

CHAIRE

**de tourisme
Transat**

ESG UQÀM



Étude des retombées économiques du
cyclotourisme et du marché du vélo au
Québec



Crédit photos : Vélo Québec – François Poirier, Didier Bertrand, Simon/L'État Brut

Février 2016

TABLE DES MATIERES

1. MISE EN CONTEXTE ET MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE	3
2. PRINCIPAUX RÉSULTATS	4
2.1. SYNTHÈSE DES IMPACTS ÉCONOMIQUES LIÉS AUX DÉPENSES TOURISTIQUES DES CYCLISTES ET AU MARCHÉ DU VÉLO AU QUÉBEC	4
3. IMPACT ÉCONOMIQUE POUR LE QUÉBEC DES DÉPENSES TOURISTIQUES DES CYCLISTES 5	5
3.1. SYNTHÈSE DES IMPACTS ÉCONOMIQUES LIÉS AUX DÉPENSES TOURISTIQUES DES CYCLISTES	5
3.2. RÉSULTATS DÉTAILLÉS DE L'IMPACT ÉCONOMIQUE	7
4. IMPACT ÉCONOMIQUE DES DÉPENSES DES QUÉBÉCOIS EN LIEN AVEC LE MARCHÉ DU VÉLO AU QUÉBEC	8
4.1. SYNTHÈSE DES IMPACTS ÉCONOMIQUES LIÉS AU MARCHÉ DU VÉLO	8
4.2. RÉSULTATS DÉTAILLÉS DE L'IMPACT ÉCONOMIQUE	9
5. DÉPENSES POUR L'ENTRETIEN DE L'ENSEMBLE DU RÉSEAU CYCLABLE	11
6. RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DES ÉVÉNEMENTS CYCLISTES	12
6.1. UNE DIMENSION ÉCONOMIQUE COMPLÉMENTAIRE IMPORTANTE	12
6.2. IMPACT ÉCONOMIQUE DE CERTAINS ÉVÉNEMENTS VÉLO	12
7. PRÉPARATION DES SCÉNARIOS	13
7.1. HYPOTHÈSES POUR LES EXCURSIONNISTES	13
7.2. HYPOTHÈSES POUR LES TOURISTES À VÉLO PROVENANT DE L'EXTÉRIEUR DU QUÉBEC	14
7.3. HYPOTHÈSES POUR LES TOURISTES À VÉLO PROVENANT DU QUÉBEC	18
8. IMPACT ÉCONOMIQUE DU CYCLOTOURISME DE DESTINATIONS ÉTRANGÈRES	20
8.1. ARIZONA	20
8.2. MAINE	21
8.3. MICHIGAN	22
8.4. OREGON	24
8.5. FRANCE	26
8.6. ALSACE (EURO VÉLO ROUTES 5 ET 15)	27
8.7. LA LOIRE À VÉLO	28
8.8. ÉCOSSE	29
8.9. WISCONSIN	30
8.10. WISCONSIN	31
8.11. SUISSE À VÉLO	32

1. Mise en contexte et méthodologie de l'étude

Au printemps 2015, Vélo Québec a demandé à la Chaire de tourisme Transat d'estimer les retombées économiques associées au cyclotourisme au Québec ainsi que celles issues des dépenses des Québécois en lien avec le marché du vélo. Cette étude s'inscrit dans la foulée des travaux effectués pour la vaste étude de *L'état du vélo au Québec en 2015* de Vélo Québec, enquête reconduite à chaque 5 ans.

Une cueillette de données et une revue de littérature sommaire ont permis de documenter les intrants, les structures de dépenses et les hypothèses d'extrapolation qui ont servi pour réaliser l'étude.

Les retombées économiques ont été obtenues à l'aide du modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ). Ce modèle présente les effets directs, indirects et totaux sur la main-d'œuvre, les salaires, la valeur ajoutée et les importations. Il permet aussi d'estimer les recettes fiscales et parafiscales découlant des dépenses des cyclotouristes et des consommateurs pour leurs achats associés au vélo.

Les principales données ayant été utilisées comme intrant pour le calcul des retombées économiques proviennent du sondage auprès de la population du Québec réalisé dans le cadre de *L'état du vélo au Québec en 2015*. La Chaire de tourisme a collaboré en amont aux travaux de cette étude afin de s'assurer de la présence des questions adéquates pour générer les intrants requis au modèle intersectoriel des retombées économiques. Une seconde série de données utilisées pour les scénarios d'hypothèses proviennent d'une étude de la Chaire de tourisme, « Tourisme à vélo au Québec – Portrait de la clientèle » publiée en 2015.

Des fiches synthèses permettent des comparaisons avec d'autres destinations vélo ailleurs dans le monde ayant déjà effectué l'exercice de mesurer l'importance économique du cyclotourisme. Évidemment, les chiffres peuvent varier grandement d'une destination à l'autre selon les paramètres méthodologiques retenus.

Une section présente dans le détail la logique derrière les scénarios d'hypothèses de calculs ayant été utilisés pour la préparation des intrants du modèle. Plusieurs hypothèses ont dû être utilisées, particulièrement pour évaluer le taux de pénétration auprès de la clientèle des cyclotouristes provenant de l'extérieur du Québec.

Les vecteurs de retombées économiques qui ont été pris en compte sont les suivants :

- Les dépenses touristiques des cyclistes
 - les touristes québécois
 - les excursionnistes québécois
 - les touristes provenant de l'extérieur du Québec
- Les dépenses des Québécois en lien avec le marché du vélo, soit l'achat de vélos et d'équipements

Les résultats de la mesure des retombées économiques sont le fruit de deux simulations distinctes de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) à partir du modèle intersectoriel.

2. Principaux résultats

2.1. SYNTHÈSE DES IMPACTS ÉCONOMIQUES LIÉS AUX DÉPENSES TOURISTIQUES DES CYCLISTES ET AU MARCHÉ DU VÉLO AU QUÉBEC

	Effets totaux
Main-d'œuvre – Salariés et autres travailleurs (années-personnes)	10 190
Valeur ajoutée au prix de base (000 \$)	556 998
Salaires et traitements avant impôts (000 \$)	305 897
Revenus du gouvernement du Québec (000 \$)	154 067
Revenus du gouvernement du fédéral (000 \$)	64 687
PIB au prix du marché ¹ (000 \$)	744 626

L'impact économique global du secteur du vélo au Québec mesuré dans cette étude provient des dépenses effectuées par les Québécois en lien avec le marché du vélo et des dépenses touristiques des cyclistes au Québec pour l'année 2015.

- Les **dépenses touristiques** des cyclistes au Québec pour l'année 2015 sont estimées à **696,6 millions** de dollars. Environ **108 millions** de dollars de ces dépenses sont attribuables spécifiquement à la clientèle provenant de **l'extérieur du Québec**.
- Les dépenses des Québécois en lien avec le **marché du vélo et d'équipements** au Québec pour l'année 2015 sont estimées à **492,7 millions** de dollars.
- La combinaison des dépenses touristiques des cyclistes au Québec et des Québécois pour le marché du vélo totalise près de **1,2 milliard** de dollars.
- Le secteur du vélo comprenant les dépenses touristiques des cyclistes et celles associées au marché du vélo a contribué à l'économie du Québec pour un total d'environ **745 millions** de dollars.
- Le secteur du vélo a créé l'équivalent de **10 190 emplois** à temps plein au Québec et généré approximativement **306 millions** de dollars en traitement et **salaires**.

Parmi les autres dépenses non considérées dans le calcul de l'impact économique présenté ci-haut, mentionnons :

- Les dépenses d'**entretien** du réseau cyclable du Québec sont évaluées à **16,6 millions** de dollars.
- Les événements cyclistes représentent eux aussi un vecteur économique important. Par exemple, les organisateurs d'IRONMAN Mont-Tremblant font état de recettes annuelles de 20 millions de dollars.

¹ Le «PIB au prix du marché» est le résultat de «Valeur ajoutée au prix de base» + «Taxes indirectes – «Subventions» + «Autres productions».

3. Impact économique pour le Québec des dépenses touristiques des cyclistes

3.1. SYNTHÈSE DES IMPACTS ÉCONOMIQUES LIÉS AUX DÉPENSES TOURISTIQUES DES CYCLISTES

Les données primaires ayant permis de mesurer la contribution économique des dépenses touristiques des cyclistes proviennent de l'enquête auprès de la population réalisée dans le cadre des travaux sur *L'état du vélo au Québec en 2015* de même que de plusieurs sources d'information secondaires. Veuillez vous référer à la section sur la préparation des scénarios pour plus de détails à ce sujet.

Le questionnaire administré auprès des cyclistes a permis de mesurer les dépenses des cyclistes en lien avec les postes de dépenses suivants :

- Transport
- Hébergement
- Restauration
- Attractions et activités touristiques
- Épicerie, boissons, pharmacie
- Achat d'équipement, vêtements

Synthèse des impacts économiques liés aux dépenses touristiques des cyclistes

	Effets totaux
Main-d'œuvre – Salariés et autres travailleurs (années-personnes)	6 827
Valeur ajoutée au prix de base (000 \$)	345 558
Salaires et traitements avant impôts (000 \$)	191 386
Revenus du gouvernement du Québec (000 \$)	101 104
Revenus du gouvernement du fédéral (000 \$)	38 077
PIB au prix du marché ² (000 \$)	465 932

- Le cyclotourisme est une activité de première importance, contribuant à l'économie du Québec pour un total de 466 millions de dollars en 2015. Les dépenses des Québec et de la clientèle provenant de l'extérieur du Québec ont été prises en compte.
- Les dépenses touristiques des cyclistes ont créé l'équivalent de 6 827 emplois au Québec et généré environ 191 millions de dollars en salaires et traitements avant impôts.
- Les répercussions économiques des dépenses touristiques des cyclistes ont généré des revenus pour les gouvernements en impôts sur les salaires et en taxes indirectes d'approximativement de 139 millions de dollars, dont 101 millions pour le gouvernement du Québec.

Le tableau suivant présente dans le détail la répartition des dépenses touristiques des cyclistes ayant été utilisées pour mesurer l'impact économique associées aux dépenses touristiques des cyclistes.

² Le « PIB au prix du marché » est le résultat de « Valeur ajoutée au prix de base » + « Taxes indirectes – « Subventions » + « Autres productions ».

Répartition des dépenses touristiques des cyclistes, selon le marché d'origine

Catégorie de dépense	Québécois	Canadiens (autres provinces)	Américains	Outre-mer
Transport	103 476 149 \$	8 580 622 \$	5 403 827 \$	2 341 658 \$
Hébergement	93 763 445 \$	24 598 256 \$	15 491 268 \$	6 712 883 \$
Restauration	137 447 375 \$	12 013 814 \$	7 565 952 \$	3 278 579 \$
Attrait et activités touristiques	49 859 615 \$	2 287 223 \$	1 440 427 \$	624 185 \$
Épicerie, boissons, pharmacie	141 264 875 \$	6 293 400 \$	3 963 400 \$	1 717 474 \$
Achat d'équipement, vêtements	60 474 645 \$	1 718 954 \$	1 082 547 \$	469 104 \$
Location d'équipement	2 539 971 \$	1 143 611 \$	720 213 \$	312 092 \$
Total	588 826 076 \$	56 635 880 \$	35 667 634 \$	15 455 975 \$

Répartition des dépenses touristiques des cyclistes québécois

Catégorie de dépense	Excursionnistes	Touristes
Transport	64 748 269 \$	38 727 880 \$
Hébergement		93 763 445 \$
Restauration	83 316 039 \$	54 131 336 \$
Attrait et activités touristiques	39 422 378 \$	10 437 237 \$
Épicerie, boissons, pharmacie	107 686 236 \$	33 578 639 \$
Autres dépenses	50 037 408 \$	10 437 237 \$
Location d'équipement	955 694 \$	1 584 277 \$
Total	346 166 024 \$	242 660 052 \$

Quelques chiffres clés de la portée touristique du vélo au Québec en 2015

Excursions à vélo par les Québécois	
Nombre d'excursions au total	5,8 millions
Nombre d'excursions en moyenne	7,55
Dépense moyenne des excursionnistes par jour / adulte	59,96 \$
Séjours où le vélo est la principale activité à destination	
Nombre de séjours par des Québécois	687 228
Nombre de séjours en moyenne	3,02
Dépense moyenne par séjour / adulte	367,17 \$
Touristes provenant de l'extérieur du Québec	
Nombre de cyclotouristes	138 914
Dépense moyenne par jour	240,19 \$

3.2. RÉSULTATS DÉTAILLÉS DE L'IMPACT ÉCONOMIQUE

Impact économique brut pour le Québec des dépenses touristiques de 696,6 millions de dollars effectués par les cyclistes au Québec pour l'année 2015

Catégorie	Effets directs	Effets indirects	Effets totaux
Main-d'œuvre	années-personnes de 2015		
Salariés	4 213	2 285	6 498
Autres travailleurs	135	194	329
	milliers de dollars de 2015		
Valeur ajoutée aux prix de base	182 631	162 927	345 558
Salaires et traitements avant impôt	109 164	82 222	191 386
Revenu mixte brut	7 881	12 687	20 568
Autres revenus bruts avant impôt	65 586	68 018	133 604
Autres productions ³	1 253	857	2 110
Subventions	-3 310	-2 857	-6 167
Taxes indirectes	115 724	8 707	124 431
Importations	90 642	140 013	230 655
Revenus du gouvernement du Québec			
Impôts sur salaires et traitements	3 983	5 726	9 709
Taxes de vente	44 762	850	45 612
Taxes spécifiques	39 877	5 906	45 783
Revenus du gouvernement fédéral			
Impôts sur salaires et traitements	1 855	3 185	5 040
Taxes de vente	22 444	758	23 202
Taxes et droits d'accise	8 642	1 193	9 835
Parafiscalité ⁴			
Québécoise (RRQ, FSS, CSST, RQAP)	17 378	13 138	30 516
Fédérale (assurance-emploi)	3 998	2 883	6 881

Note : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total.

Source : Institut de la statistique du Québec, février 2016.

³ Diminution des stocks et vente de biens et services de certains secteurs de la demande finale.

⁴ Les parafiscalités comprennent les contributions des employeurs et des employés.

4. Impact économique des dépenses des Québécois en lien avec le marché du vélo au Québec

4.1. SYNTHÈSE DES IMPACTS ÉCONOMIQUES LIÉS AU MARCHÉ DU VÉLO

Les données primaires ayant permis de mesurer la contribution économique des dépenses pour l'achat de vélos et d'équipements proviennent de l'enquête auprès de la population du Québec réalisée dans le cadre des travaux sur *L'état du vélo au Québec en 2015*.

Le sondage a permis de mesurer la structure de dépenses suivante :

- Achat d'un ou de plusieurs vélos neufs incluant les vélos pour enfants
- Entretien ou réparation de vélos dans un magasin de vélo
- Achat de vêtements, de chaussures de vélo ou de casques
- Achat de tous autres accessoires de vélo incluant des odomètres, des pneus, des porte-bagages, de l'éclairage, des remorques pour enfants, des supports pour la voiture, etc.

Synthèse des impacts économiques liés au marché du vélo

	Effets totaux
Main-d'œuvre – Salariés et autres travailleurs (années-personnes)	3 363
Valeur ajoutée au prix de base (000 \$)	211 440
Salaires et traitements avant impôts (000 \$)	114 511
Revenus du gouvernement du Québec (000 \$)	52 963
Revenus du gouvernement du fédéral (000 \$)	26 610
PIB au prix du marché ⁵ (000 \$)	278 694

- L'achat par les Québécois de vélos ou d'équipements liés à cette activité a contribué en 2015 à l'économie du Québec pour un total de 279 millions de dollars.
- Les dépenses associées au marché du vélo ont permis la création de l'équivalent de 3 363 emplois au Québec et généré près de 115 millions de dollars en salaires et traitements avant impôts.
- Les répercussions économiques des dépenses dans ce secteur ont apporté des revenus pour les gouvernements en impôts sur les salaires et en taxes indirectes d'approximativement 80 millions de dollars, dont 53 millions pour le gouvernement du Québec.

⁵ Le «PIB au prix du marché» est le résultat de «Valeur ajoutée au prix de base» + «Taxes indirectes – «Subventions» + «Autres productions».

4.2. RÉSULTATS DÉTAILLÉS DE L'IMPACT ÉCONOMIQUE

Impact économique brut pour le Québec des dépenses de 492,7 millions de dollars effectués par les Québécois en lien avec le marché du vélo au Québec en 2015

Catégorie	Effets directs	Effets indirects	Effets totaux
Main-d'œuvre	années-personnes de 2015		
Salariés	1 065	1 980	3 045
Autres travailleurs	194	124	318
	milliers de dollars de 2015		
Valeur ajoutée aux prix de base	79 361	132 079	211 440
Salaires et traitements avant impôt	44 040	70 471	114 510
Revenu mixte brut	6 384	8 573	14 957
Autres revenus bruts avant impôt	28 937	53 036	81 972
Autres productions ⁶	1 348	708	2 057
Subventions	-159	-1 226	-1 385
Taxes indirectes	62 874	3 708	66 582
Importations	125 384	88 661	214 044
Revenus du gouvernement du Québec			
Impôts sur salaires et traitements	3 513	4 839	8 352
Taxes de vente	41 817	343	42 159
Taxes spécifiques	0	2 453	2 453
Revenus du gouvernement fédéral			
Impôts sur salaires et traitements	1 991	2 649	4 640
Taxes de vente	21 058	252	21 309
Taxes et droits d'accise	0	661	661
Parafiscalités ⁷			
Québécoise (RRQ, FSS, CSST, RQAP)	7 319	11 105	18 424
Fédérale (assurance-emploi)	1 607	2 486	4 094

Note : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total.

Source : Institut de la statistique du Québec, février 2016.

⁶ Diminution des stocks et vente de biens et services de certains secteurs de la demande finale.

⁷ Les parafiscalités comprennent les contributions des employeurs et des employés.

Le tableau suivant présente dans le détail la répartition des dépenses effectuées par les Québécois en lien avec le marché du vélo en 2015.

Répartition des dépenses des Québécois associées avec le marché du vélo

Catégorie de dépense	
Dépenses pour l'entretien et la réparation de vélos dans un magasin de vélo	119 682 875 \$
Dépenses pour l'achat de vélos neufs incluant vélos pour enfants	219 055 557 \$
Dépenses pour l'achat de vêtements, chaussures de vélos ou casques	87 821 643 \$
Dépenses pour l'achat d'autres accessoires de vélo	66 176 868 \$
Total	492 736 943 \$

5. Dépenses pour l'entretien de l'ensemble du réseau cyclable

Bien qu'elles n'ont pas été prises en considération dans le calcul des retombées économiques, les dépenses nécessaires pour la réalisation de l'entretien de l'ensemble du réseau cyclable du Québec génèrent une activité économique non négligeable. Le tableau suivant résume les différents coûts d'entretien requis sur une base annuelle qui totalisent 16,6 millions de dollars. De cette part, une grande majorité va à l'entretien des pistes cyclables, le reste à des bandes cyclables, des chaussées désignées et à des aménagements municipaux.

Il s'agit d'estimations basées sur des hypothèses d'accroissement des coûts au même rythme que ceux engagés pour la Route verte. Les bases de calculs proviennent d'une étude⁸ réalisée en 2008 par Vélo Québec.

Sommaire des dépenses d'entretien du réseau cyclable du Québec (2015)⁹

Pistes cyclables	15 800 230 \$
Bandes cyclables	445 500 \$
Accotements asphaltés villes	24 000 \$
Chaussées désignées	340 765 \$
Total	16 610 494 \$

L'étude de 2008 évaluait les coûts d'entretien des pistes cyclables à environ 3 000 \$/km et les coûts de conservation de la chaussée à 2 200 ou 2 400 \$/km selon qu'il s'agit de criblure de pierre ou d'asphalte. Précisons que les dépenses d'entretien pour les accotements asphaltés du Ministère des Transports du Québec n'ont pas été comptabilisées, car dans la plupart des cas, il y aurait quand même la présence d'accotements asphaltés même sans la présence d'un réseau cyclable.

⁸ Vélo Québec Association. «La Route verte et sa pérennité – Financement de l'entretien en 2008», décembre 2008.

⁹ Selon les estimations fournies par Vélo Québec, en dollars de 2008.

6. Retombées économiques des événements cyclistes

6.1. UNE DIMENSION ÉCONOMIQUE COMPLÉMENTAIRE IMPORTANTE

La présente étude n'a pas pris en compte la dimension économique associée à la participation à des événements cyclistes. Le *benchmark* réalisé auprès d'autres destinations démontre que ces derniers génèrent une activité économique substantielle.

Afin de présenter un aperçu de l'importance économique de ce volet intimement lié à l'activité vélo, nous avons recensé quelques événements cyclistes au Québec pour lesquels nous avons pu obtenir une estimation de leur apport économique. Précisons qu'il s'agit de données secondaires pour lesquelles nous ne nous portons pas nécessairement garants de la méthodologie de l'enquête. Les données colligées suggèrent que de tels événements cyclistes engendrent un impact économique de plusieurs millions de dollars. Les Grands Prix Cyclistes de Québec et de Montréal (GPCQM) sont ceux dont l'importance économique est la plus grande avec des retombées annuelles de l'ordre de 38 millions de dollars.

6.2. IMPACT ÉCONOMIQUE DE CERTAINS ÉVÉNEMENTS VÉLO

Retombées économiques de certains événements vélo au Québec

Nom de l'événement	Impact économique (année)	Source
IRONMAN Mont-Tremblant	20 millions de dollars de recettes touristiques (2014)	http://www.villedemont-tremblant.qc.ca/upload/File/Communiqués%20de%20presse/2015-04-16-RecettesTouristiques%202014%20IRONMAN.pdf
Feria du vélo (maintenant Festival Go vélo)	5 millions de dollars de dépenses des cyclistes (2004)	http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEMOIRE_VELOQUEBEC_20061108.PDF
Grand Tour Desjardins	2 millions de dollars de retombées directes (2014)	http://www.lerefletdulac.com/Sports/2015-07-31/article-4231637/Une-manne-touristique-de-1500-personnes-sur-deux-roues/1
Grands Prix Cyclistes de Québec et de Montréal (GPCQM)	38 millions de dollars de retombées directes et indirectes (2013)*	http://gpcqm.ca/uploads/images/partenaires/Retomb%C3%A9es%20%C3%A9conomiques%202010-2014.1-2.pdf
Vélirium Mont-Sainte-Anne	3 millions de dollars de retombées économiques	http://www.lactuel.com/Sports/2013-08-07/article-3341591/Un-Velirium-qui-sannonce-intense/1

* Retombées de 151 millions de dollars sur une période de 4 ans (2010-2013)

7. Préparation des scénarios

Les vecteurs de retombées économiques du cyclotourisme sont divisés en trois catégories :

- a. Les cyclistes excursionnistes québécois
- b. Les cyclotouristes provenant de l'extérieur du Québec
- c. Les cyclotouristes québécois

Définition d'un cycliste excursionniste : personne qui a réalisé une excursion d'une journée ou moins au Québec à une distance de plus de 40 kilomètres de son domicile et dont l'un des buts était de faire du vélo.

Définition d'un cyclotouriste : personne qui a réalisé un voyage ou un séjour d'au moins une nuitée au Québec au cours duquel elle a fait du vélo.

Les scénarios de questions sont présentés à titre d'hypothèses pour le futur questionnaire global de *L'état du vélo au Québec en 2015*. Ils constituent une base de travail permettant de récolter les intrants adéquats à intégrer dans le modèle prévisionnel de l'ISQ pour le calcul des retombées économiques.

7.1. HYPOTHÈSES POUR LES EXCURSIONNISTES

Nous avons besoin de connaître l'ampleur du marché des excursionnistes dans le cadre de l'enquête de *L'état du vélo au Québec en 2015*. On voudra par exemple savoir :

Combien de jours d'excursions d'une journée ou moins qui vous a amené à plus de 40 km de votre domicile et dont l'un des buts était de faire du vélo avez-vous fait au cours des 12 derniers mois ?

S'ils ont fait au moins une excursion :

À l'occasion de votre dernière excursion de vélo, quel montant a été alloué, pour vous et tous les membres de votre famille... (Exclure les amis)

- En produits d'épicerie, d'alimentation, de boissons, pharmacie ?
- Aux repas et à la boisson pris dans les restaurants ou les bars
- Aux loisirs et activités ?
- Au transport aller/retour (ex. : essence) ?
- Location d'équipement ?
- Les autres dépenses liées à l'excursion, telles que l'achat d'équipement ?

Pour savoir combien de personnes concernent ces dépenses :

En vous incluant, ces dépenses couvraient combien d'adultes de votre famille ?

Règle du multiplicateur économique

Incidence population adulte X nombre d'excursions X dépenses moyennes / adulte

7.2. HYPOTHÈSES POUR LES TOURISTES À VÉLO PROVENANT DE L'EXTÉRIEUR DU QUÉBEC

Objectif général : combiner les différents éléments d'information disponibles à partir des données secondaires afin de fixer des hypothèses de scénarios conduisant à l'évaluation la plus réaliste possible de l'incidence et ultimement du nombre de cyclotouristes visitant annuellement le Québec en provenance de l'extérieur de la province.

INTRANT 1

Base de données du Waterfront Trail en Ontario

Dans le cadre de l'étude de la Chaire de tourisme visant à établir le portrait de la clientèle des cyclotouristes au Québec, un échantillon de cyclistes provenant de l'Ontario a été utilisé. La base de données du Waterfront Trail en Ontario de près de 3 600 noms est composée de partenaires municipaux, d'organismes de conservation de l'environnement et d'entretien de circuits cyclables, ainsi que de cyclotouristes qui souhaitent se tenir informés sur ce parcours cyclable longeant le Saint-Laurent et les Grands Lacs. Un échantillon a été constitué à partir de la base de contacts de l'organisme.

Périmètre mesuré : cyclotouristes ontariens visitant le Québec

Le territoire géographique de la Waterfront Trail couvre tout le sud de l'Ontario, donc une grande partie du bassin potentiel de la clientèle ontarienne pour le Québec.

Le taux de pénétration parmi cette clientèle du sondage de l'étude est de **21 %**. C'est-à-dire que 21 % des cyclistes ontariens interrogés ont effectué un voyage d'une nuit et plus au Québec au cours des 12 derniers mois et qui incluait la pratique du vélo.

Il existe évidemment un biais important du fait que les gens susceptibles de faire partie de ces associations ou base de données représentent davantage un segment de cyclistes mordus, donc plus enclins à effectuer divers voyages incluant la pratique du vélo. Nous croyons raisonnable de diviser cette incidence de moitié.

Nous obtenons ainsi le taux de pénétration des voyages au Québec (un voyage au cours des 12 derniers mois) parmi les **cyclotouristes ontariens du Sud de l'Ontario : 10,5 %**

INTRANT 2

Base de données du League of American Bicyclists

Cette même étude de la Chaire sur le portrait de la clientèle des cyclotouristes utilisait également un échantillon de cyclistes provenant des États-Unis. Cette association représente les cyclistes américains dans le but de défendre leurs intérêts en ce qui concerne les surfaces de roulement, les communautés, etc. Un échantillon a été constitué à partir de 1880 cyclistes américains membres de cette association.

Périmètre mesuré : cyclotouristes américains visitant le Québec

Le territoire géographique couvert par l'échantillon de l'étude est celui des États du Nord-Est des États-Unis incluant New York et la Pennsylvanie. Ces états sont responsables d'environ 60 % du volume touristique des Américains au Québec sans égard au but de voyage. Or, le taux de pénétration relevé dans l'étude pour les voyages au Québec parmi ces cyclistes se situe à **14 %**.

Comme dans le cas précédent, il existe un biais important lié au fait d'appartenir à cette association. Nous divisons à nouveau l'incidence obtenue de moitié.

Nous obtenons ainsi les taux de pénétration des voyages au Québec (un voyage au cours des 12 derniers mois) parmi les **cyclotouristes américains des États du Nord-Est : 7 %**

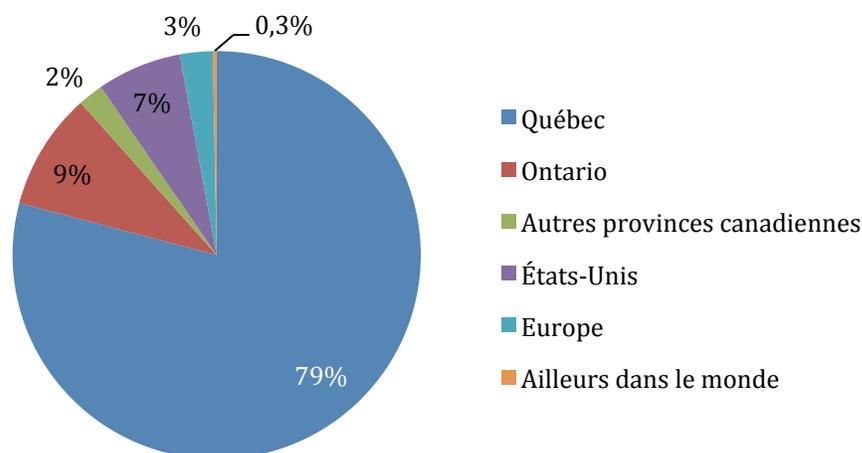
INTRANT 3

Échantillon de la clientèle des établissements Bienvenue cyclistes!

Une autre dimension permet de donner un poids à l'importance de la clientèle hors Québec. Toujours dans le cadre de l'étude de la Chaire, nous avons isolé les résultats obtenus à partir de l'échantillon des établissements Bienvenue cyclistes! Encore une fois, il existe un biais évident par rapport à l'ensemble des cyclistes, mais au moins ce sous-échantillon nous apporte la proportion exacte des cyclotouristes provenant de l'extérieur du Québec (voir graphique).

Périmètre mesuré : cyclotouristes américains visitant le Québec

Provenance des touristes à vélo ayant complété les coupons dans les hébergements Bienvenue cyclistes!



La proportion des cyclotouristes non québécois se situe à 21 %, dont 11 % de Canadiens et 7 % d'Américains. En vertu de cette répartition de la clientèle des cyclotouristes, nous pouvons émettre l'hypothèse que ce ratio est respecté pour l'ensemble de la clientèle qui déclare effectuer des dépenses d'hébergement pour son voyage incluant la pratique du vélo.

Dans le cadre de l'étude, *L'état du vélo au Québec en 2015*, la proportion de cyclotouristes ayant fait du vélo comme activité principale dans la population des cyclistes québécois est évaluée à 3,7 %. Cela nous procure un bassin de 249 311 cyclotouristes québécois ayant fait du vélo comme activité principale et qui présenteraient des caractéristiques comparables à ceux de l'échantillon des établissements Bienvenue cyclistes! Ce segment représenterait donc 79 % du marché des cyclotouristes au Québec.

Considérant que la proportion de la clientèle hors Québec de ces établissements est estimée à 21 %, nous obtenons : $(249\ 311 \times 21\ \%) / 79\ \% = 66\ 273$ **cyclotouristes en provenance de l'extérieur du Québec de type « utilisateurs d'hébergement Bienvenue cyclistes ».**

INTRANT 4

Étude du potentiel de marché nord-américain des cyclotouristes de TAMS

Marché américain

En 2007, l'étude sur les cyclotouristes provenant des Travel Activities Motivation Survey (TAMS) évaluait à 2,27 millions, le nombre d'Américains provenant de la Nouvelle-Angleterre et de l'Atlantique-Centre et ayant fait du vélo au cours des deux dernières années dans le cadre d'un voyage d'une nuit et plus. Le marché des cyclotouristes américains est évalué à 10,8 millions de personnes. De ce nombre, environ 700 000 (6,5 %) ont effectué un voyage au Québec au cours des deux années précédentes.

Cela nous donne donc deux bases de référence comme bassin de clientèle :

1. 2,27 millions de cyclotouristes américains du Nord-Est (référence 2 dernières années)
2. 700 000 cyclotouristes américains ayant déjà effectué un voyage au Québec (dans ce cas, cela ne signifie pas nécessairement qu'ils ont fait du vélo dans le cadre de leur voyage au Québec)

Lors de l'hypothèse mesurée précédemment par l'intrant 2, nous avons établi que le taux de pénétration des voyages au Québec (un voyage au cours des 12 derniers mois) parmi les cyclotouristes américains des États du Nord-Est était de 7 %.

La base de référence à partir des chiffres TAMS de 2007 estimait le marché à 2,27 millions de cyclotouristes (référence 2 ans) que nous diviserons de moitié (1,14 million) pour arrimer avec notre référence d'un voyage au cours des 12 derniers mois. Nous obtenons ainsi :

1 135 000 X 7 % = 79 450 Américains du Nord-Est ayant pratiqué le vélo dans le cadre d'un voyage au Québec au cours des 12 derniers mois

Selon les données de Statistique Canada, le nombre de voyageurs américains d'agrément venant des régions de l'Atlantique Centre et de la Nouvelle-Angleterre était de 862 000 en 2012, cela signifie que ce territoire de proximité explique environ 92 % du marché d'agrément américain.

Supposons alors que nos 79 450 cyclotouristes représentent environ 92 % du marché. Pour le marché résiduel, comme il ne s'agit pas d'un marché de proximité, nous émettons l'hypothèse qu'un maximum de 25 % de ce marché est susceptible de pratiquer du vélo en voyage au Québec.

Ainsi $6\,909 \times 25\% = 1\,727$ cyclotouristes « résiduels », ce qui nous procure un **volume global de 81 000 cyclotouristes américains**.

Marché canadien

Toujours selon l'étude de TAMS 2007, on évaluait à 851 000 le nombre d'Ontariens ayant fait du vélo au cours des deux dernières années dans le cadre d'un voyage d'une nuit et plus. Le marché des cyclotouristes canadiens est évalué à 2,5 millions de personnes. De ce nombre, environ 1,28 million ont effectué un voyage au Québec au cours des deux années précédentes (mais sans nécessairement y avoir pratiqué le vélo).

Lors de l'hypothèse mesurée précédemment par l'intrant 2, nous avons établi que le taux de pénétration des voyages au Québec (un voyage au cours des 12 derniers mois) parmi les cyclotouristes ontariens du Sud était de 10,5 %.

Comme les chiffres de référence de TAMS de 2007 estiment le marché à 851 000 cyclotouristes (référence 2 ans) que nous diviserons de moitié (425 500) pour être conforme avec notre référence d'un voyage au cours des 12 derniers mois.

Nous obtenons ainsi :

425 500 X 10,5 % = 44 678 Ontariens du Sud ayant pratiqué le vélo dans le cadre d'un voyage au Québec au cours des 12 derniers mois

Les voyageurs venant des cinq principales régions émettrices de touristes canadiens pour le Québec proviennent tous du Sud de l'Ontario. On constate que ce territoire de proximité explique environ 71 % du marché d'agrément des autres provinces canadiennes au Québec. Comme le bassin du Sud de l'Ontario couvre un territoire encore plus large que celui de ces cinq régions, nous évaluons que le territoire couvert par les 44 678 cyclotouristes du Sud de l'Ontario explique environ 80 % du marché. Pour le marché résiduel, comme il ne s'agit pas d'un marché de proximité, nous posons l'hypothèse qu'un maximum de 25 % de ce marché est susceptible de pratiquer du vélo en voyage au Québec.

Ainsi $11\,170 \times 25\% = 2\,793$ cyclotouristes « résiduels », ce qui nous procure un **volume global de 47 500 cyclotouristes des autres provinces canadiennes.**

Marchés d'outre-mer

Considérant qu'une très vaste majorité des cyclotouristes provenant des marchés d'outre-mer sont susceptibles d'utiliser le réseau des établissements Bienvenue cyclistes!, nous appliquerons à ce marché l'hypothèse expliquée à l'intrant 3.

Nous avons établi que 3 % du marché associé à ce type d'hébergement provient des pays d'outre-mer. Or, lorsque l'enquête sur *L'état du vélo au Québec en 2015* nous procurera l'étendue du marché des cyclotouristes québécois, nous serons en mesure d'estimer le volume de Québécois utilisant l'hébergement comme les Bienvenue cyclistes! Si le nombre de Québécois équivaut à 150 000 personnes, cela nous donnerait alors : **$(249\,311 \times 3,3\%) / 79\% = 10\,414$ cyclotouristes en provenance des marchés d'outre-mer.**

Nombre total approximatif (préliminaire) des cyclotouristes provenant de l'extérieur du Québec : 81 000 47 500 10 414 = 138 914

En prenant en compte la variable établie à l'intrant 3, on pourrait supposer qu'environ 48 % de la clientèle des cyclotouristes provenant de l'extérieur du Québec utilisent de l'hébergement commercial similaire au réseau des Bienvenue cyclistes !

Règle du multiplicateur économique

Incidence population X nombre d'excursions X dépenses moyennes / personne

Nous utiliserons les données de l'étude cyclotourisme de la Chaire qui nous a permis de déterminer la structure de dépenses des cyclotouristes provenant de l'extérieur du Québec.

Dépenses quotidiennes moyennes : **242,60 \$**

Catégorie de dépense	Dépense moyenne par jour
Transport	36,39 \$
Hébergement	104,32 \$
Restauration	50,95 \$
Attraites et activités touristiques	9,70 \$
Épicerie, boissons, pharmacie	26,69 \$
Achat d'équipement, vêtements	7,29 \$
Location d'équipement	4,85 \$

Il reste à évaluer la proportion des cyclotouristes pour lesquels le vélo constitue l'activité principale du séjour. Pour ceux-ci, on peut leur attribuer 100 % des dépenses du précédent tableau. Pour les autres, ceux pour lesquels le vélo est une activité parmi d'autres, nous ne pouvons pas nous baser sur le degré de motivation ou d'influence du vélo à avoir réalisé ce séjour. Nous accorderons alors un poids de 25 % des dépenses à ce segment de voyageurs.

Selon les études des TAMS, on a établi que la proportion des cyclotouristes pour lesquels le vélo représentait la principale raison du voyage était de 27 % dans le cas des Américains et de 28 % pour les Canadiens. Nous appliquerons ce même ratio (27,5 %) pour évaluer la proportion des cyclotouristes « purs ».

Ainsi, nous obtenons : **138 914 X 27,5 % = 38 201 cyclotouristes provenant de l'extérieur du Québec pour lesquels nous attribuerons 100 % des dépenses.**

Pour les autres : **138 914 X 72,5 % = 100 713 cyclotouristes provenant de l'extérieur du Québec pour lesquels nous attribuerons 25 % des dépenses.**

7.3. HYPOTHÈSES POUR LES TOURISTES À VÉLO PROVENANT DU QUÉBEC

Pour se qualifier comme des touristes à vélo, les répondants doivent d'abord répondre positivement à la question suivante :

Au cours des 12 derniers mois, avez-vous fait du vélo lors d'un voyage ou un séjour au Québec d'au moins une nuitée à l'extérieur de votre résidence?

Ensuite, le répondant indiquera le nombre de voyages ou séjours dont le vélo était la principale activité et le nombre de séjours où le vélo était une activité parmi d'autres. Pour chacun des cas, nous leur demanderons combien de jours ont totalisé ces voyages.

Nous utiliserons la structure de dépenses suivante tirée de l'étude cyclotourisme de la Chaire :

Vélo comme principale activité

Catégorie de dépense	Dépense moyenne par jour
Transport	27,92 \$
Hébergement	83,49 \$
Restauration	43,82 \$
Attraits et activités touristiques	7,90 \$
Épicerie, boissons, pharmacie	27,44 \$
Achat d'équipement, vêtements	7,90 \$

Précisions que dans le cadre de l'étude de la Chaire, nous faisons la distinction entre les séjours où le vélo était votre principal moyen de transport à destination et les séjours où le vélo était la principale activité pratiquée à destination. Pour des raisons de simplification du questionnaire, *L'état du vélo au Québec en 2015* fusionnera ces deux concepts pour se limiter à la notion de « principale activité ». Comme la structure de dépense des deux profils de cyclotouristes est très similaire, nous appliquerons la moyenne des deux segments pour chacun des postes de dépenses.

Vélo une activité parmi d'autres

Catégorie de dépense	Dépense moyenne par jour
Transport	49,74 \$
Hébergement	79,58 \$
Restauration	57,20 \$
Attraits et activités touristiques	12,44 \$
Épicerie, boissons, pharmacie	34,82 \$
Achat d'équipement, vêtements	12,44 \$
Location d'équipement	4,97 \$

Pour mesurer la contribution économique du vélo dans un contexte où il s'agit d'une activité parmi d'autres, une question permettra de mesurer le facteur de motivation ou d'influence à avoir réalisé ce séjour. L'attribution des dépenses s'effectuera selon le poids de l'influence du vélo accordée par le répondant selon la règle suivante :

- Pour une réponse où le vélo a « énormément influencé », nous attribuerons une valeur économique de 75 % des dépenses du séjour ;
- Pour une réponse où le vélo a « beaucoup influencé », nous attribuerons une valeur économique de 75 % des dépenses du séjour ;
- S'il a « assez influencé » la décision, cela se traduira par une incidence économique de 50 % ;
- S'il a « peu influencé », nous attribuons un poids de 25 % de la dépense ;
- S'il n'a « pas du tout influencé », nous lui associons tout de même une valeur minimale de 10 %, car nous ne considérons pas sa contribution économique comme étant nulle.

Règle du multiplicateur économique

Pour chacun des segments de touristes à vélo : Incidence population X nombre de jours¹⁰ X dépenses quotidiennes moyennes / personne (structure de dépense présentée précédemment)

¹⁰ Précisons qu'il s'agit ici d'une évaluation conservatrice puisque nous avons utilisé moyenne de 2,4 jours par séjour obtenue dans le cadre de *L'état du vélo au Québec en 2015* alors que nous avons obtenu une moyenne de 3,7 jours par séjour dans l'étude de la Chaire.

8. Impact économique du cyclotourisme de destinations étrangères

Études d'impact économiques présentées sous forme de fiches techniques

8.1. ARIZONA		
Périmètre de l'étude	Année	2013
	Activité mesurée	<ul style="list-style-type: none"> Impact économique associée visiteurs venant pour des événements cyclistes ou des tours organisés Impact économique associé à l'industrie du vélo en Arizona
	Méthodologie	Sondage auprès des manufacturiers, des détaillants, des organisations cyclistes et des cyclistes
	Titre de l'étude	An Economic Impact Study of Bicycling in Arizona – Out-of-state Bicycle Tourists & Exports
Contexte de la destination	Taille de la population Nombre de touristes Impact économique du tourisme	<ul style="list-style-type: none"> 6 700 000 (2014) 40,7 millions de nuitées 171 000 emplois 20,9 milliards USD en dépenses directes
Variables économiques	Catégories de dépenses prises en considération	<ul style="list-style-type: none"> Participation à un circuit, un évènement ou une compétition Nombre de participants Inscription à l'évènement Hébergement Nourriture (épicerie et restaurant) Essence
	Autres variables associées à l'industrie du vélo	<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'employés par entreprise Salaire des employés Ventes annuelles Proportion des ventes aux visiteurs de l'Arizona
Résultats de l'étude	Ventes liées au vélo	<ul style="list-style-type: none"> Vêtements et accessoire : 10,3 millions USD Vélos seulement : 8,9 millions USD Impact économique direct : 29,1 millions USD Impact économique total : 57,6 millions USD Emplois : 154 directs, 317 au total
	Dépenses des visiteurs participant à un évènement cycliste	<ul style="list-style-type: none"> Dépenses / jour : 260 USD Dépenses / voyage : 683 USD Durée moyenne de séjour : 4 jours Impact économique direct : 16,4 millions USD Impact économique total : 30,6 millions USD Emplois : 254 directs, 404 au total
	Impact économique annuel global	<ul style="list-style-type: none"> 88,2 millions USD 721 emplois
	Chiffres clés	Plus de 250 événements vélo annuellement attirent environ 14 000 participants provenant de l'extérieur de l'Arizona

8.2.MAINE		
Périmètre de l'étude	Année	2001
	Activité mesurée	<ul style="list-style-type: none"> Impact économique du cyclotourisme au Maine Les dépenses des touristes et des excursionnistes pratiquant le vélo ont été pris en considération
	Méthodologie	<ul style="list-style-type: none"> Revue de littérature pour évaluer les dépenses quotidiennes des cyclotouristes Étude secondaire (Longwoods International Travel Survey) estimant le nombre de cyclotouristes américains et canadiens visitant le Maine Sondage auprès des tours-opérateurs pour estimer le nombre de touristes participant à des tours guidés
	Titre de l'étude	Bicycle Tourism in Maine - Economic Impacts and Marketing Recommendations
Contexte de la destination	Taille de la population Nombre de touristes	<ul style="list-style-type: none"> 1 330 000 (2014) 32 902 074
	Impact économique du tourisme	<ul style="list-style-type: none"> 94 000 emplois 5,4 milliards USD (total des dépenses)
Variables économiques	Catégories de dépenses prises en considération	<ul style="list-style-type: none"> Ventes au détail et services Hébergement Nourriture et épicerie Transport
Résultats de l'étude	Ventes liées au vélo	
	Dépenses directes du cyclotourisme	<ul style="list-style-type: none"> Dépenses / jour – Visite autoguidée : 55 \$ Visite guidée : 115 \$ Excursionniste : 25 \$ Locaux / résidents : 4 \$ Tous les visiteurs : 36,3 millions USD Excursionnistes à vélo : 30 millions USD Cyclotouristes : 6,3 millions USD (dont 1 million pour les tours guidés et 5,3 millions pour les cyclistes autonomes) Emplois directs : 1 200
	Visiteurs étrangers	<ul style="list-style-type: none"> 55 % d'excursionnistes étrangers
	Impact économique annuel global	66,8 millions de USD
	Chiffres clés	Nombre de visiteurs pratiquant le vélo : 2 millions, dont 98 % d'excursionnistes
Remarques		

8.3.MICHIGAN		
Périmètre de l'étude	Année	2014
	Activité mesurée	<ul style="list-style-type: none"> Impacts économiques liés à la participation des résidents à des activités et événements cyclotouristiques
	Méthodologie	<ul style="list-style-type: none"> Revue de littérature d'autres études portant sur les retombées économiques du cyclotourisme (État, région ou petites communautés) Compilation des statistiques officielles primaires et secondaires auprès de plusieurs organismes : U.S. Census Bureau, Dun & Bradstreet, the Michigan Department of Community Health, etc. Enquête en ligne auprès des résidents des communautés étudiées (3 200 répondants) Enquête en ligne auprès des cyclotouristes Entrevues en profondeur avec des professionnels de l'industrie, des organismes officiels et des gestionnaires d'entreprise
	Titre de l'étude	Community and Economic Benefits of Bicycling in Michigan
	Taille de la population Nombre de touristes	<ul style="list-style-type: none"> 9 900 000 (2014) 113,4 millions de visiteurs en 2014
	Impact économique du tourisme	<ul style="list-style-type: none"> 326 685 emplois 10,6 milliards USD de revenus
Variables économiques	Catégories de dépenses prises en considération en général	<ul style="list-style-type: none"> Dépenses des ménages dans les accessoires de vélos Fabrication de vélos Coûts liés à la santé évités Diminution de l'absentéisme Dépenses liées aux activités et événements touristiques
	Catégories de dépenses prises en considération lors de l'enquête auprès des ménages	<ul style="list-style-type: none"> Valeur du vélo principal Dépenses annuelles liées à l'achat d'équipement, réparations, etc. Hébergement Restaurants et bars Épiceries Vêtements, souvenirs, etc. Activités de loisirs et divertissements Transport Droits d'entrée
	Autres variables associées à l'industrie du vélo	<ul style="list-style-type: none"> Dépenses annuelles estimées à 45 \$ / ménage. Appliquées aux 3,8 millions de ménages, on estime les dépenses liées à la vente d'accessoires et équipements à 175 millions USD Dépenses des ménages qui ont participé à des activités ou des événements cyclotouristiques : 38 millions USD
Résultats de l'étude	Ventes liées au vélo	<ul style="list-style-type: none"> Retombées globales : 63 millions USD Accessoires de vélos : 19 millions USD Vélos seulement : 11 millions USD
	Impact économique global	668 millions de USD 796 emplois directs

MICHIGAN (SUITE)		
Périmètre de l'étude	Année	2014
	Activité mesurée	<ul style="list-style-type: none"> Impacts économiques liés à la participation à des événements cyclotouristiques (focus sur les visiteurs étrangers)
	Méthodologie	<ul style="list-style-type: none"> Sondage terrain (6 événements, 2 100 répondants) Sondage en ligne mené par les organisateurs d'événements (2 400 répondants)
Variables économiques	Catégorie de dépenses	<ul style="list-style-type: none"> Hébergement Restaurants et bars Épiceries Vêtements, souvenirs, etc. Activités de loisirs et divertissements Transport Droits d'entrée Vélos, accessoires, autres
Résultats de l'étude	Impact économique global	<ul style="list-style-type: none"> Retombées : 21,9 millions USD (participants hors Michigan qui participent à des événements) Dépenses : 15,6 millions USD
	Chiffres clés	Plus de 200 événements organisés en 2014 Ex. : L'Association de vélos de montagne gère 10 courses par année rassemblant plus de 4 000 participants.

MICHIGAN (SUITE)		
Périmètre de l'étude	Année	2014
	Activité mesurée	<ul style="list-style-type: none"> Comportement de dépenses des cyclotouristes
	Méthodologie	<ul style="list-style-type: none"> Revue de littérature pour collecter des données secondaires Discussions avec des experts du cyclotourisme et agences de voyages spécialisées dans le produit vélo Sondage en ligne, en collaboration avec l'Adventure Cycling Association
Variables économiques	Catégorie de dépenses	<ul style="list-style-type: none"> Hébergement Alimentation et boissons Magasinage et divertissements Transport Vélos, accessoires, autres
Résultats de l'étude	Dépenses des visiteurs étrangers	<ul style="list-style-type: none"> Dépenses / jour : 71,8 \$ USD Dépenses / voyage : 520 \$ USD Durée moyenne de séjour : 7 jours (30 % restent 10 jours ou +)
	Dépenses des visiteurs locaux	<ul style="list-style-type: none"> Dépenses / jour : 54,3 \$ USD Dépenses / voyage : 300 \$ USD Durée moyenne de séjour : 5,5 jours

8.4. OREGON		
Périmètre de l'étude	Année	2013
	Activité mesurée	<ul style="list-style-type: none"> Impact économique des cyclotouristes en Oregon et dans chacune des régions touristiques
	Méthodologie	<ul style="list-style-type: none"> Questionnaire en ligne avec un panel de visiteurs nationaux. Méthode représentative (échantillon de cyclotouristes parmi les voyageurs). Plus de 5 000 répondants.
	Titre de l'étude	The Economic Significance of Bicycle-Related Travel in Oregon Detailed State and Travel Region Estimates
Contexte de la destination	Taille de la population Nombre de touristes	<ul style="list-style-type: none"> 3 970 000 (2014) 26,8 millions de nuitées
	Impact économique du tourisme	<ul style="list-style-type: none"> 10,3 milliards \$ 101 000 emplois directs 52 500 emplois indirects
Variables économiques	Catégories de dépenses prises en considération (selon plusieurs profils : vélo de montagne, évènement, course, excursionniste, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> Hébergement Droits d'entrée dans les campings Restaurants et bars Épicerie Essence et coûts de transport Vélos et entretien Vêtements et équipements Droits d'accès dans les évènements Loisirs Billets d'avion <ul style="list-style-type: none"> Emplois par secteur d'activité Taxes locales
Résultats de l'étude	Dépenses des visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> Durée moyenne de séjour : 3,6 nuits
	Impact économique annuel global	400 millions \$ (avec nuitées : 309,7 millions \$; excursionnistes : 90 millions \$)
	Chiffres clés	4 600 emplois directs

OREGON (SUITE)		
Périmètre de l'étude	Année	2014
	Activité mesurée	<ul style="list-style-type: none"> Impact économique des 14 véloroutes panoramiques de l'Oregon
	Méthodologie	<ul style="list-style-type: none"> Sondage en ligne annoncé et publié par de nombreux organismes (Travel Oregon, Adventure Cycling Association, RideOregonRide, etc.). Utilisation de nombreuses BD + impression de cartons de participation (5 000). 1 000 répondants.
	Titre de l'étude	The Economic Significance of Cycling on Oregon Scenic Bikeways
Variables économiques	Catégories de dépenses prises en considération	<ul style="list-style-type: none"> Hébergements Restaurants, bars, lounges Épiceries Essence, stationnement, transport Entretien vélo, équipement, vêtements Loisirs et divertissements
Résultats de l'étude	Impact économique annuel global	<ul style="list-style-type: none"> 12,4 millions \$ 150 emplois directs
	Chiffres clés	14 routes cyclotouristiques Revenus en taxes locales : 450 000 \$

8.5. FRANCE		
Périmètre de l'étude	Année	2009
	Activité mesurée	<ul style="list-style-type: none"> • Vente de vélos • Impacts économiques des touristes à vélos • Impacts économiques liés aux transports, aux aménagements, aux évènements, à la location, aux séjours organisés, etc. • Impacts sur la santé et la sécurité, l'environnement et la pollution
	Méthodologie	<ul style="list-style-type: none"> • Approche observatoire des indicateurs macro-économiques (fabrication vélo, tourisme des résidents, etc.) • Approche quantitative avec les données régionales (aménagements, évènements, etc.) • Approche par analyse coûts/bénéfices pour évaluer les retours sur investissements • Statistiques officielles • Données touristiques issues d'enquêtes nationales et sectorielles • Enquêtes locales • Entrevues avec des professionnels
	Titre de l'étude	Spécial économie du vélo
	Taille de la population Nombre de touristes Impact économique du tourisme	<ul style="list-style-type: none"> • 66 millions • 84,7 millions de touristes (2013) • 134 milliards € de dépenses en 2012 • 7 % du PIB • Investissements en 2013 : 12,4 milliards € • 972 000 emplois (et près de 1 million d'emplois indirects)
Variables économiques	Catégories de dépenses prises en considération (selon résidents, touristes, itinérants)	<ul style="list-style-type: none"> • Hébergement • Restauration • Activités, visites • Transport • Autres prestations • Forfaits TO
	Autres variables associées à l'industrie du vélo	<ul style="list-style-type: none"> • Dépenses touristiques des pratiquants • Transports • Emplois
Résultats de l'étude	Ventes liées au vélo	<ul style="list-style-type: none"> • 2,9 millions de vélos vendus en 2014 (876 millions € en 2007)
	Impact économique annuel global	<ul style="list-style-type: none"> • Retombées : 4,5 milliards € (44 % pour le tourisme à vélo soit 1,9 milliard €) • Dépenses directes de 5,6 milliards € • 35 000 emplois, dont 16 500 dans le tourisme
	Dépenses des visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> • Dépenses / jour : 75 € pour les itinérants, 61 € pour des séjours fixes et 12 € pour les excursionnistes) • Durée moyenne de séjour : 12,4 pour les itinérants
	Chiffres clés	10 000 km de voies vertes et véloroutes (objectif de 20 700 en 2020)

8.6. ALSACE (EURO VÉLO ROUTES 5 ET 15)		
Périmètre de l'étude	Année	2014
	Activité mesurée	<ul style="list-style-type: none"> • Profils de clientèles • Impacts économiques des visiteurs empruntant ces deux routes • Impacts santé et sécurité
	Méthodologie	<ul style="list-style-type: none"> • Compteurs terrain automatiques • Sondage qualitatif terrain • Enquête d'impacts économiques
	Titre de l'étude	Etude de Clientèles et des Retombées Economiques des Euro Vélo Routes 5 et 15
Variables économiques	Catégories de dépenses prises en considération	<ul style="list-style-type: none"> • Hébergement • Activités • Location vélo • Restauration • Produits terroir et vin • Tour-opérateur
Résultats de l'étude	Impact économique annuel global	<ul style="list-style-type: none"> • Impacts directs : 6,9 millions € • Retombées : 10,7 millions € • Impacts santé et sécurité : 30 millions €
	Dépenses des visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> • Dépenses / jour : 105 € (excursionnistes : 22 €, touristes itinérants : 120 €) • Durée moyenne de séjour : moins de 4 jours
	Chiffres clés	90 % de la clientèle composée d'excursionnistes 75 % des touristes sont étrangers 1,5 million d'usagers sur les deux routes (2013)

8.7. LA LOIRE À VÉLO		
Périmètre de l'étude	Année	2010
	Activité mesurée	<ul style="list-style-type: none"> Impacts économiques sur la véloroute « La Loire à vélo »
	Méthodologie	<ul style="list-style-type: none"> Enquête quantitative par comptage manuel (20 compteurs automatiques) Enquête qualitative avec entrevues (16 points de contact et 2 790 enquêtes représentant près de 7 000 personnes) Enquête d'impacts économiques
	Titre de l'étude	Étude de fréquentation et retombées économiques de la Loire à vélo
Variables économiques	Catégories de dépenses prises en considération (touristes, excursionnistes)	<ul style="list-style-type: none"> Hébergement Restauration Autres activités touristiques Produits du terroir Location de vélo Tour-opérateur Transport sur place
	Autres variables associées à l'industrie du vélo	<ul style="list-style-type: none"> Bénéfices liés à l'économie de dépenses de santé publique : 10,6 millions €
Résultats de l'étude	Impact économique annuel global	<ul style="list-style-type: none"> Impacts directs : 15,3 millions € en 2010 et 19,8 millions € fin 2014 Retombées : 24,4 millions € 23 000 € / kilomètre / an Dépenses : 33,5 millions €
	Dépenses des visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> Dépenses / jour : 68 € pour les touristes (touristes étrangers : 89 €, excursionnistes : 2 €) Durée moyenne de séjour : 8 jours
	Chiffres clés	<ul style="list-style-type: none"> 1 million de cyclotouristes par an 50 millions € d'investissements en 10 ans (réalisés par 2 régions, 6 départements, 6 villes) 96 % de touristes, 4 % d'excursionnistes (36 % de touristes étrangers) 421 acteurs labellisés « Accueil Vélo », dont 321 labellisés « Loire à Vélo »

8.8. ÉCOSSE		
Périmètre de l'étude	Année	2013
	Activité mesurée	<ul style="list-style-type: none"> • Impacts économiques du cyclotourisme en Écosse • Ventes de vélo et location • Impacts environnementaux et sur la santé
	Méthodologie	<ul style="list-style-type: none"> • Revue de littérature • Questionnaire en ligne auprès des professionnels • Analyse d'activités connexes au vélo • Collectes de données primaires (VisitScotland, ECF, etc.) • Bonnes pratiques ailleurs dans le monde
	Titre de l'étude	The Value of Cycle Tourism Ivan Zovko June 2013 Opportunities for the Scottish economy
	Taille de la population Nombre de touristes Impact économique du tourisme	<ul style="list-style-type: none"> • 5,2 millions • 6,5 millions de voyages • Dépenses : 3,47 milliards £ (2011) • Durée moyenne de séjour : 2,9 nuits
Variables économiques	Catégories de dépenses prises en considération (selon résidents, touristes, itinérants)	<ul style="list-style-type: none"> • Hébergement • Restaurants • Boissons • Souvenirs • Transports
	Autres variables liées à l'industrie du vélo	<ul style="list-style-type: none"> • Salaires employés • Impacts santé
Résultats de l'étude	Ventes liées au vélo	<ul style="list-style-type: none"> • 3,7 millions de vélos vendus en 2012 (1,62 milliard £) • Contribution dans l'économie : 200 millions £ (ventes, entretien et accessoires)
	Impact économique annuel global	<ul style="list-style-type: none"> • Retombées UK : 1,83 milliard £ • Retombées Écosse : 58,5 millions £ (avec vélo de montagne : 129 millions £) • Dépenses directes des cyclotouristes (2011) : 106 à 228 millions £ (avec le vélo de montagne : 236 à 358 millions £) • Retombées sur les Routes Nationales : 100 millions £ / an • Investissements : moyenne de 210 000 £ / an / autorité locale et 2,11 emplois à temps plein (UK) ; 235 000 £ pour les autorités locales écossaises • 41 millions £ en salaires et 9 millions £ en taxes • Contribution au PIB : 58,5 millions £
	Dépenses des visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> • Dépenses / jour : 15 £ pour les excursionnistes, 27 £ pour les touristes • Dépenses / voyage : 350 £ • Durée moyenne de séjour : 7,7 jours
	Dépenses des visiteurs dans les événements	<ul style="list-style-type: none"> • 12 millions £ d'investissements depuis 2003 par le gouvernement (2,24 millions £ en 2011) • Dépenses / jour : 66 £ pour les touristes et 16,4 £ pour les excursionnistes • Retombées des 17 événements étudiés : 5,6 millions £
	Chiffres clés	<ul style="list-style-type: none"> • 32,5 millions de Britanniques pratiquent le vélo (2012) • 149 millions d'excursionnistes et 1,2 million de touristes • 45 % de cyclotouristes parmi les usagers totaux • 2 500 magasins de vélos

8.9. WISCONSIN		
Périmètre de l'étude	Année	2010
	Activité mesurée	<ul style="list-style-type: none"> • Impacts économiques des cyclotouristes • Impacts sur la santé
	Méthodologie	<ul style="list-style-type: none"> • Collecte de données primaires (Bicycle Federation, etc.) et compilation de plusieurs études • Enquête en 2002 du Ministère des transports sur les voyages à vélo
	Titre de l'étude	The Economic Impact of Bicycling in Wisconsin
	Taille de la population Nombre de touristes	<ul style="list-style-type: none"> • 5 757 564 (2014) • 102,4 millions
	Impact économique du tourisme	<ul style="list-style-type: none"> • Retombées : 18,5 milliards USD (2014) • Dépenses des touristes : 11,4 milliards USD • 187 650 emplois
Variables économiques	Catégories de dépenses prises en considération (selon résidents / non-résidents et selon route / sentier / excursionniste / voyage de plusieurs jours)	<ul style="list-style-type: none"> • Restaurants et boisson • Épicerie • Magasinage • Divertissement • Transport • Hébergements • Droits d'accès
Résultats de l'étude	Ventes liées au vélo	<ul style="list-style-type: none"> • Retombées : 556 millions USD (2006)
	Impact économique annuel global	<ul style="list-style-type: none"> • Investissements de l'État : 40 millions USD de 1993 à 2008 (+ 156 millions du fédéral) • Retombées totales (tourisme, santé, ventes, etc.) : 1,9 milliard USD • Total des retombées directes et indirectes pour le secteur « tourisme et loisirs » : 924 millions USD dont 535 millions proviennent des touristes étrangers
	Dépenses des visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> • Dépenses / jour : sur route : 53,55 USD ; sur sentiers : 33,95 USD. Excursionnistes : 76,17 USD ; touristes : 80,84 USD. • Dépenses / voyage
	Chiffres clés	<ul style="list-style-type: none"> • 49 % des habitants font du vélo pour le loisir • 13 200 emplois à temps plein • 19,7 millions de voyages (2001-2002) • 4,5 millions de touristes étrangers sur route ; 1,2 million sur sentier ; 81 200 excursionnistes et 62 217 cyclotouristes en voyage sur plusieurs jours

8.10. WISCONSIN		
Périmètre de l'étude	Année	2011
	Activité mesurée	<ul style="list-style-type: none"> Impacts économiques des cyclistes provenant de la région Impacts économiques sur la santé
	Méthodologie	<ul style="list-style-type: none"> Enquête en ligne auprès de la population (25 questions) Enquête auprès des magasins de vélo et des clubs de vélos Compilation de plusieurs données provenant de différentes organisations (Iowa Bicycle Coalition, Register's Annual Great Bicycle Ride Across Iowa, Iowa Department of Transportation, etc.)
	Titre de l'étude	Economic and Health Benefits of Bicycling in Iowa
	Taille de la population Nombre de touristes	<ul style="list-style-type: none"> 3 107 126 (2014) Dépenses touristiques : 7,6 milliards USD (2012)
	Impact économique du tourisme	<ul style="list-style-type: none"> 64 400 emplois
Variables économiques	Catégories de dépenses prises en considération	<ul style="list-style-type: none"> Hébergement Restaurant et bar Épicerie Transport / essence Droits d'accès / divertissements Magasinage Réparation vélo Achat de vélo Transport de vélo
	Autres variables associées à l'industrie du vélo	<ul style="list-style-type: none"> Emplois Dépenses et budgets des magasins de vélos Dépenses et budgets des clubs de vélos
Résultats de l'étude	Ventes liées au vélo	<ul style="list-style-type: none"> 61 magasins de vente de vélo 18 300 vélos vendus Vente de vélos : 8 millions USD Vente de vêtements : 1,9 million USD Vente d'accessoires : 4,2 millions USD
	Impact économique annuel global	<ul style="list-style-type: none"> Retombées totales : 364 864 202 USD Retombées liées aux cyclistes de loisirs : 250 millions USD
	Dépenses des visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> Dépenses / jour : Dépenses / voyage : 1 208 USD
	Dépenses des visiteurs dans les événements	<ul style="list-style-type: none"> Retombées : 16,9 millions USD
	Chiffres clés	<ul style="list-style-type: none"> 149 916 touristes à vélo qui empruntent de 1 à 6 fois les sentiers / semaine 800 clubs de vélos (moyenne du nombre de membres : 106 ; budget / club : 21 587 USD) 6 097 emplois directs liés au cyclotourisme

Note : La région a appliqué deux modèles de calculs pour toutes les données (une basée sur les médianes et l'autre sur les moyennes)

8.11. SUISSE À VÉLO		
Périmètre de l'étude	Année	2014
	Activité mesurée	<ul style="list-style-type: none"> Le volume de cyclistes dans les 18 sections de comptage en Suisse La part du cyclotourisme au sein de l'activité vélo Les dépenses associées au cyclotourisme
	Méthodologie	<ul style="list-style-type: none"> Comptage dans 18 emplacements au sein du réseau cycliste en Suisse Enquête auprès de la population suisse âgée de 15 à 74 ans et de cyclistes sur les itinéraires de « La Suisse à vélo »
	Titre de l'étude	<i>Velofahren in der Schweiz 2014</i>
	Taille de la population Nombre de touristes	<ul style="list-style-type: none"> 8 237 700 (2015) Recettes touristiques : 38,5 milliards de francs
	Impact économique du tourisme	<ul style="list-style-type: none"> Emplois : 209 800 employés (167 590 équivalents temps plein)
Variables économiques	Catégories de dépenses prises en considération	<ul style="list-style-type: none"> Transport Nourriture, restauration Hébergement Voyages à vélo de plusieurs jours À noter : distinction des dépenses pour ceux qui ont pris « sciemment » les itinéraires de la Suisse à vélo
Résultats de l'étude	Ventes liées au vélo	<ul style="list-style-type: none"> 326 000 vélos neufs en 2014 (excluant les vélos d'enfants) Chiffre d'affaires de 790 millions de francs et 6 000 emplois
	Impact économique annuel global	<ul style="list-style-type: none"> Dépenses totales par les Suisses : 2,7 millions de francs (290 pour ceux empruntant « sciemment » les itinéraires de La Suisse à vélo) Dépenses totales par les touristes internationaux : 220 millions de francs par an (67 millions pour ceux qui l'ont fait « sciemment »)
	Dépenses des visiteurs	<ul style="list-style-type: none"> Dépenses / jour : 89 francs par personne (Suisses)
	Dépenses des visiteurs dans les évènements	<ul style="list-style-type: none"> Non mesuré
	Chiffres clés	<ul style="list-style-type: none"> 1,5 million de vélos enregistrés dans 18 sections de comptage (2014) 59 % des cyclistes entreprennent des tours à vélo plus ou moins longs au moins de temps à autre (cyclistes de loisirs) 2,3 millions de personnes pratiquent le vélo En moyenne, un cycliste utilise le vélo 45 jours par an avec une durée moyenne d'une heure par activité 134 millions d'heures sont passées à vélo annuellement par les Suisses De 1 à 1,7 million de journées sont consacrées par année à des voyages à vélo de plusieurs jours Parmi les Suisses dont le vélo est le sport favori, 7 % de leurs vacances et voyages des 12 derniers mois sont principalement consacrés au vélo ou aux tours à vélo

Autres sources d'information complémentaires :

Economic Impact

<http://www.adventurecycling.org/routes-and-maps/us-bicycle-route-system/benefits-and-building-support/economic-impact/>

Arizona Travel Industry Performance

<https://tourism.az.gov/research-and-statistics>

2014 Maine Tourism Highlights

<http://visitmaine.com/assets/downloads/FactSheet2014.pdf>

The Economic Impact of Travel in Michigan

<http://www.michiganbusiness.org/cm/Files/Reports/Michigan-2014-Tourism-Economic-Impact.pdf>

Community and Economic Benefits of Bicycling in Michigan

http://www.michigan.gov/documents/mdot/Final_Report_MDOT_Community_and_Economic_Benefits_of_Bicycling_in_Michigan_489558_7.pdf

Oregon Travel Impacts (2015)

http://www.deanrunyan.com/doc_library/ORImp.pdf

Chiffres clés de « La Loire à vélo »

<http://www.echappeesavelo.fr/chiffres-cles/>

Fréquentation et impact économique de La Loire à Vélo Présentation des résultats de l'enquête 2010

<http://www.tourisme-pro-centre.fr/var/crtc/storage/original/application/3e27377553ab349048cba8103f1c62e9.pdf>

Marché suisse de la bicyclette 2014 : Vue d'ensemble

http://www.velosuisse.ch/files/Velo_Statistik_statistique%202014.pdf

vélosuisse

www.velosuisse.ch