

// Etude Thématique

VTT

Printemps 2024

Tourobs

Réalisation :

Tourobs

Hes·so VALAIS WALLIS

Département de l'économie et de la formation
Departement für Volkswirtschaft und Bildung

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Valais

//SOMMAIRE



INTRODUCTION p.1

1. LE VTT, UNE ACTIVITE POPULAIRE AVEC DES RETOMBEES ECONOMIQUES. p.3

2. LE VELO DE MONTAGNE: UNE ACTIVITE PLURIELLE p.6

3. OFFRE CONCERNANT LE VTT EN VALAIS p.9

4. ANALYSE DE TERRAIN p.11

5. BENCHMARK p.34

6. SYNTHESE ET PERSPECTIVES p.54

REFERENCES p.65

// NOTE INTRODUCTIVE

Projet :	Etude thématique VTT
Mandant :	SETI
Mandataire :	Observatoire Valaisan Tourisme (Tourobs) HES-SO Valais Wallis
Réalisation :	Nicolas Délétroz , Ralph Lugon, Nathalie Stumm , Emeline Hébert

*Institutions consultées pour le choix de l'étude : Chambre Valaisanne du Tourisme, Valais Wallis Promotion, Association des Offices de Tourisme (ADOT), Association Hôtelière Valaisanne (AHV), Service de l'Economie, du Tourisme et de l'Innovation.

[Note aux lecteurs]

- **Contexte de l'étude**

Cette étude a été confiée à Tourobs sur mandat du SETI. Le choix de la thématique s'est porté sur le VTT, une activité sportive en forte croissance en Suisse et en Valais, d'autant plus que le Valais accueillera les Championnats du monde de VTT en 2025.

- **Objectif**

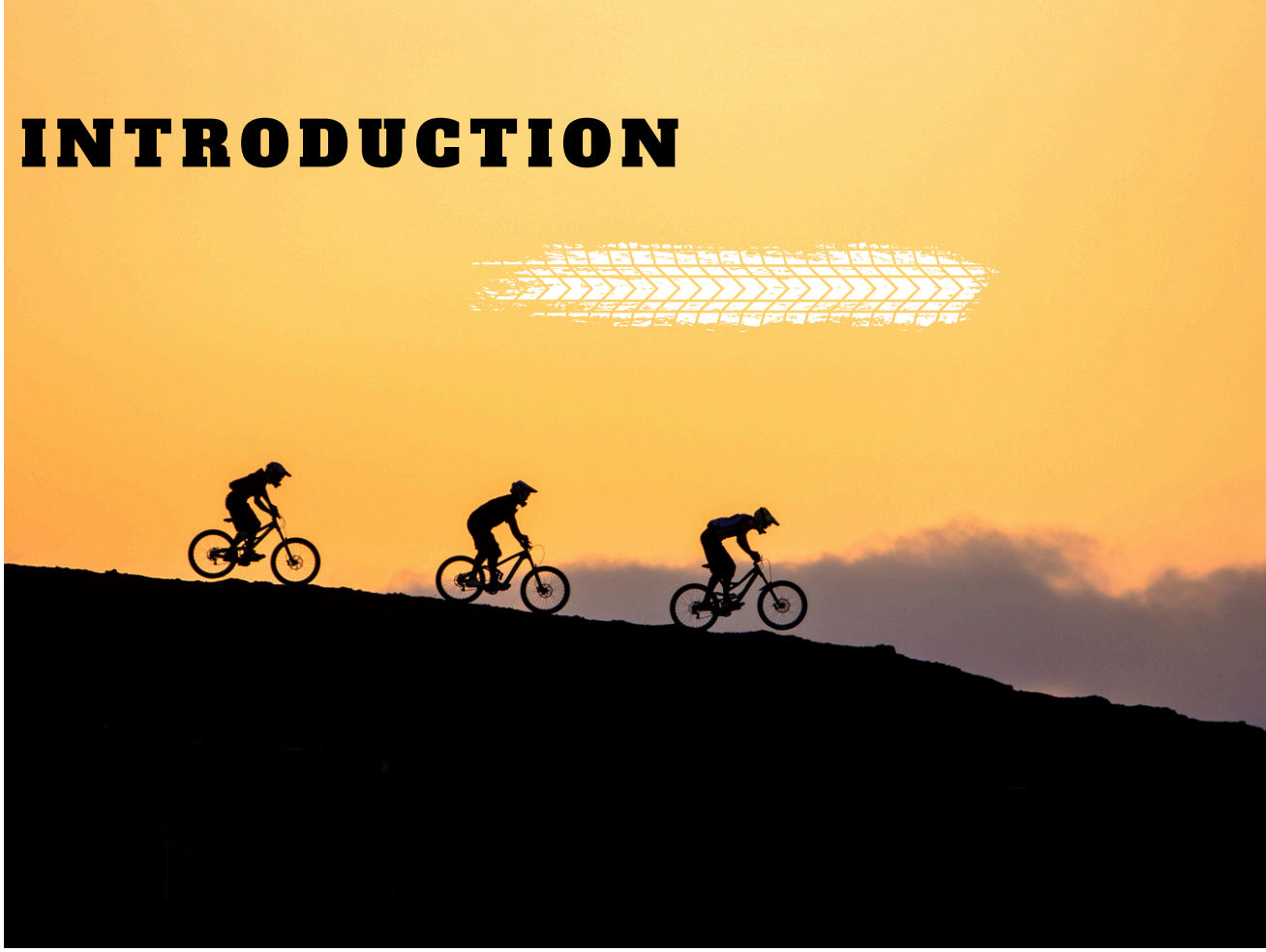
Le présent rapport fera un pointage de l'offre (non exhaustive) qui a trait au VTT en Valais. Eclairé par le point de vue de différentes parties prenantes, le rapport présentera également certains points forts qui permettent de positionner le canton sur la scène internationale, et à l'inverse, certaines faiblesses qui peuvent le desservir, ou freiner les ambitions de développement.
Sur la base des résultats d'analyse, une synthèse finale s'attachera à adresser quelques recommandations et perspectives visant à l'amélioration du positionnement VTT pour les destinations en Valais.

- **Cadre de l'étude**
  - Mise en contexte
  - Tendances et pratique chez les adeptes VTT et e-bike
  - Aménagements et infrastructures en Valais
  - Entretiens avec des acteurs du terrain
  - Étude de cas, pratiques inspirantes, benchmark international

- **A qui se destine ce rapport?**

Ce rapport est destiné au Canton du Valais, aux différentes communes investies ou souhaitant s'investir dans le développement du VTT, ainsi que les diverses organisations touristiques actives dans la promotion de cette activité. Il vise à fournir des informations et des recommandations utiles à ces entités pour les aider à améliorer leurs stratégies et leurs actions en matière de développement touristique.

// INTRODUCTION



La pratique du VTT a connu une croissance notable ces dernières années. Ce sport attire un nombre croissant d'adeptes grâce à l'accessibilité et à la diversité des infrastructures disponibles, ainsi qu'à la commercialisation d'équipements répondant à des besoins variés.

Au cours de la dernière décennie, le VTT n'a cessé de se diversifier, avec l'**émergence de disciplines spécifiques** (freeride, le slopestyle et le bikepacking). La médiatisation d'événements et de compétions sportives d'envergure internationale a également permis une meilleure connaissance des différentes disciplines auprès du public.

De même, les progrès technologiques ont permis la création de vélos spécialisés, adaptés à différentes disciplines et au type de terrain. L'**électrification des VTT** (VTTAE) a ouvert de nouvelles possibilités en offrant la possibilité aux cyclistes d'explorer des terrains plus difficiles ou de parcourir de plus longues distances.

Par ailleurs, le renforcement des programmes de formation pour les débutants, la mise en place d'événements familiaux et des aménagements accessibles aux personnes à mobilité réduite peut également être citée comme des initiatives plaidant **en faveur de la diversité et l'élargissement du public**.

Comme de nombreuses autres pratiques sportives en milieu naturel, le VTT est à la croisée des chemins: à la fois confronté à une hausse de la demande qui amène l'industrie du VTT à répondre à des standards pour rester compétitive auprès de la clientèle ; et à la fois confronté à des impératifs de durabilité qui induisent une limitation de l'impact environnemental et de l'empreinte carbone.

De nombreuses destinations de montagne, dont en Valais, ont d'ailleurs fait le choix de **positionner leurs offres de tourisme estival et d'entre-saison sur ce type d'activité**.

Le Valais s'est doté d'une stratégie vélo depuis 2016. Les efforts stratégiques et opérationnels consentis par les parties prenantes pour suivre cette ligne directrice lui a permis d'augmenter la qualité et le nombre de ses infrastructures, ainsi que de gagner en visibilité. Le Valais accueillera en 2025 les Championnats du monde VTT pour lesquelles les épreuves seront réparties dans différentes stations du canton. Les retombées médiatiques et économiques au terme de cet événement sont prometteuses.

Des défis sont à considérer pour les destinations valaisannes qui veulent renforcer leur positionnement sur ce segment. D'un point de vue de l'offre, le Valais dispose d'un réseau de sentiers étendu et est doté d'infrastructures (transport et hébergement) remarquablement efficients. Escarpée et exigeante, la morphologie du Valais le rend néanmoins difficilement accessible à un public débutant et/ou étranger. Les discussions menées avec des parties prenantes du VTT en Valais ainsi que l'étude comparative font souligner qu'une politique d'encouragement (administrative, financière, éducative, aménagement, etc.) plaide en faveur de l'accessibilité au VTT. Des conditions qui ne sont aujourd'hui pas nécessairement réunies de manière uniforme dans le canton.

Le présent rapport fera un pointage de l'offre (non exhaustive) qui a trait au VTT en Valais. Eclairé par le point de vue de différentes parties prenantes, le rapport présentera également certains points forts qui permettent de positionner le canton sur la scène internationale, et à l'inverse, certaines faiblesses qui peuvent le desservir, ou freiner les ambitions de développement. Sur la base des résultats d'analyse, une synthèse finale s'attachera à adresser quelques recommandations et perspectives visant à l'amélioration du positionnement VTT pour les destinations en Valais.

01

// LE VTT: UNE ACTIVITE POPULAIRE AVEC DES RETOMBEES ECONOMIQUES

Aux côtés de la randonnée pédestre, le vélo s'impose comme l'activité la plus répandue auprès de la population suisse. Au cours de ces six dernières années, ces deux activités ont même vu leur attractivité renforcée. Le VTT est également de plus en plus apprécié et se situe à peu près au même niveau que le football ou la gymnastique.





©Jan Geerk - Suisse Tourisme

Sportives et sportifs pratiquants – extrapolation à la population résidente (SuisseMobile, 2020)

1. Randonnée pédestre	3'980'000
2. Vélo	2'940'000
3. VTT	550'000

Evolution de la part de la population résidente pratiquant le VTT (SuisseMobile, 2020)



2007	2013	2019
6,1 %	**6,3 %**	**7,9 %**


©Silcano Zeiter - Suisse Tourisme

Dépenses et valeurs ajoutées

En 2019, SuisseMobile a mené une enquête auprès de randonneurs afin d'évaluer les dépenses effectuées par ces derniers sur les itinéraires de son réseau. Suisse Mobile estime les dépenses à 171 CHF par personne et par jour, le montant des dépenses pour un tour de plusieurs jours à VTT.

	Dépenses en CHF pour un tour d'un jour sans nuitées en dehors du domicile	Dépenses en CHF pour un tour d'un jour à partir d'un lieu de vacances, tour de plusieurs jours
Déplacements aller et retour	21.–	39.–
Transports publics en cours de route	7. –	16. –
Nourriture	27.–	49. –
Nuitées	–	56. –
Autres (souvenirs etc.)	4.–	11.–
Total des dépenses	**59.–**	**171.–**

(SuisseMobile, 2020)

«La Suisse à VTT» de SuisseMobile en chiffres

(SuisseMobile, 2020)

5

Nombre moyen de tours par an et utilisateur

270'000

Nombre d'utilisateurs suisses

115 mio.

Chiffre d'affaires des utilisateurs suisses (fr.)

Environ 120 mio.

Chiffre d'affaires total en 2019 (fr.)



©Nicole Schafer - Suisse Tourisme


©Nicola Fürer - SuisseTourisme



02

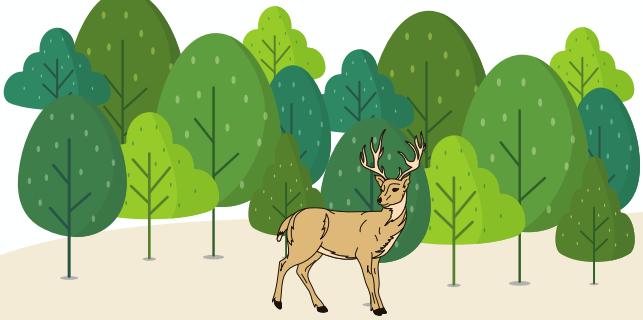
// LE VELO DE MONTAGNE : UNE ACTIVITE PLURIELLE

Le vélo de montagne, souvent appelé VTT (vélo tout-terrain), englobe plusieurs disciplines et pratiques spécialisées.

Dans son étude "La Suisse à VTT – Manuel Itinéraires"(2016), SuisseMobile identifie six groupes cibles à fort potentiel en Suisse.

La pratique de nombreux vététistes ne se limite pas à l'une ou l'autre de ces disciplines mais peut être attribuée à plusieurs de ces groupes. De même, derrière la dénomination courante du "VTT", il existe en réalité plusieurs disciplines ayant ses propres exigences en termes de compétences, de matériel et de style de pilotage.

Cette dimension doit être compréhensible dans le cadre d'une stratégie de positionnement sur un produit VTT et dans le développement d'une offre attrayante. Cette distinction permet également de soulever l'existence d'une typologie d'adeptes de VTT, aux besoins et attentes différenciés.



Cross-country (XC)

Part: environ 5% des vététistes.

La discipline reine du VTT. Une discipline de course qui se déroule sur des parcours variés, incluant montées, descentes, et sections techniques. Les vélos XC sont généralement légers et conçus pour l'efficacité lors des montées.





Descente (ou Downhill)

Part: 2% des vététistes.

Cette discipline se concentre principalement sur la descente des pentes abruptes et techniques. Les parcours de descente sont souvent très techniques et requièrent des vélos spécifiques avec une suspension importante et une géométrie adaptée.

Enduro

Part: environ 20% des vététistes.

L'enduro combine des aspects du cross-country et de la descente. Les coureurs doivent parcourir plusieurs étapes chronométrées de descente, souvent très techniques, tout en parcourant des liaisons non chronométrées entre les étapes.







Freeride

Part: environ 10% des vététistes.

Le freeride met l'accent sur les sauts, les descentes techniques, et les figures acrobatiques. Les riders de freeride cherchent souvent des lignes créatives et exploitent le terrain naturel.

Allmountain

Part: environ 33% des vététistes.

Cette discipline englobe un large éventail de terrains et de styles de pilotage. Les riders All-Mountain ou de Trail explorent souvent des sentiers variés, alternant entre montées et descentes techniques, avec des vélos polyvalents adaptés à différents types de terrains.







Tour

Part: environ 30% des vététistes.

Une pratique qui s'inscrit dans un esprit de balade à la fois sportive et contemplative. Elle compte un groupe cible large, comme des personnes débutantes dans le VTT, ou encore des familles.



Tendance du VTTAE / e-bike

Les VTT électriques, ou VTTAE, connaissent un véritable engouement depuis quelques années au point de devenir une tendance majeure dans le monde du vélo tout-terrain. La technologie des batteries au lithium-ion a considérablement progressé, offrant ainsi une autonomie plus longue et des temps de recharge plus rapides. Les utilisateurs peuvent ainsi parcourir de longues distances et gravir des terrains plus escarpés quelque soit leur niveau. Ainsi, l'assistance électrique a rendue possible l'accès au VTT à de nouveaux groupes d'utilisateurs.

Prochainement, un vélo vendu sur deux sera un vélo électrique (Vélo Suisse, 2022). L'engouement pour les vélos de route et les vélos de montagne de haute qualité est en croissance. Dans le segment des vélos électriques, le passage des VTT électriques aux vélos électriques SUV s'est encore accentué. Les vélos électriques SUV sont des vélos de montagne électriques à suspension dotés d'un équipement complet de vélo de ville (y compris des garde-boues et des porte-bagages).



©André Meier- SuisseTourisme

03

// OFFRE CONCERNANT LE VALAIS

Ce chapitre vise à donner un aperçu des différents aménagements soutenant la pratique du VTT dans le canton du Valais.



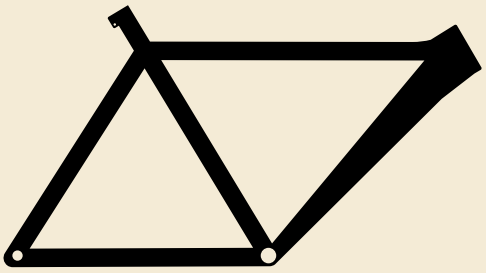


©Silvano Zeiter - Suisse Tourisme

1'288
Nombre de kilomètres homologués en 2017 (1)

2'496
Nombre de kilomètres homologués en 2024 (2)

36
Itinéraires locaux (3)



6
Bike Parks

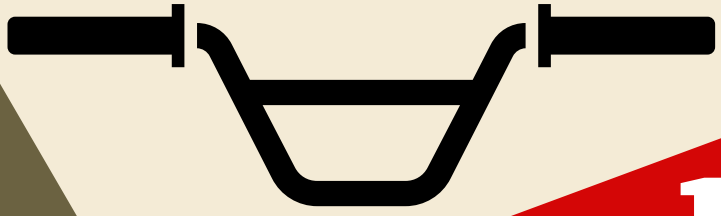


83
Hôtels labellisés "Bike Hotel" (5)

5
Itinéraires régionaux (4)

29
Pistes praticables dans les Bike Parks

28
Pumptracks et Skills parks



13
Flowtrails

(1) 1288 km (état au 1.01.2017, COPIL vélo-VTT, 2024)
(2) 2496,1 km (état au 20.02.2024, COPIL vélo-VTT, 2024)
(3) SuisseMobile, 2023
(4) 1 réalisé: le Valais Alpine Bike (SuisseMobile, 2023)
2 autres itinéraires en cours de planification : Valais Panorama Bike & Valais Horizon Bike (Service du développement territorial, Valais, 2024)
1 itinéraire (5 étapes, dont 1 passant en Valais) St. – Gotthard-vier-Pässe-Bike (SuisseMobile, 18.4.2024)
1 itinéraire (4 étapes, dont 1 passant en Valais) St. – Gotthard-fünf-Pässs-Bike (SuisseMobile, 18.04.2024)
(5) Grisons : 118 - Bern : 56 - Tessin : 31 (Hotelleriesuisse au 01.03.2024)


©Yves Garneau - Valais Wallis Promotion



04 // ANALYSE DE TERRAIN

Synthèse des entretiens auprès d'acteurs de terrain

Une série d'entretiens semi-dirigés a été menée auprès de différents acteurs impliqués dans le développement de l'offre VTT en Valais. Ces discussions donnent à comprendre un certain nombre d'informations sur les mécaniques d'intention, de développement ou encore de coopération s'exerçant sur le terrain. Ces points de vue soulèvent par ailleurs des préoccupations et des enjeux de nature diverses qui semblent exister aujourd'hui en Valais. Les propos synthétisés et agrégés des différentes parties prenantes sont livrés dans le résumé ci-après.

- Laurent Savioz, président de Pro VTT Valais
- Maxence Carron, CEO de E-Alps
- Bruno Huggler, directeur de Crans Montana Tourisme et Congrès
- Raphaël Brandou, directeur Région Dents du Midi SA
- Luc Pignat, directeur de Vallée du Trient tourisme
- Benjamin Arvis-Maxit, responsable marketing, Région Dents du Midi SA
- Alex Barras, directeur Alex Sports les Boutiques SA, Crans-Montana
- Jérôme Michellod, directeur Backside Verbier, Verbier
- Chantal Vetter, aménagiste, Service du développement territorial
- Un vététiste valaisan, adepte du VTT freeride

Canaliser les flux et promouvoir la cohabitation entre randonneurs et vététistes mais aussi avec les agriculteurs. La promotion des parcours passe par une homologation en bonne et due forme.

Les randonneurs et les vététistes sont canalisés sur des chemins afin d'éviter la dispersion dans la nature. Autrefois, le but était de les séparer sur des cheminements différents. Aujourd'hui, la cohabitation entre ces deux activités sportives de pleine nature est la politique privilégiée. La cohabitation entre vététistes et agriculteurs est également un enjeu qui nécessite une planification particulière. La démarche d'homologation des parcours VTT est importante. C'est une condition sine qua non à leur promotion par les instances telles que Valais Wallis Promotion ou Suisse Mobile.

Le marché du VTT est en croissance. Il permet de développer un tourisme quatre saisons car l'exploitation est possible durant 9 mois.

Les propriétaires de magasin de sport sont très confiants : le potentiel de développement du VTT est élevé. La croissance de ce marché est favorable à leur entreprise.

A Verbier, le magasin Backside est orienté vers les produits ski pour les activités d'hiver et VTT pour les activités d'été. Ici, le secteur VTT concerne 2/3 du chiffre d'affaires, essentiellement de la location. Le ski produit 1/3 du chiffre d'affaires. A l'avenir, l'entreprise souhaite investir sur le développement du VTT car les "hivers deviennent compliqués" : la durée de l'enneigement et de la saison de ski se raccourcissent. Le VTT permet 9 mois d'activité, une durée beaucoup plus longue que la pratique du ski. La location de VTT s'effectue habituellement à la journée durant la haute saison estivale. Les touristes et les résidents louent plus fréquemment pour une durée de 2-3 jours. A Crans-Montana, même son de cloche au magasin Alex Sports. Le VTT est un marché intéressant, surtout dans la location, plus porteuse que la vente. Le parc de location s'agrandit depuis 20 ans. Le VTT permet de développer le tourisme quatre saisons. La promotion de ce tourisme VTT nécessite la mise sur le marché de packages car le client cherche des offres clés en mains.

Le profil des pratiquants est équilibré entre sportifs et non sportifs. Cependant, le marché de la location est surtout porté par des amateurs / débutants.

A Verbier, le profil de la clientèle est équilibré entre pratiquants non sportifs et sportifs. La flotte mise en location dispose de VTT électrique pour les non sportifs mais aussi de VTT enduro (freeride) et de descente pour une clientèle plus sportive. Le VTT de descente fonctionne bien grâce au Bike park de Verbier. Le magasin offre aussi un bureau de guide pour VTT. Ces guides sont spécialement formés et proposent du coaching non seulement aux adultes mais aussi aux enfants. A Crans-Montana, Alex Sports loue plus de VTT à des amateurs qu'à des sportifs confirmés qui préfèrent emmener leur propre équipement avec eux.

Les propriétaires de magasins de sport de Crans-Montana et de Verbier évaluent positivement l'offre en pistes VTT dans leur destination.

Dans la destination Crans-Montana, l'infrastructure est jugée bonne, tout comme à Verbier. Les non sportifs disposent de parcours faciles et " à plat". Pour le VTT de descente, des pistes bleues, rouges et noires ont été aménagées dans le Bike park de Crans-Montana. A Verbier, les clients peuvent se rendre facilement en altitude, jusqu'au col des Ruinettes. Avec des parcours sur les chemins forestiers et les routes goudronnées, les non sportifs ont un accès facilité pour débuter.

Une électrification du bike qui rend aujourd'hui accessible un sport qualifié autrefois "de niche". Les progrès technologiques vont faire évoluer la pratique du VTT, non seulement pour les débutants mais aussi pour les sportifs.

Il existe des experts qui recherchent la difficulté technique, mais la majorité veut juste pratiquer le VTT dans de beaux endroits, tout comme les randonneurs. L'arrivée du vélo électrique est une évolution majeure. Elle rend la pratique du VTT en montagne accessible à un très large public. Le potentiel utilisateur est énorme.

"*De plus en plus de jeunes retraités vont se mettre au e-bike*", selon Alex Barras, directeur du magasin Alex Sports. De plus, l'évolution de la technologie e-bike intéresse aussi les sportifs, avec l'arrivée sur le marché d'une nouvelle génération de e-bike permettant aux sportifs de moduler leurs efforts.

L'émergence d'une nouvelle clientèle et de nouvelles pratiques grâce à l'électrification du bike. Les pratiques se diversifient aussi : bike le matin et randonnée l'après-midi. Il faut conserver de la souplesse pour s'adapter continuellement aux nouvelles tendances du marché.

Le grand succès rencontré par l'électrification (VAE) a considérablement élargi le champ des possibles tant pour les pratiquants que pour les responsables touristiques. Aussi, ces derniers invoquent la nécessité de s'ouvrir à une clientèle plus large (familiale et seniors). Dans la région des Dents du Midi, le positionnement est fortement axé sur le e-bike avec une volonté de développer une offre diversifiée pour répondre aux attentes d'un large public, notamment les familles. Pour améliorer l'attractivité des itinéraires, de nombreuses bornes de recharge sont installées sur le secteur suisse des Portes du Soleil, très souvent en collaboration avec des chalets d'alpages. Couplés à un accroissement de l'autonomie des batteries, ces investissements contribuent à une extension rapide de l'offre tant au niveau quantitatif que qualitatif.

En termes de saisonnalité, la tendance s'oriente vers un rallongement des périodes de pratique du VTT. Il y a déjà quelques années que l'automne est très porteur en termes de fréquentations, en revanche depuis peu, le printemps devient également propice à la pratique du VTT. De l'avis des responsables de destinations, de futurs changements sont à prévoir en particulier en raison de la volonté de la clientèle de profiter de la complémentarité des pratiques : VTT en matinée et randonnée dans l'après-midi ; ou autre combinaison d'activités de loisirs. Pour permettre de mieux profiter du potentiel sous-jacent, il est très important d'anticiper le développement de l'infrastructure. Dans ce contexte, la planification à long terme telle que prévue dans un Master Plan est essentielle. Néanmoins, il faut conserver suffisamment de souplesse pour s'adapter de manière agile aux nouvelles tendances du marché.

Une clientèle segmentée générant des impacts différenciés. Les destinations questionnent les retombées économiques réelles de cette activité.

Les responsables des destinations touristiques confirment que le développement du VTT impacte positivement la croissance des flux de visiteurs sur leur territoire. Toutefois, en termes de retombées économiques, le constat est plus nuancé. La clientèle locale ou régionale va tendanciellement opter pour une pratique à la journée. D'autant plus quand la destination visitée est facilement accessible avec la voiture individuelle ou par les transports publics. Cela a pour conséquence de réduire les retombées économiques dans la région. Peu ou pas captives, et manquant d'alternatives d'hébergement, ces pratiquants retournent fréquemment chez eux en fin de journée, là où ils se seraient peut-être laissé tenter par un séjour prolongé s'ils avaient trouvé un lit correspondant à leurs attentes.

"Nous, on a la chance d'avoir un accès direct à la plaine. Les clients peuvent laisser la voiture en plaine et monter dans notre vallée à vélo. Ils vont peut-être boire une bière ou au mieux manger quelque chose et ensuite ils redescendent. Donc finalement ils nous laissent très peu d'argent dans les commerces. Ils ont utilisé les infrastructures, ils ont laissé peu d'argent dans les commerces et c'est un peu de notre faute, c'est à dire que si on arrive à les capter pour qu'ils dorment un jour, 2 jours, 3 jours chez nous, là, il y aura une plus-value beaucoup plus grande. Cette chaîne de valeur, c'est notre problème, il faut qu'on la développe avec de l'hébergement". Luc Pignat, directeur de Vallée du Trient tourisme.

Des clientèles vététistes qui s'internationalisent et se diversifient.

L'entreprise E-Alps se positionne sur un marché de niche en proposant des tours guidés en e-bike de plusieurs jours. Le concept initial est de reprendre la « haute route » qui s'effectue à ski en hiver et de le transposer en un parcours VTT en été. Il s'agit d'une traversée des Alpes en e-bike. Ce parcours évite cependant le passage sur les glaciers, à la différence de la haute route. Ce produit d'appel est très apprécié de la clientèle étrangère.

L’offre d’E-Alps s’adresse à une clientèle premium. Se distinguent deux profils de clientèles : les passionnés de VTT, dont une frange est passée au e-bike avec l’âge, qui ont entre 40 et 65 ans ; et le grand public. C’est-à-dire que ce ne sont pas nécessairement des cyclistes, mais des sportifs qui veulent vivre une aventure. Si dans le premier cas, le produit est axé plus sur le côté technique, le second comprend des chemins plus faciles. Dans le deuxième cas sont représentés des groupes d’amis, des familles, etc. À l’origine, les premiers clients étaient des Suisses, mais l’entreprise bénéficie maintenant d’une renommée outre-Atlantique. Les États-Unis et le Canada sont les deux marchés principaux, avec les marchés européens que sont la Hollande, la Belgique et le Royaume-Uni. Les Américains restent environ une semaine et les Européens se tournent plutôt vers des packages de 5 jours. Ces marchés disposent d’un fort pouvoir d’achat et possèdent surtout une culture du vélo. Les clients repartent émerveillés et enchantés de leur séjour. Le taux de retour est très élevé. Les clients reviennent pour vivre l’expérience avec de nouveaux produits.

Selon les propriétaires de magasins de sport interrogés, la coopération inter-entreprises fonctionne bien dans la destination. En revanche, tout reste à faire quant au développement de la coopération entre destinations.

Au niveau local et à l'échelle de l'entreprise, la coopération peut être très dynamique, comme l'explique le responsable du magasin de sport Backside de Verbier. L'entreprise travaille main dans la main avec de nombreux partenaires : hôtels, bars et restaurants, milieux artistiques, événementiel ainsi qu'avec d'autres magasins de sport. Backside collabore avec un transporteur de VTT, le VTT Bike shuttle, qui permet de transporter les vététistes partout en Valais et, bien sûr, avec l'Office de tourisme qui est sollicité par des journalistes pour des reportages sur le VTT. Selon Jérôme Michellod, directeur du magasin de sports Backside Verbier, "*un enjeu majeur pour le développement de l'offre VTT est de réussir à monter des partenariats entre destinations*".

Une promotion régionale est essentielle pour attirer la clientèle internationale.

On observe une pratique facilitée de l'itinérance parmi la clientèle internationale. La raison est sans doute à chercher du côté des habitudes de déplacements pour motifs de loisirs bien différentes de celles des Suisses. Les trajets réalisés pour se rendre d'un point A à un point B sont souvent bien plus longs que ceux réalisés par les Suisses. Par conséquent, les touristes en visite en Suisse vont facilement sortir des frontières de la destination, même s'ils ne font que rayonner au départ d'une localité. Du coup, une promotion régionale qui viendrait appuyer ce qui se fait à l'échelle de la destination locale est plus que bienvenue. Elle est indispensable. Il conviendrait de mettre en avant, quand elles existent, les possibilités de rallier les destinations partenaires en VTT.

Il y a une différence de traitement dans la communication d'itinéraires : au niveau local tous les sentiers sont communiqués, au niveau régional seuls les sentiers homologués sont promus. Aussi, même si elles admettent que beaucoup de choses sont réalisées du côté de VWP, les destinations déplorent ne pas être en phase avec la communication de VWP. Finalement en prétéritant le client avec une information incomplète voire contradictoire, ce sont des efforts et moyens de promotion qui sont annihilés.

Des procédures administratives qui sont longues, coûteuses et énergivores.

La bureaucratie qu'implique la création et l'homologation de chemins de VTT est perçue comme un véritable parcours du combattant. La longueur et le coût associés à la procédure ne sont pas très attractifs pour les communes qui veulent se lancer dans le projet de développement de chemins VTT. Les communes qui ont eu la volonté de se lancer dans un tel projet sont parfois découragées de renouveler l'expérience à cause de l'énergie, du coût et surtout du temps à consacrer dans des études d'impact sur l'environnement. Les acteurs ne remettent pas en cause la nécessité de ces études mais appellent à une raisonnabilité en matière de critères et de délais.

Des procédures d'homologation longues et complexes. Le point de vue de la destination Régions Dents du Midi, pionnière dans le développement du VTT en Valais, estime qu'il y a incohérence du discours entre une volonté affirmée de développer le bike et la lourdeur de l'administration. Dans ce contexte, le positionnement du Valais comme terre de bike est illusoire.

Dans une approche globale, la région des Dents du Midi a élaboré un Master Plan pour soutenir le dépôt, auprès du canton, d'une demande d'homologation de ses besoins en termes d'infrastructures liées au développement du bike. En y intégrant une vision sur le futur des transports publics, notamment les liaisons plaine/montagne, le projet présenté va au-delà du seul développement du bike. En termes de planification, il est essentiel de gérer la cohabitation avec les autres usagers de la montagne (agriculteurs, randonneurs). A ce niveau, la destination attend beaucoup de la nouvelle signalétique qui devrait être mise en place de façon homogène au niveau du canton.

Malgré un soutien de professionnels comme M. Steve Morabito et de l'Antenne Région Valais Romand, les représentants des offices de tourisme considèrent que les démarches et procédures administratives pour homologuer de nouveaux itinéraires sont très complexes, voire décourageantes. Les exigences et délais à rallonge, dictés par les services de l'Etat du Valais, constituent un vrai risque de découragement et de perte d'intérêt pour les parties prenantes qui travaillent le dossier aux niveaux régional et local.

Ainsi, les DMOs déplorent l'incohérence du discours et l'incompatibilité entre une volonté affirmée par le canton du Valais de développer le bike et la lourdeur de l'administration. Sans un rapide changement à ce niveau, le positionnement du Valais comme "terre de bike" est illusoire.

Une procédure d'homologation qui se concrétise difficilement selon les endroits dans le canton. Les communes touristiques sont les plus actives. D'autres cherchent à interdire la pratique sur leur territoire.

L'homologation de chemins pour le VTT se développe. Il existe une prise de conscience de l'intérêt de la pratique du VTT dans le canton. Pro VTT Valais constate que les choses évoluent dans le bon sens. Les relations avec certains acteurs ont changé comme ValRando, par exemple. Ce dernier avait une pression assez forte pour limiter l'accès des chemins pédestres aux VTT. Leur position a changé, notamment avec l'engagement de personnes qui défendent, comme eux, les intérêts du vélo. La LIML, procédure d'homologation, évolue également et n'est plus aussi stricte sur la nécessité d'avoir des chemins larges.

Toutefois, la prise de conscience et la défense des intérêts du VTT ne se font pas de manière uniforme en Valais; ni même à la même vitesse. Les communes touristiques sont plus actives et perçoivent plus d'intérêt dans le développement de projets liés aux VTT. Citons: Le Chable, Verbier, Crans-Montana ou encore la région du Haut-Valais. Tandis que d'autres communes ont essayé d'interdire le VTT sur tous les chemins du territoire. Des interdictions continuent de s'exercer de manière sauvage alors qu'aucune loi n'interdit le passage de VTT.

Il existe donc des visions très différentes.

L'un des gros problèmes soulevés est le manque de pesée d'intérêts quand il y a une volonté de baliser un chemin. Plusieurs services émettent des avis : le Service du développement économique est très motivé et veut le faire ; tandis que le Service des forêts et le Service de la chasse, souvent très influents, donnent des préavis négatifs dans bien des cas, en Valais central.

« Il faudrait, comme c'est le cas dans d'autres secteurs (ex : la construction), une pesée des intérêts qui tranche selon les priorités/engagements du canton. » Laurent Savioz, Pro VTT Valais.

Il ne s'agit pas de remettre en cause l'importance et la prise en compte des avis des différentes parties prenantes, mais il existe un processus à deux vitesses, et force est de constater qu'il est plus rapide dans le Haut-Valais.
En effet, l'existence d'une différence de traitement des dossiers d'homologation entre le Valais central et le Haut-Valais est remarquée. Le fait que l'analyse des dossiers soit plus stricte dans la partie basse du canton cristallise des incompréhensions puisqu'il s'agit du même service, et de la même loi.

Des Valaisans, adeptes du VTT enduro (freeride), défendent la pratique libre du VTT en pleine nature. Ils expriment leur incompréhension face à la lenteur des processus d'homologation des itinéraires VTT.

Les passionnés de VTT enduro utilisent des vélos qui permettent de combiner efficacement montée et descente. Ils sont dotés d'un fort esprit communautaire et aiment partager leurs sorties avec d'autres cyclistes (« tout le monde se connaît »). A priori, l'ambiance semble différer des pratiquants de sport d'endurance (exemple des trailers), qui pratiquent leur sport de manière plus individualiste et qui fonctionnent sur un mode davantage tourné vers la compétition. Ces vététistes choisissent des sentiers pédestres ou d'anciens chemins comme terrain de jeu. Les itinéraires et parcours homologués étant rares à ce jour, il arrive que certains pratiquants improvisent l'aménagement de parcours sauvages plus adaptés à leur pratique. Ces traces non-répertoriées sur les cartes permettent de rouler « l'esprit libre », en réduisant drastiquement le risque de rencontrer des piétons.

Selon un pratiquant régulier (18 ans de VTT à son actif), il n'y a que très peu de problèmes de cohabitation avec les piétons. En effet, hormis sur les itinéraires connus et très empruntés durant la saison d'été (exemple des bisses, des chemins pédestres menant à des cabanes ou menant à des points dignes d'intérêt), il n'y a pas beaucoup de piétons qui apprécient « remonter les chemins que nous empruntons en descente ». Dans la majorité des cas, les interactions avec les piétons sont amicales et respectueuses. Les règles juridiques sont relativement claires : sauf interdiction formelle appliquée à un secteur spécifique (panneau d'interdiction ayant fait l'objet d'une mise à l'enquête publique), les VTT ont le droit de circuler sur les chemins pédestres (selon la LIML, selon l'art.4 al. 3 de la loi fédérale sur les voies cyclables, ou encore selon la jurisprudence du canton de Zürich « L'évaluation de l'aptitude d'un chemin à être emprunté est donc laissée à l'appréciation des cyclistes eux-mêmes [...] »).

Toutefois, c'est la lenteur des processus d'homologation des itinéraires VTT qui demeure source d'incompréhension. Une pesée des intérêts entre la dimension sociale, économique et la dimension purement environnementale devrait être réalisée.

Elle fait défaut pour l'instant, puisque les arguments environnementaux l'emportent systématiquement au niveau cantonal, déviant ainsi les itinéraires homologués sur des routes goudronnées ou des chemins forestiers. Ces homologations non-attrayantes pour les vététistes mettent en lumière la mauvaise compréhension, par les autorités cantonales, des attentes et besoins des pratiquants.

Une homologation néanmoins cruciale pour la visibilité touristique du canton à l'échelle internationale.

Pour le CEO d'E-Alps, le Valais a un potentiel immense, mais il n'y a pas assez de chemins homologués, comparativement à d'autres destinations comme les Grisons. Si l'objectif est bien de développer le VTT comme argument touristique en Valais, il est nécessaire d'avoir une bonne base de chemins homologués. En effet, une loi cantonale interdit de faire la promotion d'un chemin qui n'est pas officiellement homologué. L'offre n'est donc pas complète et pas assez visible.

Pour contourner le problème, des destinations ne passent pas par l'homologation et capitalisent sur les chemins existants et des chemins non homologués.

"Les infrastructures sont l'enjeu majeur du développement d'un produit VTT. Il s'agit du cœur même du produit." Maxence Carron, CEO E-Alps.

La bonne cohabitation entre vététistes et randonneurs est un enjeu majeur pour le développement de l'activité VTT.

L'enjeu le plus important est politique pour le directeur de Backside Valais à Verbier. En effet, la bonne cohabitation entre usagers, c'est-à-dire entre randonneurs et vététistes, est essentielle au développement de l'activité VTT. Des tensions existent. La particularité de Verbier est d'avoir une concentration importante de vététistes, ce qui, par effet mathématique, génère parfois des problèmes. Bien sûr, la grande majorité des vététistes a un comportement respectueux et laissent la priorité aux randonneurs. La cohabitation se règle par l'éducation et la formation.

Le déploiement d'infrastructures accessibles au "grand public" identifié comme essentiel pour le développement de l'offre touristique VTT en Valais.

Un des enjeux majeurs réside dans le manque de ces infrastructures destinées au grand public. En comparaison avec le ski, le Valais dispose-t-il de pistes bleues pour que le grand public puisse venir ici et éprouver du plaisir ? Pas suffisamment selon le fondateur d'E-Alps.

L'intérêt est donc d'avoir une offre pour le grand public avec des pistes bleues. Pour développer un produit touristique, il faut que cela puisse être accessible pour tout un chacun. Cette notion d'accessibilité est indispensable pour pouvoir attirer des clients. Au Canada, le VTT est aussi populaire parce qu'il existe ce type d'infrastructures « faciles ». Des chemins doivent être accessibles pour toute la famille.

En Valais, il y a effectivement beaucoup de pump track qui permettent de s'initier, mais après sur le terrain, on ne retrouve qu'assez rarement leur pendant qui est la piste enfant ou la piste bleue.

Le terrain de jeu en Valais est magnifique, mais il est aussi difficile, même pour des pratiquants chevronnés. Sans infrastructures faciles, la possibilité de s'initier ferme des portes à de nombreux novices. Des destinations comme Zermatt, Loèche-les-Bains et le Lötschental sont particulièrement bien pourvues. Il y a un vrai effort qui est mis pour avoir des chemins qualitatifs qui s'adressent à différents niveaux. Mais dans beaucoup de destinations, cela manque encore.

La qualité des chemins est d'abord ce que retient la clientèle. Le plaisir des clients est aussi beaucoup plus important quand il y a une infrastructure de qualité plutôt que lorsque les chemins offrent un beau panorama certes, mais que les chemins sont difficiles à pratiquer parce qu'ils ne sont pas optimaux pour le VTT.

Pour une vision plus régionale et une meilleure compréhension du potentiel économique du VTT.

Des communes ne perçoivent pas toujours leur intérêt à être intégrées à un itinéraire dont elles jugent ne pas bénéficier prioritairement des retombées. Elles font parfois obstruction à un projet. Il faut voir l'offre dans son ensemble, ce n'est pas toujours facile à faire accepter et il faut convaincre.

Dans le Haut-Valais, l'intérêt du VTT a démarré il y a quelques années déjà. Le développement a davantage été pensé de manière régionale, contrairement au reste du canton où le développement est réfléchi plutôt par commune. Avec le VTT, les limites communales sont pourtant assez vite franchies. Il serait effectivement intéressant d'appréhender le développement de manière régionale.

Capter et fidéliser les bikers à fort pouvoir d'achat, notamment par le développement d'hébergements labellisés "Bike Hotels".

Fort de l'expérience acquise ces dernières années, de nouveaux choix stratégiques sont en train de s'opérer, selon les destinations touristiques interrogées. Une certaine retenue s'observe au niveau du développement des infrastructures spécifiquement dédiées aux "Bikers", à savoir les pratiquants de la descente sur des pistes Down Hill (DH) spécialement aménagées. Les utilisateurs des bike parcs et ceux qui font de la descente sont majoritairement des excursionnistes ou des Vanlifers, qui dépensent peu auprès des prestataires de la destination. A Morgins, des espaces d'accueil ont été aménagés au bas des pistes de descente pour au moins pouvoir encaisser la taxe de séjour pour les nuitées des adeptes de Vanlife ou autres mobile homes. Le vélo VTT électrique est en soit déjà un investissement important. Les prix s'échelonnent de 2'000 à 20'000.- Le vététiste peut maintenir ce niveau de dépenses s'il rejoint son domicile après sa visite. Il est alors excursionniste. Mais à cet investissement matériel de base peuvent s'ajouter des frais de séjours pour les individus qui logent dans la région d'accueil. Il s'agit alors de frais d'hébergement et de restauration essentiellement. Ces dépenses sont accessoires pour le vététiste et fonction de son budget. C'est précisément cette clientèle de VTT, adepte de voyages et séjours que les destinations, tentent de capter et fidéliser, notamment par le développement d'hébergements labellisés "Bike Hotels".

Des championnats du monde attendus mais les répercussions posent un certain nombre de question.

Un événement comme les championnats du monde est perçu de manière positive, car il permet d'accélérer les projets d'itinéraires VTT, de faire connaître ce sport, de faire connaître le Valais comme une destination touristique et de montrer aux acteurs touristiques le potentiel économique de cette activité. Sur ce dernier point, les acteurs touristiques n'ont pas tous la même sensibilité.

Il y a une crainte que cet événement ne soit qu'un effet communicationnel, comme c'est le cas souvent lors d'événements sportifs. Des événements attractifs (Championnats du monde de VTT, épreuves de descente, festival de bike, etc.) pour faire venir du public sont organisés, mais il n'y a pas l'infrastructure de base. Pour certains de ces events, les chemins utilisés lors de la compétition sont interdits au vélo d'ordinaire. Quelles sont les répercussions en termes d'impacts et de tourisme à long terme ? La question est posée. La vision doit être cohérente et il doit y avoir une réelle volonté de créer de l'infrastructure qui va favoriser la pratique du VTT.

Un exemple d'incohérence et de manque de vision régionale est soulevée : par exemple, "un projet à Vollèges d'avoir un baby-lift a été entériné. Parallèlement, 500'000 francs par année vont dans un festival e-bike à Verbier, à seulement 10 km. "*Quel est le message ? On veut faire la promotion d'un côté et de l'autre, on ne donne pas les outils nécessaire au développement de ce sport*".

L'événementiel comme pilier de la stratégie de développement. Des destinations estiment qu'il faudrait concentrer les efforts sur la promotion d'événements destinés à un large public.

Les manifestations sont susceptibles d'attirer des visiteurs qui n'auraient pas fait de la pratique du VTT un but de visite dans la destination. Elles permettent donc d'attirer une clientèle nouvelle, qui peut d'ailleurs être composée de curieux de la manifestation sans pour autant qu'ils ne pratiquent le VTT. Diversifier les marchés touchés, mais aussi prolonger la saison touristique, est l'autre avantage offert par ces manifestations. Ces dernières ont surtout un impact en termes d'image, qui dépassent les frontières nationales. A l'exemple de la collaboration Crans-Montana/Lenzerheide, elles permettent de renforcer un positionnement VTT à l'international dans ces régions. Les manifestations sportives qui honorent la pratique du VTT drainent un nombre important de personnes. Il est fréquent que ces manifestations voient se déplacer avec les sportifs qui concourent, leurs proches soutenants : famille, conjoint, coach, physiothérapeutes, etc.

Hôte d'une des plus grandes manifestations bike en Europe, la Région des Dents du Midi considère l'événementiel comme un des piliers de sa stratégie de développement du bike en général et du VTT en particulier. Les manifestations en lien avec le bike sont des vecteurs de séjours et d'impacts économiques intéressants pour la destination. Les grandes manifestations, telles que les futurs Championnats du monde, ont bien entendu leur importance notamment pour des gains de notoriété. Il y avait par exemple de grandes attentes pour un retour d'une compétition internationale majeure sur la mythique piste DH de Champéry. Toutefois, dans une perspective de diversification et d'élargissement de la clientèle, ce sont bien les événements destinés à un public plus large sur lesquels les DMOs entendent concentrer leurs efforts.

La perception de la chaîne des services est bonne en Valais. Certains points peuvent être améliorés pour maximiser l'expérience, surtout pour la clientèle touristique.

En ce qui concerne le transport, les avis divergent. Le réseau de transport donne satisfaction mais l'efficacité peut encore être améliorée en ce qui concerne les bus. Les CFF et La Poste donnent la possibilité de mettre facilement son vélo dans le train ou le bus, et les liaisons sont bien desservies. Ces points sont appréciés. Néanmoins, le système de réservation d'emplacement pour le vélo dans les bus n'est pas optimal. Il faut effectuer la réservation au minimum une heure en avance. Les chauffeurs n'ont pas accès aux réservations. Ce dispositif pourrait être amélioré pour Laurent Savioz de Pro VTT Valais, surtout si l'on imagine attirer une clientèle touristique étrangère.

Du point de vue des hébergements, l'offre répond aux besoins des clients. Les besoins spécifiques des vététistes ne sont pas énormes, mis à part un local pour mettre les VTT.

Des prestations VTT sur l'ensemble de la chaîne de valeur.

Bien accueillir le vététiste, ce n'est pas se limiter à l'entretien de chemins de VTT, selon les offices de tourisme interrogés. Il s'agit bien sûr de s'assurer que le pratiquant ait des facilités, quel que soit son niveau de pratique, et où qu'il se trouve dans la chaîne de consommation : au restaurant, à l'hôtel, à l'office de tourisme ou en déplacement dans le train. Cela signifie par exemple qu'un " restaurant d'altitude doit pouvoir proposer au bikeur de remplir sa gourde. Il doit aussi y avoir une station de recharge de la batterie. Il serait bien aussi qu'il y ait un endroit où il puisse laisser son vélo qu'il a emporté avec lui. (...) Les restaurateurs devraient aussi avoir des connaissances sur le VTT, qu'ils puissent donner des renseignements quant aux itinéraires de VTT. Mais ils devraient aussi délivrer des messages clairs à ces bikeurs sur les réseaux sociaux." C'est donc un engagement total qui est attendu par les destinations qui se positionnent sur le marché du VTT en montagne. Aujourd'hui, les destinations peinent à répondre à une demande plurielle, et parfois pointue. Les directeurs d'offices du tourisme s'en font l'écho, à l'exemple de ce qui suit : "*On a eu cette année des professionnels qui sont venus, ils ont aussi une diététique particulière, on ne peut pas leur faire manger une fondue le soir, mais ça, c'est encore très niché. Des camps d'entraînement viennent en Valais. C'est une belle expérience et on a vu nos limites, on a appris de nos expériences*". Luc Pignat.

Des changements s'observent en ce qui concerne la mise à disposition du VTT notamment par le biais de prestataires spécialisés dans les locations de vélos. De plus en plus de pratiquants ont fait l'acquisition d'un VTT et l'emportent en station. Du coup, la location de VTT ou VAE s'adresse à une moindre part de la clientèle, la plus grande partie n'ayant pas besoin de passer par la location. Avant la pandémie, la location de VTT se portait mieux qu'aujourd'hui. Notons cependant que les deux propriétaires de magasin de sport interrogés (Verbier et Crans-Montana) ont un avis contraire. Le maché de la location est en croissance dans ces deux destinations.

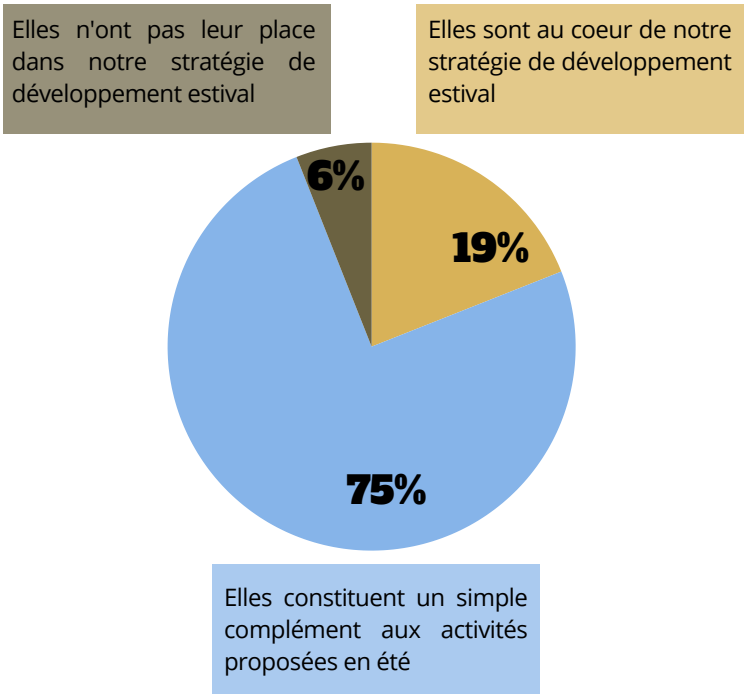
Prestataires incontournables de l'offre touristique de montagne, les remontées mécaniques n'ont paradoxalement pas encore trouvé leur juste place dans le développement du VTT. Une réflexion doit être menée pour que les sociétés de remontées mécaniques trouvent leur intérêt au développement du VTT en général et du e-bike en particulier. Une nouvelle façon d'exploiter les installations doit être envisagée afin que la pratique du e-bike ne fasse pas de l'ombre aux sociétés de remontées mécaniques.



Résultats d'une enquête menée auprès des remontées mécaniques.

Une enquête a été réalisée en ligne auprès des sociétés de remontées mécaniques du Valais. Seize d'entre elles ont participé à ce sondage. Cette enquête en ligne avait pour but d'identifier la place du VTT dans les stratégies de développement actuelles et futures des stations, mais également de recueillir des éléments sur la vision stratégique ainsi que la collecte de données.

Quelle est la place des activités liées au VTT dans l'exploitation estivale de vos installations / votre domaine skiable ?



Stratégie de développement et investissements

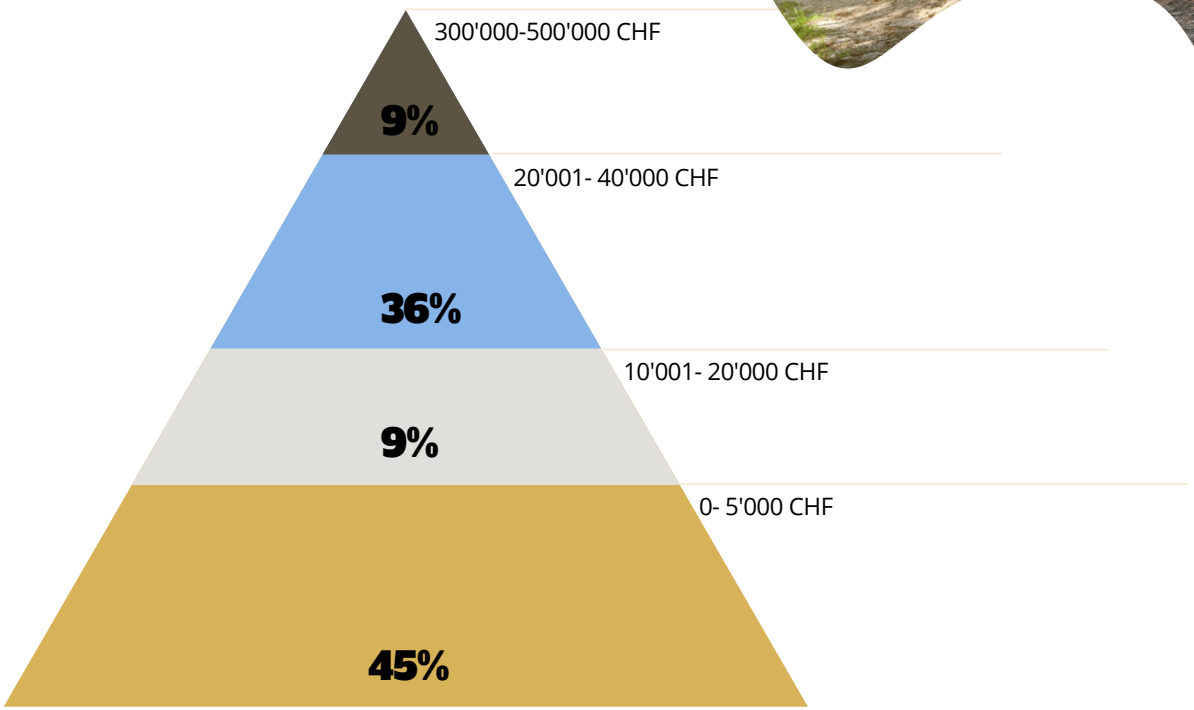
Interrogés sur la place du VTT dans l'exploitation estivale des domaines skiables, les ¾ des répondants considèrent que le VTT est un complément aux autres activités proposées en été. Pour 19 % des remontées mécaniques, le VTT représente toutefois le cœur de la stratégie du développement estival.

47 % des répondants déclarent disposer d'un budget annuel pour le développement d'infrastructures VTT. Parmi ceux qui consacrent un budget annuel au développement du VTT, la moitié dépense entre 10'001 CHF et 40'000 CHF.

Par ailleurs, la majorité des remontées mécaniques ayant répondu ne prévoit pas des investissements conséquents au cours des 5 prochaines années. L'investissement reste minime puisque 45 % envisagent un montant annuel de moins de 5'000 CHF tandis qu'environ 1/3 envisage de débourser entre 20'001 et 40'000 CHF

Le développement de l'offre existante, la signalétique et la digitalisation de l'expérience seront le point d'orgue des investissements engagés.

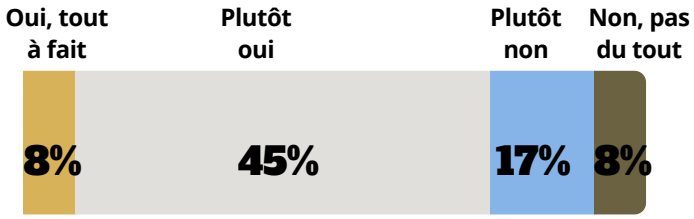




Au cours des 5 prochaines années, à combien estimez-vous la moyenne annuelle de vos investissements pour le développement d'infrastructures VTT dans vos installations ou sur votre domaine skiable ?

Vision stratégique et économique du VTT

Pour autant, les installations ne nient pas le potentiel de la pratique du VTT. En effet, 67 % ont constaté une croissance de la fréquentation de la clientèle VTT ces dernières années. Ils sont une proportion encore plus grande (75 %) à penser que la fréquentation augmentera au cours des prochaines années.



A votre avis pour les 5 prochaines années, allez-vous enregistrer une croissance soutenue de la fréquentation de vos installations / votre domaine skiable par des adeptes de VTT ?

Le VTT garde l'image d'une activité gratuite pour laquelle il est difficile d'identifier les retombées économiques réelles. Une large majorité (83 %) considère que les adeptes du VTT dépensent moins que les randonneurs.

Stratégie de collecte de données

Sur la collecte de données liées aux activités du VTT, plus de la moitié (64 %) des remontées mécaniques interrogées ne collectent pas de données chiffrées sur les flux de leurs clientèles VTT. Ceux qui répondent positivement recourent aux tarifs différenciés ou des compteurs pour leur permettre de suivre l'évolution de la fréquentation. Ceux qui ne disposent pas d'une activité monitoring le justifie par le fait que cette activité n'est pas encore trop significative ou bien que les installations sont offertes gratuitement.

Données de fréquentation et identification de la pratique

En 2022, 24'529 VTT ont fréquenté en moyenne les installations. C'est moins qu'en 2019, mais plus que les dernières années, 2021 et 2020.





05 // BENCHMARK





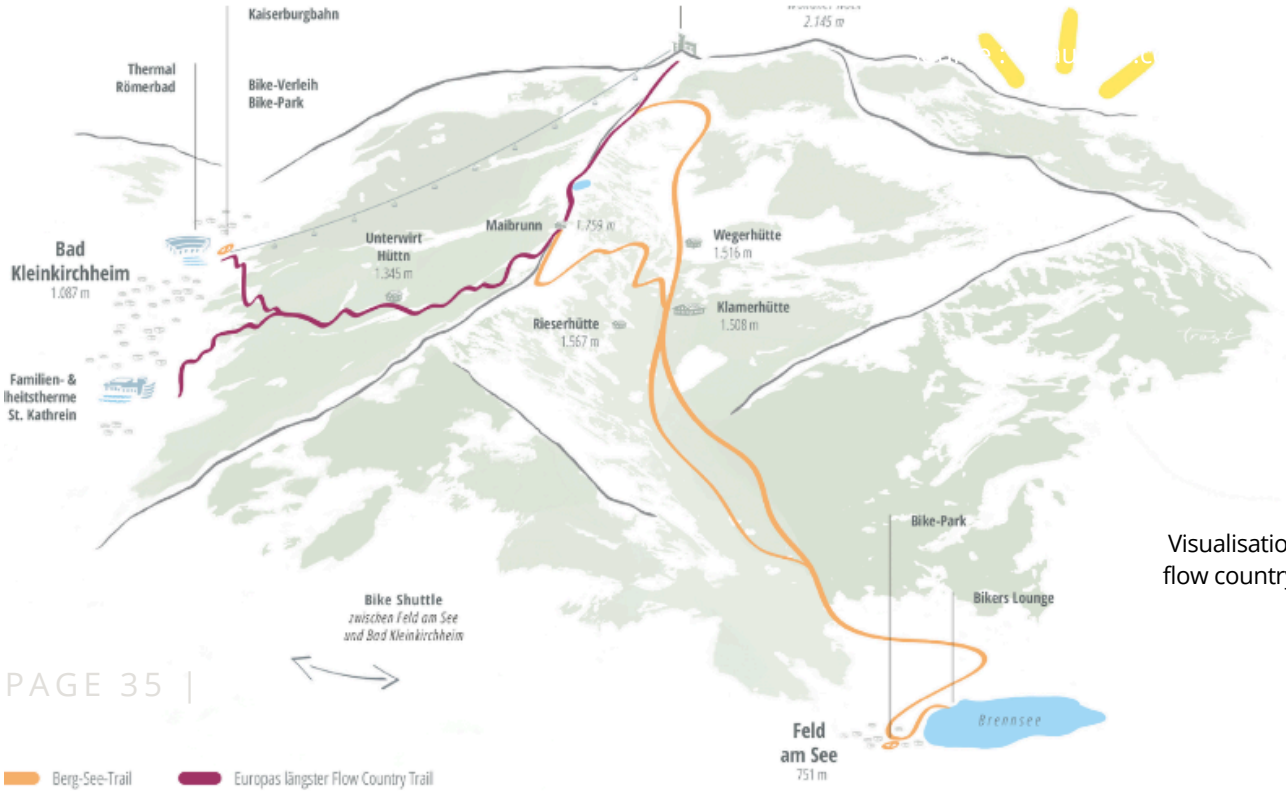


Autriche

Bad Kleinkirchheim / Kaernten Region

La région autrichienne est accessible aux débutants, mais elle attire aussi les vététistes plus expérimentés. Si la variété des paysages et des offres de VTT font pour une part l'attrait de la région, le succès de la région doit aussi beaucoup aux flowtrails. Les flowtrails sont des itinéraires de VTT peu raides. Des bords extérieurs surélevés dans les virages décuplent les sensations durant le parcours. Ils se trouvent dans les bike parks ou les jouxtent. Complétant cette offre spécifique, des trails plus accessibles aux pratiquants moins aguerris s'adressent mieux aux individus amateurs de vues panoramiques ou sur lacs. On citera ici les Tiebelgraben, le Alter Amlweg Trail, la Drei Hütten Tour, la Falkert MTB Enduro Runde, et le Sternentrail. A noter toutefois: Le Kornock Flowtrail et le Flow Country Trail Bad Kleinkirchheim font exception.

Ce dernier est le plus long dans son genre en Europe: il fait 15,9 kilomètres. L'association de promotion touristique de Bad Kleinkirchheim et la commune de Feld am See ont été les promoteurs du projet. Le financement a été assuré à parts égales par la région et par les remontées mécaniques de Bad Kleinkirchheim. Le coût s'élève à 1 million d'euros. Quant à la phase de planification, elle s'est étendue sur trois ans.



Visualisation du plus long flow country trail d'Europe

Ce « Flow Country Trail » débute à la Kaiserburgbahn, à 2’055 mètres d'altitude. C’est ensuite un parcours d’environ 970 mètres de dénivelé avec une pente d'environ 8 % qui s’offre aux pratiquants. Des aires de repos et de détente ainsi que de nombreuses possibilités d'évitement jalonnent le parcours. Le tracé passe sur des zones d'alpage, à travers la forêt et sur des surfaces de prairie. Le trail est raccordé directement à quatre single trails (Nock-Lake-Trails T8, T9, T20 et T1) de différents niveaux de difficulté. Le parcours est jalonné de quatre refuges avec service de restauration. La saison du flow trail débute en mai et dure jusqu'à fin octobre. L'utilisation du flow trail est liée aux heures d'ouverture des remontées mécaniques respectives.



Le Flow Country Trail Bad Kleinkirchheim est le plus flowtrail d’Europe. Source: KK/Peraauer.

Le Bike park (cf. plan ci-dessous) de 1’000 mètres carrés comprend un parcours d'entraînement de 120 mètres de long et un mètre de large pour les enfants et les débutants, ainsi qu'un pumptrack de 600 mètres carrés pour les cyclistes confirmés à hauteur de la Kaiserburgbahn. Le parcours d'entraînement avec des éléments en bois mobiles et des obstacles fixes est idéal pour entraîner l'équilibre et l'habileté à vélo. Les éléments ont une hauteur maximale de 40 cm et peuvent donc être utilisés par des débutants.



Plan du bikepark associé au trail. Source : meinbezirk.at

Ce highlight est compris dans deux pass bien différents (cf. Tableau ci-dessous): Avec la “gravity card” ce sont 31 parcs à travers l’Europe qui sont rendus accessibles. Pour quelques 200 euros de moins, le pass local donne accès à 5 parcs de la région de Kärnten. Pour des vététistes qui voyagent au-delà des frontières nationales, la “gravity card” est donc séduisante.

	Gravity Card	**Bike Card Kärnten**
Nombre de parcs inclus	31	5
Périmètre géographique de validité	Allemagne, Italie, Autriche, Pologne, Slovénie, Suisse et République Tchèque	5 régions d’Autriche: Bad Kleinkirchheim, Nassfeld, Petzen, Turracher Höhe und Weissensee
Prix pour un adulte	629 euros/saison	420 euros/saison

La destination Bad Kleinkirchheim c'est aussi six magasins ou agences de location proposant des vélos à la location. Il existe aussi une école qui se dédie à l'enseignement du vélo. Certains magasins vendant des articles de sport complètent leur offre avec des services de réparation de vélos, des tours en vélo guidés ou des camps vélo thématiques outdoor. Côté hébergement, l'offre est également diversifiée: 2 pensions, 7 appartements de vacances, 11 hébergements collectifs, une ferme, 9 hôtels.



Panneau de signalisation adressant les VTTistes dans la région des Nocken Bergen. Source: www.bike-magazin.de/Sam Strauss



Canada

Whistler Blackcomb

Nichée au cœur des majestueuses montagnes côtières de la Colombie-Britannique, la station de Whistler Blackcomb incarne l'épicentre ultime de l'aventure de plein air en hiver comme en été. Réputée mondialement comme l'une des destinations de ski et de snowboard les plus prestigieuses, cette station s'est également imposée comme l'une des pionnières mondiales dans le développement du VTT. La station canadienne de Whistler Blackcomb est intégrée au réseau de Vail Resorts depuis 2016, groupe américain entré au capital totalement ou partiellement de plusieurs dizaines de stations de ski aux Etats-Unis d'abord, mais aussi au Canada, en Australie, et en Suisse.

Whistler a acquis une expertise solide dans le domaine du VTT, ce qui en fait une destination de renommée mondiale. Cette section mettra en lumière les éléments les plus remarquables et efficaces qui démarquent Whistler dans ce domaine.





Canada
Whistler Blackcomb

Passer d'une simple information à une signalisation de haute qualité afin d'optimiser l'expérience utilisateur.

La renommée de Whistler Blackcomb en tant que destination de VTT découle principalement de l'ampleur de son domaine de pratique. Celui-ci comprend plusieurs parcs à vélo accessibles à différents niveaux de compétence. La station compte 4 Bike parks répartis dans 4 zones distinctes : Creekside, Garabnzo, Fitzsimmons et Peak.

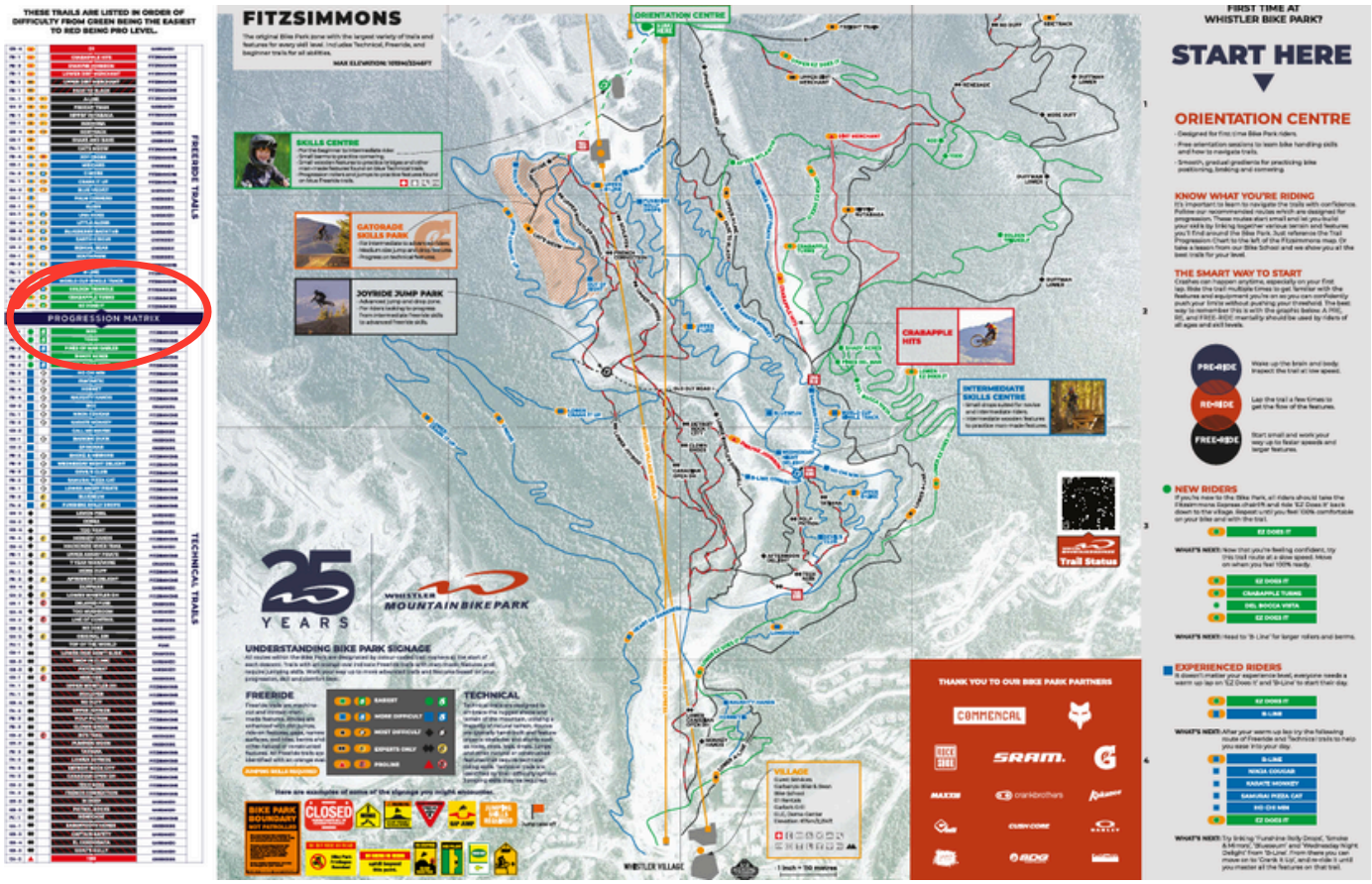
Ces parcs offrent une diversité de pistes, allant du niveau de difficulté vert (facile) au rouge (expert voire professionnel), pour les deux principales disciplines du "Freeride" et de la "Technique". En plus de l'indication de couleur, la codification de la difficulté est également symbolisée par des formes géométriques, assurant ainsi une lisibilité universelle de la carte, même pour les personnes daltoniennes. De plus, plusieurs pistes sont adaptées aux personnes en situation de handicap.

La signalisation permet aux pratiquants de choisir facilement leur niveau de compétence et de naviguer dans le domaine en identifiant clairement les différents niveaux de difficulté. Ce qui est particulièrement intéressant sur le plan de l'information touristique, c'est l'accompagnement de l'expérience utilisateur à la fois sur le plan de l'information et sur celui de l'expérience pratique. La carte touristique des Bike parks, présente sous forme d'une "matrice de progression", l'ensemble des chemins et de leurs niveaux. Ce dispositif constitue une véritable proposition de valeur car il permet de parcourir les différents Bike parks de la destination tout en optimisant l'expérience et la sécurité des vététistes. Par ailleurs, un guide téléchargeable, disponible sur le site web de la destination, offre aux pratiquants une première introduction aux niveaux de difficulté et aux exigences des diverses zones des Bike parks.



Canada

Whistler Blackcomb



ABILITY LEVEL GUIDE

BIKE PARK EXPERIENCE	BEGINNER	NOVICE	INTERMEDIATE	STRONG INTERMEDIATE	ADVANCED	EXPERT
	☑ I can comfortably ride on pavement or wide gravel trails, maintain balance and can use disc brakes. ☑ Little to no experience riding mountain bike trails. ☑ Little or no experience in a Downhill Mountain Bike Park.	☑ I can comfortably ride on green and easy blue single track and freeride trails in the Bike Park or cross country. ☑ I am confident to ride and carry momentum through bumpy, rooty sections of trail without putting a foot down and have good brake control. ☑ I have a little experience riding Bike Parks.	☑ I am comfortable on all blue technical trails and can ride all green and easy blue freeride trails in the park. My wheels rarely leave the ground. ☑ I can maintain my momentum and ride through rocky, rooty sections and am starting to look at increasing speed. ☑ I can comfortably ride raised ladder bridges and small rock faces. ☑ I have some experience riding in a Bike Park.	☑ I am a strong rider on all blues and easy blacks and I can ride all or most of the features. ☑ I ride at a moderate but safe speed and carry my momentum. ☑ I can do small jumps (7ft +/- table tops) and drops safely. ☑ I am excited to ride steep roll downs, raised ladder bridges and technical trails.	☑ I am comfortable at fast speeds on all black trails both cross country and in the Bike Park. ☑ I can pick a line through difficult technical sections, ride steep rock faces and raised skinnys. ☑ I have good technique and can carry and judge my speed to do medium jumps (12ft +/- table tops) and drops.	☑ I am confident at high speeds on all trails, I can ride all the features on black and some double black trails both cross country and in the Bike Park. ☑ I can clear large drops and jumps (20ft +/- table tops) with correct technique.



Canada

Whistler Blackcomb

Nombre de pistes “Freeride”	Nombre de pistes “Technical”
3 vertes	4 vertes
16 bleues	16 bleues
7 noires	18 noires
2 noires rayées rouge	18 noires rayées rouge
4 rouges	1 rouge

Le système de signalisation est élaboré pour répondre aux besoins de divers types de pratiquants, qu'ils soient adeptes du "Freeride" ou de la "Technique". De plus, chaque piste est pourvue d'un nom, facilitant ainsi l'orientation et la navigation sur les parcours tout en rendant l'expérience plus divertissante et mémorable.

Chaque itinéraire à l'intérieur du parc à vélos est clairement identifié par des balises colorées situées au début de chaque descente. Les pistes marquées d'un ovale orange sont classées comme des pistes de "Freeride", caractérisées par la présence d'éléments artificiels et nécessitant des compétences en matière de sauts.



Un domaine vaste qui laisse l'opportunité de développer un modèle économique pour le VTT et les services connexes.
La station a mis en place une politique tarifaire flexible, offrant des forfaits "journée" adaptés pour 1, 2, 3 ou même jusqu'à 4 jours d'accès.
Whistler Blackcomb propose une gamme de forfaits saisonniers pour accéder à ses Bike parks pendant une période allant d'une soirée, à 5, 10 jours ou même de façon illimitée. Les tarifs des abonnements varient selon l'âge du participant et incluent plusieurs avantages.

L'achat d'un forfait saisonnier offre également des réductions sur les boissons dans les bars, la location d'équipements, les leçons privées, les achats dans les magasins de sport, les remontées mécaniques pour l'expérience Peak to Peak à 360 degrés et propose même, à la personne de son choix, de bénéficier des mêmes avantages. De plus, l'achat d'un forfait "illimité" donne droit à une réduction de 50 % sur un forfait Bike pour les stations californiennes de Northstar et Stevens (Etat de Washington), qui font parties du réseau de Vail Resorts.

À l'image du système de tarification pour le ski, l'achat anticipé de forfaits permet d'obtenir des tarifs préférentiels pour les forfaits Bike.

Les forfaits saisonniers ne donnent pas accès systématiquement à la zone Peak, également connue sous le nom de "Top Of The World". En raison de la sensibilité de cette piste. Le nombre de pratiquants autorisés dans la zone Peak est limité chaque jour, ce qui nécessite l'achat d'un billet de remontée supplémentaire de 24 $ qu'il est recommandé de réserver à l'avance.



Offres et programmes spéciaux : Le développement de sessions nocturnes dédiées aux femmes.

La station observe un intérêt croissant des femmes pour la pratique du VTT. Ces dernières ont toutefois des attentes quelque peu différentes de celles des vététistes masculins. Le public féminin recherche des expériences qui ne les placent pas nécessairement en compétition ou en défi avec les autres, mais plutôt des moments conviviaux où elles peuvent s'amuser et progresser en toute sécurité. Pour répondre à ces besoins, la station propose des créneaux en soirée, adaptés à différents niveaux, des débutantes aux plus expérimentées. Des sessions de découverte sont également organisées, ainsi que deux sessions plus approfondies, au printemps et en été, pour des niveaux variés. Le succès de ce programme et l'augmentation de la demande ont conduit la station à mettre en place une liste d'attente pour les inscriptions aux sessions du printemps et de l'été 2024.





Focus sur...

Espagne

Girone

La réputation de Girone s'est étoffée au fil des années pour atteindre aujourd'hui un pic de notoriété. Tout débute en 1886 avec le développement des agences locales faisant la promotion du vélo. Mais c'est un siècle plus tard, en 1986, que cette réputation commence à s'établir. C'est en cette année que vient s'établir dans la région voisine de la Garrotxa, le professionnel Johny Weltz. C'est son amitié avec le cycliste Père Munoz qui l'introduit à cette région, mais ce sont les aménagements cyclistes de la région qui convainquent le passionné de vélo. La fréquentation assidue de la destination par les meilleurs cyclistes a rapidement donné ses lettres de noblesse à cette destination vélo. Depuis lors, de nombreuses autres personnalités du vélo y ont d'ailleurs élu domicile. Toutes sont séduites par la qualité de vie dans la région. Le climat y est plaisant (peu d'amplitudes thermiques sur les quatre saisons, peu de précipitations). La province de Girone est facilement accessible par le train et l'avion (aéroport de Girone et de Barcelone). Cette connectivité avec les autres pays est centrale pour les professionnels basés à Girone qui participent aux compétitions se tenant en Europe et ailleurs. Les plus âgés d'entre eux qui ont une carrière de coureur professionnel à leur compteur, débutent parfois une nouvelle activité professionnelle. Parmi ceux-ci, plusieurs ont misé sur le café pour se donner un nouvel engagement. En 1996, on assiste à une professionnalisation des activités touristiques et de bike. Ce développement convainc le professionnel du vélo David Millar de faire de Girona la base d'entraînement de son équipe.

Les infrastructures (routes, etc) et les aménagements touristiques (sites culturels, gastronomie) font de Girona un lieu de pratique du vélo de route essentiellement dans un premier temps. Mais rapidement, la destination attire d'autres types de pratiquants du vélo. Ces clientèles ont ceci d'intéressant qu'elles contribuent à désaisonnaliser. La ville de Girona a un attrait culturel et surtout historique qui en font une perle touristique indépendamment du vélo. Cette motivation a tendance à concentrer les flux de visiteurs sur une période de l'année. A contrario des visiteurs aux motivations purement culturelles, la motivation du bikeur draine une clientèle en différentes périodes de l'année, y compris sur les périodes dites creuses. Même si les mois d'avril, mai et juin font le gros de la fréquentation (40% de la fréquentation), les mois d'hiver jusqu'au mois de mars sont des mois de haute fréquentation.

L'attrait de la province est aussi celui de la faiblesse de fréquentation automobile des routes. Elles sont engageantes parce que sécurisantes et la signalisation y est bonne. On relèvera aussi la diversité des terrains de pratique : plat, collineux, montagneux. Cette topographie variée s'adresse donc aussi bien à des sportifs endurcis que des débutants. Tous les niveaux de pratique sont représentés. Le parcours de VTT le plus long selon AllTrails.com est Girona - Rennrad - Els Angels. Cette randonnée fait environ 104,3 km de long, avec une ascension de 1'964 m. Le parcours de VTT le plus populaire et le plus difficile est PR-C 196 Girona – Madremanya. Les itinéraires de cyclisme autour de Girone sont répertoriés par les applications suivantes : bikemap, GPSies, komoot, mapmyride, outdooractive, routeyou, wikiloc, mountnpass, trailforks.

Parmi les commodités cyclistes qui font la différence, il convient d'évoquer la richesse de l'offre en physiothérapie. Voici une offre qui est indispensable aux cyclistes professionnels. Elle rassure aussi les pratiquants amateurs. L'ostéopathe Arturo Cerdan de la clinique Bofill est une star dans son domaine. Récemment, la clinique Bofilla de Girona a d'ailleurs été sélectionnée par l'équipe Green Edge comme centre d'évaluation et d'assistance médicale pour ses coureurs cyclistes. L'office de tourisme de la ville recense 45 cliniques du sport et physiothérapeutes.



L'équipe médicale de la clinique Bofilla qui suit l'équipe Green Edge durant ses entrainements à Girona. Source : https://www.clinicabofill.net

Parmi les autres services annexes qu'offre la province de Girone, il y a des hôtels et des appartements pour les longs séjours, des restaurants et des cafés au concept vélo, la location de vélos bien sûr et les magasins de cycles haut de gamme, les services de mécaniques pour les vélos, les magasins de vêtements et d'équipements de cyclisme. Dans la ville de Girona, l'office de tourisme local recense 17 établissements dans lesquels le cycliste peut faire réparer son vélo, 7 agences de location de vélos, 4 agences de voyage dédiées, 24 boutiques où acheter du matériel vélo.



Boutique Velodrom, exclusivement dédiée à l'équipement cycliste haut de gamme à Girona. Source : https://global.velodrom.cc/the-best-bike-shops-in-girona/



Ancienne usine à papier, le shop est aujourd'hui un incontournable pour les bikers, à seulement 10 minutes du centre de Girone. Source: https://global.velodrom.cc/the-best-bike-shops-in-girona/



Mécanicien vélo chez Dos Off Track, à Girone. Source: https://global.velodrom.cc/the-best-bike-shops-in-girona/

Il faut aussi évoquer un autre avantage officieux de Girone : Dans les années 2000, les contrôles anti-dopage étaient draconiens (en France notamment), alors que la pression au dépistage était bien moindre en Espagne. C'est dans cette décennie que Louis Amstrong s'établit pour quelques années à Girone comme tous les coureurs professionnels établi à Girone, il jouira d'une anonymité appréciée.

D'autres vedettes de la petite reine et ayant vécu dans la province doivent être citées pour comprendre comment elles ont marqué la région de leur renommée : Hamilton, Van de Velde, Landis, Hincapié, Vaughters, Danielson, Andreu, Leipheimer. A ceux-ci s'ajoutent les professionnels qui venaient régulièrement s'entrainer dans la région sans pour autant y vivre. Nommément, il s'agit de David Miller, David Welch, Dan Martin, et Christian Meier. En 2014, la région a été choisi par les équipes suivantes : Garmin, BMC, Argos Shimano et Orica Green Edge. Des reportages dédiés à certaines de ces célébrités à l'entrainement ont vendu à l'étranger l'image d'une destination accuillante pour les cyclistes.

La présence cycliste dans la destination se manifeste aussi par des marques associées telles que Rocacorba Cycling, CHPTR3, The Service Course and La Fabrica



La Fabrica est un café-restaurant fondé par l'ancien coureur du Tour de France Christian Meier. Source: Home — La Fabrica Girona



Les maillots de Rocacorba sont designés à Girona. Ce qui a commencé comme une expérience familiale locale s'est transformé en une entreprise à succès présente dans cinquante pays à travers le monde. Source: https://www.rocacorbagirona.com

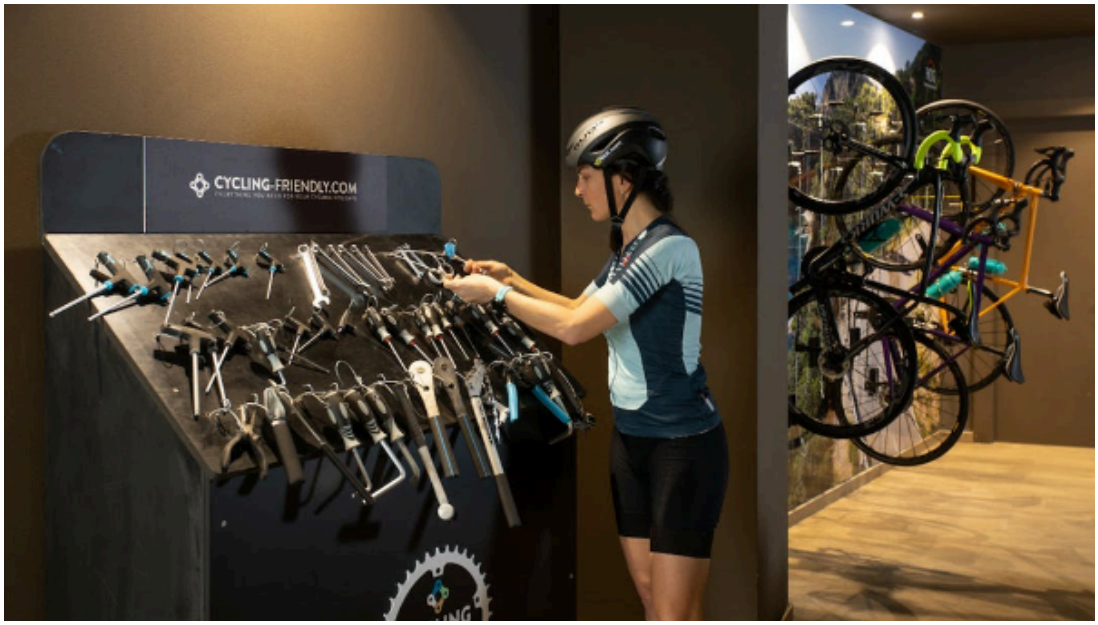
Girona tire aussi son épingle du jeu grâce aux évènements bike qu'elle héberge. Il s'agit aussi bien de courses, de festivals que de congrès. Ces évènements s'échelonnent sur les deux saisons : hivernale et estivale. C'est un atout en termes touristiques. A la liste dressée ci-contre par l'office du tourisme, on pourrait ajouter Classified – Ridley Factory Team x ESC Social Gravel Ride, Styrkr & Standert x Eat Sleep Cycle Gironaa Traka After Party, Styrkr x Eat Sleep Cycle Traka Shaout Social Gravel Ride, Girona 3 Peaks Challenge, Vallter Slayer, et Eat Sleep Cycle Anniversary Socila Road Ride.

Principaux événements

Le cyclisme joue un rôle de premier plan dans l'offre de manifestations sportives de la ville, avec des épreuves comme l'Open VTT Gérone (février), la Volta Ciclista a Catalunya (février), la Girona MTB Challenge (avril), la Pirinexus 360 Challenge (mai) ou la Girona Gran Fondo (juin):

ÉVÉNEMENTS	DATE
Open VTT Gérone	Février
Duathlon de Gérone	Février
Tour cycliste de Catalogne	Mars
Girona MTB Challenge	Avril
Pirinexus 360 Challenge	Mai
Girona Gran Fondo	Juin

Evènements bike à Girone. Source : https://www.girona.cat/turisme/fra/dte_ciclisme.php



Palette d'outils mis à disposition des clients de l'hôtel Ciutat. Source: https://www.hotelciutatdegirona.com/fr/le-tourisme-sportif/cyclotourisme

Aux adeptes du vélo, les hôtels proposent souvent des forfaits mêlant nuitée, composante culinaire adaptée et espace de rangement du vélo. A ces essentiels peuvent venir s'ajouter des massages bienfaisants après un effort musculaire important. L'attention est donc mise autant sur le moment de préparation à la dépense physique qu'au moment de la récupération physique. Ci-dessous est reproduit une offre de l'établissement Hotel Ciutat de Girona. Elle est construite sur ce modèle bi-parti.

- 1 nuit d'hôtel.
- 1 poche de "Welcome Cyclist" avec un supplément énergétique à base de produits de la région.
- Espace privé pour ranger vos vélos.
- Petit Déjeuner équilibré pour faire face à la journée sur le vélo.
- Flexibilité d'horaires pour les petits déjeuners.
- Service de blanchisserie pour les vêtements de sport.
- Accès gratuit à la salle de spinning virtuel.
- Services supplémentaires avec coût supplémentaire.
- Menus exclusifs pensés pour la pratique du sport (déjeuner ou dîner au choix).
- Massage actif de récupération de 30 min.

Quant au Centre Biker Girona, il offre à ses clients un espace parking vidéo-surveillé. La place se loue à la journée jusqu'au mois. Les locations longue durée ne sont donc pas exclues. L'assurance contre le vol est comprise dans le service. En plus d'un espace de réparation en libre-service, cet établissement propose aussi un service de réparation professionnelle : Ce sont des mécaniciens vélos qui assurent une révision complète du vélo ou une simple réparation en cas de pépins. En cas d'adhésion à la communauté du centre, le client peut en outre récupérer son vélo à son heure, le jour de sa convenance. Rentre aussi dans ces prestations exclusives, la possibilité de faire laver son vélo (box d'auto-lavage).

Pour faciliter l'orientation au biker dans ses choix d'itinéraires, le centre a mis sur pied un visuel appelé « Sporty ». Celui-ci qualifie les itinéraires adaptés à la clientèle du centre, tout en étant construits autour d'orientations différentes.



Repas on the go. Source: https://blog.3t.bike/2019/08/9704/xpdtn3-girona-gravel/





06 // SYNTHÈSE & PERSPECTIVES

Ce chapitre s'appuie sur les résultats clés des entretiens et diverses recherches empiriques pour offrir plusieurs synthèses et perspectives visant à promouvoir le développement du VTT en Valais et à consolider la réputation du canton auprès des clientèles internationales.

- **Alléger le processus d'homologation des pistes VTT jugé trop complexes.**
  Conséquence : des acteurs découragés et un frein au développement de l'infrastructure VTT.

- **Améliorer la collaboration entre les différents services de l'Etat en charge des dossiers d'homologation.**
  La pesée des intérêts entre la dimension sociale, économique et environnementale doit être équitable.

- **Considérer les intérêts de la protection de la nature car le VTT est une activité de pleine nature.**
  A l'heure de la durabilité, respecter la biodiversité et le montrer est un levier promotionnel porteur. Canaliser les flux est essentiel pour l'image du VTT.

Elaborer une vision régionale du VTT qui permettent une réelle coopération entre les destinations et entre le Haut et le Bas-Valais.

La stratégie de développement de l'offre et sa promotion doit dépasser l'échelle communale ou celle de la destination. La clientèle internationale est particulièrement sensible à une offre d'itinérance inter-régionale sur plusieurs jours.

#Inspirationslocales

Glacier Bike Tour

Le Valais accueille une portion du nouvel itinéraire national pour les VTT électriques : le Glacier Bike Tour. Ce parcours, qui suit le chemin du célèbre Glacier Express entre St-Moritz et Zermatt, s'étend sur 370 kilomètres avec un dénivelé total de 9'500 mètres, traversant trois cols et trois cantons. Conçu spécialement pour les e-bike, ce projet résulte d'une collaboration entre Graubünden Ferien, Andermatt-Ursental Tourismus et Valais-Wallis Promotion.



Prendre en compte les besoins des vététistes locaux, passionnés et adeptes du freeride.

La communauté locale des vététistes est le porte-drapeau de cette activité.

Développer le marché des offres accessibles à des publics débutants / tout public.

Des offres packagées permettent d'offrir des séjours clés en main qui facilitent l'accès des touristes au VTT. Elles sont aussi intéressantes du point de vue promotionnelle.

Soutenir l'éducation à la pratique du VTT.
L'enjeu fondamental est la cohabitation entre vététistes, randonneurs et agriculteurs. Un autre enjeu est l'éducation à l'environnement afin que la pratique demeure écoresponsable.

#Inspirationslocales

Bike Park de Fully

Le Bike parc de Fully offre une expérience de VTT en plein air adaptée à tous les niveaux, favorisant à la fois le plaisir et la progression autonome. Situé à Fully, au cœur du Valais, ce parc se distingue par sa configuration unique en plaine, ce qui en fait un lieu idéal pour s'initier au VTT dans un environnement exceptionnel.

Avec ses 848 mètres de pistes réparties en trois niveaux de difficulté, du bleu au noir, le parc est accessible gratuitement à tous, quel que soit le niveau. Il accueille également les piétons et a été conçu dans le respect des normes environnementales, illustrant ainsi un modèle de cohabitation harmonieuse entre les usagers.

Ce projet collaboratif, porté par des passionnés de VTT et soutenu par les communautés locales, notamment les jeunes, reflète l'engagement de la région envers ce sport. Bientôt, des QR codes le long des pistes permettront d'accéder à des vidéos tutorielles présentées par des guides professionnels, offrant ainsi aux amateurs l'opportunité d'améliorer leurs compétences et de progresser davantage.

Informations : https://www.fullybikepark.ch/


©FullyBikePark

Démontrer l'intérêt économique du VTT.

Le VTT garde l'image d'une activité gratuite pour laquelle il est difficile d'identifier les retombées économiques réelles. Cette perception est par exemple majoritaire chez les exploitants de remontées mécaniques mais aussi auprès de nombreuses communes. Une meilleure compréhension du potentiel économique du VTT est essentielle si l'on souhaite promouvoir cette activité en Valais.

Intégrer les remontées mécaniques dans le développement de l'offre.

Une réflexion doit être menée pour que les sociétés de remontées mécaniques trouvent leur intérêt au développement du VTT en général, et du e-bike en particulier.

Capter et fidéliser les bikers à fort pouvoir d'achat, notamment par le développement d'hébergements labellisés "Bike Hotels".

C'est précisément cette clientèle de VTT, adepte de voyages et de séjours que les destinations, tentent de capter et de fidéliser, notamment par le développement d'hébergements labellisés "Bike Hotels". En l'absence de données sur cette clientèle à forte valeur ajoutée. Il est impossible d'estimer les retombées économiques actuelles de cette activité.



#Inspirationslocales

Abonnement Bike du Haut-Valais

Entretien avec Valentin Koenig, CEO Aletschbahnen



Oberwalliser Bikepass
© 2023 Puzzle Media

Pourquoi un abonnement de vélo ? Quelles ont été les motivations à la mise en commun des destinations ?

Les remontées mécaniques participantes ont introduit le Bikepass commun du Haut-Valais, car nous savons que c'est justement en été que le client est beaucoup plus mobile. L'introduction du Bikepass haut-valaisan est la réponse correspondante à l'évolution en matière de vélo de ces dernières années.

Quels sont les avantages pour le client s'il souscrit à un abonnement ? Où se situe l'attractivité du produit ?

Avec cet abonnement, le client ou le vététiste peut utiliser sans restrictions les installations d'été ouvertes et les trails d'Aletsch Bahnen AG, Belalp Bahnen AG, Bellwald Bahnen AG, Bergbahnen Hohsaas AG et de l'entreprise touristique Grächen. Cela offre également à l'hôte l'attrait et la variété nécessaires, car ce Bikepass haut-valaisan permet de relier entre elles les différentes offres des remontées mécaniques susmentionnées.

Est-ce un produit d'avenir dans les Alpes valaisannes ?

Les remontées mécaniques concernées introduisent pour la première fois le Bikepass haut-valaisan pour l'été 2024 et veulent tester ce pass en conséquence sur le marché. Nous sommes d'avis que cela répond à un besoin des hôtes. Nous procéderons à l'évaluation à la fin de la saison, en automne 2024. Nous pensons qu'un tel produit a un grand potentiel, notamment en été.

Avez-vous l'intention d'étendre cette approche à d'autres régions du Valais ou ailleurs ?

Nous procéderons à nos évaluations à l'automne 2024, après l'été pilote. Une extension de l'offre à l'avenir n'est pas à exclure. En cas d'intérêt, nous examinerons volontiers l'entrée de destinations supplémentaires.

Dans quelle mesure les organismes officiels (VS/VWP) ont-ils contribué au développement du produit ?

Les instances susmentionnées n'ont pas été impliquées dans le développement et le lancement de ce produit.

L'ouverture au marché familial représente-t-elle un défi pour le consortium du pass ?

Non, le Bikepass du Haut-Valais s'adresse aux adultes, aux jeunes et aux enfants. La tarification du pass est adaptée aux groupes d'âge correspondants. De même, l'offre de ce pass commun offre suffisamment d'attractivité et de variété pour chacun de ces segments.

Que manque-t-il encore en Valais pour que l'on puisse dire que le marché du VTT y est mûr ?

Le Valais est déjà mûr pour le marché du VTT. Les courses de VTT à venir montrent que l'importance de ce segment a été reconnue. L'Aletsch Arena / Bellwald accueillera la Coupe du monde de VTT en juillet 2024 et le canton du Valais accueillera les Championnats du monde de VTT en été 2025. Aletsch Arena / Aletsch Bahnen AG est également impliquée dans ces Championnats du monde 2025.



Oberwalliser Bikepass
© Kris K

Une signalisation homogène et de qualité

Les contraintes liées aux procédures d'homologation ont souvent été évoquées par les différents interlocuteurs consultés. Ceux-ci sont en général très sensibles à la qualité et à l'efficacité de la signalisation des itinéraires proposés sur leur territoire. Dans ce sens, les professionnels que nous avons sollicités confirment les constats tirés par la coordination du réseau national cyclable français « Vélo & Territoires ».
Une signalisation de qualité est une condition essentielle à l'appropriation d'un itinéraire cyclable par les pratiquants, ça en devient même une condition essentielle à son utilisation. Sans minimiser l'importance et la généralisation des solutions digitales connectées, une bonne signalisation demeure indispensable pour répondre aux trois besoins principaux des usagers : le repérage, le lien avec les points d'intérêt et la communication.

En tant qu'usager d'un véhicule, le cycliste est en droit d'attendre la même attention que celle prêtée aux automobilistes, c'est-à-dire bénéficier d'une signalisation directionnelle de qualité et homogène sur l'ensemble du territoire. Pour la pratique du VTT, les contraintes d'atteinte d'une destination précise dans un laps de temps maîtrisé sont certes moins importantes que pour le cycliste urbain se rendant à son travail. Il n'en demeure pas moins que la consultation des informations sur des supports connectés est, dans tous les cas, plus compliquée à vélo qu'un simple coup d'œil sur un panneau physique.

La signalisation doit non seulement assurer au pratiquant que l'itinéraire choisi permet de parcourir la distance prévue sur un parcours adapté, mais encore permettre de quitter et rejoindre l'itinéraire pour profiter des aménagements du territoire. Le cycliste ou cyclotouriste doit aisément pouvoir interrompre son trajet pour se restaurer, faire du shopping ou découvrir tout autre point d'intérêt. Aussi, la signalisation de rabattement est un complément indissociable de la signalétique du parcours lui-même.

Dans ce contexte, la signalisation devient aussi un support de communication de l'itinéraire. Une signalisation directionnelle de qualité attire l'attention, inscrit l'itinéraire dans le paysage local et donne tant aux visiteurs qu'aux habitants l'envie de le découvrir.

Des tendances à prendre en compte dans l'implémentation d'une stratégie globale de développement du cyclotourisme

En termes de diversification des clientèles, les études démontrent que le cyclotourisme attire plus particulièrement des visiteurs qui résident à moins de 500 kilomètres de la destination choisie pour pratiquer leur activité. A l'heure où les destinations sont de plus en plus sous pression pour démontrer leur propension à mettre en œuvre des stratégies touristiques davantage respectueuses de l'environnement, cette notion de proximité devient très intéressante.

L'intermodalité des transports et une accessibilité aux transports publics facilitée pour les cyclotouristes constituent un autre élément fondamental à prendre en compte pour satisfaire les demandes des visiteurs et de la clientèle régionale.

Davantage que les autres pratiques, l'itinérance à vélo séduit une parte importante de néo-pratiquants pour qui les activités et expériences annexes sont autant si ce n'est davantage importantes que l'activité de base.

Le tourisme à vélo n'est pas uniquement sportif, mais concerne aussi le cyclotourisme urbain. Souvent le même visiteur va s'intéresser aux différents types d'offres. Il est par conséquent important de mieux structurer et promouvoir l'offre, notamment en cassant les silos consécutifs à des stratégies de communication axées au niveau des destinations.

Les Gets: De l'accueil de grands événements VTT au développement de l'accès du vélo pour tous.

Entretien avec Nathalie Tellier,
Directrice de l'Office de tourisme des Gets



Pouvez-vous recontextualiser l'accueil des Championnats du monde de Moutain Bike UCI en 2022 aux Gets ?

Tout d'abord, nous avons été abordés par l'UCI qui nous a confié l'organisation de la Coupe du monde en 2019, 2020 et 2021 puis les Championnats du monde en 2022. Malheureusement avec la pandémie, l'édition 2020 a été annulée. L'UCI souhaite toujours que l'organisateur qui accueille les Championnats du monde se charge de l'organisation d'une coupe du monde l'année précédente, afin de place en place le parcours en amont.

Quels arguments avaient les Gets pour accueillir ces événements ? Une « Culture du VTT » était-elle déjà très présente dans votre destination ?

Par le passé, les Gets avaient déjà accueilli d'autres compétitions d'envergure.
D'abord en 1995, avec l'organisation des premières épreuves, puis le Trophée des Jeunes Vététistes et les Championnats de France de 2012.

En 2004, nous avions déjà organisé les Championnats du monde. L'accueil de ces événements a été stratégique dans le développement de la saison d'été déjà dans ces années-là. Ce bagage nous a permis de renforcer le développement du VTT.

Des aménagements spécifiques pour l'événement ont-ils eu des effets positifs sur la station ?

Pour la piste des Championnats du monde 2004, nous avons demandé les autorisations nécessaires pour homologuer cette piste et pouvoir l'ouvrir aux descendeurs. La descente d'une piste « mythique de compétition » a contribué à notre notoriété. Nous étions déjà un haut lieu du VTT, mais les Championnats du monde de 2022 ont assis notre notoriété, y compris à l'international.

Les autorisations ou procédures d'homologation ont-elles été plus rapides compte tenu de la tenue de ces Championnats du monde ? Y a-t-il eu des oppositions ?

Ça a été facilitant. Nous n'avons pas échappé à la réglementation, ce qui est normal, mais ça a accéléré. Disons que nous avons été d'avantage soutenu, notamment par la région Auvergne Rhône Alpes et le Département de Haute-Savoie.
Concernant les oppositions, de prime abord, les alpagistes n'étaient très favorables pour ce type d'événements. Au fur et à mesure des échanges, en les impliquant, en les écoutant, et en prenant en compte leurs considérations, cela s'est plutôt bien passé. Ce qu'ils ne veulent pas, c'est que les gens aillent partout, dégradent les parcs, ou ne les referment pas par exemple. Ils ont des risques pour leurs bêtes, ce que l'on peut tout à fait comprendre. On se doit de faire au mieux pour que la cohabitation se fasse sans les pénaliser, mais en faisant en sorte que ces événements-là se concrétisent tout de même. Et jusque-là, ça s'est toujours bien passé.


©LesGets

Ces Championnats, qu'ont-ils offert en termes de legs ?

Nous avons diversifié et élargi notre offre. Nous voulions développer le vélo sous toutes ses formes. La station des Gets possède le label « Accueil vélo ». Nous avons un parc de vélo électrique en accès libre qui s'appelle GetsLib' ; nous organisons une compétition de VTT pour les enfants ; nous sommes sur la Route des Grandes Alpes, qui est un itinéraire de vélo de route très réputé. En cela, nous avons profité de notre notoriété VTT pour communiquer que nous étions une destination « vélo ». Les Gets : c'est certes du VTT, mais c'est aussi une terre de vélo en général. Les gens, à travers ce message, comprennent que nous sommes spécialisés sur le vélo sous toutes ses formes. Le VTT de descente est quand même élitiste, tout le monde ne peut pas faire du VTT de descente. Notre objectif est aussi d'attirer les familles. Nous souhaitons que les enfants puissent s'initier au vélo de descente aux Gets pour que demain, ils soient nos clients. Un peu comme pour le modèle du ski.

Pour ce faire, nous avons mis en place des pistes plus faciles, des pistes vertes et bleues pour que les familles puissent se balader sans que cela soit trop difficile et que les parents ne craignent d'emmener leurs enfants.

Vous diriez que c'est une expérience positive ?

Les Championnats du monde ont été un vrai tremplin pour nous. Nous étions déjà connus, mais après ça, nous avons accueilli énormément de monde. La date a aussi été favorable – du 14 au 28 août : fin de vacances scolaires, les locaux étaient rentrés de vacances. Par ailleurs, nous avons eu une météo et un podium exceptionnel. Ces trois éléments réunis ont contribué à rendre l'ambiance extraordinaire. Aujourd'hui, les gens nous demandent quand sera la prochaine édition pour pouvoir revivre ou vivre ça. C'est une grande satisfaction d'avoir pu réaliser cet événement et de bénéficier de cette notoriété. Aujourd'hui, il y a de grandes marques de vélo qui nous approchent pour être partenaire.

La récurrence de l'accueil de ces événements a participé à cette notoriété. Certes, il est difficilement envisageable d'accueillir des événements de cette envergure tous les ans, car c'est engageant financièrement. Mais il faudrait que l'on garde une récurrence certaine pour rester dans l'esprit des gens.



©LesGets

// RÉFÉRENCES

Morard Didier, Rhône fm, "Un itinéraire de E-bike voit le jour entre St-Moritz et Zermatt, le long du Glacier Express", 10 juin 2024

SuisseMobile " La Suisse à VTT - Manuel Itinéraires", 47p, 2016.

SuisseMobile " Monitoring 2020", 35p, 2021.

Sportihome Magazine "Type de VTT : les 10 disciplines en deux roues", 4 octobre 2021

Site Internet de Whistler Blackcomb, https://www.whistlerblackcomb.com/, consulté en mai 2024

Vélo Suisse, "Le stock de vélos est à nouveau plein", 17 mars 2023



Tourobs

Observatoire Valaisan du Tourisme

Technopôle
3960 Sierre
info@tourobs.ch