



**Les retombées économiques de la Route verte
Mars 2003**

**Rapport final
présenté à Vélo Québec**

UQÀM ESG



Équipe de réalisation

La présente étude a été réalisée par la Chaire de Tourisme de l'École des sciences de la gestion de l'UQAM.

Sous la direction de Michel Archambault, professeur en gestion du tourisme et titulaire de la Chaire, les personnes suivantes ont participé à la réalisation de l'étude :

Claudine Barry
Agente de recherche, Chaire de Tourisme

Pierre Lefebvre
Professeur, Département des sciences économiques, École des sciences de la gestion (UQAM)

L'équipe de la Chaire de Tourisme tient à remercier M. Marc Jolicoeur, coordonnateur de la recherche, Vélo Québec, pour sa précieuse collaboration.

Table des matières

Sommaire	5
1 Contexte	6
1.1 Rappel du projet de la Route verte	6
1.2 Principales conclusions de l'étude de la Chaire de Tourisme de 1997	7
1.3 Faits saillants de <i>L'état du vélo au Québec en 2000</i>	8
1.4 Le cyclotourisme ailleurs dans le monde : les exemples de l'État du Maine aux États-Unis et de la Suisse	9
2 Les cyclistes au Québec et leurs dépenses	10
2.1 Profil, taux de pratique et fréquence des déplacements des cyclistes québécois	10
2.2 Les dépenses des cyclistes au Québec par segment de clientèle	11
2.2.1 Cyclotouristes sportifs provenant de l'extérieur du Québec	12
2.2.2 Cyclotouristes vacanciers provenant de l'extérieur du Québec	13
2.2.3 Cyclotouristes sportifs québécois	14
2.2.4 Cyclotouristes vacanciers québécois	14
2.2.5 Excursionnistes québécois	15
2.2.6 Riverains	16
2.3 Synthèse des dépenses des utilisateurs de la Route verte	16
3 L'industrie du vélo au Québec	18
4 L'importance économique de la Route verte et de l'industrie du vélo au Québec	19
4.1 Retombées économiques	19
4.1.1 Cadre analytique	19
4.1.2 Retombées économiques brutes de la Route verte	21
4.1.3 Retombées économiques brutes de l'industrie du vélo au Québec	21
4.1.4 Faits saillants de l'analyse des retombées économiques	22
5 Scénario d'accroissement de la fréquentation de la Route verte	23
Conclusion	26
Bibliographie	27
Annexes	28

Liste des tableaux

Tableau I	
Distribution des dépenses totales des visiteurs pratiquant le vélo dans l'État du Maine	10
Tableau II	
Structure des dépenses des cyclotouristes sportifs provenant de l'extérieur du Québec	13
Tableau III	
Structure des dépenses des cyclotouristes vacanciers provenant de l'extérieur du Québec	13
Tableau IV	
Structure des dépenses des cyclotouristes québécois	14
Tableau V	
Structure des dépenses des cyclotouristes vacanciers québécois	15
Tableau VI	
Structure des dépenses des excursionnistes québécois	16
Tableau VII	
Structure des dépenses des riverains	16
Tableau VIII	
Synthèse des dépenses des utilisateurs de la Route verte	17
Tableau IX	
L'industrie du vélo au Québec	18
Tableau X	
Impact économique brut pour le Québec des dépenses de 95,4 millions de dollars des cyclistes utilisateurs de la Route verte pour l'année 2000	21
Tableau XI	
Impact économique brut pour le Québec des dépenses en vélos, pièces et accessoires, entretien et réparation de bicyclette relié à des ventes de 181 millions de dollars de l'industrie du vélo pour l'année 2000	21
Tableau XII	
Prévisions des dépenses des utilisateurs de la Route verte en 2006	24
Tableau XIII	
Croissance des retombées économiques liées aux dépenses des utilisateurs de la Route verte selon le scénario 2	25

Sommaire

La Chaire de Tourisme de l'Université du Québec à Montréal a été mandatée par Vélo Québec afin d'effectuer une mise à jour des retombées économiques de la Route verte. Une première étude a été produite en 1997, par la Chaire de Tourisme. Compte tenu des enquêtes¹ menées en 2001 dans le cadre de *L'état du vélo au Québec en 2000*, des informations supplémentaires ont pu être récoltées et permettent maintenant une évaluation plus réaliste des dépenses des cyclistes au Québec.

La présente recherche identifie les retombées économiques reliées aux dépenses des utilisateurs de la Route verte et à l'industrie du vélo au Québec. Voici les faits marquants de cette étude :

- Afin de mesurer les dépenses des cyclistes au Québec, nous avons d'abord identifié les différents segments de clientèle. La typologie retenue est la suivante :
 - Cyclotouriste sportif : touriste pour qui le cyclisme représente la raison première du voyage.
 - Cyclotouriste vacancier : touriste pratiquant le vélo parmi ses activités de voyage.
 - Excursionniste : personne effectuant un voyage d'une distance de plus de 80 kilomètres de son domicile et d'une durée de moins de 24 heures (sans nuitée).
 - Riverain : personne demeurant à proximité de la Route verte.
- Les dépenses reliées à l'ensemble des cyclistes au Québec s'élèvent à plus de 166 millions de dollars en 2000.
- L'industrie du vélo au Québec, en 2000, représente un chiffre d'affaires de 181 millions de dollars², plus de 2 800 emplois (personnes-année) et des revenus pour les gouvernements du Québec et du Canada, respectivement de 17,2 millions de dollars et de 13,6 millions de dollars.
- Le Québec est responsable de 86 % de la production canadienne de vélos : sur un total de 960 000 unités produites au pays en 2001, 825 000 ont été fabriquées au Québec. En termes de vente, le Québec représente quelque 30 % du marché canadien du vélo. On y dénombre ainsi plus de 500 000 vélos vendus en 2001.
- Les dépenses annuelles reliées aux cyclistes sur la Route verte s'élèvent, en 2000, à 95,4 millions de dollars. Elles représentent quelque 2 000 emplois (personnes-année), des revenus de 15,1 millions de dollars pour le gouvernement du Québec et de 11,9 millions de dollars pour celui du Canada.
- La plus grande part des retombées provient des cyclotouristes sportifs québécois qui dépensent 54,6 millions de dollars en utilisant la Route verte, soit 57 % de l'ensemble des dépenses. Les riverains constituent aussi de très importants utilisateurs de la Route verte avec plus de 24,5 millions de dollars.
- Selon un scénario d'accroissement raisonnable, nous estimons qu'au lendemain de l'inauguration de la Route verte, en 2006, les dépenses annuelles des utilisateurs s'élèveront à 134 millions de dollars. Ces dépenses entraîneront des revenus pour les gouvernements de plus de 38 millions de dollars et contribueront au soutien de 2 861 emplois (personnes-année).

¹ Écho Sondage, *État de la pratique du vélo au Québec en 2000*, janvier 2001.

Écho Sondage, *La pratique du cyclotourisme au Québec*, mars 2001.

² En dollars canadiens, et ce, pour tout le présent rapport.

1 Contexte

1.1 Rappel du projet de la Route verte

Les aménagements cyclables au Québec ont vu le jour au début des années 70. C'est à Boucherville, sur la Rive-Sud de Montréal, que les premiers équipements sont mis en place. Ces derniers consistent en des bandes cyclables de quelques kilomètres seulement. Le modèle se propage dans plusieurs villes du Québec et donne aussi lieu à des projets de plus grande envergure qui, à leur tour, influenceront la création d'équipements cyclables ailleurs au Québec. Par ailleurs, de 1978 à 1985, un programme de financement du ministère des Transports du Québec permettra l'aménagement de plusieurs voies cyclables mais surtout, suscitera un engouement par les municipalités pour ce type de développement.

L'enthousiasme des Québécois pour la pratique du vélo entraîne, au début des années 90, le développement d'une deuxième génération d'aménagements. Les adeptes souhaitent pédaler sur de plus longues distances et recherchent la découverte de paysages. Cette tendance incite des promoteurs à s'associer à des municipalités afin de planifier des itinéraires cyclables en dehors des milieux urbains et reliant des villes et des villages du Québec.

En l'espace d'une vingtaine d'années, les projets se multiplient : de 400 kilomètres de voies cyclables au milieu des années 80, le Québec en comptait, en 2002, près de 6 000 kilomètres. Le projet d'aménager un véritable « Québec cyclable » remonte, cependant, à la fin des années 80. S'inspirant des grands itinéraires déjà bien ancrés dans le paysage européen et de ceux aménagés aux États-Unis, les artisans de Vélo Québec concrétisent peu à peu leur projet par l'annonce du ministre des Transports, lors de la conférence Vélo Mondiale en 1992, de doter le Québec d'une politique vélo. Cette dernière, dévoilée trois ans plus tard, en juin 1995, permet à Vélo Québec, en collaboration avec le gouvernement du Québec et plusieurs partenaires régionaux, de lancer officiellement la Route verte. Il s'agit là de l'aménagement d'un réseau cyclable de plus de 4 000 kilomètres reliant le territoire québécois d'ouest en est et du nord au sud, soit le plus long itinéraire cyclable en Amérique. Le projet de plus de 88 millions de dollars se veut simple : tirer profit des voies cyclables déjà existantes et encourager l'aménagement de nouveaux tronçons dans les régions qui en sont dépourvues.

La Route verte prend différentes formes selon les régions traversées et les opportunités offertes en matière de voie cyclable :

- aménagement des emprises publiques (voies ferrées abandonnées, emprises hydroélectriques, chemins de halage, etc.);
- asphaltage des accotements;
- utilisation des routes rurales à faible débit de circulation automobile : chaussées désignées.

Au 31 octobre 2002, 74 % du tracé de la Route verte est complété. L'itinéraire cyclable recoupe, à cette même date, 67 municipalités régionales de comté (MRC) et 282 municipalités.³ Pour l'inauguration du projet, soit en 2005, l'itinéraire représentera près de 4 300 kilomètres; il reliera le Témiscamingue et l'Outaouais à la Gaspésie ainsi que l'Abitibi, les Laurentides, le Saguenay – Lac-St-Jean, le Centre du Québec jusqu'aux Cantons-de-l'Est.

Le tourisme à vélo constitue aujourd'hui un véritable levier pour les régions. Il s'agit d'un outil de développement économique permettant la mise en valeur du potentiel touristique régional. Par ailleurs, des comités régionaux ont été formés afin de regrouper des intervenants du milieu (municipalités, MRC, associations touristiques régionales et autres organismes régionaux) et de les impliquer dans ce projet. Chacune des régions détient ainsi une grande autonomie dans le

³ Vélo Québec, *État d'avancement de la Route verte au 31 octobre 2002*, octobre 2002.

choix du tracé. Cette façon de procéder permet de tenir compte des priorités des régions tout en favorisant la participation active des intervenants dans la réalisation de la Route verte. Ce projet s'inscrit donc naturellement dans un processus de développement touristique durable.

1.2 Principales conclusions de l'étude de la Chaire de Tourisme de 1997⁴

Une étude produite par la Chaire de Tourisme de l'UQAM en 1997 évaluait, notamment, les dépenses des utilisateurs de la Route verte et estimait la croissance de ces dépenses pour 2006. Voici les principaux résultats de cette étude :

- D'abord, précisons que deux hypothèses de dépenses sont présentées : les dépenses quotidiennes moyennes varient entre 40 et 60 dollars pour la clientèle touristique, entre 22,50 et 25 dollars pour les excursionnistes et de 7 à 8 dollars pour les riverains.
- Lorsque la Route verte sera complétée, en 2006, le scénario de croissance probable démontre que les dépenses des utilisateurs devraient se situer autour de 41,4 millions de dollars générant des revenus annuels directs et indirects de 4,7 millions de dollars pour le gouvernement du Québec et de 4,2 millions de dollars pour le gouvernement du Canada.
- Au cours des dix prochaines années (1997-2006), les dépenses des utilisateurs de la Route verte devraient croître de 53 %.
- L'augmentation du nombre d'adeptes du vélo au Québec s'illustre notamment par l'évolution de son parc de vélos pour adulte (15 ans et plus) : de 2,6 millions d'unités en 1992 à près de 4 millions d'unités en 1995, soit une augmentation de 51 % en trois ans.
- Le Québec représente plus de 75 % de la production canadienne de vélos.
- Les Québécois ont dépensé, en 1994, 180 millions de dollars pour l'achat de vélos et d'équipements connexes, soit 31 % des achats au Canada.
- Le taux de pratique des Québécois est aussi à la hausse depuis les vingt dernières années : de 38 % en 1981 à 57,6 % (12 ans et plus) en 1996.

Le rapport de la Chaire de Tourisme suivait une étude menée par l'INRS-Urbanisation⁵ dont l'objectif consistait à évaluer les retombées touristiques de la Route verte. Étant donné la faible quantité d'information en matière de cyclotourisme ainsi que sur la fréquentation du réseau à ce moment, la plupart des résultats furent basés sur des hypothèses de fréquentation. Par ailleurs, soulignons que c'est avec beaucoup de prudence que ces démonstrations ont été conçues, présentant ainsi un portrait conservateur de la réalité.

⁴ Chaire de Tourisme, *Les retombées économiques de la Route verte*, avril 1997.

⁵ INRS-Urbanisation, *Étude des retombées touristiques de la Route verte*, mai 1996.

1.3 Faits saillants de *L'état du vélo au Québec en 2000*

Dans le cadre de l'élaboration du document *L'état du vélo au Québec en 2000*⁶, la firme Écho Sondage menait une enquête⁷ auprès des Québécois dans le but de mieux connaître leurs habitudes et comportements cyclistes ainsi que leur perception de la Route verte. Une seconde enquête⁸ menée, celle-là, auprès des adeptes du cyclotourisme, révélait des éléments nouveaux, notamment quant à leur façon de voyager et quant à leurs dépenses moyennes quotidiennes. Voici quelques faits saillants de ces enquêtes qui servent de référence à la présente étude :

- Le taux de pratique des cyclistes adultes (18 à 74 ans) en 2000 au Québec s'établit à 49 % (ce taux est de 23 % chez les Américains). Cela représente 2,6 millions de cyclistes. Il s'agit néanmoins d'une légère baisse par rapport à 1995 où 53 % de la population adulte affirmait faire du vélo.
- Entre 1995 et 2000, une transformation s'est opérée quant à la pratique du vélo selon les tranches d'âge : les jeunes de 35 ans et moins sont moins nombreux qu'avant à utiliser la bicyclette (71 % en 1995 contre 55 % en 2000) alors que chez les 35-44 ans, on enregistre une augmentation : 55 % pratiquait le vélo en 1995 alors que cette proportion atteint 60 % en 2000. La prévalence des cyclistes pour les 45-54 ans demeure sensiblement la même (47 % en 1995 versus 44 % en 2000) alors que les plus âgés démontrent un taux de pratique plus élevé qu'en 1995 : pour les 55-64 ans, 34 % en 1995 contre 41 % en 2000 et pour les 65-74 ans, 12 % en 1995 comparativement à 21 % en 2000.
- Quelque 62 % des cyclistes adultes disent faire du vélo au moins une fois par semaine durant la période estivale. Cette proportion était de 73 % en 1995.
- Le parc de vélos au Québec s'élève à 5,5 millions, dont 4,2 millions de vélos pour adultes. Enfin, 61 % des adultes québécois disent posséder personnellement un vélo.

Le cyclotourisme : quelques faits et chiffres

- Deux définitions cernent la pratique du cyclotourisme. D'abord, le cyclotouriste « sportif » effectue une randonnée cycliste comprenant au moins une nuitée alors que le cyclotourisme « vacancier » se définit par un voyage comportant une nuit à l'extérieur du domicile et impliquant au moins une sortie à vélo.
- Le cyclotourisme (les deux types confondus) est pratiqué par 11 % de la population adulte québécoise. Cela représente 500 000 cyclistes. De ce nombre, 190 000 sont des cyclotouristes sportifs (4 % de la population adulte) et un peu plus de 400 000 font de la bicyclette pendant leurs voyages de vacances.
- Les cyclotouristes dépensent en moyenne plus de 100 dollars par jour (105 dollars pour les cyclotouristes vacanciers et 112 dollars pour les cyclotouristes sportifs). En guise de comparaison, le touriste québécois d'agrément dépense en moyenne 57 dollars par nuitée.

⁶ Vélo Québec, *L'état du vélo au Québec en 2000*, 2001.

⁷ Écho Sondage, *État de la pratique du vélo au Québec en 2000*, janvier 2001.

⁸ Écho Sondage, *La pratique du cyclotourisme au Québec*, mars 2001.

1.4 Le cyclotourisme ailleurs dans le monde : les exemples de l'État du Maine aux États-Unis et de la Suisse

La pratique du cyclisme et du cyclotourisme prend de l'ampleur. Certains pays ont une bonne longueur d'avance par l'étendue et la qualité de leur réseau cyclable ainsi que par la culture vélo imprégnée dans le comportement de leurs habitants. C'est le cas, notamment, du Danemark, de l'Allemagne et des Pays-Bas où la proportion de la population pratiquant la bicyclette sur une base régulière est respectivement de 50 %, 62 % et 66 %. D'autres pays ou régions, plus près de la réalité québécoise, observent aussi une croissance des retombées économiques reliées à ce marché.

La Suisse

Depuis la mise sur pied, en 1995, de « La Suisse à vélo », un organisme public dont le but est de créer une offre en matière d'itinéraires cyclables et d'en assurer le bon développement, le cyclotourisme connaît un franc succès. Selon une enquête menée par cet organisme⁹, 170 millions de francs suisses (l'équivalent de près de 190 millions de dollars) ont été dépensés en 2001 par les cyclistes. De ce montant, on estime que 90 millions (100 millions de dollars) sont imputables aux 200 000 cyclotouristes qui parcourent les routes durant plusieurs jours alors que 80 millions de francs suisses seraient attribuables aux cyclistes à la journée. Les dépenses moyennes quotidiennes des adeptes varient selon la durée de leur séjour. Lors d'un voyage de vacances d'au moins trois nuitées, la dépense quotidienne est estimée à 143 dollars et à 77 dollars pour un séjour d'une ou deux nuitées. Enfin, le cyclotouriste à la journée dépense en moyenne la somme de 27 dollars.

L'offre touristique suisse en matière de cyclotourisme s'est adaptée à cette tendance. Toujours selon l'organisation « La Suisse à vélo », on retrouve, le long des routes cyclables, environ 800 établissements d'hébergement dont l'offre est conçue en fonction des besoins des cyclotouristes.

Le Maine, aux États-Unis

Depuis plus d'une dizaine d'années, le Maine s'est enrichi d'infrastructures cyclables par l'asphaltage des accotements de certaines routes ainsi que par le développement de voies partagées. La bicyclette représente un outil clé dans la réalisation de l'objectif de l'État en matière de tourisme. En effet, le Maine souhaite attirer une clientèle touristique qui, une fois rendue à destination, se déplacera par d'autres moyens que l'automobile.

Suivant les exemples du Vermont et du Wisconsin, deux États qui se sont forgés une réputation de destination « *bicycle-friendly* » auprès des cyclotouristes, le Maine entreprend de développer ce créneau qui représente, par ailleurs, des retombées substantielles : en 1999, les dépenses directes reliées à la pratique de la bicyclette par les deux millions de visiteurs sont évaluées à 36,3 millions de dollars américains (l'équivalent d'environ 54 millions de dollars canadiens). Les touristes dont la randonnée cycliste s'étend sur plus d'une journée (*multiple day bike tour*) représentent 2 % du total des cyclistes, mais 17 % des dépenses¹⁰.

Le tableau suivant démontre la répartition des dépenses totales des visiteurs pratiquant le vélo dans cet État. Ainsi, la plus grande part des dépenses concerne l'alimentation alors que seulement 6 % constituent des dépenses d'hébergement. La proportion élevée de cyclistes à la journée (98 %) explique ces résultats.

⁹ Fondation « La Suisse à vélo », « *La Suisse à vélo* » : résultats des décomptes et des sondages, 2001, juin 2002.

¹⁰ Maine Department of Transportation, *Bicycle Tourism in Maine : Economic Impacts and Marketing Recommendations*, avril 2001.

Tableau I
Distribution des dépenses totales des visiteurs pratiquant
le vélo dans l'État du Maine
(en dollars américains)

Poste de dépenses	Proportion	Dépenses directes (en millions \$)
Alimentation	45 %	16,2
Transport	26 %	9,6
Achat de biens et services	23 %	8,5
Hébergement	6 %	2,0
Total	100 %	36,3

2 Les cyclistes au Québec et leurs dépenses

2.1 Profil, taux de pratique et fréquence des déplacements des cyclistes québécois

D'abord, un cycliste est défini comme une personne ayant pratiqué la bicyclette au moins une fois au cours des douze derniers mois. Voici quelques indications concernant le profil et les habitudes cyclistes des Québécois¹¹.

Rappelons que la prévalence des cyclistes se situe à 49 % de la population adulte (18 à 74 ans). La proportion d'hommes pratiquant la bicyclette est plus élevée (56 %) que chez les femmes (43 %). Le nombre d'enfants dans le ménage ainsi que l'âge de ces derniers semblent aussi avoir un impact non négligeable sur le taux de pratique. En effet, chez les ménages comprenant au moins deux enfants, la prévalence est de 64 % contre 45 % chez les ménages sans enfants. Par ailleurs, 69 % des personnes vivant avec un enfant de 6 à 9 ans ont pratiqué la bicyclette au cours des douze derniers mois.

La prévalence des cyclistes varie aussi selon le revenu. La proportion de la population ayant fait de la bicyclette au cours de la dernière année est beaucoup plus élevée (64 %) auprès des ménages dont le revenu annuel est de 60 000 dollars et plus. Les personnes ayant poursuivies des études universitaires forment également une plus grande proportion (56 %) de cyclistes que les gens possédant un niveau de scolarité moins élevé – primaire/secondaire – (45 %).

La majorité des cyclistes adultes (62 %) pratiquent le vélo à toutes les semaines pendant la période estivale. En comparaison avec les informations recueillies en 1995, où 73 % des cyclistes affirmaient avoir fait du vélo au moins une fois par semaine, il s'agit là d'une diminution. Néanmoins, les raisons évoquées par les répondants du sondage à l'égard de la pratique du vélo pendant la saison 2000 font souvent référence au temps maussade enregistré durant ce même été.

Sur une plus longue période, l'engouement pour la pratique du vélo est incontestable. En effet, le nombre d'adeptes du vélo – ceux qui utilisent leur bicyclette à toutes les semaines – a cru considérablement, passant de 900 000 en 1977 à 1,6 million en 2000. La pratique du cyclotourisme sportif progresse également : de 150 000 en 1995, ce nombre atteint 190 000 en 2000.

¹¹ Écho Sondage, *État de la pratique du vélo au Québec en 2000*, janvier 2001.

2.2 Les dépenses des cyclistes au Québec par segment de clientèle

Afin de mesurer les retombées économiques engendrées par l'utilisation de la Route verte, nous devons d'abord identifier les types de clientèle qui la fréquentent. Les cyclistes sont ainsi répartis à travers six groupes aux comportements de dépenses et de fréquentation distincts : les cyclotouristes sportifs (nous distinguerons ceux provenant de l'extérieur du Québec de ceux provenant du Québec), les cyclotouristes vacanciers (la même différenciation que pour les cyclotouristes sportifs sera effectuée), les excursionnistes et enfin, les riverains. L'encadré ci-dessous propose une définition pour chacune de ces catégories.

Quelques précisions et définitions :

Cyclotouriste sportif : touriste dont le cyclisme constitue la raison première du voyage.

Cyclotouriste vacancier : touriste pratiquant le vélo parmi ses activités de vacances.

Excursionniste : personne effectuant un voyage d'une distance de plus de 80 kilomètres de son domicile et d'une durée de moins de 24 heures (sans nuitée).

Riverain : personne demeurant à proximité de la Route verte.

Cyclistes québécois : selon la firme Écho Sondage, le Québec regroupe 2,6 millions de cyclistes québécois adultes, soit 49 % de la population âgée entre 18 et 74 ans.

Utilisation de la Route verte : tous les cyclistes pratiquant le vélo pour leurs loisirs ne le font pas nécessairement sur la Route verte. Afin d'évaluer les dépenses reliées spécifiquement à l'utilisation de la Route verte, nous utilisons un taux de réalisation de 50 %.¹²

Les dépenses reliées à l'ensemble des cyclistes au Québec, incluant celles spécifiquement rattachées à l'utilisation de la Route verte, sont évaluées à plus de 166 millions de dollars en 2000. Les cyclotouristes sportifs québécois effectuent deux tiers de ces dépenses alors que la clientèle touristique en provenance de l'extérieur du Québec représente moins de 3 % de ces retombées. Pour obtenir plus de détails concernant ces données, l'annexe I présente une synthèse des dépenses des cyclistes au Québec.

¹² La Route verte représente, en termes de kilomètres, la moitié du réseau cyclable québécois : en 2002, le Québec comptait 6 000 kilomètres de voies cyclables (*Les voies cyclables au Québec*, 6^e édition, Les éditions Tricycle inc., 2002), dont 3 100 sur la Route verte (*Vélo Québec, La Route verte : État d'avancement au 31 octobre 2002*). Précisons aussi que 60 % des grands axes cyclables (pistes ou itinéraires intermunicipaux) du Québec font partie de la Route verte et 20 % des autres y sont raccordés directement. Par ailleurs, les intervenants locaux responsables de certains de ces grands axes confirment que l'achalandage touristique sur ces voies représentent plus de 50 % de l'ensemble du réseau cyclable de leur région.

2.2.1 Cyclotouristes sportifs provenant de l'extérieur du Québec

Comme nous l'avons constaté précédemment, l'engouement pour la pratique du vélo et le cyclotourisme est bien visible en dehors du Québec. Une fois complété et présenté dans le cadre d'une campagne promotionnelle, l'itinéraire cyclable de la Route verte constituera un attrait indéniable pour attirer une clientèle, adepte du vélo, provenant de l'extérieur du Québec. Bien qu'elle soit en développement, la Route verte représente déjà un produit touristique intéressant pour ces touristes.

Néanmoins, les données concernant cette clientèle sont plutôt limitées, particulièrement en ce qui concerne la pratique du vélo au Québec par les Américains. À cet effet, nous procédons à une estimation basée sur la fréquentation touristique du Québec¹³ par les Américains ainsi que sur une étude produite auprès des visiteurs pratiquant le vélo dans l'État du Maine¹⁴.

On dénombre plus de 245 000 touristes des États-Unis venus au Québec (excluant ceux dont le motif est le séjour urbain), pendant le troisième trimestre (juillet à septembre), pour des fins d'agrément. Selon l'étude du *Maine Department of Transportation*, en 1999, 5 % des touristes pour agrément ont pratiqué la bicyclette pendant leur séjour dans le Maine. En appliquant ce même taux aux 245 000 touristes américains, 12 250 de ces derniers auraient pratiqué la bicyclette lors de leur séjour au Québec. Toujours selon l'étude du Maine, de ce nombre, 2 % effectuent des randonnées cyclistes incluant au moins une nuitée. On évalue ainsi à près de 250 le nombre d'Américains ayant fait du cyclotourisme sportif au Québec en 2000.

Une enquête produite par Statistique Canada nous permet d'évaluer le nombre de Canadiens hors Québec pratiquant le vélo lors de leur séjour ici. L'*Enquête sur les voyages des Canadiens en 2001* révèle ainsi que 128 000 de ces touristes canadiens ont pratiqué cette activité au Québec. En appliquant le même taux que celui des touristes au Maine, soit 2 %, nous pouvons estimer que 2 560 touristes canadiens se sont adonnés au cyclotourisme sportif au Québec.

Au total, le nombre de touristes en provenance des États-Unis et du reste Canada ayant pratiqué le vélo pendant leur séjour au Québec s'élève à 140 000. De ce nombre, 2 800 pratiquent le cyclotourisme sportif. En tenant compte d'une durée moyenne de séjour de 3,5 nuitées, soit 4 journées¹⁵ et d'une dépense moyenne quotidienne de 116 dollars¹⁶, les dépenses de ces touristes, dont la motivation première de la visite est le vélo, s'élèvent à 1,3 million de dollars.

Enfin, les cyclotouristes sportifs, en provenance de l'extérieur du Québec et utilisant la Route verte, y dépensent 650 000 dollars.

¹³ Tourisme Québec, *Le tourisme au Québec en bref*, 2000.

¹⁴ Maine Department of Transportation, *Bicycle Tourism in Maine : Economic Impacts and Marketing Recommendations*, avril 2001.

¹⁵ Tourisme Québec, *Le tourisme au Québec en bref*, 2000.

¹⁶ La dépense moyenne de 116 dollars est estimée de la façon suivante :

- Selon les données de Tourisme Québec, la moyenne quotidienne des dépenses par les touristes canadiens d'agrément au Québec est de 83 dollars et de 148 dollars pour les touristes américains.
- L'enquête de 2001 menée par Écho Sondage auprès des cyclotouristes québécois indique que leurs dépenses moyennes quotidiennes sont de 112 dollars, alors que le touriste québécois d'agrément dépense en moyenne 57 dollars par jour.
- Sachant que les dépenses moyennes des touristes québécois d'agrément sont moins élevées parce qu'on y inclut la clientèle séjournant à leur chalet ou résidence secondaire, nous pouvons avancer que la différence entre les dépenses moyennes des touristes hors Québec d'agrément et celles des cyclotouristes sera moins élevée qu'en ce qui concerne la clientèle québécoise.
- D'un ratio de 2 (pour la clientèle québécoise), nous utilisons un ratio de 1,3 pour déterminer les dépenses des cyclotouristes en provenance de l'extérieur du Québec.

Sur la base d'études québécoises et américaines, nous pouvons déterminer la structure des dépenses selon cinq catégories : hébergement, alimentation, transport, loisirs et divertissement et achat d'autres biens et services. Le tableau suivant illustre cette répartition :

Tableau II
Structure des dépenses des cyclotouristes sportifs provenant de l'extérieur du Québec

Poste de dépenses	Proportion	Dépenses moyennes quotidiennes
Hébergement	38 %	44 \$
Alimentation	26 %	30 \$
Transport	15 %	17 \$
Loisirs et divertissement	11 %	13 \$
Achat d'autres biens et services	10 %	12 \$
Total	100 %	116 \$

2.2.2 Cyclotouristes vacanciers provenant de l'extérieur du Québec

De nombreux touristes provenant de l'extérieur du Québec pratiquent la bicyclette lors de leur séjour ici. Pour ces voyageurs, le vélo représente l'une des activités de vacances, et non le motif principal de leur voyage. Pour évaluer cette clientèle, nous utilisons les mêmes sources que pour les cyclotouristes sportifs provenant de l'extérieur du Québec.

Ainsi, des 140 000 touristes en provenance de l'extérieur du Québec qui ont fait du vélo au Québec, nous devons déduire le nombre de cyclotouristes sportifs, soit 2 800. Un peu plus de 137 000 touristes ont effectivement fait de la bicyclette au moins à une occasion pendant leur séjour au Québec. On attribue à ces touristes une dépense moyenne reliée à la pratique du vélo à 25 dollars, c'est-à-dire le même montant, comme nous le verrons plus loin, que celui attribué à l'excursionniste. En effet, comme le vélo ne constitue pas, pour la majorité de ces visiteurs, la motivation première dans le choix de leur destination, nous excluons la dépense liée à l'hébergement. Les dépenses annuelles de ces cyclistes s'élèvent donc à 3,4 millions de dollars. Ramené à l'utilisation de la Route verte, le niveau de dépenses est de 1,7 million de dollars.

À l'aide de différentes études effectuées pour des tronçons précis de la Route verte ainsi que de l'étude de la Chaire de Tourisme en 1997, nous évaluons la structure des dépenses de ces vacanciers, quant à leur randonnée à vélo, de la façon suivante :

Tableau III
Structure des dépenses des cyclotouristes vacanciers provenant de l'extérieur du Québec

Poste de dépenses	Proportion	Dépenses moyennes quotidiennes
Alimentation	54 %	14 \$
Transport	25 %	6 \$
Loisirs et divertissement	9 %	2 \$
Achat d'autres biens et services	12 %	3 \$
Total	100 %	25 \$

2.2.3 Les cyclotouristes sportifs québécois

Les cyclotouristes sportifs québécois constituent la clientèle la plus importante en termes de dépenses totales. Ces dernières représentent plus de 57 % de toutes les dépenses des utilisateurs de la Route verte.

Un des sondages effectué dans le cadre de L'état du vélo au Québec en 2000¹⁷ accordait une attention particulière à la pratique du cyclotourisme sportif. Afin de déterminer les dépenses de ces touristes, nous utilisons les données de ce sondage. La façon la plus juste de procéder consiste à déterminer le nombre de jours de voyage de cyclotourisme pratiqué par la population québécoise, le tout multiplié par la dépense moyenne quotidienne identifiée lors d'une seconde enquête¹⁸ produite pour la clientèle québécoise de cyclotouristes, soit 112 dollars.

La question posée aux cyclistes québécois était la suivante :

Au cours de la dernière année, combien de fois avez-vous fait du cyclotourisme (sportif) ?

- 5,0 % ont répondu avoir fait un voyage
- 0,9 %, deux voyages
- 1,9 %, trois voyages ou plus

La durée moyenne de chacun de ces voyages étant de 3 jours¹⁹, les dépenses de ces touristes s'élèvent à 109 millions de dollars. En appliquant le taux d'utilisation de la Route verte de 50 %, on obtient un total de 54,6 millions.

Voici comment les cyclotouristes sportifs québécois prétendent allouer, en moyenne, leurs dépenses quotidiennes²⁰ :

Tableau IV
Structure des dépenses des cyclotouristes sportifs québécois

Poste de dépenses	Proportion	Dépenses moyennes quotidiennes
Hébergement	36 %	40 \$
Alimentation	27 %	30 \$
Transport	21 %	24 \$
Loisirs et divertissement	12 %	13 \$
Achat d'autres biens et services	4 %	5 \$
Total	100 %	112 \$

2.2.4 Cyclotouristes vacanciers québécois

Bien qu'ils soient plus nombreux que les cyclotouristes sportifs québécois, les cyclotouristes vacanciers québécois sont responsables de moins de 10 % des dépenses effectuées dans le cadre de l'utilisation de la Route verte.

Toujours à l'aide de l'enquête menée par la firme Écho Sondage en janvier 2001, nous pouvons évaluer le nombre de voyages effectués par les cyclistes québécois impliquant au moins une sortie à vélo.

¹⁷ Écho Sondage, *État de la pratique du vélo au Québec en 2000*, janvier 2001.

¹⁸ Écho Sondage, *La pratique du cyclotourisme au Québec*, mars 2001.

¹⁹ Tourisme Québec, *Le tourisme au Québec en bref, 2000*.

²⁰ Écho Sondage, *La pratique du cyclotourisme au Québec*, mars 2001.

La question était formulée de la façon suivante :

Combien avez-vous fait de voyages comportant une nuit à l'extérieur de votre domicile et qui impliquaient au moins une sortie à vélo?

- 6,9 % affirment avoir effectué un voyage
- 4,0 %, deux voyages
- 4,7 %, trois voyages ou plus

Ces cyclotouristes effectuent au moins, au cours de leur voyage, une randonnée à vélo pendant laquelle nous estimons qu'ils déboursent la même somme qu'un excursionniste, soit 25 dollars. Les dépenses de ces cyclistes totalisent 18,8 millions de dollars. Ceux qui utilisent la Route verte dépensent 9,4 millions de dollars. La structure des dépenses quotidiennes moyennes de ces touristes s'établit comme suit :

Tableau V
Structure des dépenses des cyclotouristes vacanciers québécois

Poste de dépenses	Proportion	Dépenses moyennes quotidiennes
Alimentation	54 %	14 \$
Transport	25 %	6 \$
Loisirs et divertissement	9 %	2 \$
Achat d'autres biens et services	12 %	3 \$
Total	100 %	25 \$

2.2.5 Excursionnistes québécois

La clientèle excursionniste arrive au quatrième rang en matière de dépenses totales liées à la pratique du vélo sur la Route verte. Les dépenses de ces cyclistes représentent près de 5 % du total.

Afin de déterminer le nombre d'excursionnistes pratiquant le vélo, nous avons eu recours à une enquête²¹ menée en 1998 auprès des cyclistes québécois. Les résultats de ce sondage ont permis de prendre connaissance, notamment, de la proportion de cyclistes qui utilisent leur automobile afin de se rendre sur une piste cyclable. À cet effet, 9 % des cyclistes empruntent régulièrement leur auto et 18,9 % le font de temps en temps. Cela représente 725 400 cyclistes.

Tous ces cyclistes ne sont cependant pas des excursionnistes vu la contrainte que représente la distance de 80 kilomètres du domicile caractérisant ce type de visiteur. L'absence de données à cet effet nous incite à émettre une hypothèse, soit celle que 10 % de ces cyclistes franchissent véritablement 80 kilomètres avec leur voiture pour se rendre à une piste cyclable. Nous attribuons à ces cyclistes au moins cinq sorties à vélo durant la saison (soit une moyenne d'une excursion par mois, de mai à septembre) et une dépense de 25 dollars par sortie, comme déterminée lors de l'étude de la Chaire de Tourisme en 1997.

Ainsi, les dépenses totales de ces cyclistes s'élèvent à plus de neuf millions de dollars. La Route verte compte pour 4,5 millions de ces dépenses.

La structure de la dépense moyenne quotidienne de l'excursionniste à vélo se présente comme suit (structure déterminée à l'aide de l'étude de la Chaire de Tourisme en 1997 ainsi que des enquêtes québécoises) :

²¹ Écho Sondage pour les Éditions Tricycle; résultats paru dans Vélo Mag en 1998.

Tableau VI
Structure des dépenses des excursionnistes québécois

Poste de dépenses	Proportion	Dépenses moyennes quotidiennes
Alimentation	45 %	11 \$
Transport	38 %	10 \$
Loisirs et divertissement	7 %	2 \$
Achat d'autres biens et services	10 %	2 \$
Total	100 %	25 \$

2.2.6 Riverains

Les cyclistes dont le domicile se situe à proximité de la Route verte s'avèrent d'importants utilisateurs du réseau. Cette clientèle est responsable du quart des dépenses effectuées lors de l'utilisation de ces voies cyclables. Bien que la dépense par personne et par randonnée soit peu élevée, les riverains sont nombreux et fréquentent le réseau à plusieurs reprises durant la saison.

Pour évaluer le nombre de riverains, nous nous référons à nouveau à l'enquête menée dans le cadre de *L'état du vélo au Québec en 2000*. Selon ce sondage, en excluant la fréquentation des réseaux cyclables en milieu urbain (afin d'éviter de compter les cyclistes qui ne font que passer sur une section urbaine de la Route verte sans que ce soit leur motif de déplacement), 27 % des cyclistes fréquentent le réseau cyclable de la Route verte. Cela représente 700 000 personnes. Comme c'est le cas pour les excursionnistes, nous estimons le nombre de sorties à vélo des riverains à cinq par saison, soit une moyenne d'une randonnée par mois, de mai à septembre. La dépense moyenne de ces riverains se situe autour de sept dollars. Ce montant a été déterminé à l'aide de diverses études québécoises.

Les dépenses des riverains sur la Route verte sont ainsi évaluées à 24,5 millions de dollars. La dépense moyenne par riverain est répartie comme suit :

Tableau VII
Structure des dépenses des riverains

Poste de dépenses	Proportion	Dépenses moyennes quotidiennes
Alimentation	66 %	4,50 \$
Loisirs et divertissement	11 %	0,50 \$
Achat d'autres biens et services	23 %	2 \$
Total	100 %	7 \$

2.3 Synthèse des dépenses des utilisateurs de la Route verte

Le tableau suivant illustre les dépenses totales des utilisateurs de la Route verte par segment de clientèle. Elles s'élèvent à plus de 95 millions de dollars. Les cyclotouristes sportifs québécois comptent pour près de 55 millions de dollars. Une grande part de leurs dépenses est attribuable à l'hébergement et à l'alimentation. Les riverains, quant à eux, bien que leurs dépenses individuelles moyennes soient peu élevées, sont responsables de plus de 24 millions de dollars. Ce sont les cyclotouristes sportifs provenant de l'extérieur du Québec qui, vu la quantité marginale, totalisent les dépenses les moins élevées.

Tableau VIII
Synthèse des dépenses des utilisateurs de la Route verte

	1 Cyclotouristes sportifs provenant de l'extérieur du Québec		2 Cyclotouristes vacanciers provenant de l'extérieur du Québec		3 Cyclotouristes sportifs québécois		4 Cyclotouristes vacanciers québécois		5 Excursionnistes québécois		6 Riverains	
Nombre de jours – vélo sur la Route verte	5 600		68 600		487 500		377 000		181 350		3 500 000	
Dépenses	En dollar (\$) (116 \$/jour)	%	En dollar (\$) (25 \$/jour)	%	En dollar (\$) (112 \$/jour)	%	En dollar (\$) (25 \$/jour)	%	En dollar (\$) (25 \$/jour)	%	En dollar (\$) (7 \$/jour)	%
Hébergement	247 000	38	-	-	19 650 000	36	-	-	-	-	-	-
Alimentation	169 000	26	926 000	54	14 740 000	27	5 090 000	54	2 040 000	45	16 170 000	66
Transport	97 000	15	429 000	25	11 470 000	21	2 356 000	25	1 723 000	38	-	-
Loisirs et divertissement	72 000	11	154 000	9	6 550 000	12	848 000	9	317 000	7	2 695 000	11
Achat d'autres biens et services	65 000	10	206 000	12	2 190 000	4	1 131 000	12	454 000	10	5 635 000	23
Total :	95 424 000 \$	100	1 715 000	100	54 600 000	100	9 425 000	100	4 534 000	100	24 500 000	100

3 L'industrie du vélo au Québec

L'industrie du vélo au Québec représente en 2000 des retombées économiques de 181 millions de dollars. Le Québec est responsable d'une très grande part de la production canadienne de vélo. Selon le ministère des Finances, de l'Économie et de la Recherche du Québec (anciennement le ministère Industrie et Commerce), l'industrie québécoise représente 86 % des 960 000 vélos fabriqués au Canada en 2001. Au pays, 800 000 vélos ont été importés au courant de cette même année et 30 000 ont été exportés. On évalue ainsi à 1,7 million le nombre de vélos vendus au Canada.

Le Québec représente 30 % du marché canadien du vélo, soit un peu plus que son poids démographique (24 %); environ 500 000 vélos auraient donc été vendus en 2001. Selon les données de Vélo Québec et celles de l'Association canadienne des articles de sport, le prix moyen d'un vélo au Québec (enfant et adulte confondus) s'élève environ à 270 \$. Les casques et les accessoires connexes à la pratique de la bicyclette comptent pour plus de 15 % des ventes de vélo et d'équipement²² (excluant l'entretien et la réparation de bicyclettes). Enfin, l'*Enquête sur les dépenses des ménages*²³ nous indique qu'en 1999, les ménages québécois ont dépensé près de 21 millions de dollars en entretien et réparation de vélos.

Tableau IX
L'industrie du vélo au Québec

	Ventes au Québec (\$)
Vélos	135 000 000
Casques et accessoires	25 000 000
Entretien et réparation de bicyclettes	21 000 000
Total	181 000 000 \$

L'étude de la Chaire de Tourisme en 1997 estimait les dépenses en vélos et équipements connexes à 180 millions de dollars pour l'année 1994. Précisons toutefois que la méthodologie utilisée afin de mesurer ces dépenses était alors différente. Dans le présent cas, les sources s'avèrent diversifiées et certaines font appel à de très larges échantillons. Une comparaison entre les données de 1997 de l'étude de la Chaire de Tourisme et celles présentées ici pourraient mener à des interprétations erronées.

Vêtements et chaussures spécialisés

Afin de mesurer l'impact économique de l'ensemble des dépenses reliées au vélo, il serait tout à fait pertinent d'y intégrer les ventes de vêtements et de chaussures de sports affectées à la pratique du vélo. Toutefois, comme les données à cet effet ne sont pas répertoriées, nous avancerons quelques hypothèses. Vu le caractère très approximatif de ce calcul, nous l'excluons du traitement pour l'évaluation des retombées économiques par l'Institut de la statistique du Québec. Les chiffres démontrés ici devront donc être interprétés avec la plus grande réserve. Le but de cet exercice est de démontrer qu'il existe d'autres dépenses reliées à la pratique du vélo que seules celles énumérées dans le tableau précédent.

À partir de l'*Enquête sur les dépenses des ménages*²⁴, nous pouvons constater que plus de 10 600 ménages québécois dépensent en moyenne 1 425 dollars par année en matière de vélos et d'accessoires connexes et 295 \$ en réparation et entretien. Nous pouvons déduire de ces

²² Association canadienne des articles de sport, 1999.

²³ Statistique Canada, 1999.

²⁴ Statistique Canada, 1999.

chiffres qu'il s'agit là de véritables fervents du vélo et que, par conséquent, ce sont aussi des consommateurs de vêtements et de chaussures de sport spécialisés. Si l'on attribue une dépense supplémentaire de 10 % (hypothèse) pour l'achat de vêtements et de chaussures, ce sont 150 dollars qui y seraient attribués annuellement, pour chacun de ces 10 678 ménages adeptes du vélo. Nous estimons ainsi à plus de 1,6 million de dollars les dépenses annuelles en matière de vêtements et de chaussures de sport reliées à la pratique du vélo.

4 L'importance économique de la Route verte et de l'industrie du vélo au Québec

Les sections précédentes dressaient le portrait des cyclistes pratiquant cette activité au Québec, leurs caractéristiques et leurs dépenses. Le bilan des cyclistes usagers de la Route verte se dégage de ce portrait. En outre, les ventes par catégorie de dépenses des consommateurs-cyclistes de l'industrie du vélo au Québec ont été balisées.

Sur la base de ces informations, on peut établir à environ 95 millions \$ les dépenses (incluant les taxes à la consommation) des cyclistes utilisateurs de la Route verte pour l'année 2000. Le tableau VIII présente en détail ces dépenses. Pour ce qui est de l'industrie du vélo, on peut estimer à 181 millions \$ ses ventes (taxes de vente incluses). Le tableau IX présente une ventilation de ces dépenses par catégorie.

Afin d'établir un portrait plus complet de l'importance économique de l'industrie, les retombées économiques associées sont présentées à la section suivante.

4.1 Retombées économiques

4.1.1 Cadre analytique

Au sens usuel, l'impact économique d'un projet ou d'une activité spécifique consiste en la taille des répercussions économiques qui en résulte, c'est-à-dire la valeur de la production engendrée par l'injection de fonds dans l'économie. Elle se mesure par la valeur des biens et services produits ou, de façon équivalente, par les rémunérations brutes et les profits bruts avant impôts ainsi que par les taxes indirectes résultant de l'activité à l'intérieur du pays ou d'une région pendant une période donnée (une année).

Les retombées économiques globales ou brutes d'une activité ou d'un projet sont déterminées par la somme de trois composantes:

- les effets directs associés aux dépenses directes du projet dans l'économie;
- les effets indirects associés aux dépenses du projet auprès de ses fournisseurs;
- les effets induits qui découlent des dépenses de consommation engagées par les personnes qui reçoivent, directement ou indirectement, des revenus de l'activité et de ses fournisseurs.

Les retombées économiques nettes d'une activité ou d'un projet sont mesurées par l'activité économique supplémentaire générée, c'est-à-dire l'augmentation de valeur de la production qui n'aurait pas eu lieu sans l'injection de fonds dans l'économie par le projet ou l'activité. L'impact économique net se mesure de la même façon mais en ne considérant pas dans le calcul les dépenses qui auraient été faites, que le projet ou l'activité ait eu lieu ou non.

La distinction entre les retombées brutes et nettes est d'autant plus importante lorsqu'un projet est subventionné par les fonds publics d'une part, et que les dépenses consacrées à une activité (par exemple le cyclisme) se substituent à celles qui vont à des activités concurrentes et du même type. Toute injection de fonds publics aura des retombées publiques, de sorte que ce qui

doit être pris en considération est l'activité supplémentaire générée par ceux-ci. La chaîne des retombées suite à l'apparition d'une activité ou d'un projet peut se modifier mais les retombées pour l'ensemble de l'économie peuvent être les mêmes, par exemple, lorsqu'un mode de transport se substitue à un autre mais que le niveau des dépenses au titre du « tourisme » reste le même.

Le raisonnement voulant que seules les exportations de biens ou de services à l'extérieur du pays ou encore à des « étrangers » soient susceptibles d'entraîner une injection de nouveaux fonds dans l'économie domestique et, par conséquent, de conduire à des retombées économiques nettes, est parfois retenu pour mesurer l'impact économique d'une activité dans une région. On adopte alors le point de vue qu'une activité ou un événement remplit le rôle de « base économique » en exportant aux « étrangers ». La vente de produits à l'extérieur de la région injecte des fonds en provenance des « étrangers », ce qui augmente le pouvoir d'achat local. Ce dernier point de vue ne sera pas retenu dans l'évaluation des retombées qui seront calculées pour l'ensemble du Québec, c'est-à-dire qu'on ne fera pas la distinction entre les dépenses faites par des résidents du Québec et celles par les touristes provenant de « l'étranger ». Une telle distinction aurait été artificielle.

Les considérations précédentes identifient le cadre général d'analyse. L'Institut de la statistique du Québec maintient à jour un modèle reproduisant le portrait de l'économie du Québec sous la forme des interdépendances qui existent entre ses différents secteurs productifs ainsi que la production finale de biens et services et, par conséquent, des filières générant les revenus de facteur. Ce modèle est calibré pour reproduire le niveau récent (2000) de l'activité économique au Québec pour les secteurs productifs, les secteurs de fuite (importations et taxes indirectes) et les autres secteurs (exportations, dépenses des ménages, revenus des administrations publiques). Le modèle inter-sectoriel du Québec permet de calculer les effets directs et indirects d'un projet²⁵. Il fournit également le nombre d'emplois créés, les revenus de facteurs générés, le niveau des importations, les taxes et les impôts attribués aux gouvernements provincial et fédéral. Cependant, ce modèle ne permet pas de calculer la répartition spatiale (régionale) des retombées économiques d'un projet. C'est l'instrument qui sera utilisé.

Au plan empirique, l'estimation des retombées économiques repose ici sur les dépenses des cyclistes utilisateurs de la Route verte (tableau VIII) et les ventes de l'industrie québécoise du vélo (tableau IX). Précisons que les retombées économiques associées aux dépenses d'entretien et aux investissements en infrastructures pour améliorer ou allonger la Route verte en 2000 sont ignorées, ainsi que les retombées reliées aux ventes de l'industrie du vélo à l'extérieur du Québec, car il n'était pas dans le mandat de cette étude d'établir la valeur de ces ventes.

²⁵ Il ne fournit pas les effets induits. Mais ceux-ci peuvent être calculés à partir des retombées provenant du profil-type des dépenses de consommation des ménages (voir l'annexe III).

4.1.2 Retombées économiques brutes de la Route verte

Le résultat des calculs de l'impact brut des dépenses des cyclistes utilisateurs pour l'année 2000 est présenté selon le type d'effet et la catégorie des effets à l'annexe II. Voici, au tableau X, une synthèse de ces données.

Tableau X
Impact économique brut pour le Québec des dépenses de 95,4 millions de dollars des cyclistes utilisateurs de la Route verte pour l'année 2000
(en dollars de 2000)

	Effets directs	Effets indirects	Effets induits	Effets totaux
Emplois (personnes-année)	1 394	375	268	2 037
Salaires et gages avant impôt (000 \$)	22 128	9 297	6 316	37 741
Revenus du gouvernement du Québec (000 \$)	11 429	1 513	2 236	15 178
Revenus du gouvernement du Canada (000 \$)	9 023	1 056	1 850	11 929
PIB au prix du marché (000 \$)	54 091	18 862	18 046	90 999

4.1.3 Retombées économiques brutes de l'industrie du vélo au Québec

Le résultat des calculs de l'impact brut des ventes de l'industrie pour l'année 2000 selon le type d'effet et la catégorie des effets est présenté à l'annexe II. Le tableau XI illustre une synthèse de l'impact économique brut de cette industrie.

Tableau XI
Impact économique brut pour le Québec des dépenses en vélos, pièces et accessoires, entretien et réparation de bicyclette relié à des ventes de 181 millions de dollars de l'industrie du vélo au Québec pour l'année 2000
(en dollars de 2000)

	Effets directs	Effets indirects	Effets induits	Effets totaux
Emplois (personnes-année)	942	1 496	423	2 861
Salaires et gages avant impôt (000 \$)	20 229	32 038	10 011	62 278
Revenus du gouvernement du Québec (000 \$)	12 098	1 598	3 545	17 241
Revenus du gouvernement du Canada (000 \$)	9 549	1 118	2 932	13 599
PIB au prix du marché (000 \$)	65 905	55 997	28 602	150 504

4.1.4 Faits saillants de l'analyse des retombées économiques

Précisons d'entrée de jeu que le cyclisme est une activité sportive saisonnière qui réalise la plus grande partie de ses activités durant l'été. La nature des dépenses réalisées par les cyclistes, peu importe le type, fait appel à des produits (biens et services) dont la production est relativement intensive en main-d'œuvre. La production de l'industrie du vélo, elle aussi, possède la même caractéristique d'être en partie saisonnière. Ces constats expliquent le nombre important de personnes-année employées dans l'industrie et qui fournissent des produits aux cyclistes, et les revenus de travail en apparence peu élevés associés à ces emplois.

Soulignons maintenant quelques faits saillants de l'analyse des retombées²⁶ :

- Les dépenses des cyclistes usagers de la Route verte contribuent au soutien de 2 037 emplois (personnes-année), compte tenu des effets induits. Ces dépenses engendrent des revenus bruts pour l'économie du Québec de 72 millions de dollars (valeur ajoutée au coût des facteurs). Il s'agit là des retombées économiques brutes calculées selon le multiplicateur statique couramment utilisé par les économistes.
- Les ventes de l'industrie québécoise du vélo, en termes de vélos, pièces et accessoires ainsi que de l'entretien et de la réparation des vélos, contribuent au soutien de 2 861 emplois (personnes-année), compte tenu des effets induits. Et, elles engendrent des revenus bruts pour l'économie du Québec de 129 millions de dollars (valeur ajoutée au coût des facteurs). Il s'agit là des retombées économiques brutes calculées selon le multiplicateur statique couramment utilisé par les économistes.
- En termes des retombées fiscales (en tenant compte de l'estimation des effets induits) pour les gouvernements, la pratique du cyclisme par les usagers de la Route verte implique des recettes fiscales au titre des taxes indirectes (nettes des subventions), des taxes de vente et des taxes spécifiques de 40 millions de dollars. De plus, les impôts payés sur les salaires et les gages sont de 5,7 millions. Enfin les parafiscalités (contributions des employeurs et des employés sur les revenus de travail) enregistrent des cotisations de 6,8 millions de dollars. Pour le gouvernement du Québec, les revenus fiscaux sont d'environ 24,9 millions de dollars²⁷ et pour le gouvernement du Canada de 20,9 millions de dollars²⁸. Encore ici, il s'agit des retombées brutes.
- En termes des retombées fiscales (en tenant compte de l'estimation des effets induits) pour les gouvernements, les ventes de l'industrie québécoise du vélo impliquent des recettes fiscales au titre des taxes indirectes (nettes des subventions), des taxes de vente et des taxes spécifiques de 45,3 millions de dollars. De plus, les impôts payés sur les salaires et les gages sont de 6,7 millions. Enfin les parafiscalités (contributions des employeurs et des employés sur les revenus de travail) enregistrent des cotisations de 7,8 millions de dollars. Pour le gouvernement du Québec, les revenus fiscaux²⁹ sont d'environ 28,8 millions de dollars et pour le gouvernement du Canada de 23,1 millions de dollars. Encore ici, il s'agit des retombées brutes.

²⁶ À partir d'une analyse de la synthèse des tableaux X et XI ainsi que ceux plus détaillés à l'annexe II.

²⁷ Incluant les impôts sur salaires et gages, les taxes de vente, les taxes spécifiques ainsi que les taxes indirectes nettes (celles prélevées par le gouvernement du Québec).

²⁸ Incluant les impôts sur salaires et gages, les taxes de vente, les taxes et droits d'accise ainsi que les taxes indirectes nettes (celles prélevées par le gouvernement du Canada).

²⁹ La méthode de calcul est la même que pour les revenus fiscaux reliés à la pratique du cyclisme sur la Route verte.

-
- Compte tenu de la faible proportion des cyclistes usagers de la Route verte provenant de l'extérieur du Québec, on peut conclure que les retombées en termes des revenus générés et des retombées fiscales sont brutes, c'est-à-dire engendrées par les dépenses des cyclistes du Québec.

5 Scénario d'accroissement de la fréquentation de la Route verte

Le projet de la Route verte sera complété au courant de l'année 2005. Afin de prévoir l'achalandage du réseau au lendemain de sa concrétisation, deux scénarios d'accroissement de la fréquentation de la Route verte et l'évaluation des dépenses totales de ses usagers en 2006 seront présentés dans cette section.

À cette fin, précisons d'abord que plusieurs variables qualitatives tendent vers une croissance de la pratique du vélo au Québec, notamment dans une perspective touristique. Sans que l'on puisse en illustrer la démonstration scientifique, certaines tendances sociales s'inscrivent dans un mouvement favorisant la croissance du cyclotourisme. Mentionnons, entre autres, l'arrivée graduelle de la génération des *baby-boomers* à la retraite, retraite que l'on sait plutôt active. Par ailleurs, la prévalence des cyclistes est à la hausse chez les personnes âgées (*papy-boomers*) de plus de 55 ans, et ce aussi, chez ceux faisant partie de la tranche d'âge 65-74. Le taux de pratique chez les gens âgés entre 45 et 54 ans demeure plutôt constant, mais rappelons que les 18-34 ans enregistrent une baisse du taux de cycliste entre 1995 et 2000.

La hausse de la demande en loisirs de plein air ainsi que la prise de conscience de la population en ce qui concerne les bienfaits de l'activité physique représentent aussi des tendances incitant à la pratique du cyclotourisme. Enfin, une fois l'ensemble des infrastructures cyclables mises en place et suite à la promotion de ces dernières auprès de la population québécoise et des clientèles touristiques potentielles, la Route verte devrait accueillir un plus grand nombre de cyclistes qu'elle ne le fait actuellement.

Les prévisions de dépenses par les cyclistes sur la Route verte en 2006 sont effectuées à partir de deux scénarios. D'abord, nous avons recours aux statistiques démographiques de la population du Québec³⁰ afin d'estimer, selon l'évolution des tranches d'âges, le nombre de cyclistes en 2006. Ce premier scénario n'illustre que l'évolution démographique et ne propose pas de croissance reliée directement à la fréquentation de la Route verte. Toutefois, ce scénario, comme le deuxième, prend en considération l'indice des prix à la consommation et la croissance du tarif moyen en hébergement commercial (élément important dans la dépense touristique). Un taux de croissance annuel moyen de 3 % est ainsi retenu pour ajuster le niveau de dépense.

Le second scénario, quant à lui, tout en tenant compte de l'évolution démographique et du coût de la vie, suggère, pour 2006, une augmentation de l'utilisation de la Route verte de 10 % par les cyclistes québécois par rapport à 2000. Soulignons toutefois que le manque d'information concernant les cyclistes en provenance de l'extérieur du Québec nous incite à demeurer conservateurs et, dans un premier temps (pour le premier scénario), à ne prévoir aucune croissance. Dans le cas du second scénario, une croissance du taux de pratique des touristes en provenance de l'extérieur du Québec est prévue – voir notes en bas de page pour chacun des cas.

Le tableau suivant illustre l'ensemble des dépenses des utilisateurs de la Route verte selon les deux scénarios introduits ci-haut.

³⁰ Institut de la statistique du Québec, 2001.

Tableau XII
Prévisions des dépenses des utilisateurs de la Route verte en 2006
(en dollars de 2000)

Clientèle	Dépenses en 2000	Scénario 1 Dépenses en 2006 selon la croissance démographique	Scénario 2 Dépenses en 2006 selon une hausse de 10 % de la fréquentation de la Route verte
Cyclotouristes sportifs provenant de l'extérieur du Québec	650 000	773 000	1 591 000 ³¹
Cyclotouristes vacanciers provenant de l'extérieur du Québec	1 715 000	2 055 000	2 384 000 ³²
Cyclotouristes sportifs québécois	54 600 000	69 775 000	75 978 000
Cyclotouristes vacanciers québécois	9 425 000	12 100 000	13 154 000
Excursionnistes québécois	4 534 000	5 812 000	6 328 000
Riverains	24 500 000	31 875 000	34 700 000
Total	95 424 000	122 390 000	134 135 000

Si l'on s'en tient à l'évolution démographique de la population québécoise et au maintien de la fréquentation actuelle, les dépenses totales des utilisateurs de la Route verte vont croître, en moyenne annuellement, de près de 5 % pendant la période 2000-2006. En fonction du deuxième scénario, basé sur une hausse de 10 % de la fréquentation de la Route verte par les cyclistes québécois et sur une augmentation du taux de pratique du vélo par les touristes en provenance de l'extérieur du Québec, on enregistre une croissance annuelle moyenne des dépenses totales de près de 7 % pour la même période.

Des dépenses de 134 millions de dollars traduisent des retombées économiques considérables pour l'ensemble du Québec. Le tableau XIII ci-après démontre cette croissance. On prévoit, en 2006, que ces dépenses contribueront au soutien de 2 861 emplois (personnes-année) comparativement à 2 037 en 2000 et entraîneront des revenus pour les gouvernements de plus de 38 millions de dollars par rapport à 27 millions pour l'année 2000.

³¹ En guise de prévision, on retient le scénario suivant : 3,5 % des touristes hors Québec pratiquant le vélo lors de leur séjour s'adonnent au cyclotourisme sportif, comparativement à 2 % en 2000.

³² Prévision : 6 % des Américains qui viennent au Québec pour l'agrément durant la saison estivale (excluant ceux dont le motif est le séjour urbain) feront du vélo en 2006, comparé à 5 % en 2000. En ce qui concerne les Canadiens hors Québec, on retient un taux de 5 % (de tous les touristes hors Québec, toutes motivations confondues) pour 2006; en 2001, ce taux était de 4,3 %.

Tableau XIII
Croissance des retombées économiques reliées aux dépenses des utilisateurs de la
Route verte selon le scénario 2
(en dollars de 2000)

	2000	2006
Dépenses des utilisateurs de la Route verte (000 \$)	95 424	134 135
Emplois (personnes-année)	2 037	2 861
Salaires et gages avant impôt (000 \$)	37 741	53 011
Revenus du gouvernement du Québec (000 \$)	15 178	21 289
Revenus du gouvernement du Canada (000 \$)	11 929	16 755
PIB au prix du marché (000 \$)	90 999	127 818

Conclusion

La Route verte joue un véritable effet de levier pour le développement touristique des régions et elle s'inscrit favorablement dans une perspective de tourisme durable. Comme son inauguration prochaine suscite l'intérêt de nombreux intervenants, une connaissance plus juste de ses retombées s'imposait.

Par cette étude, l'importance économique de l'activité cycliste sur la Route verte a pu être démontrée. De plus, l'évaluation des retombées reliées à l'industrie du vélo a permis de constater jusqu'à quel point cette dernière occupe un poids important au Québec, tant sur le plan des ventes auprès des Québécois qu'au niveau de la fabrication.

Lorsque complété, l'itinéraire de la Route verte permettra aux régions concernées de se positionner avantageusement comme destination cyclotouristique. En 2005, le Québec sera doté du plus vaste réseau cyclable en Amérique du Nord avec 4 300 kilomètres de voies le reliant d'est en ouest et du nord au sud.

En 1999, l'étude *Le cyclotourisme au Québec à l'heure de la Route verte*, de la Chaire de Tourisme, identifiait déjà le potentiel de ce produit à l'échelle internationale. À l'aube de la concrétisation de la Route verte, la concertation entre les différents acteurs s'avère d'autant plus importante pour relever un tel défi.

Bibliographie

ASSOCIATION CANADIENNE D'ARTICLES DE SPORT. *Bicycle/Bicycle Equipment, 1999 Report*, 2000.

CHAIRE DE TOURISME DE L'UQAM. *Le cyclotourisme au Québec à l'heure de la Route verte : Portrait global de la situation et perspectives*, une publication de Vélo Québec, juin 1999.

CHAIRE DE TOURISME DE L'UQAM. *Les retombées économiques de la Route verte*, avril 1997.

CHEMINS DU RAIL. *Tourisme à vélo, un « créneau porteur »*, juillet 2001.

CORPORATION DU PARC LINÉAIRE DES BOIS-FRANCS INC. *Le parc linéaire des Bois-Francis : Étude de fréquentation et de retombées économiques*, 1998.

ÉCHO SONDAJE. *État de la pratique du vélo au Québec en 2000*, janvier 2001.

ÉCHO SONDAJE. *La pratique du cyclotourisme au Québec*, mars 2001.

FONDATION « LA SUISSE À VÉLO ». « *La Suisse à vélo* » : *résultats des décomptes et des sondages, 2001*, juin 2002.

INRS-URBANISATION. *Étude des retombées touristiques de la Route verte*, mai 1996.

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC. *Étude d'impact économique pour le Québec des dépenses des cyclistes utilisateurs de la Route verte et des ventes de l'industrie du vélo au Québec pour l'an 2000*, mars 2003.

MAINE DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. *Bicycle Tourism in Maine : Economic Impacts and Marketing Recommendations*, avril 2001.

OFFICE OF GREENWAYS AND TRAILS. *Thinking Green : A Guide to Benefits and Costs of Greenways and Trails*, février 1998.

PARC LINÉAIRE LE P'TIT TRAIN DU NORD. *Profil et comportement des clientèles, saison 2000 : Faits saillants*, mars 2001.

STATISTIQUE CANADA. *Enquête sur les dépenses des ménages*, 1999.

STATISTIQUE CANADA. *Enquête sur les voyages des Canadiens*, 2001.

TOURISME QUÉBEC. *Le tourisme en bref, 2000*.

VÉLO QUÉBEC. *État d'avancement de la Route verte au 31 octobre 2002*, octobre 2002.

VÉLO QUÉBEC. *L'état du vélo au Québec en 2000*, 2001.

ZINS BEAUCHESNE ET ASSOCIÉS. *Étude des retombées et de l'impact économique de la Route verte du Bas-Saint-Laurent et concept d'aménagement*, février 1998.

ANNEXES

ANNEXE I Synthèse des dépenses des cyclistes au Québec

Tableau AI
Synthèse des dépenses des cyclistes au Québec

	1 Cyclotouristes sportifs provenant de l'extérieur du Québec		2 Cyclotouristes vacanciers provenant de l'extérieur du Québec		3 Cyclotouristes sportifs québécois		4 Cyclotouristes vacanciers québécois		5 Excursionnistes québécois		6 Riverains	
Nombre de jours - vélo	11 200		137 200		975 000		754 000		362 700		3 500 000	
Dépenses	En dollar (\$) (116 \$/jour)	%	En dollar (\$) (25 \$/jour)	%	En dollar (\$) (112 \$/jour)	%	En dollar (\$) (25 \$/jour)	%	En dollar (\$) (25 \$/jour)	%	En dollar (\$) (7 \$/jour)	%
Hébergement	494 000	38	-	-	39 300 000	36	-	-	-	-	-	-
Alimentation	338 000	26	1 836 000	54	29 500 000	27	10 179 000	54	4 080 000	45	16 170 000	66
Transport	195 000	15	850 000	25	22 900 000	21	4 712 000	25	3 446 000	38	-	-
Loisirs et divertissement	143 000	11	306 000	9	13 100 000	12	1 697 000	9	635 000	7	2 695 000	11
Achat d'autres biens et services	130 000	10	408 000	12	4 400 000	4	2 262 000	12	907 000	10	5 635 000	23
Total : 166 346 700 \$	1 300 000	100	3 400 000	100	109 200 000	100	18 850 000	100	9 068 000	100	24 500 000	100

ANNEXE II Impact économique des cyclistes utilisateurs de la Route verte et de l'industrie du vélo au Québec

Tableau AII
Impact économique brut pour le Québec des dépenses de 95,4 millions de dollars des cyclistes utilisateurs de la Route verte pour l'année 2000
(en milliers de dollars de 2000)

Catégorie	Effets directs	Effets indirects	Effets induits	Effets totaux
Main-d'œuvre (personnes-année)				
Salariés	1 307	318	237	1 862
Autres travailleurs	87	57	31	175
Total	1 394	375	268	2 037
Valeur ajoutée au coût des facteurs	37 560	18 999	15 681	72 240
Salaires et gages avant impôts	22 128	9 297	6 316	37 741
Revenu net des entreprises individuelles	2 556	1 138	1 346	5 040
Autres revenus bruts avant impôts	13 296	8 564	8 019	29 879
Autres productions ¹	2	526	524	1 052
Importations	4 110	17 410	8 930	30 450
Taxes indirectes nettes ²	16 531	-137	2 365	18 759
Revenus du gouvernement du Québec				
Impôts sur salaires et gages	1 459	1 084	624	3 167
Taxes de vente	6 524	234	1 252	8 010
Taxes spécifiques	3 446	195	360	4 001
Revenus du gouvernement du Canada				
Impôts sur salaires et gages	1 120	848	564	2 532
Taxes de vente	5 663	81	976	6 720
Taxes et droits d'accise	2 240	127	310	2 677
Parafiscalités ³				
Québécoise (RRQ, FSS, CSST)	2 730	1 181	786	4 697
Fédérale (Assurance-emploi)	1 265	492	352	2 109

Sources: Calculs à partir des résultats de la simulation de l'Institut de la statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et sociales, compilation spéciale, 6 mars 2003, tableau 1.2 pour les effets directs et indirects. Les effets induits ont été calculés par la Chaire de Tourisme à partir des salaires et du revenu net des entreprises individuelles résultant des effets directs et indirects (voir l'annexe III).

¹. Diminution des stocks, vente de biens et services des administrations publiques et d'autres producteurs de la demande finale. ². Nettes des subventions aux secteurs productifs. ³. Les parafiscalités comprennent les contributions des employeurs et des employés (Régime des rentes du Québec, Fonds des services de santé, Commission de la sécurité et santé au travail, Assurance-emploi).

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

ANNEXE II Impact économique des cyclistes utilisateurs de la Route verte et de l'industrie du vélo au Québec (suite)

Tableau AIII
Impact économique brut pour le Québec des dépenses en vélos, pièces et accessoires et entretien et réparation de bicyclette relié à des ventes de 181 millions de dollars de l'industrie du vélo au Québec pour l'année 2000
(en milliers de dollars de 2000)

Catégorie	Effets directs	Effets indirects	Effets induits	Effets totaux
Main-d'œuvre (personnes-année)				
Salariés	892	1 326	375	2 593
Autres travailleurs	50	170	48	268
Total	942	1 496	423	2 861
Valeur ajoutée au coût des facteurs	48 407	56 142	24 853	129 402
Salaires et gages avant impôts	20 229	32 038	10 011	62 278
Revenu net des entreprises individuelles	680	2 436	2 133	5 249
Autres revenus bruts avant impôts	27 499	21 669	12 710	61 878
Autres productions ¹	2	557	830	1 385
Importations	4 350	18 428	3 749	21 102
Taxes indirectes nettes ²	17 498	-145	3 749	21 102
Revenus du gouvernement du Québec				
Impôts sur salaires et gages	1 544	1 147	989	3 680
Taxes de vente	6 906	248	1 985	9 139
Taxes spécifiques	3 648	203	571	4 425
Revenus du gouvernement du Canada				
Impôts sur salaires et gages	1 185	898	894	2 977
Taxes de vente	5 993	86	1 547	7 626
Taxes et droits d'accise	2 371	134	491	2 996
Parafiscalités ³				
Québécoise (RRQ, FSS, CSST)	2 890	1 250	1 246	5 386
Fédérale (Assurance-emploi)	1 339	521	558	2 418

Sources: Calculs à partir des résultats de la simulation de l'Institut de la statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et sociales, Compilation spéciale, 6 mars 2003, tableau 1.2 pour les effets directs et indirects. Les effets induits ont été calculés par la Chaire de Tourisme à partir des salaires et du revenu net des entreprises individuelles résultant des effets directs et indirects (voir l'annexe III).

¹. Diminution des stocks, vente de biens et services des administrations publiques et d'autres producteurs de la demande finale. ². Nettes des subventions aux secteurs productifs. ³. Les parafiscalités comprennent les contributions des employeurs et des employés (Régime des rentes du Québec, Fonds des services de santé, Commission de la sécurité et santé au travail, Assurance-emploi).

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

ANNEXE III Calcul des effets induits

Les effets induits découlent des dépenses de consommation de la main-d'œuvre dont l'emploi est soutenu (engendré) directement ou indirectement par les dépenses des cyclistes de la Route verte ou par les ventes de l'industrie du vélo. Ainsi, ces dépenses de consommation sont celles que permettent les salaires et le revenu net des entreprises individuelles gagnés par les personnes employées. Ces revenus sont bruts. Pour calculer les effets induits par leurs dépenses de consommation, il faut obtenir leur revenu disponible. Cela implique de tenir compte des impôts personnels et des parafiscalités qui s'appliquent aux revenus individuels de travail bruts (abstraction faite des taxes de vente à la consommation) et de diverses contributions au titre de l'épargne.

Sur la base des informations des tableaux AII et AIII concernant le nombre de personnes-année employées et leur rémunération totale (salaires et gages plus revenu net des entreprises individuelles), on peut calculer que le revenu de travail moyen est respectivement d'environ 20 000 \$ et 23 000 \$. Les micro-données de l'*Enquête sur les dépenses des ménages* conduite par Statistique Canada chaque année¹ permettent de connaître le panier des dépenses de ménages québécois représentatifs de l'ensemble de la population ainsi que le revenu total de chaque ménage. En faisant l'hypothèse que les personnes-année employées font partie de ménages dont le revenu de travail total du ménage se situe entre 20 000 \$ et 40 000 \$, il est possible de calculer pour ceux-ci, à l'aide des micro-données : a) les dépenses moyennes totales; b) les impôts personnels, les paiements d'assurance et cotisations de retraite, et les dons et contributions n'appartenant pas au ménage; c) le revenu total moyen d) la consommation courante totale moyenne; et, e) un poste résiduel entre le revenu total et les dépenses totales qu'on peut qualifier de flux financiers nets du ménage. En moyenne, ces ménages ont un revenu total de 41 000 \$, la dépense totale est de 40 200 \$ et la dépense de consommation courante est de 32 300 \$. Ces informations impliquent un ratio de revenu disponible dépensé de 78,7%.² Comme les revenus bruts d'emploi sont respectivement de 35 et 55 millions \$ (voir tableaux AII et AIII), il suit que les revenus disponibles de la main-d'œuvre employée et générés par les cyclistes de la Route verte et par les ventes de l'industrie du vélo sont respectivement de 27,5 et 43,3 millions \$ (soit $35 \times 0,787$; $55 \times 0,787$).

L'Institut de la statistique du Québec fournit des informations sur l'impact économique de 100 millions de dollars de dépenses de consommation. Celles-ci sont reproduites au tableau AII. Les différents effets induits peuvent se calculer à partir de ces informations en utilisant les ratios 27,5/100 et 43,3/100. Les résultats de ces calculs sont rapportés aux tableaux AII et AIII à la colonne des effets induits.

¹ No au catalogue: 62C0005; la dernière actuellement disponible est celle de 1999.

² Cette proportion est une borne supérieure, car elle ne tient pas compte de l'hétérogénéité de la composition des ménages ou de leur revenu. En d'autres mots, il est impossible de connaître précisément de quel type de ménage fait partie une personne ayant un revenu de travail de 20 000\$ et le revenu total du ménage dont il fait partie.

ANNEXE III Calcul des effets induits (suite)

Tableau AIV
Impact économique pour le Québec des dépenses de consommation de 100 millions
de dollars des ménages
(en milliers de dollars de 1999)

Catégorie	Effets directs	Effets indirects	Effets totaux
Main-d'oeuvre (personnes-année)			
Salariés	455	405	860
Autres travailleurs	48	64	111
Valeur ajoutée au coût des facteurs	37 300	19 721	57 021
Salaires et gages avant impôts	12 282	10 686	22 968
Revenu net des entreprises individuelles	3 789	1 104	4 893
Autres revenus bruts avant impôts	21 228	7 932	29 160
Autres productions	1 454	450	1 904
Subventions	-1 496	-533	-2 029
Taxes indirectes	9 584	1 046	10 630
Importations	20 865	11 609	32 474
Revenus du gouvernement du Québec			
Impôts sur salaires et gages	1 232	1 038	2 270
Taxes de vente	4 161	393	4 554
Taxes spécifiques	1 162	236	1 309
Revenus du gouvernement du Canada			
Impôts sur salaires et gages	1 125	925	2 050
Taxes de vente	3 274	276	3 550
Taxes et droits d'accise	986	141	1 127
Parafiscalités			
Québécoise (RRQ, FSS, CSST)	1 424	1 434	2 858
Fédérale (A-E)	663	617	1 280

Source: Bureau de la statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et sociales, *Les études d'impact économique: deux exemples*, 1999, tableau 2.2.