport@mavilleecoute.ca>) et mentionnez le projet numéro 6514.

Remarque : Vous avez été sélectionné au hasard pour participer à cette étude. Le gouvernement du Canada n'a fourni aucune forme de coordonnées aux fins de la présente étude.

Si vous êtes interrompu pendant le sondage, vous **pouvez cliquer sur le même lien** pour reprendre là où vous vous étiez arrêté.

Ce sondage utilise la méthode de collecte de données d'Advanis (<http://advanis.net/fr>) (ouvre dans une nouvelle fenêtre), MaVilleÉcoute (<http://www.mavilleecoute.ca>) (ouvre dans une nouvelle fenêtre). Cette étude est enregistrée auprès du Service de vérification des recherches du Conseil de recherche et d'intelligence marketing canadien (CRIC).

Cliquez [href="https://www.canadianresearchinsightscouncil.ca/rvs/home/20220928-AD477" target="blank">ici](https://www.canadianresearchinsightscouncil.ca/rvs/home/20220928-AD477) (ouvre dans une nouvelle fenêtre) pour vérifier la légitimité de cette étude.

© 2022 Politique de confidentialité (<http://www.mavilleecoute.ca/privacy.html>) Engagement du CRIC (ouvre dans une nouvelle fenêtre (<https://www.canadianresearchinsightscouncil.ca/wp-content/uploads/2020/09/Engagement-du-CRIC-aupres-des-Canadiens.pdf>))

Nous souhaitons connaître votre opinion sur les parcs nationaux désignés par le gouvernement fédéral et sur l'expérience qu'ils offrent. Voici quelques exemples de parcs nationaux fédéraux que vous connaissez peut-être : Banff, Pacific Rim, Prairies, Hautes-Terres du Cap-Breton, Mont-Riding, Pointe Pelée et Mingan.

Nous voulons mieux comprendre les choix actuels des Canadiens en matière de transport lorsqu'ils se rendent dans les parcs nationaux du Canada et qu'ils s'y déplacent, le rôle que joue le transport dans l'expérience des parcs nationaux et ce que les gens attendent des différents modes de transport dans les parcs nationaux.

Chaque parc national canadien est unique en ce qui concerne l'accès, les services et le transport. Cette enquête explore les problèmes de manière générale plutôt que de se concentrer sur un certain parc national ou une région particulière du pays. Veuillez penser aux parcs que vous connaissez le mieux ou que vous visitez le plus souvent lorsque vous répondez aux questions.

Section 1 : Les parcs nationaux du Canada et vous

1 D'abord, pour confirmer, quel est votre âge ?

1 – Moins de 18 ans (>Remercier et terminer)

2 – 18 à 24 ans

3 – 25 à 34 ans

4 – 35 à 44 ans

5 – 45 à 54 ans

6 – 55 à 64 ans

7 – 65 ans ou plus

99 – Je préfère ne pas le dire (>Remercier et terminer)

2 Avez-vous visité un parc national géré par le gouvernement fédéral au Canada au moins une fois au cours des 10 dernières années ?

- 1 – Oui (allez à 3)
- 2 – Non (allez à 2a)

2a Quelle est la principale raison pour laquelle vous n’avez pas visité un parc national au cours des 10 dernières années ? (>Remercier et terminer...)

- 1 – Ça ne m’intéresse pas
- 2 – Je n’ai pas accès à une voiture/je ne conduis pas
- 3 – Il manque d’options de transport pour s’y rendre
- 4 – Les frais de déplacement/de l’accès aux parcs
- 5 – Des circonstances personnelles (p. ex. l’âge, la santé)
- 6 – Mon horaire est trop chargé (je n’ai pas le temps)
- 7 – L’accessibilité est limitée (mobilité, problèmes visuels ou auditifs)
- 8 – Autre

3 Dans quelles régions du Canada les parcs nationaux que vous visitez le plus souvent sont-ils situés ?

- 1 – Canada atlantique
- 2 – Centre du Canada (Ontario, Québec)
- 3 – Ouest du Canada
- 4 – Nord du Canada (Yukon, Territoires du Nord-Ouest, Nunavut) (>Allez à 3a si seul le nord est sélectionné)

3a Les options de transport sont différentes dans certains parcs nationaux du nord du Canada (p. ex. accès routier limité, recours accru aux vols nolisés). Connaissez-vous ou avez-vous déjà visité des parcs nationaux dans une autre région du Canada ?

- 1 – Oui – Canada atlantique
- 2 – Oui – Centre du Canada
- 3 – Oui – Ouest du Canada
- 4 – Non (> Remercier et terminer)

4 En général, quel type de visiteur des parcs nationaux vous considérez-vous ?

- 1 – Visiteur assidu (je visite régulièrement le ou les mêmes parcs en général)
- 2 – Visiteur occasionnel (je visite quand je peux)
- 3 – Visiteur peu fréquent (je n’ai pas visité depuis longtemps)
- 4 – Nouveau visiteur (j’ai commencé à visiter pendant la pandémie)

5a En général, comment décririez-vous la plupart de vos visites dans les parcs nationaux lorsque vous visitez un parc national près de chez vous (p. ex. à moins de deux heures de chez vous) ?

- 1 – Principalement des visites de jour
- 2 – Principalement des visites avec nuitée (p. ex. camping dans le parc, autres hébergements dans le parc)
- 3 – Principalement des nuitées dans la région et des visites de jour dans le parc
- 4 – Sans objet (je ne visite pas/il n’y a pas de parc près de chez moi)

5b En général, comment décririez-vous la plupart de vos visites dans les parcs nationaux lorsque vous visitez un parc national qui n’est pas près de chez vous (p. ex. à plus de deux heures de chez vous) ?

- 1 – Principalement des visites de jour
- 2 – Principalement des visites avec nuitée (p. ex. camping dans le parc, autres hébergements dans le parc)
- 3 – Principalement des nuitées dans la région et des visites de jour dans le parc
- 4 – Sans objet

Section 2 : Voyages à destination et déplacements au sein des parcs nationaux du Canada

Les gens se rendent et se déplacent à l’intérieur des parcs nationaux de différentes manières en fonction de l’endroit où se trouve le parc au Canada. Nous vous invitons à penser aux parcs nationaux que vous visitez le plus souvent ou que vous connaissez le mieux.

7 Quel mode de transport terrestre utilisez-vous ou utiliseriez-vous le plus souvent pour vous rendre à un parc national ? (Si vous vous rendez dans une autre province/région par avion et visitez un parc, tenez seulement compte du transport terrestre à votre arrivée.)

- 1 – Voiture (y compris les berlines, les camions, les véhicules utilitaires sport) [possédée, louée ou partagée]
- 2 – Véhicule récréatif/autocaravane
- 3 – Transports en commun (p. ex. autobus, train)
- 4 – Navette commerciale ou autobus d'excursion
- 5 – Bicyclette
- 6 – Promenade
- 7 – Autre

8 Maintenant, quel mode de transport terrestre utilisez-vous ou utiliseriez-vous le plus souvent pour vous déplacer à l'intérieur ou accéder aux points d'intérêt du parc national que vous visitez ?

- 1 – Voiture (y compris les berlines, les camions, les véhicules utilitaires sport) [possédée, louée ou partagée]
- 2 – Véhicule récréatif/autocaravane
- 3 – Transports en commun (p. ex. autobus)
- 4 – Navette pour les visiteurs
- 5 – Autobus d'excursion commercial
- 6 – Bicyclette
- 7 – Promenade
- 8 – Autre

(Si voiture > allez à 8a ; navette/transports en commun > allez à 8b ; tous les autres > allez à 9)

8a Quels aspects de l'utilisation d'une voiture pour vous déplacer dans un parc national aimez-vous ? Veuillez classer les thèmes ci-dessous du plus important (1) au moins important (6).

- 1 – Sécurité (P. ex. je garde mes effets personnels au même endroit ; l'utilisation d'une voiture me donne un sentiment de sécurité)
- 2 – Commodité (P. ex. je peux explorer à mon propre rythme et aller où je veux au moment qui me convient ; je ne dépends pas des autres.)
- 3 – Efficacité (P. ex. c'est pratique pour moi/les personnes avec qui je voyage (p. ex. famille, enfants) ; je peux transporter mes effets personnels (p. ex. matériel de camping, poussettes)).
- 4 – Coût (P. ex. il s'agit d'un moyen de transport rentable.)
- 5 – Expérience (P. ex. conduire fait partie de l'expérience de loisirs ; je peux mieux voir et profiter du parc.)
- 6 – Autonomie (P. ex. je contrôle mon environnement (musique, température, propreté de la voiture) et les personnes avec lesquelles je vis l'expérience du parc)

8b Quels aspects de l'utilisation d'une navette pour les visiteurs ou d'un autobus pour vous déplacer dans un parc national aimez-vous ? Veuillez classer les thèmes ci-dessous du plus important (1) au moins important (7).

- 1 – Sécurité (P. ex. je me sens en sécurité avec ce mode de transport ; je ne me perdrai pas.)
- 2 – Commodité (P. ex. je peux me rendre aux points d'intérêt que je veux visiter.)
- 3 – Efficacité (P. ex. c'est une façon pratique de voyager pour moi/les personnes avec qui je voyage – c.-à-d. la famille, les enfants.)
- 4 – Coût (P. ex. je peux économiser l'essence de ma voiture)
- 5 – Expérience (P. ex. je peux voir et apprécier davantage le parc ; cela améliore ma capacité à faire du tourisme.)
- 6 – Détente (P. ex. quelqu'un d'autre conduit ; j'évite le stress de la conduite, de l'orientation et du stationnement.)
- 7 – Environnement (P. ex. je réduis mon incidence sur l'environnement – empreinte carbone, émissions)

9 Si les renseignements suivants sur la conduite à la demande étaient à votre disposition avant de quitter votre domicile pour vous rendre à un parc national, dans quelle mesure seraient-ils susceptibles d'influencer vos projets de visite ce jour-là ?

- Temps d'attente à la porte d'entrée (en minutes)
- Nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques inoccupées dans un stationnement particulier
- Nombre de places de stationnement libres à un endroit précis
- Temps d'attente pour accéder aux stationnements des points d'intérêt (en minutes)

- 1 – Très susceptible d'influencer mes plans

- 2 – Susceptible d’influencer mes plans
- 3 – Assez susceptible d’influencer mes plans
- 4 – Peu susceptible d’influencer mes plans

10 Pensez à vos expériences dans les parcs nationaux jusqu’à présent. À votre avis, comment les parcs devraient-ils gérer de manière générale l’utilisation des voitures pour se déplacer dans les parcs nationaux ? (Sélectionnez une réponse)

- 1 – Les voitures devraient avoir la **priorité** par rapport aux autres formes de transport telles que les navettes.
(P. ex. avoir des stationnements plus nombreux/plus grands)
- 2 – Les voitures devraient être **découragées**.
(P. ex. établir des programmes/encourager l’utilisation d’autres formes de transport à l’arrivée)
- 3 – Les voitures devraient être **limitées**.
(P. ex. limiter le stationnement, zones sans voiture ou utilisation obligatoire d’autres formes de transport à l’arrivée)

11 Les transports dans un parc national ont de nombreuses priorités. Selon vous, dans quelle mesure les objectifs suivants devraient-ils influencer les décisions concernant les options de transport dans les parcs nationaux ? Classer de la plus grande influence (1) à la moins grande influence (3).

- 1 - Utilitaire (pour déplacer des personnes d’un endroit à un autre)
- 2 - Loisirs (pour aider les gens à profiter de la visite)
- 3 - Protection (pour limiter l’incidence sur l’environnement)

Section 3 : Autres moyens de transport et parcs nationaux

Le transport est un élément important de la gestion globale d’un parc national. Les parcs du monde entier examinent des modes de transport « **de rechange** » qui sont plus durables dans des environnements naturels. Les autres solutions de transport excluent les véhicules personnels tels que les voitures.

Voici des exemples courants de solutions de rechange pour SE RENDRE À ou SE DÉPLACER DANS un parc national :

- **Transport public** : transport collectif (autobus, train)
- **Navettes pour les visiteurs** : véhicules de tourisme qui fonctionnent d’après un horaire et transportent les gens entre des points d’intérêt et des terrains de stationnement collecteurs (p. ex. un parc-o-bus).
- **Transport actif** : mode de transport à propulsion humaine qui utilise l’activité physique pour se déplacer. Le cyclisme est un exemple courant.

Cette section explorera le caractère souhaitable et les besoins associés aux autres moyens de transport.

Se déplacer dans un parc

Nous aimerions que vous imaginiez un avenir où les parcs nationaux canadiens que vous visitez disposent de navettes gratuites pour aider les visiteurs à se rendre à leurs points d’intérêt. Supposons que vous êtes en visite pour la journée et que vous vous êtes rendu au parc national en voiture.

12 Supposez que vous soyez obligé de laisser votre voiture dans un stationnement (p. ex. un parc-o-bus) et d’utiliser la navette des visiteurs pour vous déplacer. Nous aimerions savoir ce qui vous préoccuperait le plus d’avoir à utiliser la navette pour les visiteurs ? (Sélectionnez jusqu’à cinq réponses.)

- 1 - Être coincé (c.-à-d. manquer la dernière navette de la journée)
- 2 - Être seul à un point d’embarquement ou de débarquement isolé
- 3 - Temps limité pour faire/voir ce que je veux en raison du service peu fréquent
- 4 - Ne pas pouvoir atteindre les points d’intérêt/destination où je souhaite aller
- 5 - Nécessité de prendre plus de temps pour se rendre là où l’on veut aller
- 6 - Se sentir pressé (obligation de planifier en conséquence de l’horaire de la navette)
- 8 - Sécurité de ma voiture et de mes biens (dans le stationnement où je laisse mon véhicule)
- 14 - Impossibilité d’apporter du matériel/des effets personnels à bord (p. ex. glacière, vélo, canoë)
- 15 - Caractère pratique concernant le transport du matériel pour la journée (p. ex. glacière, poussettes, vélo)
- 16 - Départs retardés causés par d’autres personnes qui apportent leur matériel à bord
- 11 - Accessibilité des navettes et des points d’embarquement ou de débarquement
- 12 - Attente dans de longues files d’attente ou dans la foule aux points d’embarquement ou de débarquement

- 13 - Attente par mauvais temps ou par forte chaleur aux points d'embarquement ou de débarquement
- 10 - Encombrement à bord de la navette

13 Lesquelles des caractéristiques ou situations suivantes vous inciteraient-elles à garer votre voiture et à choisir la navette des visiteurs pour vous déplacer dans le parc ? (Sélectionnez jusqu'à quatre réponses.)

- 1 - Un programme d'interprétation à bord pour décrire les caractéristiques naturelles et culturelles du parc.
- 2 - Heures d'ouverture prolongées pour l'itinéraire (p. ex. tôt le matin, tard le soir).
- 3 - Des panneaux ou une application indiquant en temps réel les heures d'arrivée et de départ des navettes.
- 4 - Un vaste espace pour le matériel tel que les glacières, les vélos ou les poussettes.
- 5 - Des intervalles courts entre les navettes (c.-à-d. moins de temps d'attente).
- 6 - Des itinéraires de navette directs qui relient les stationnements aux points de départ des sentiers ou à des points d'intérêt particuliers.
- 7 - L'accessibilité (mobilité réduite ou déficiences auditives ou visuelles).
- 8 - La disponibilité de renseignements sur les avantages environnementaux de l'utilisation de la navette (p. ex. réduction du bruit, des émissions).
- 10 - Il est autonome (c.-à-d. qu'il n'y a pas de conducteur).
- 11 - Aucune

14a Outre le coût, y a-t-il d'autres facteurs qui feraient en sorte que vous seriez plus enclin à garer votre voiture pour utiliser une navette pour les visiteurs dans un parc national, s'il en existait une ?

(Montrer si Web) Veuillez ne pas entrer d'informations personnelles (ex.: nom, courriel, numéro de téléphone, adresse postale, etc.), car tout ce que vous saisissez pourrait être partagé avec le client du projet.

- 8 Aucune autre commentaire

Parlons maintenant du transport actif, plus précisément des vélos.

15 Pensez-vous que l'utilisation du vélo en tant que moyen pour découvrir les parcs nationaux devrait être améliorée ou augmentée en général ou dans des zones désignées ?

- 5 – Tout à fait d'accord (Allez à 15a)
- 4 – D'accord (Allez à 15a)
- 3 – Ni d'accord ni en désaccord (Allez à 15b)
- 2 – En désaccord (Allez à 15b)
- 1 – Fortement en désaccord (Allez à 15b)

15a À votre avis, quel serait le moyen le plus efficace d'améliorer ou d'augmenter l'utilisation des vélos dans les parcs nationaux ? (Sélectionnez jusqu'à quatre réponses)

- 1 – Restrictions de stationnement pour les voitures/autres véhicules personnels
- 2 – Zones ou secteurs sans voiture (p. ex. toute la saison ou certains jours/heures fixes)
- 3 – Infrastructures supplémentaires (p. ex. pistes cyclables, liens entre les modes de transport)
- 4 – Programmes de partage de vélos (p. ex. disponibles près des centres d'accueil, des villes, d'autres points clés)
- 5 – Intégration de sentiers polyvalents avec les collectivités voisines
- 6 – Initiatives de modération de la circulation
- 7 – Plus de cartes, d'indications ou d'information sur les possibilités de déplacement à vélo
- 8 – Éducation sur les avantages du vélo (p. ex. santé, environnement)
- 9 – Espaces de stationnement dédiés aux vélos à différents endroits
- 10 – Autre

15b Nous aimerions connaître la principale raison pour laquelle vous estimez que l'utilisation des vélos ne devrait pas être améliorée ou augmentée dans les parcs nationaux. (Sélectionnez deux réponses)

- 1 – Le cyclisme ne m'intéresse pas.
- 2 – Les personnes avec lesquelles je visite ne souhaiteraient pas/ne peuvent pas faire du vélo.
- 3 – Je ne crois pas que ce soit sécuritaire (si des voitures circulent aussi dans le secteur).
- 4 – Conflit entre les différents modes de transport.
- 5 – Crainte de se retrouver coincé quelque part (p. ex. crevaison, vol de vélo)
- 6 – Autres

SE RENDRE à un PARC

Examinons l'utilisation du transport collectif pour se rendre à un parc national.

16 D'abord, à quelle fréquence utilisez-vous actuellement les transports en commun dans votre vie quotidienne à l'endroit où vous vivez ?

- 5 – Presque tous les jours
- 4 – Au moins une fois par semaine
- 3 – Au moins une fois par mois
- 2 – Presque jamais
- 1 – Jamais

Nous aimerions maintenant que vous imaginiez un avenir où les parcs nationaux canadiens que vous visitez près de chez vous sont accessibles par transport collectif à partir d'une station centrale dans votre communauté (p. ex. une gare d'autobus au centre-ville).

17 Qu'est-ce qui vous préoccuperait le plus au sujet de l'utilisation du transport collectif pour atteindre le parc ? (Sélectionnez jusqu'à trois réponses)

- 1 – Nombre de modes ou de transferts nécessaires pour atteindre la station centrale.
- 2 – Temps qu'il faut pour vous rendre de votre domicile à l'endroit où vous prenez l'autobus/train pour aller au parc.
- 3 – Être coincé en raison de la fiabilité du service/des horaires.
- 4 – Garder mes compagnons de voyage ensemble (p. ex. enfants).
- 5 – Aspect faisable ou pratique d'apporter mon matériel (p. ex. poussettes pour les enfants, vélos, pique-nique, bagages).
- 6 – Distance entre le point de débarquement dans le parc et le prochain mode de transport pour atteindre le point d'intérêt.
- 7 – Accessibilité du transport collectif.
- 8 – Sécurité personnelle.
- 9 – Autres

18 Si le temps passé en transport collectif était le même que celui en voiture pour vous rendre au parc national, quel serait le degré de motivation des éléments suivants pour vous inciter à stationner votre voiture et à prendre le transport collectif ?

- Billetterie intégrée pour tous les modes de transport (p. ex. il n'est pas nécessaire d'avoir des billets distincts).
- Horaires intégrés pour tous les modes de transport (p. ex. l'autobus arrive dans les cinq minutes qui suivent la prochaine navette du parc).
- Horaires coordonnés entre le transport collectif et les heures de début des grands événements du parc (p. ex. un festival).
- Services de transfert de bagages à l'arrivée (p. ex. à votre hôtel/hébergement dans le parc).

- 4 – Très susceptible de me motiver à l'utiliser
- 3 – Susceptible de me motiver à l'utiliser
- 2 – Pourrait me motiver à l'utiliser
- 1 – Peu susceptible de me motiver à l'utiliser

19 En pensant à l'avenir, quels sont, selon vous, les moyens les plus efficaces d'encourager les personnes qui viennent dans les parcs nationaux à choisir des moyens de transport plus durable ? (Sélectionnez jusqu'à trois réponses.)

- 1 – Mettre en place une infrastructure qui favorise leur utilisation (p. ex. des sentiers polyvalents, des stationnements pour vélos, des voies pour les navettes).
- 2 – Des politiques qui limitent l'utilisation de la voiture (p. ex. réduction de la vitesse, zones ou journées sans voiture, moins de stationnement).
- 3 – Promouvoir leur utilisation (p.ex. marketing, mesures incitatives, cartes d'accessibilité intégrées).
- 4 – Éducation sur leurs avantages (santé, environnement).
- 5 – Les mettre en œuvre et rendre leur utilisation obligatoire.
- 6 – Frais et mesures incitatives (p. ex. stationnement payant dans tous les parcs, frais d'entrée variant selon le mode de transport).

Section 4 : Un peu sur vous

Vous y êtes presque ! Quelques questions sur vous. Ces renseignements sont utilisés à des fins statistiques pour aider à regrouper les résultats.

22 Dans quelle province ou quel territoire habitez-vous ?

- 1 – Colombie-Britannique (Allez à 22a)
- 2 – Alberta
- 3 – Saskatchewan
- 4 – Manitoba
- 5 – Ontario (Allez à 22a)
- 6 – Québec (Allez à 22a)
- 7 – Terre-Neuve-et-Labrador
- 8 – Nouvelle-Écosse
- 9 – Nouveau-Brunswick
- 10 – Île-du-Prince-Édouard
- 11 – Nunavut
- 12 – Territoires du Nord-Ouest
- 13 – Yukon
- 99 – Je préfère ne pas le dire.

22a (si Q22 BC) Habitez-vous dans le Grand Vancouver?

(si Q22 ON) Habitez-vous dans la région du Grand Toronto?

(si Q22 QC) Habitez-vous dans la région métropolitaine de Montréal?

- 1 – Oui
- 2 – Non

23 À quelle catégorie de genre vous identifiez-vous le plus ?

- 1 – Genre masculin
- 2 – Genre féminin
- 3 – Diverses identités de genre
- 99 – Je préfère ne pas le dire

24 Quel est le plus haut niveau d'éducation formelle que vous avez atteint ?

- 1 – École secondaire ou moins
- 2 – Certificat ou diplôme de programme d'apprentissage ou d'un autre métier
- 3 – Certificat ou diplôme d'un collège, d'un CÉGEP ou d'un autre établissement non universitaire
- 4 – Certificat ou diplôme universitaire
- 99 – Je préfère ne pas le dire

25 Lequel des énoncés suivants vous décrit le mieux ?

- 1 – Naissance au Canada
- 2 – Naissance à l'extérieur du Canada
- 99 – Je préfère ne pas le dire

26 Des enfants de moins de 18 ans vivent-ils actuellement dans votre maison ?

- 1 – Oui
- 2 – Non
- 99 – Je préfère ne pas le dire

27 Laquelle des propositions suivantes décrit le mieux votre lieu de résidence ?

- 1 – Quartier urbain ou centre-ville
- 2 – Quartier de banlieue
- 3 – Petite ville ou village
- 4 – Collectivité rurale

21 Souhaitez-vous nous parler d'autres réflexions sur l'avenir du transport dans les parcs nationaux du Canada ?

(Montrer (si Web) Veuillez ne pas entrer d'informations personnelles (ex.: nom, courriel, numéro de téléphone, adresse postale, etc.), car tout ce que vous saisissez pourrait être partagé avec le client du projet.

-9 Aucune autre commentaire

Version anglaise

The Government of Canada is conducting research on the topic of national parks and transportation. ADVANIS has been hired to administer this survey using its data collection methodology TellCityHall. Si vous préférez répondre au sondage en français, veuillez cliquer sur français.

The survey takes 10 to 15 minutes to complete and your participation is voluntary and confidential. No individual will be associated with their responses – the results are summarized in large categories to protect the confidentiality of each participant. The information you provide will be managed according to the requirements of the *Privacy Act*, the *Access to Information Act*, and any other pertinent legislation.

Should you have any questions about the survey please contact Advanis at 1-866-820-5163 or survey+parkstransport@advanis.ca (mailto:survey+parkstransport@advanis.ca) and reference project number 6514.

Please note: You have been selected at random to participate in this study. No form of contact information was provided by the Government of Canada for the purposes of this study.

If you get interrupted while doing the survey, you can click on the same link to pick up right where you left off.

This survey uses Advanis' (<http://advanis.net>) TellCityHall (<http://www.tellcityhall.ca>) data collection methodology. This survey is registered with the Canadian Research Insights Council's (CRIC) Research Verification Service. The project verification number is: 20220928-AD477. Click here (<https://www.canadianresearchinsightscouncil.ca/rvs/home/20220928-AD477>) to verify the legitimacy of this survey.

© 2022 Privacy Policy (<http://www.tellcityhall.ca/privacy.html>) CRIC Pledge (<https://www.canadianresearchinsightscouncil.ca/wp-content/uploads/2020/09/CRIC-Pledge-to-Canadians.pdf>)

We are interested in your opinions about federally designated national parks and how they are experienced. Some examples of federal national parks you may be familiar with are Banff, Pacific Rim, Grasslands, Cape Breton Highlands, Riding Mountain, Point Pelee, and Mingan.

We want to better understand Canadians' current transportation choices when travelling to and within Canadian national parks, the role(s) transportation plays in park experiences, and what people need from different modes of transportation in national parks.

Each Canadian national park is unique with respect to access, services, and transportation. This survey explores the issues **generally** rather than focusing on a specific national park or region of the country. Please think about the national park(s) you are most familiar with or visit most often when answering the questions.

Section 1: Canadian National Parks and You

1 First, to confirm, what is your age?

- 1 - Under 18 (>Thank and terminate)
- 2 - 18 to 24
- 3 - 25 to 34
- 4 - 35 to 44
- 5 - 45 to 54
- 6 - 55 to 64
- 7 - 65 or older
- 99 - Prefer not to say (>Thank and terminate)

2 Have you visited any federally managed national park in Canada at least once in the last 10 years?

- 1 - Yes (Go to 3)
- 2 - No (Go to 2a)

2a What is the main reason you have not visited a national park in the last 10 years?

- 1 - Not interested
 - 2 - Do not have access to a car /don't drive
 - 3 - Lack of transportation options to get there
 - 4 - Cost to travel to/access parks
 - 5 - Personal circumstances (e.g., age, health)
 - 6 - Too busy (don't have time)
 - 7 - Limited accessibility (mobility, visual, auditory challenges)
 - 8 - Other
- (Thank and terminate...)

3 In what region(s) of Canada are the national parks that you visit most often located?

- 1 - Atlantic Canada
- 2 - Central Canada (Ontario, Quebec)
- 3 - Western Canada
- 4 - Northern Canada (Yukon, Northwest Territories, Nunavut) (>Go to 3a if only Northern Canada selected)

3a Transportation options are different in some national parks in Northern Canada (e.g., limited road access, more use of charter flights). Are you familiar with or have visited national parks in another region of Canada?

- 1 - Yes – Atlantic Canada
- 2 - Yes – Central Canada
- 3 - Yes – Western Canada
- 4 - No (>Thank and terminate)

4 In general, what type of visitor to national parks would you consider yourself?

- 1 - Frequent visitor (visit regularly, same park or different parks generally)
- 2 - Occasional visitor (visit when I can)
- 3 - Infrequent visitor (have not visited in a while)
- 4 - New visitor (I started visiting during the pandemic)

5a In general, how would you describe most of your visits to national parks when you visit a national park near you (e.g., within 2 hours of home)?

- 1 - Mostly day visits
- 2 - Mostly overnight visits (e.g., camp in park, other accommodations in park)
- 3 - Mostly overnight stays in area and day visits to park
- 4 - Not applicable (don't visit/not a park near me)

5b In general, how would you describe most of your visits to national parks when you visit a national park not near you (e.g., more than 2 hours from home)?

- 1 - Mostly day visits
- 2 - Mostly overnight visits (e.g., camp in park, other accommodations in park)
- 3 - Mostly overnight stays in area and day visits to park
- 4 - Not applicable

Section 2: Travel to and Within Canadian National Parks

People travel to and around national parks in different ways depending on where the park is located in Canada. We would like you to think about the national park(s) you visit most often or you are most familiar with.

7 Which mode of ground transport do you/would you use most often to travel to a national park? (If you fly to another province / region and visit a park, only consider ground transport upon your arrival)

- 1 - Car (includes sedans, trucks, SUVs) (owned, rented or shared)
- 2 - RV/motorhome
- 3 - Public transport (e.g., bus, train)
- 4 - Commercial shuttle or tour bus

- 5 - Bicycle
- 6 - Walk
- 7 - Other

8 And now, which mode of ground transportation do you/would you use most often to get around or access points of interest in the national park you are visiting?

- 1 - Car (includes sedans, trucks, SUVs) (owned, rented or shared)
- 2 - RV/motorhome
- 3 - Public transport (e.g., bus)
- 4 - Visitor shuttle
- 5 - Commercial tour bus
- 6 - Bicycle
- 7 - Walk
- 8 - Other

(If Car > Go to 8a; shuttle/bus > Go to 8b; All others > Go to 9).

8a What is it about using a car that you like for getting around a national park? Please rank the themes below from most important (1) to least important (6).

- 1 - Safety (e.g., I keep my belongings together; I feel a sense of security using a car)
- 2 – Convenience (e.g., can explore at my own pace, go where I want and when)
- 3 – Efficiency (e.g., I can transport my stuff - e.g., camping gear, strollers; it’s practical for me/who I travel with - i.e., family, kids;)
- 4 – Cost (e.g., it is a cost effective means to travel)
- 5 – Experience (e.g., driving is part of the leisure experience; I can see and enjoy more of the park)
- 6 - Autonomy (e.g., I control my environment and who I experience the park with)

8b What is it about using a visitor shuttle or bus that you like for getting around a national park? Please rank the themes below from most important (1) to least important (7).

- 1 - Safety (e.g., I feel a sense of security using this mode; I won’t get lost)
- 2 – Convenience (e.g., I can get to the points of interest I want to visit)
- 3 – Efficiency (e.g., it’s a practical way to travel for me/people I travel with – i.e., family, kids)
- 4 – Cost (e.g., I can save on gas for my car)
- 5 – Experience (e.g., I can see and enjoy more of the park; it enhances my sightseeing ability)
- 6 – Relaxation (e.g., Someone else does the driving; I avoid the stress of driving, wayfinding, finding parking)
- 7 - Environment (e.g., I reduce my environmental impact – carbon footprint, emissions)

9 If you had the following on-demand driving information before you left home to come to a national park, how likely is it to influence your plans to visit that day?

- Wait times at the entry gate (in minutes)
- How many EV charging stations were unoccupied in a specific parking lot
- How many parking spaces were unoccupied in a specific parking lot
- Wait times to access parking lots at points of interest (in minutes)

- 1 - Unlikely to influence my plans
- 2 - Somewhat likely to influence my plans
- 3 - Likely to influence my plans
- 4 - Very likely to influence my plans

10. In your opinion, how should parks generally manage the use of cars to get around national parks? (Select one)

- 1 - Cars should be given **priority** over other forms of transportation such as shuttles (e.g., have more/larger parking lots)
- 2 - Cars should be **discouraged** (e.g., promote or encourage use of other forms of transportation upon arrival)
- 3 - Cars should be **restricted** (e.g., limit parking, have car free areas, or mandatory use of other forms of transport upon arrival)

11 In your opinion, how much do you think the following goals should influence decisions about what transportation options are supported in national parks? Rank from most influence (1) to least influence (3).

- 1 - Utilitarian (ways to move people from one location to another)
- 2 - Recreation (ways to help people enjoy the visit)
- 3 - Protection (ways to limit impact on the environment)

Section 3. Alternative Transportation and National Parks

Transportation is an important part of the management of a national park. Parks are examining ‘**alternative**’ modes of mobility that are more sustainable in natural settings. Alternative means modes other than personal vehicles such as cars.

Common examples of alternatives to GET TO or GET AROUND a national park include:

- **Public transport:** mass transportation (bus, train)
- **Visitor shuttles:** passenger vehicles that operate on a schedule and take people to/from points of interest and intercept parking (e.g., a park-and-ride).
- **Active transport:** human powered transport that uses physical activity to be mobile. Cycling is a common example.

This section will explore the desirability and needs associated with alternative transport.

Getting Around a National Park

We would like you to imagine a future where the Canadian national park(s) you visit has free visitor shuttles to help people get to their points of interest. Let’s assume you are visiting for the day and you drove to the national park in your car.

12 Assume you are required to leave your car in a parking lot (e.g., a park and ride) and use the visitor shuttle to get around. We would like to know what might concern you the most about having to use the visitor shuttle? (Select up to 5).

- 1 - Getting stranded (i.e., miss last pickup of the day)
- 2 - Being alone at isolated pick-up/drop-off points
- 3 - Infrequent service limits my time to do/see what I want
- 4 - Not being able to reach my desired points of interest /destination
- 5 - Needing to take more time to get where want to go
- 6 - Feeling rushed (i.e., have to plan to the shuttle schedule)
- 8 - Security of my car/belongings (i.e., in parking lot where I leave it)
- 10 - Crowding on the shuttle
- 11 - Accessibility of the shuttles and pick-up/drop-off points
- 12 - Waiting in long lines or crowds at pick-up/drop-off points
- 13 - Waiting in inclement or hot weather at pick-up /drop-off points
- 14 - Unable to bring gear/belongings on board (e.g., picnic cooler, bicycle, canoe)
- 15 - Practicality of it for bringing gear for the day (e.g., picnic cooler, strollers, bicycle)
- 16 - Departure delays due to others bringing their gear on board

13 Now assume the same day visit but now the visitor shuttle is optional.

We would like to know which of the following features or situations would influence you to park your car and choose the visitor shuttle instead to get around the park (Select 4)

- 1 - An interpretive program on board to describe the park’s natural/cultural features
- 2 - Extended hours on the route (e.g., early morning, late evening)
- 3 - Signs or an app that provides real time shuttle arrival/departure times
- 4 - Ample space for gear such as coolers, bicycles, or strollers
- 5 - Short intervals between shuttles (i.e., less wait time)
- 6 - Direct shuttle routes that connect parking lots to trail heads or specific points of interest
- 7 - It was accessible (mobility, auditory, visual)
- 8 - Information is available about the environmental benefits of shuttle use (e.g., less noise, emissions)
- 10 - It is autonomous (i.e., no driver)
- 11- None of these

14a Other than cost, are there any other factors that would make you MORE likely to park your car and use a visitor shuttle in a national park if one existed?

(Show if Web) Please do not enter personally identifying information (e.g., name, email address, phone number, mailing address), as anything you enter may be shared with the sponsor of this research.

-9 No additional comments

Now let's talk about active transport, specifically bicycles.

15 Do you feel the use of bicycles should be improved and/or expanded as way to experience national parks generally or in designated areas?

5 - Strongly agree (Go to 15a)

4 - Agree (Go to 15a)

3 - Neither agree/disagree (Go to 15b)

2 - Disagree (Go to 15b)

1 - Strongly disagree (Go to 15b)

15a In your opinion, what would be the most effective way to improve or expand the use of bicycles in national parks? (Select up to 4)

1 - Parking restrictions for cars/other personal vehicles

2 - Car-free zones or areas (e.g., all season or specific days/times of day)

3 - More bike friendly infrastructure (e.g., bike lanes, connections between modes)

4 - Bike sharing programs (e.g., near visitor centres, town sites, other key points)

5 - Integrated multi-purpose trails with nearby communities

6 - Traffic calming initiatives

7 - More maps, directions and/or information about cycling opportunities

8 - Education on cycling benefits (e.g., health, environmental)

9 - Dedicated parking areas for bicycles at different points

10 - Other:

15b. We would like to know the main reasons why you feel the use of bicycles should not be improved or expanded in national parks. (Select 2)

1 - Not interested in cycling

2 - The people I visit with would not want to/cannot ride a bike

3 - Don't feel it is safe (if cars in area too)

4 - Conflict between different transportation modes

5 - Concern about being stranded (e.g., flat tire, bike stolen)

6 - Other

Getting to a National Park

Let's examine public transportation as a means to get to a national park.

16 First, how often do you use public transportation now in your day-to-day life where you live?

5 - Almost every day

4 - At least once a week

3 - At least once a month

2 - Hardly ever

1 - Never

We would like you to now imagine a future where the Canadian national park(s) you visit near you is accessible by public transportation from a hub station in your community (e.g., downtown bus station).

17 What would concern you the most about using public transportation to reach the park? (Select a maximum of 3)

1 - Number of modes or transfers needed to reach the hub

2 - Amount of time it takes to get from my house to the hub to catch the bus to the park

- 3 - Being stranded due to reliability of service /schedules
- 4 - Keeping my travel companions together (e.g., children)
- 5 - Feasibility or practicality of bringing my gear (e.g., strollers for kids, bikes, picnic, luggage)
- 6 - Distance from drop off point in park and next mode of transport to reach point of interest
- 7 - Accessibility of the public transport
- 8 - Personal safety
- 9 – Other

18 If public transport was able to get you to the national park in the same amount of time as driving, how much of a motivator would the following be in influencing you to park your car and take public transport instead?

- Integrated ticketing across modes of transport and park entry (i.e., no need for separate tickets)
- Integrated time tables across modes of transport (e.g., bus arrives within 5 min of next park shuttle)
- Coordinated schedules between public transport and start times of major park events (e.g., a festival)
- Luggage transfer services upon arrival (e.g., to your hotel/ park accommodation)

- 4 - Strongly motivate me to use it
- 3 - Likely motivate me to use it
- 2 - Might motivate me to use it
- 1 - Unlikely to motivate me to use it

19 Thinking about the future, what do you think generally is the most effective way to encourage people coming to national parks to choose more sustainable forms of transportation. (Select max 3)

- 1 - Implement infrastructure that supports its use (e.g., multipurpose trails, bike parking, shuttle lanes)
- 2 - Policies that limit car use (e.g., speed reductions, car free zones or days, reduced parking)
- 3 - Promoting its use (e.g., marketing, integrated mobility maps)
- 4 - Education about its benefits (e.g., health, environmental)
- 5 - Implement and make its use mandatory
- 6 - Fees and incentives (e.g., paid parking in all lots, entry fees vary by mode of transport)

Section 4: A Little About You

Almost there! A few questions about you. This information is for statistical purposes to help aggregate the results.

22 In which province or territory do you live?

- 1 - British Columbia (Go to 22a)
- 2 - Alberta
- 3 - Saskatchewan
- 4 - Manitoba
- 5 - Ontario (Go to 22a)
- 6 - Quebec (Go to 22a)
- 7 - Newfoundland and Labrador
- 8 - Nova Scotia
- 9 - New Brunswick
- 10 - Prince Edward Island
- 11 - Nunavut
- 12 - Northwest Territories
- 13 - Yukon
- 99 - Prefer not to say

22a Do you live in:

(if Q22 BC) Do you live in Metro Vancouver?

(if Q22 ON) Do you live in the Greater Toronto Area?

(if Q22 QC) Do you live in the Montreal Metropolitan Area?

- 1 - Yes
- 2 - No

23 Which gender category do you most identify with?

- 1 - Male gender
- 2 - Female gender
- 3 - Gender diverse
- 99 - Prefer not to say

24 What is the highest level of formal education that you have completed?

- 1 - High school or less
- 2 - Registered apprenticeship or other trades certificate or diploma
- 3 - College, CÉGEP or other non-university certificate or diploma
- 4 - University certificate/diploma
- 99 - Prefer not to say

25 Which of the following best describes you?

- 1 - I was born in Canada
- 2 - I was born outside Canada
- 99 - Prefer not to say

26 Do you have children under the age of 18 currently in your household?

- 1 - Yes
- 2 - No
- 99 - Prefer not to say

27 Which of the following best describes where you live?

- 1 - Urban or downtown neighbourhood
- 2 - Suburban neighbourhood
- 3 - Small town or village
- 4 - Rural community

21 Do you have any other thoughts on the future of transportation in Canada's national parks that you wish to share?

(Show if Web) Please do not enter personally identifying information (e.g., name, email address, phone number, mailing address), as anything you enter may be shared with the sponsor of this research.

- 9 No additional comments