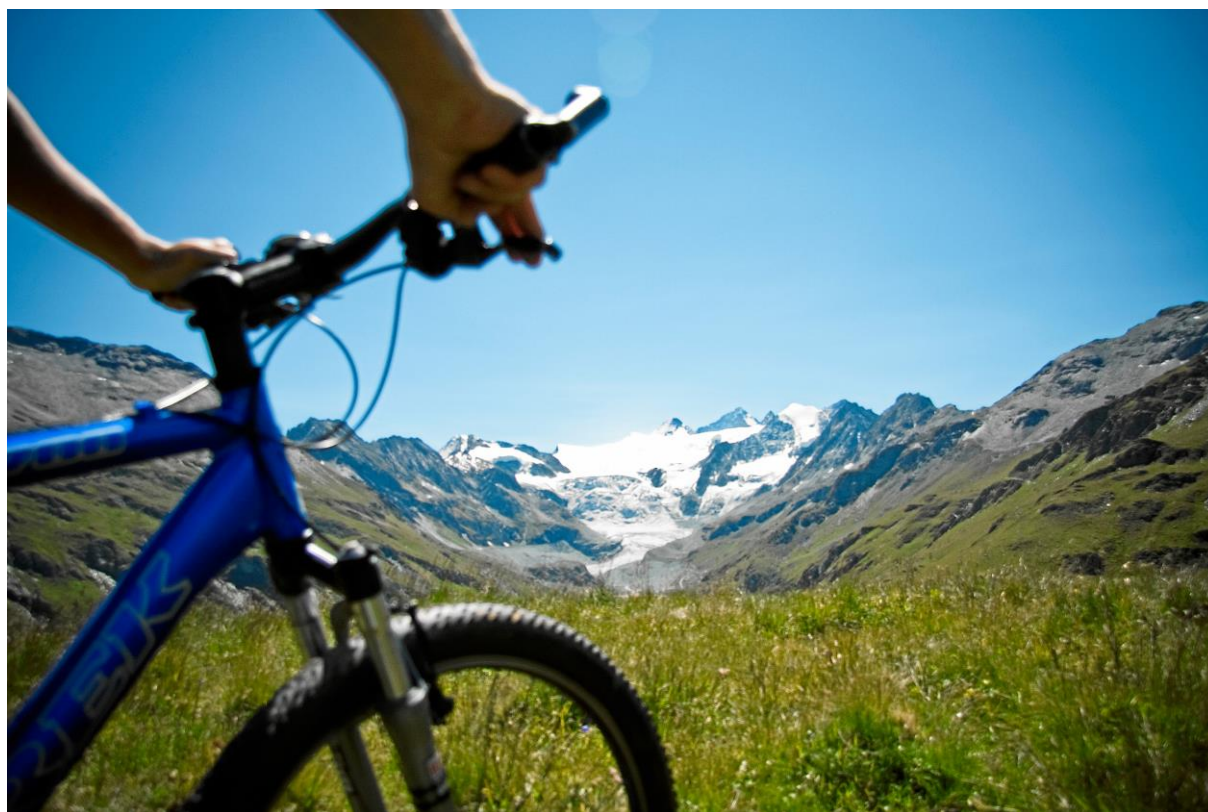


Evaluation du cyclotourisme comme produit phare de la saison estivale en Valais

Travail réalisé dans le cadre du module 786b – Travail de Bachelor



Rédigé par
Audrey Delaunois

Professeur Responsable
Nicolas Delétroz

Déposé le 7 juillet 2014 à Sierre

HES-SO Valais - Wallis
Haute Ecole de Gestion et Tourisme
Filière Tourisme

Résumé

Que de chemin parcouru par le vélo depuis son invention à la fin du 18^{ème} siècle ! L'innovation technique régulière a été de pair avec le rôle de ce moyen de déplacement particulièrement écologique, aujourd'hui prisé tant pour les loisirs et le tourisme, bien au-delà de son rôle initial de déplacement professionnel ou domestique.

Mandaté par l'organe de promotion intersectoriel du canton du Valais, Valais Wallis Promotion qui désire développer de nouveaux marchés dans le but de stimuler et prolonger la saison estivale et souhaite examiner si le cyclotourisme peut constituer l'un des moyens d'action en la matière, le présent travail s'est attaché à montrer l'impact économique du cyclotourisme en Suisse et a pu vérifier ses possibilités de développement dans le canton du Valais suite à des recherches, des interviews et un questionnaire.

Le marché, très actif à l'étranger proche, recommande d'agir en Valais sans tarder pour exploiter ce potentiel. Le cyclotourisme peut ainsi contribuer à minimiser l'impact de certains événements exogènes, comme, par exemple, le réchauffement climatique qui réduit les saisons d'hiver et incite à bâtir une offre nouvelle capable d'attirer des visiteurs en moyenne, voire basse saison. La viabilité économique des stations demande de la créativité.

Mots-clés : tourisme, vélo, Valais, offre, amélioration

Avant-propos et remerciements

Ce travail a été réalisé dans le cadre du module 765b – Travail de Bachelor. L'objectif de ce dernier est l'évaluation du cyclotourisme comme pouvant devenir un produit phare de la saison estivale en Valais. Grâce aux nombreuses recherches, interviews et enquête menées, ce travail a pour but d'amener l'étudiante à proposer une piste de réflexion au monde touristique pour développer ce segment, plus particulièrement à Valais Wallis Promotion. Les remerciements sont adressés aux personnes suivantes :

- Monsieur Nicolas Delétröz, professeur responsable du suivi de ce Travail de Bachelor et responsable de l'Observatoire Valaisan du Tourisme ;
- Monsieur Blaise Larpin, professeur HES et collaborateur à l'Institut du Tourisme, pour ses conseils concernant le questionnaire et les documents reçus en lien avec le vélo ;
- Madame Christelle Marques, Product Manager à Valais Wallis Promotion, pour toutes les informations reçues, les opportunités de contacts et entretiens offerts ;
- Monsieur Sébastien Métrailler, de Valrando, pour les informations reçues concernant la législation du cycle et la signalisation ;

- Messieurs Marc Lançon et Christophe Genolet, directeurs associés de Vélovalais sàrl pour les entrevues, la collaboration, ainsi que leurs relectures de certaines parties ;
- Monsieur Pierre-Yves Guex, professeur HES et président du club Octodure à Martigny, pour les compléments d'informations apportés ainsi que sa participation à l'enquête;
- Les cinq personnes qui ont accepté de participer aux interviews ;
- Les 150 personnes qui ont pris la peine de répondre au questionnaire ;
- Mes collègues, ma famille et mes proches pour leur soutien et conseils durant la réalisation de ce travail.

Table des matières

Liste des tableaux	vi
Liste des figures	vii
Introduction.....	1
Méthodologie.....	2
Chapitre 1 : Le contexte du travail	3
Chapitre 2 : Problématique.....	5
Chapitre 3 : Contexte du cyclotourisme.....	5
3.1 L'histoire du cycle.....	6
3.2 Les différents types de cycles.....	7
3.3 La définition du cyclotourisme.....	8
Chapitre 4 : Les impacts de la pratique du vélo.....	11
4.1 Impacts sur l'environnement.....	11
4.2 Impacts sur la santé.....	12
4.3 Impacts sociaux	13
Chapitre 5 : Le cyclotourisme en Suisse	13
5.1 SwissMobile.....	13
5.2 SwissTrails.....	18
5.3 Rent a Bike	19
5.4 L'importance du cyclotourisme en Suisse.....	20
Chapitre 6 : Le cadre juridique	22
6.1 Les lois en vigueur en lien avec le cycle.....	22
6.2 Les assurances	23
Chapitre 7 : Le rôle des pouvoirs publics valaisans.....	23
Chapitre 8 : Le rôle des acteurs cyclotouristiques en Valais.....	25
8.1 Valrando	25
8.2 Valaisroule.....	26
8.3 Vélovalais sàrl.....	30
8.4 Et bien d'autres... ..	30
Chapitre 9 : Analyse de la demande.....	31
9.1 Résultats d'après l'enquête en ligne.....	31
9.2 Les résultats des interviews.....	43
9.3 Le portrait-robot du cycliste	44
Chapitre 10 : Analyse de l'offre valaisanne.....	46
10.1 Analyse de la chaîne de prestations	47
10.2 Quelques offres valaisannes.....	53
10.3 Analyse SWOT	54
Chapitre 11 : Corrélation entre l'offre et la demande.....	56
Chapitre 12 : Best Practices	58
12.1 En Belgique : Le développement du RAVeL.....	58
12.2 L'EuroVelo	60
12.3 L'Italie	63
Chapitre 13 : Plan d'actions.....	65

13.1	Management du risque.....	65
13.2	Proposition Package.....	68
Conclusion		70
Références		71
Annexe 1 : Evolution du vélo et des accessoires entre 1800 et 2000.....		74
Annexe 2 : Les catégories de vélo.....		75
Annexe 3 : Valaisroule - Carte des stations et tableaux des locations hebdomadaires pour l'année 2013.....		81
Annexe 4 : Le questionnaire en ligne		82
Annexe 5 : Analyse de la demande – réponses et graphiques.....		91
Annexe 6 : Diffusion du questionnaire.....		100
Annexe 7 : Le canevas d'interview		101
Annexe 8: Les personnes interviewées		103
Annexe 9: Résumé des interviews.....		104
Annexe 10: Carte du Réseau Autonome de Voies Lentes - RaVeL.....		114
Annexe 11: Management du risque		115
Déclaration de l'auteur.....		117

Liste des tableaux

Tableau 1 Les trois formes de cyclotourisme.....	10
Tableau 2 Impacts directs et indirects sur l'environnement du cyclotourisme	12
Tableau 3 Location vélo de Rent a Bike	20
Tableau 4 Chiffres d'affaires en 2012 pour la Suisse à Vélo - en millions de CHF	20
Tableau 5 Recommandations Valrando/TCS sur les itinéraires fréquentés par cyclistes et randonneurs	26
Tableau 6 Tarif location de Valaisroule en 2014.....	27
Tableau 7 Location des vélos Valaisroule en 2013 et par station	27
Tableau 8 Evaluation de l'importance de critères dans la pratique du vélo	35
Tableau 9 Les dépenses occasionnées durant les séjours cyclotouristiques.....	37
Tableau 10 Evaluation de l'offre en Valais.....	39
Tableau 11 Satisfaction globale de l'offre	41
Tableau 12 Décompte des dépenses du portrait robot	45
Tableau 13 Chaine de prestations de Biegler	46
Tableau 14 Compagnies de transports privées valaisannes.....	48
Tableau 15 Evolution des nuitées en Valais entre 2011 et 2012 par région touristique.....	49
Tableau 16 Risque: perte de clients du à l'hébergement	67

Liste des figures

Figure 1 Le vélocipède en 1817	6
Figure 2 Vélo avec dérailleur en 1911	6
Figure 3 Représentation graphique du tourisme	8
Figure 4 Représentation du cyclotourisme	11
Figure 5 Itinéraires nationaux de SwissMobile.....	15
Figure 6 Carte des itinéraires nationaux Suisse à Vélo en 2014.....	17
Figure 7 Vélos pour personnes handicapées, Rent A Blke.....	19
Figure 8 Transport de vélos dans les trains suisses et allemands de 1999 à 2011.....	21
Figure 9 Chiffre-clé du réseau Suisse à Vélo en 2012.....	21
Figure 10 Location de vélo selon la météo en 2013.....	28
Figure 11 Répartition des genres des loueurs en 2013.....	28
Figure 12 Provenance des loueurs Valaisroule en 2013.....	29
Figure 13 Environnement privilégié pour le vélo	31
Figure 14 Régions fréquentées en Suisse	32
Figure 15 Hébergement privilégié.....	33
Figure 16 Durée de séjour.....	33
Figure 17 Prix du package crée par les répondants.....	41
Figure 18 Prix du package proposé.....	41
Figure 19 Carte d'identité fictive du portrait robot	44
Figure 20 Panneaux de signalisation.....	51
Figure 21 Analyse SWOT.....	55
Figure 22 Réseau Eurovélo.....	62
Figure 23 Itinéraires vélo sur le territoire italien	64
Figure 24 Hiérarchie des risques.....	65

Introduction

Depuis son invention au XVIIIème siècle, le vélo s'est littéralement métamorphosé avant pour devenir le vélo contemporain que nous connaissons aujourd'hui. Mais il a non seulement évolué du point de vue de sa technicité mais aussi dans son contexte d'utilisation. En effet, au départ utilisé comme moyen de transport privé, le vélo a été adopté au fil du temps lors de déplacements pour et durant les loisirs et, depuis ces dernières années, redevient de surcroît un moyen de locomotion à part entière, ce qui multiplie son utilité et sa valeur d'usage. Depuis le début de ce siècle, on assiste à un véritable essor des vélos et de séjours à vocation cyclotouristiques qui incitent certains pays à développer ce tourisme à vélo, comme par exemple en France ou encore en Italie. Le cyclotourisme ou tourisme à vélo, s'inscrit dans le tourisme durable qui est lui-même inscrit dans le monde du tourisme.

Malgré le véritable engouement constaté lors de recherches, avec environ 300'000 vélos vendus chaque année sur le territoire helvétique, ce marché est mal connu et d'une certaine manière peu développé, alors que ce dernier a des retombées économiques plus ou moins importantes, selon le pays.

Dans un souhait de développement du cyclotourisme en Valais et d'une prise de conscience du futur du tourisme en vue notamment de son adaptation au changement climatique, l'organe de promotion intersectoriel du canton du Valais, Valais Wallis Promotion, désire stimuler et prolonger la saison estivale et pense que le cyclotourisme pourrait constituer l'un des moyens d'action en la matière. Par ce travail, l'étudiante va s'efforcer de montrer l'impact que possède le cyclotourisme et ses possibilités de développement dans le canton.

Pour ce faire, ce travail aborde divers angles de la problématique et se construit de la manière suivante. Dans un premier temps, une partie introductive présente le contexte du travail, la problématique et le cyclotourisme, avec un court historique sur le vélo et les définitions nécessaires à la bonne compréhension du travail. Ensuite, dans un deuxième temps, le cyclotourisme en Suisse est abordé sous l'angle du cadre juridique. Par la suite, la troisième partie se focalise sur les acteurs cyclotouristiques en Valais et l'étude du marché portant sur l'offre, la demande, la corrélation entre ces deux termes et les Best Practices au final. Enfin, dans un dernier temps, un plan d'action est exposé.

Méthodologie

Pour réaliser ce travail, l'étudiante a tout d'abord fait appel à l'information disponible en effectuant de nombreuses recherches et entretiens avec des professionnels de la branche qui lui ont permis d'appréhender au mieux le marché du cyclotourisme. Après cette première phase, elle en a déduit une question de recherche, cadrant le travail, qui a permis de formuler une hypothèse qui sera vérifiée à la fin du travail. Ensuite, qui dit étude d'un marché dit analyse de la demande, démarche qui a été rendue possible grâce à cinq interviews menés et la réalisation d'un questionnaire en ligne. Lorsque ces données ont été récoltées, la phase d'analyse de ces dernières a commencé. Enfin, voulant apporter du poids au travail, une évaluation de risques a été faite permettant ainsi de chiffrer les choses si la situation demeure inchangée.

Au niveau de la philosophie de recherches, celle-ci s'inscrit dans le positivisme et l'interprétation car elle découle de multiples recherches permettant ainsi une récolte de données importantes pour les centraliser dans ce travail. De ce fait, l'étudiante s'est surtout focalisée sur les faits et les chiffres et a simplifié le thème pour une meilleure compréhension pour le lecteur. Aussi, en vue des enquêtes et des interviews, elle a interprété les résultats permettant l'analyse de la demande.

Concernant l'approche, vu le peu d'études ou articles disponibles sur le thème du cyclotourisme de manière large, comme l'entend ce travail, il a fallu rechercher et acquérir des informations émanant de plusieurs sources fiables qui ont permis d'en déduire des tendances et d'induire de nouvelles données.

Pour créer ce travail, l'étudiante a fait appel à son enquête sur questionnaire en ligne, à des rapports et études, à des interviews et à des professionnels du monde du vélo qui peuvent être tant un président d'un club qu'à un rédacteur en chef d'un magazine spécialisé. Le questionnaire a été diffusé auprès de clubs, associations, fédérations et manifestations tant sur le territoire helvétique qu'en France et en Belgique dans le but de disposer d'informations substantielles sur la demande. Grâce à cette large diffusion, 150 réponses ont été récoltées et cinq interviews réalisées. La prise de contact s'est faite principalement par le biais de messages électroniques de la part de l'étudiante, mais est également le fait de personnes qui ont également pris contact avec l'étudiante car elles avaient entendu parler du travail. Divers appels téléphoniques ont également été passés par les soins de l'étudiante. Dans sa démarche, l'étudiante a pris soin de présenter à ses interlocuteurs le travail en abordant son contexte, son but et ses objectifs avant même d'expliquer sa requête. Il doit en résulter un travail revêtu d'un caractère fiable et valable car toutes les données que l'on peut y retrouver, proviennent du monde cyclotouristique lui-même, ce qui indique que l'on s'est efforcé de faire correspondre le contexte du travail à celui des données acquises.

Chapitre 1 : Le contexte du travail

Ayant toujours été passionnée par la pratique du vélo et en vue des études dans le domaine du tourisme, l'étudiante désirait joindre ces deux secteurs. C'est d'ailleurs lors d'un entretien téléphonique avec Madame Christelle Marques, Product Manager à Valais Wallis Promotion (VWP), que l'opportunité s'est présentée d'être mandatée dans le but de traiter de la thématique du cyclotourisme en Valais. En tant qu'organe de promotion touristique du canton, VWP s'est vu confier plusieurs missions, dont la valorisation de l'offre qualitative. Durant cet appel, Christelle Marques a mentionné que c'est après avoir été contactée à plusieurs reprises par des prestataires de services en lien avec le vélo, que VWP s'est rendu compte qu'il convenait d'étudier et de développer de nouvelles offres en lien avec la demande; et ce, en collaborant étroitement avec tous les partenaires de ces offres. Dans cette optique, le présent travail s'efforce de leur offrir une base de discussion supplémentaire initiée avec les acteurs du domaine, et de développer des offres qui répondent aux attentes et besoins de ce marché.

Initialement, l'étudiante était quelque peu dubitative à propos de la manière dont allait se dérouler ce projet car elle ne connaissait que très peu d'éléments sur le marché du cyclotourisme. Mais, très vite, ses appréhensions ont disparu car elle a pu juger de l'importance d'aborder un tel sujet, et a pu ressentir rapidement que ce thème était attendu par de nombreux prestataires ou acteurs en lien avec le monde du vélo considéré de manière large mais aussi du cyclotourisme en particulier. De plus, le présent travail peut aider directement Valais Wallis Promotion à analyser ce segment en disposant d'une vision plus concrète des attentes des cyclotouristes et de l'état actuel de l'offre, ce qui permettra à cet organisme de promotion touristique et aux prestataires de déterminer et engager une stratégie conjointe en adéquation avec la demande.

D'autre part, étant donné le réchauffement climatique observé actuellement, il n'est pas inopportun de réfléchir sur le développement d'autres offres de loisirs que celles du ski durant la saison hivernale. Il est vrai que les adeptes du vélo pratiquent surtout ce sport de mai à octobre, étant données les conditions météorologiques qui sont meilleures. Toutefois, en Valais, durant les saisons creuses, le monde hôtelier peine à afficher complet...

« *Valais Wallis Promotion voit en le cyclotourisme, un potentiel de dynamiser et de prolonger le tourisme d'été en Valais* ». (Christelle Marques, Product Manager VVWP, communication personnelle, 23 mai 2014)

Au niveau de la littérature existante, on retrouve une étude française et les rapports de la Direction générale des Politiques internes sur le réseau européen d'itinéraires cyclables (Eurovélo) qui abordent la thématique du cyclotourisme. La première étude analyse les marchés espagnol et italien en expliquant l'histoire de ce type de tourisme dans ces pays

respectifs, en proposant un chapitre dédié à la promotion touristique du pays comme destination pour le vélo, présente les différents itinéraires, le profil de la demande ainsi que les séjours proposés, et les destinations concurrentes à ces deux pays. L'étude conclut sur une synthèse portant sur le potentiel de développement du cyclotourisme en France du point de vue de la clientèle italienne (Atout France, 2012). La seconde étude reprend les différents rapports du programme Eurovélo qui, pour la dernière fois, a été publié en 2012. Ce dernier est une mise à jour de l'édition précédente, datant de 2009, et analyse le réseau européen grâce à une mise en avant des défis et opportunités de l'Eurovélo et du profil de la demande de ce réseau. Néanmoins, ce rapport expose également les résultats d'une étude approfondie sur le marché du cyclotourisme en Europe.

En Suisse, un livre a été publié en janvier 2014 en allemand par Thomas Giger, de Swiss Sports Publishing GmbH, sur les perspectives du tourisme du vélo de montagne dans les Alpes. L'auteur s'est basé sur sa propre expérience du cyclisme et du congrès dans ce domaine tenu à Chur pour procéder à une analyse de la demande et de l'offre d'itinéraires pour les vététistes. De plus il ajoute que, si l'on désire avoir un produit VTT correspondant à la demande, il est plus que nécessaire d'avoir une planification sérieuse au niveau du traçage d'itinéraires avec les niveaux de difficulté différents, de la signalisation, de définir un public-cible... et de faire choix d'une stratégie. Ces deux recommandations ne font pas toujours partie du discours des destinations. En effet, Thomas Giger insiste sur cet aspect en mentionnant que, bien souvent, les connaissances de base qui permettent de développer des produits et des stratégies adéquates et à succès, font réellement défaut dans le monde touristique. (Giger, 2014, p.56-59)

Par ailleurs, sur le plan valaisan, aucune étude officielle, à proprement parler, n'existe, à l'exception d'un travail de Bachelor de 2011 portant sur le développement du vélo tout terrain (VTT) à Verbier dans le but de tonifier la saison d'été. Ce travail aborde la situation du tourisme à Verbier durant les deux saisons été/hiver, la pratique du vélo tout terrain sur le domaine de Verbier -Saint-Bernard, les enjeux, perspectives et positionnements du travail, pour finalement déboucher sur des propositions concrètes de la part de l'étudiante qui a réalisé ce travail. Ce travail porte donc seulement sur le monde du VTT.

Ce propre travail diffère du travail de bachelor susdit de 2011 et des précédentes études abordées, car il s'intéresse au monde du cyclotourisme de manière plus large, au niveau valaisan global, et en s'attachant à observer un marché plus large que le seul segment du VTT et le domaine de Verbier. Lors des différentes recherches d'articles scientifiques ou d'études, l'étudiante a remarqué qu'il n'existait que très peu de littérature sur le cyclotourisme, contrairement au tourisme sportif (Bodin, Javerlhac, Heas, Robene), au développement durable (Ministère de l'écologie, développement durable et de l'énergie en France) ou encore aux bienfaits et méfaits du vélo. (Nicolas Thiemo). Les ouvrages de ces

auteurs se retrouvent au chapitre 3 qui aborde la définition du cyclotourisme. Ce défaut est observé non seulement en Europe, mis à part la littérature en France de la Direction Générale des politiques internes, mais surtout en Suisse. De ce fait, l'étudiante a identifié un hiatus dans la recherche et espère que son travail contribuera à le combler. Aussi, ce travail comprend une analyse de marché plus élargie que sur le seul segment du vélo ou VTT, à savoir une analyse de la demande et une analyse de l'offre valaisanne pour ces deux segments. Par ailleurs, il s'inscrit dans une volonté de Valais Wallis Promotion de développer des offres en lien étroit avec les préoccupations des demandeurs.

Chapitre 2 : Problématique

Sur la base du titre de son Travail de Bachelor qui est basé sur l'étude du marché du cyclotourisme en Valais et de la manière dont il pourrait être développé, l'étudiante a élaboré une question de recherche à laquelle elle va tenter de répondre à la fin de son analyse.

A la suite de ses premières recherches, n'ayant que peu d'informations sur le monde cyclotouristique en Valais mais également dans un cercle géographique plus élargi, l'étudiante s'est attachée à examiner si le Valais pouvait effectivement devenir une destination-vélo. En effet, la question porte sur l'évaluation de la possibilité qu'a le cyclotourisme de devenir un produit phare de la saison estivale du canton.

Ainsi, l'hypothèse émise est la suivante : le cyclotourisme peut devenir un produit phare en Valais grâce à une collaboration claire du monde touristique et parce qu'il existe un potentiel dans le développement de cette activité.

Par ailleurs, ce présent travail répond à trois objectifs, à savoir :

- Par rapport à l'état de l'art : combler un manque dans la littérature
- Analyser et étudier le marché du vélo
- Aider le Valais à se positionner comme une destination-vélo

Chapitre 3 : Contexte du cyclotourisme

Depuis la création du cycle au début du 19ème siècle, cet objet a subi plusieurs évolutions pour arriver à celui que nous connaissons aujourd'hui tant dans sa technique, que dans son utilité ou encore dans son apparence.

Ce second chapitre permet de se faire une idée générale du monde du cycle en abordant trois points : l'historique, les différents types de cycles et, finalement, la définition du cyclotourisme provenant du mandant, des interviews et de sources externes.

3.1 L'histoire du cycle

L'histoire du cycle a débuté il y a presque deux siècles, avec l'invention en France du vélocipède, nom du brevet de la draisienne, machine tout en bois composée de deux roues identique reliée par une sorte de poutre, et sans pédales. L'ajout des pédales sera le fait de Pierre Michaux, serrurier parisien et réparateur de vélocipède. Vers 1870, le grand Bi vit le jour, avec son énorme roue avant censée permettre de franchir de plus grandes distances. Ces objets restent rares et réservés à quelques originaux ou personnes capables de se payer des machines à l'époque.

Figure 1 Le vélocipède en 1817



Source : Draisienne.info (2014)

C'est en 1880 que naît une bicyclette qui commence à se rapprocher de celle que nous connaissons aujourd'hui et dont, surtout, l'accès se démocratise pour en faire un produit de masse. Entre 1880 et 1900, des améliorations considérables ont rapproché ces engins de notre modèle de vélo contemporain : pneumatiques en caoutchouc inventés par le vétérinaire écossais John Dunlop, roue libre permettant au cycliste d'arrêter de pédaler (1888) ou encore le changement de vitesse avec dérailleur de chaîne, introduit en 1912.

Figure 2 Vélo avec dérailleur en 1911



Source : Cyclo Club de Varangevilles (2014)

Les années 70 du siècle dernier voient arriver de nouvelles déclinaisons du vélo comme objet de sport et de loisir : le VTT (Vélo Tout Terrain) est lancé par de jeunes Californiens férus de descentes des montagnes, ou encore le Bicycle Motocross, plus connu sous le nom de BMX, conçu d'abord pour pouvoir faire des figures acrobatiques en équilibre sur l'engin.

Entre 1989 et 2000, l'accent sera mis sur le confort et les accessoires, pour autoriser une meilleure performance, de la stabilité et du confort. De ce fait, apparaîtront la fourche en suspension, les freins à disque, le camelbag, la cassette à 8 vitesses, les poignées tournantes qui permettent le changement de vitesse directement sur le guidon, le poids allégé du cadre et roues (emplois d'alliages légers), les freins V-brakes, les freins à disques, les pneus Tubeless ou encore la selle Proust.

La dernière innovation majeure est apportée par le vélo à assistance électrique, dont l'ancêtre date pourtant de... 1893! le vélo électrique a subi un véritable essor et fait maintenant l'objet d'un engouement de la part de la population qui explose les ventes. Selon les statistiques de ventes de VéloSuisse, en 2006, 3'181 vélos électriques ont été vendus en Suisse, contre 49'362 en 2013. (VeloSuisse, 2014), soit un facteur de croissance de 1'550 % !

A l'annexe 1, se trouve deux lignes du temps qui récapitulent les évolutions majeures concernant les sept types de vélos répertoriés depuis 1817 jusqu'en 2000 ainsi que les accessoires en parallèle.

Indiscutablement, le vélo a vu la conception de son utilisation modifiée radicalement. En effet, le vélo, au début du siècle dernier, avait pour principale mission le déplacement très économique de personnes à but principalement professionnel ou domestique, la voiture automobile étant à l'époque réservée à quelques rares nantis. Un siècle plus tard, s'y sont ajoutés des concepts nouveaux comme le déplacement écologique responsable, le déplacement urbain couplé avec les transports en commun, le sport pour tous et les bienfaits du vélo pour la santé, ou encore le tourisme "lent". Le vélo est aujourd'hui le gagne-pain des sportifs coureurs cyclistes et de milliers de professionnels produisant, distribuant et entretenant les vélos de leurs nombreux clients. Le vélo a ainsi perdu sa connotation ancienne du "véhicule du pauvre". En Hollande et en Allemagne, par exemple, le vélo est devenu un moyen de locomotion urbain s'inscrivant dans une conscience écologique avancée de la population. Dans ces deux pays, la topographie des villes, qui sont généralement dépourvues de reliefs, a permis au vélo de devenir un moyen de transport qui s'adresse à tous, toutes classes confondues.

3.2 Les différents types de cycles

L'historique du vélo a permis d'aborder les grandes lignes et de voir l'évolution qu'a subi le premier cycle, à savoir le vélocipède, pour devenir le vélo du XXIe siècle avec ses usages multiples.

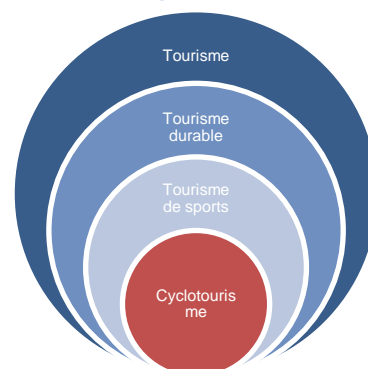
En annexe un tableau présente les différentes catégories de vélo définies par l'Association suisse des fournisseurs de bicyclettes (vélosuisse) qui siège à Berne, et le Comité Départemental de Cyclotourisme de l'Essonne (codep) en France. L'Association a pour mission la défense de tous les acteurs de la branche (importateurs, fabricants, grossistes et agences de l'industrie du cycle). (Vélosuisse, 2014). Selon ces deux organismes, il est possible de regrouper les catégories de vélo comme suit :

- Vélo de montagne englobe le vélo tout terrain (VTT), le moutain Bike, le vélo tout chemin, le vélo de descente)
- Vélo de ville et loisirs comprend le city-bike, le vélo de tourisme, vélo de trekking, tandem, vélo de jeunesse, vélo d'enfant, vélo retro, vélo cruiser, vélo 'couché', vélo militaire et BMX
- Vélo de course
- E-bike, c'est-à-dire le vélo à assistance électrique

3.3 La définition du cyclotourisme

Avant d'aborder la définition du cyclotourisme, il est important de commencer par rappeler ce qu'est le tourisme de plus manière large et de décliner ce terme jusqu'au cyclotourisme, comme le propose la figure 3 ci-joint

Figure 3 Représentation graphique du tourisme



Source : Donnée de l'auteur

Le terme du tourisme ne relève pas, à proprement parler, d'une définition commune précise mais il existe toutefois une définition provenant d'une source fiable, l'Organisation Mondiale du Tourisme, qui définit le tourisme comme étant

« (...) un phénomène social, culturel et économique qui implique le déplacement de personnes vers des pays ou des endroits situés en dehors de leur environnement habituel à des fins personnelles ou professionnelles ou pour affaires. Ces personnes sont appelées des visiteurs (et peuvent être des touristes ou des excursionnistes, des résidents ou des non-résidents) et le tourisme se rapporte à leurs activités, qui supposent pour certaines des dépenses touristiques. »' (Organisation Mondiale du Tourisme, 2014)

Le second terme défini est le tourisme durable. Car le tourisme à vélo est une des formes de la mobilité douce qui s'inscrit dans ce type de tourisme. Tout d'abord, le tourisme durable s'inscrit précisément comme son adjectif l'indique dans une idée de durabilité en se basant sur trois axes à savoir l'économie, le social et l'environnement, axes qui sont liés et possèdent une interaction, ce qui veut donc dire qu'ils sont indissociables. Idéalement ce tourisme doit être « supportable à long terme sur le plan écologique, viable sur le plan économique et équitable sur le plan éthique et social pour les populations locales ». (France - Ministère de l'écologie, développement durable et de l'énergie, 2011)

Le troisième terme conceptuel est le tourisme de sport. Ce type de tourisme s'adresse aux personnes qui se rendent dans une destination ou un lieu pour le motif principal de la pratique du sport. Sur le site internet de Téoros, site où sont rendues accessibles de nombreuses revues de recherches consacrées au monde touristique, un article aborde ce tourisme où il est mentionné que les personnes qui participent à des manifestations sportives, font également partie de ce type de tourisme au vu de leurs impacts économiques pour les organisateurs et prestataires liés. (Bodin, Javerlhac, Héas, Robène, 2009)

Après ces trois définitions, si nous devons donner, préalablement, une définition du cyclotourisme, nous dirions qu'il décrit une personne se rendant dans un lieu en dehors de son domicile avec, pour motif principal, la pratique du vélo. Le vélo peut-être le moyen de transport principal, comme secondaire.

Penchons-nous aussi sur d'autres définitions du cyclotourisme...

Le cyclotourisme est défini par le dictionnaire Larousse comme étant le « tourisme pratiqué à bicyclette ou en tandem ». (Larousse, 2014)

Etant mandatée par Valais Wallis Promotion, il paraissait à l'étudiante important de faire apparaître la propre définition de ce type de tourisme par cet organisme. Selon ce dernier, « *le cyclotourisme correspond aux voyages entrepris sur une durée comprise entre une nuit et au maximum une année, vers une destination située hors de l'environnement habituel et qui a pour motif de voyage principal, la pratique du vélo* ». (C.Marques, CP, 23 mai 2014)

Selon, le club de Martigues Cyclotourisme situé en France, ce terme existe depuis 1888 et a été inventé par Paul de Vivie, surnommé affectueusement Vélocio et figure française emblématique du cyclotourisme. Aussi, ce club mentionne l'existence d'une définition du cyclotourisme, à savoir :

Le cyclotourisme, activité de loisir et plein air à bicyclette inclut : « tourisme, sport-santé, culture ». C'est une diversité de pratique, en toute liberté, pour découvrir une région, la nature, dans l'entraide et la convivialité. Il se situe entre l'utilitaire et la compétition, excluant cette dernière. Chacun peut voyager, se promener à vélo, à son propre rythme quels que soient son âge et sa condition physique. (Martigues Cyclotourisme, 2014)

De plus, l'association Diabète Québec, fondée en 1954, prône le sport pour les personnes atteintes de diabète, et va plus loin que les deux définitions précédentes car elle mentionne l'existence de trois formes de cyclotourisme, comme le montre le tableau ci-après. (Diabète Québec, 2014)

Tableau 1 Les trois formes de cyclotourisme

Cyclo courte randonnée :	Définition : randonnée d'un jour ou moins (sans coucher)
	Vélo : en bon état
	Trousse : de réparation pour crevaison et pompe
	Accessoires : porte-bagages (pour traîner le pique-nique), bidon et porte-bidon
Cyclo léger :	Définition : randonnée allégée, sans surplus d'équipement, coucher dans des gîtes ou auberges. Bonne façon de s'initier ou d'initier un copain!
	Vélo : tous les types de vélo, même ceux conçus pour la performance (vélos de course)
	Trousse : de réparation comprenant des outils pour bris majeurs (bris de chaîne, crevaison, etc.)
	Accessoires : porte-bagages arrière, sacoches, cale-pieds, cadenas, bidon et porte-bidon
Cyclo camping :	Définition : randonnée de plusieurs jours ou semaines pendant laquelle on transporte le matériel nécessaire pour dormir (tente, sac de couchage, etc.), pour manger (gamelle, réchaud, etc.) et pour se vêtir
	Vélo : de cyclotourisme
	Trousse : comme pour le cyclo léger
	Accessoires : porte-bagages robuste avant et en arrière, sacoches avant et arrière résistantes à l'eau, cale-pied, cadenas, rétroviseur, bidon et porte-bidon

Source : Diabète Québec (2014)

En considérant la topographie du Valais, les itinéraires de montagne sont naturellement plutôt sportifs. Selon l'interview avec Monsieur Pierre-Yves Guex, professeur à la HES et président du club Octodure de Martigny, « le cyclotourisme en Valais est plutôt défini comme étant une cyclo sportive ». (P-Y. Guex, professeur HES et président club Octodure, communication personnelle ; 26 mai 2014) En voici la définition donnée:

« Une Cyclo sportive est une épreuve cycliste de masse et d'endurance, comportant la mesure des performances individuelles et l'édition de classements, organisée dans le respect du cahier des charges ci-après. L'appellation "Cyclo sportive" peut concerner, soit un parcours unique, ou un panel de plusieurs parcours proposés au sein d'un même événement. Dans tous les cas, le parcours cyclo sportif de référence présente un ensemble de difficultés caractérisant l'endurance (distance, reliefs, durées, etc) » (Fédération Française de Cyclisme, 2010)

De plus, en guise de conclusion de la définition du cyclotourisme, on pourrait prendre la définition du cyclotourisme de l'organisation non-gouvernementale britannique Sustrans, spécialisée dans le transport doux, qui segmente ce tourisme de trois façons (La direction

générale des politiques internes, 2012) :

- Les séjours en vélo avec au minimum une nuit hors du lieu de domicile, impliquant la pratique du vélo comme motif principal. => "Cyclotourisme"
- La pratique du vélo lors de vacances qui peut être faite sur une journée tant depuis le lieu de résidence habituelle que celui des vacances. Le vélo fait partie intégrante des vacances mais n'est de loin pas le motif principal de déplacement, contrairement au point un. => "Cycliste occasionnel"
- Les excursions d'une journée en vélo qui durent au minimum trois heures au départ du lieu de domicile pour seul motif les loisirs. => "excursionniste"

Finalement, le présent travail se concentrera principalement sur le cyclotourisme lors de la demande et l'analyse de l'offre. Toutefois, les deux autres types, pourraient faire apparition sur certains points.

Figure 4 Représentation du cyclotourisme



Source : Donnée de l'auteur

Chapitre 4 : Les impacts de la pratique du vélo

La pratique du vélo de manière régulière ne peut être que bénéfique pour la santé et l'environnement. En effet, le vélo est un moyen de transport par essence écologique et sa pratique permet l'amélioration du système cardio-vasculaire et de réduire l'impact de certaines maladies, comme le diabète. Ce chapitre aborde trois types d'impacts qu'a le vélo, à savoir sur l'environnement, la santé et le social. L'impact sur l'économie ne sera pas abordé ici, car il a déjà été présenté dans le chapitre 3 lors de la présentation de l'importance du cyclotourisme en Suisse.

4.1 Impacts sur l'environnement

Selon l'étude de la Direction générale des politiques internes, le cyclotourisme posséderait six impacts indirects et quatre directs sur l'environnement.

Tableau 2 Impacts directs et indirects sur l'environnement du cyclotourisme

Impacts directs	Impacts indirects
Erosion des sols	Consommation lors du voyage
Dégâts causés sur la flore	Augmentation des gaz à-effet-de serre
Dégâts causés sur la faune	Qualité de l'air baisse vu l'augmentation des transports
Fréquentation excessive et congestion	Pollution de l'eau
	Nuisance sonores
	Mitage du territoire à cause des aménagements (itinéraires, hébergement..)

Source : Direction Générale des Politiques Internes (2012)

L'ouvrage *Le Grand Voyageur à vélo* va plus loin en mentionnant que le vélo posséderait un impact lors de la fabrication, la livraison et l'entretien. Néanmoins, par les prouesses techniques et la sensibilisation des personnes à l'écologie, des matériaux moins polluants et recyclables diminuent l'impact, surtout si le cycliste prend soin de son vélo, ce qui augmente sa durée de vie. (Bouchard, Charroin, & Nans Thomassey, 2013, p.109)

4.2 Impacts sur la santé

Afin de réduire les impacts au minimum en cas de chutes, ProVelo Suisse recommande sur son site internet certains points qui sont tirés de l'ordonnance qui traite de ce que les personnes doivent posséder lorsqu'elles ont recours à un véhicule routier, et dans le cas qui nous occupe, au vélo. Il faut donc avoir des pneus correctement gonflés, une selle confortable, deux freins efficaces, une sonnette, des catadioptres blancs pour l'avant, pour l'arrière rouges et, sur les pédales, oranges, ainsi qu'un phare électrique blanc devant et rouge pour l'arrière. (ProVelo, 2014)

De plus, porter un casque est en vogue et ce, tant pour le vélo que pour le ski. Non seulement, il protège la tête en cas de chute mais réduirait les risques de commotions cérébrales et traumatismes crâniens jusqu'à 88%. (Cripton, Dressler, Stuart, Denisson, Richards, 2014)

Enfin, la pratique du sport améliore le cardiovasculaire, prévient l'obésité et l'apparition du diabète. Qui plus est, il permet d'évacuer le stress et autres ondes négatives qu'un être humain peut ressentir. Une étude de l'agence internationale pour la recherche sur le cancer (IARC) en 2002 a prouvé que la pratique du vélo réduirait le risque d'avoir un cancer du sein d'un quart à un tiers et de 30 à 40% pour le colon. L'activité physique prévient aussi l'ostéoporose et l'arthrite. C'est lorsque les personnes sont enfants ou adolescents que la pratique d'activités est la plus importante pour former les os. Ce qui, à l'âge adulte, permet l'amélioration et le maintien de la force et de l'équilibre. (Cantoreggi & Diallo, 2006)

4.3 Impacts sociaux

Les impacts sociaux ne sont pas foncièrement différents de ceux que l'on observe généralement dans d'autres types de tourisme 'doux'. L'occasion pour les autochtones, des régions où passent et s'arrêtent les cyclotouristes, de partager des moments de rencontre avec ces touristes sera peut-être favorisée par les circonstances de relative lenteur des déplacements des touristes, ce qui facilite sans doute les opportunités de rencontre et d'échange.

Le vélo est à la mode, plus que jamais. Cela peut aussi renforcer l'attractivité sur les autochtones de l'usage du vélo pour les déplacements locaux et l'activité sportive. Mais convenons que l'impact social global reste limité, ne serait-ce que par le nombre relativement réduit de cyclotouristes si on le compare avec la masse de fréquentation touristique plus classique, laquelle est en effet capable de changer la physionomie d'un lieu et les habitudes de vie de ses habitants. Il suffit pour cela d'observer les modifications de vie qui se produisent dans des stations touristiques prisées et à la mode, avec les changements importants de volumes de population liés aux moments de points touristique.

Aussi, le fait le plus marquant se situera plutôt, selon nous, sur le plan socio-économique: outre les aspects liés à l'hébergement, le vélo favorise le commerce local, et peut ainsi encourager l'exploitation de nouveaux magasins et l'apparition locale de métiers liés à l'industrie du cycle (vente, réparation, accessoires...) bien situés sur les parcours recommandés. Un mouvement de fond discret, certes, mais qui peut avoir un profil récurrent surtout si l'on prend en compte les réseaux sociaux permettant de partager aisément les informations acquises par chacun.

Chapitre 5 : Le cyclotourisme en Suisse

Le cyclotourisme au niveau Suisse est rendu surtout possible grâce aux itinéraires proposés par SwissMobile, SwissTrails et Rent a Bike. Ces prestataires vont être présentés ci-dessous, dans un premier temps, et, dans un second temps, quelques données statistiques montreront l'importance de ce type de tourisme en Suisse.

5.1 SwissMobile

SwissMobile a été initialement fondé en 1993 par des passionnés de vélo de la ville du canton de Soleure (Olten) sous le nom de Fondation « la Suisse à vélo » et par la Fédération Suisse du Tourisme. En effet, grâce à leurs passions débordantes pour le vélo, les animateurs de La Suisse à vélos ont proposé à la Fédération Suisse du Tourisme de créer ensemble un réseau d'itinéraires cyclables permettant de traverser le territoire helvétique à vélo, modèle qu'il a été possible de développer grâce à des partenariats noués avec

plusieurs compagnies de transport, de sport et de tourisme. (Fondation SwissMobile, 2014). En l'espace de cinq ans, la Fondation « la Suisse à vélo » a mis sur pied un réseau cyclable d'environ 3'000 kilomètres sur neufs itinéraires traversant les cantons suisses.

Toutefois, c'est en 1998, que la fondation a élargi son activité en se concentrant sur le développement du tourisme durable et la mobilité douce, de manière plus large, en créant des itinéraires différents pour chaque domaine. C'est pourquoi, sur le site internet de SwissMobile, on retrouve des propositions d'itinéraires afin de pouvoir faire le tour de la Suisse en vélo, en VTT, à pied, en roller ou encore en... canoë !

En 2000, la fondation projette de changer de nom pour devenir SwissMobile, ce qui fût rendu effectif fin 2004, et a été suivi de la création du premier SlowUp la même année, manifestation qui a eu lieu au Lac de Morat, à mi-chemin entre les cantons de Fribourg et Vaud. Les SlowUp sont des journées consacrées à la pratique de la mobilité douce permettant la découverte de la région sans avoir recours à une automobile. Par exemple, en cette année 2014, la première SlowUp a été planifiée au Tessin le 6 avril. Elle est passée par le Valais le 1^{er} juin pour se clôturer le deux septembre à Zurich. (SlowUp, 2014)

Le principe de prôner la mobilité douce durant une journée existe ailleurs qu'en Suisse. En effet, en Belgique par exemple, le dimanche 21 septembre 2014 (de 9h à 19h) est consacré à la journée sans voitures, appelée « Dimanche sans voitures », initiative inaugurée voici de nombreuses années déjà, et qui s'inscrit en fait dans la semaine de la mobilité en Europe qui se déroule, pour l'année 2014, du 16 au 22 septembre. Durant la journée du 21 septembre, les transports publics belges seront gratuits. Toutefois l'accès routier aux services d'urgence (ambulance, pompiers, police, permis spéciaux...) sont permis. Pour que SwissMobile puisse exister, il a fallu compter sur des partenaires : huit offices fédéraux (énergie, santé publique, culture, topographie...), les 26 cantons, le Liechtenstein, 17 associations privées (GastroSuisse, hôtellerie suisse, Union des Transports Publics...) et quatre sponsors, comme les Cars Postaux par exemple.

Après cette brève introduction, concentrons-nous sur ce qu'offre SwissMobile, qui, selon le site de la fondation, comptabilise 150'000 kilomètres-voyageurs parcourus chaque année sur ce réseau. Aussi, étant donné le sujet du travail qui est le développement du cyclotourisme dans le canton du Valais, les itinéraires du Valais seront présentés.

Tout d'abord, concernant le vélo, l'association offre 9 itinéraires nationaux, 54 itinéraires régionaux et 68 itinéraires locaux, et propose également 193 carnets de routes. Pour ce qui est du VTT, il y a au programme trois itinéraires nationaux, 15 régionaux, 172 itinéraires locaux ainsi que 18 carnets de route. Toujours pour le VTT, elle propose une vingtaine de Bikeparks situés en région alémanique. Par ailleurs, notons que les panneaux pour les itinéraires vélos sont de couleur bleue tandis que ceux pour le VTT sont identifiables en jaune. L'explication des panneaux se trouve au chapitre abordant l'offre.

Lors de la présentation des neufs parcours sur le site internet de SwissMobile, on retrouve les informations suivantes : présentation du parcours, caractéristiques, les étapes et les horaires des chemins de fers.

En dessous de la carte ci-jointe qui illustre les itinéraires nationaux proposés par SwissMobile, une présentation brève des parcours sera proposée, basée sur leur site internet. (SuisseMobile, 2014)

Figure 5 Itinéraires nationaux de SwissMobile



Source : SwissTrails (2014)

Le premier itinéraire-vélo proposé est la Route du Rhône qui porte le numéro 1. Le départ se fait à Andermatt (Haut-Valais) et va jusqu'à Genève. Ce parcours long de 350 kilomètres, est découpé en huit étapes à savoir : Andermatt, Oberwald, Brig, Sierre, Martigny, Montreux, Morges et finalement, Chancy à Genève. Ce parcours est jugé moyennement difficile. Aussi, 93 hôtels dans les alentours du parcours sont reconnu comme état « Bike Friendly »

Le second itinéraire est la Route du Rhin qui part également d'Andermatt (Valais) jusqu'à Bâle, représentant 430 kilomètres. Cet itinéraire, jugé facile, est divisé en neuf étapes à savoir : Andermatt – Disentis – Chur – Buchs – St. Margrethen – Kreuzlingen – Schaffhausen – Zurzach – Rheinfelden et finalement Bâle.

Le troisième itinéraire proposé est la Route Nord.Sud qui va de Bâle à Chiasso, au Tessin. Avec 365 kilomètres, huit étapes sont nécessaires pour rejoindre la ville de Chiasso, à l'instar du premier itinéraire. Les cyclistes font étape à Aarau, Luzern, Flüelen, Andermatt, Airolo, Bellinzona, Agno et Chiasso. Ici, une information supplémentaire est donnée à propos d'un tronçon de l'itinéraire, entre Göschenen et Andermatt, qui est fermé aux cyclistes en raison de travaux actuellement en cours jusqu'en 2019, mais ces derniers pourront toujours prendre le bus ou le train afin d'éviter ce tronçon impraticable. Ce parcours est jugé moyennement difficile.

Le quatrième itinéraire, Route du Panorama Alpin, coupe la Suisse car il va de St. Margrethen à Aigle et est long de 485 kilomètres. Encore une fois, huit étapes sont définies à savoir Appenzell, Glarus, Flüelen, Sörenberg, Thun, Fribourg, Montbovon et Aigle. Cet itinéraire est jugé comme étant moyennement difficile.

Le cinquième itinéraire, la Route Mittelland, est long de 370 kilomètres et va de Romanshorn à Lausanne en sept étapes, en passant par Wil, Kloten, Aarau, Solothurn, Ins, Yverdon et finalement Lausanne. Au niveau de la difficulté, cet itinéraire est labellisé comme étant facile.

La route des Grisons est le sixième itinéraire proposé. Ce dernier, assez difficile, est un des plus courts avec 152 kilomètres, mais revêt un niveau de difficulté élevé. Afin de rejoindre Bellinzona depuis Chur, sept étapes sont nécessaires à savoir à Thusis, Bergün, Zernez, Martina, Splügen, San Bernardino et finalement Bellinzona.

La route du Jura, septième itinéraire, passe non loin de la frontière française afin de relier Bâle à Nyon. Ce dernier fait moins de 300 kilomètres avec respectivement 280 divisés en six étapes à savoir Courgenay, Saignelégier, la Chaux-de-Fonds, Fleurier, Vallorbe et enfin, Nyon. Ce parcours est jugé moyennement difficile.

La route de l'Aar, parcours moyennement difficile, du nom du fleuve du lac du glacier Grimselpass, est le huitième itinéraire vélo qui va d'Oberwald à Koblenz. Ce parcours de 305 kilomètres aligne sept étapes et passe par Meiringen, Spiez, Bern, Biel, Solothurn, Aarau et Koblenz,

Le dernier et neuvième itinéraire, jugé aussi moyennement difficile, est la route des Lacs qui va de Montreux à Rorschach. Cet itinéraire est le plus long avec pas moins de 505 kilomètres. Pour effectuer un tel parcours, dix étapes sont nécessaires à savoir : Bulle, Gstaad, Spiez, Meiringen, Sarnen, Zug, Einsiedeln, Niederurnen, Buchs et Rorschach.

Sur les 54 itinéraires régionaux, un seul est répertorié en Valais, qui est le Chemin du Vignoble, portant le numéro 92, qui va de Martigny à Loèche sur une distance de 82 kilomètres. Même si cette distance est relativement faible et le niveau de difficulté jugé moyen, le trajet se fait en deux étapes, c'est-à-dire avec un arrêt à Sion. Cet itinéraire permet la découverte de la vallée, des villages mais aussi du vignoble et des caves viticoles.

Concernant les itinéraires locaux, encore une fois, un seul itinéraire est répertorié en Valais par SwissMobile. Ce parcours « Gommer Tour » va d'Oberwald à Brig sur une distance de 50 kilomètres, avec un niveau moyen, et traverse le Haut-Valais en passant par de nombreux sites religieux de style baroque.

Du point de vue des carnets de route, douze sont consacrés à la Route du Rhône sur un total de dix-huit. Les carnets de SwissMobile constituent surtout des témoignages de personnes qui ont suivi la route du Rhône, partiellement ou totalement.

De plus, SwissMobile ne propose pas seulement des itinéraires 'classiques' à vélo. En effet, comme mentionné au début de ce chapitre, il existe de nombreux autres parcours pensés pour le vélo tout terrain ainsi que le roller et... le canoë ! Ce travail se concentrant sur le cyclotourisme, voici les itinéraires – VTT de SwissMobile ainsi que la carte ci-dessous. (SuisseMobile, 2014)

Figure 6 Carte des itinéraires nationaux Suisse à Vélo en 2014



Source : SwissTrails (2014)

Au niveau national, il existe trois itinéraires à savoir l'Alpine Bike, le Panorama Bike et le Jura Bike.

L'alpine Bike, porte le numéro 1 et est programmé sur seize jours car il est long de 665 kilomètres, ce qui suscite un niveau de difficulté élevé, et va de Scuol à Aigle, coupant la Suisse en deux. Il permet de faire le tour des Grisons, des Alpes vaudoises et bernoises dans des environnements différents. En effet, le vététiste passera par des sommets de 4'000 mètres, des vallées isolées ainsi que près des lacs.

Le panorama Bike, itinéraire de 455 kilomètres reliant Rorschach à Montreux, est prévu sur quatorze jours par SwissMobile tout en étant défini comme un itinéraire moyennement difficile. Les étapes sont Trogen, Appenzell, Stein SG, Niederurnen, Einsiedeln, Schwyz, Sarnen, Sörenberg, Habkern, Thun, Sangernboden, Charmey, Les Paccots et Montreux.

Le troisième, le Jura Bike part de Bâle pour terminer à Nyon. Cet itinéraire, moyennement difficile, passe non loin de la frontière française et s'étend sur 360 kilomètres. Neuf jours sont nécessaires afin de rejoindre la ville genevoise en passant par Laufen, Delémont, St Ursanne, Saignelégier, La Chaux – de – Fonds, Couvet, Sainte-Croix, Le Sentier et Nyon.

Sur le plan régional, trois itinéraires concernent le Valais sur un total de quinze en Suisse.

Le premier est le Valais Alpine Bike qui va de Verbier à Chandolin, ce qui correspond à 140 kilomètres. On dénombre quatre étapes à savoir Nendaz, Saint-Martin, Grimentz et Chandolin régissant cet itinéraire moyennement difficile.

Le second est les Alpes de la Région du Léman allant d'Aigle à Saint-Maurice en passant par les Diablerets, ce qui représente 105 kilomètres. Néanmoins, ce parcours requiert une bonne condition physique en vue de son niveau de difficulté élevé.

Valais Panorama Bike, troisième itinéraire régionale de 130 kilomètres, va de Sion à Viège en passant par Anzère, Crans-Montana, Loèche-les-Bains et Viège, et requiert une bonne condition physique car il est physiquement exigeant.

Au niveau local, quatre itinéraires locaux, sur les cent trente-deux répertoriés en Suisse, concernent le Valais. Ainsi on retrouve le tour de Nendaz-Barrage de Cleuson Bike numéro 129 (31 kilomètres, classé moyennement difficile), Le Tour des Villages (23 kilomètres, niveau moyen, sur Crans-Montana), le Championnat du monde de VTT (17 kilomètres, moyen, sur Crans-Montana) et finalement le Tour de Cortavey (12 kilomètres, moyennement difficile, aussi sur Crans-Montana).

Globalement, SwissMobile propose de nombreux itinéraires cyclotouristiques passant par différentes régions et cantons, moyennant des niveaux de difficulté différents selon les itinéraires ; ce qui permet de toucher les prospects ou clientèles actuelles. Aussi, selon les descriptions faites par SwissMobile, on remarque que les itinéraires sont bien souvent étudiés pour être éloignés de la circulation routière, sont entretenus et bien balisés. Ceci explique, entre autres, le nombre impressionnant de kilomètres/voyageurs parcourus chaque année par la clientèle.

5.2 SwissTrails

SwissTrails, basé à Regensdorf (canton de Zurich), est un tour opérateur suisse spécialisé dans l'offre de parcours dans le cadre de la mobilité douce. Il offre des packages complets à prix compétitifs. Les packages comprennent le transport des bagages, la réservation de l'hôtel, la location d'e-bike, les navettes depuis l'aéroport, les guides...

Par ailleurs, en feuilletant la brochure du Tour Opérateur de cette année, on remarque que les itinéraires proposés par ce dernier sont les mêmes que ceux de SwissMobile à savoir les itinéraires à pied, en vélo, en VTT, en roller et en canoë. Chacune de ces mobilités possède une section dans la brochure. (SwissTrails, 2014)

« *SwissTrails crée avec ce réseau un service d'offres touristiques international unique avec hébergement, transport de bagages, location de FLYER et autres prestations de service.* » (La Route du Coeur, 2014)

Aussi, plusieurs services sont proposés par SwissTrails à savoir (SwissTrails, 2014):

- Service allround : permet l'accueil des clients étrangers dès leur arrivée sur le territoire helvétique (aéroports, gares..) et assure le transport jusqu'à la destination.
- Les hôtels : qui sont directement inclus dans les packages.
- La prise en charge et le transport des bagages depuis le domicile d'une famille: ce service, gratuit pour les personnes ayant réservé par SwissTrails, est disponible depuis début 2013 et est assuré par un coursier SwissTrails qui, à l'aide d'un minibus, enlève tous les bagages afin de les acheminer à destination.
- Meet & Greet & Transfers : est un service de réservation de vélo directement au lieu d'arrivée. Cela laisse le choix aux personnes de choisir le vélo et de partir avec ce dernier.
- La commande en ligne de guides de route selon la mobilité et les routes.
- Helpline : ligne à disposition de la clientèle lorsqu'elle rencontre des problèmes sur le parcours ou désire poser une question quelconque.

5.3 Rent a Bike

Active dans la location de vélo en Suisse depuis 1987, Rent a bike, avec un parc vélo de 4'500 vélos en 2014 répartis dans les 200 stations locations, constitue sans aucun doute la société la plus importante en Suisse dans ce domaine.

Lors de la création des itinéraires à vélo de SwissMobile, la société Rent a Bike a pu agrandir son parc de machines, en passant de 1'300 vélos en 1987 à 4'500 engins, 27 ans plus tard. Par ailleurs, la société assure le maintien d'une certaine qualité de ces vélos à ces utilisateurs. Les engins sont remplacés tous les deux ans au minimum.

Comme pour ValaisRoule, Rent a Bike permet à sa clientèle de déposer le vélo dans une autre gare que celle d'origine. Ceci est notamment rendu possible grâce à des accords passés avec les Chemins de fers fédéraux et les compagnies ferroviaires privées.

Avec les 4'500 vélos mis à disposition du public, moyennant un tarif indiqué, la société est en mesure de proposer divers modèles de vélos à savoir : CityBike, CountryBike, MountainBike (avec six modèles différents), des vélos électriques (VTT, city..), vélo confort, tandems ainsi que des vélos pour enfants. Ayant un public large, elle offre également des remorques et sièges pour enfants. Par ailleurs, Rent a Bike collabore avec la fondation Cerebral afin que les personnes à mobilité réduite puissent également pratiquer ce sport, à travers cinq modèles comme le montre l'image ci-dessous.

Figure 7 Vélos pour personnes handicapées, Rent A Bike



Afin de se faire une idée du prix de la location des vélos, le tableau ci-dessous reprend les tarifs pour les vélos de ville, les VTT et les vélos électriques. Les premiers tarifs sont valables pour les vélos de villes et de montagne et les deuxièmes sont applicables pour les vélos électriques. Les tarifs ne sont pas similaires car, pour 28 jours, par exemple, la location d'un vélo électrique coûte 500 francs suisses, contre 320 francs pour les vélos de ville et de montagnes.

Tableau 3 Location vélo de Rent a Bike

Jour(s)	Description	Demi-tarif / AG / STS enfants jusqu'à 16 ans		Tarif normal	
½	(à partir de 13h30) location et retour à la même gare	22	27	33	38
1	location et retour à la même gare	30	35	49	54
1	location et retour à une autre gare	38	43	57	62
2	location / retour dans la même ou une autre gare	60	70	88	98
3	location / retour dans la même ou une autre gare	82	92	119	129
4	location / retour dans la même ou une autre gare	102	112	144	154
5	location / retour dans la même ou une autre gare	119	129	164	174
6	location / retour dans la même ou une autre gare	134	144	184	194
7	location / retour dans la même ou une autre gare	148	158	204	214
8	location / retour dans la même ou une autre gare	160	170	224	234
9	location / retour dans la même ou une autre gare	172	182	244	254
10	location / retour dans la même ou une autre gare	184	194	264	274
11	location / retour dans la même ou une autre gare	196	206	284	294
12	location / retour dans la même ou une autre gare	208	218	304	314
13	location / retour dans la même ou une autre gare	220	230	324	334
14	location / retour dans la même ou une autre gare	232	242	344	354
21	location / retour dans la même ou une autre gare	280	280	420	420
28	location / retour dans la même ou une autre gare	320	320	500	500

Source : Rent a Bike (2014)

Relevons aussi que deux agences suisses sont spécialisées dans les voyages cyclotouristiques à l'étranger, à savoir Gerona Bike Tours pour l'Espagne et Thomson Bike Tours pour l'Italie, La France et l'Espagne.

5.4 L'importance du cyclotourisme en Suisse

D'après le rapport de SwissMobile pour les itinéraires de la Suisse à vélo, en 2012, 250 millions de kilomètres ont été parcourus par 4.7 millions d'excursionnistes et 220'000 cyclotouristes sur le territoire Suisse. Alors qu'en 2011, on dénombrait 220'000 cyclotouristes et 4,8 millions d'excursionnistes, donc au total 5.2 millions de personnes ayant roulé sur les itinéraires suisses. Au niveau du chiffre d'affaires comptabilisé en 2011, celui-ci atteint 141 millions de francs contre 143 en 2011 et 135 en 2010. Le chiffre d'affaires est réparti entre l'alimentation, le transport, le logement et autres dépenses diverses, comme le met en évidence le tableau ci-dessous : (SwissMobile, 2013)

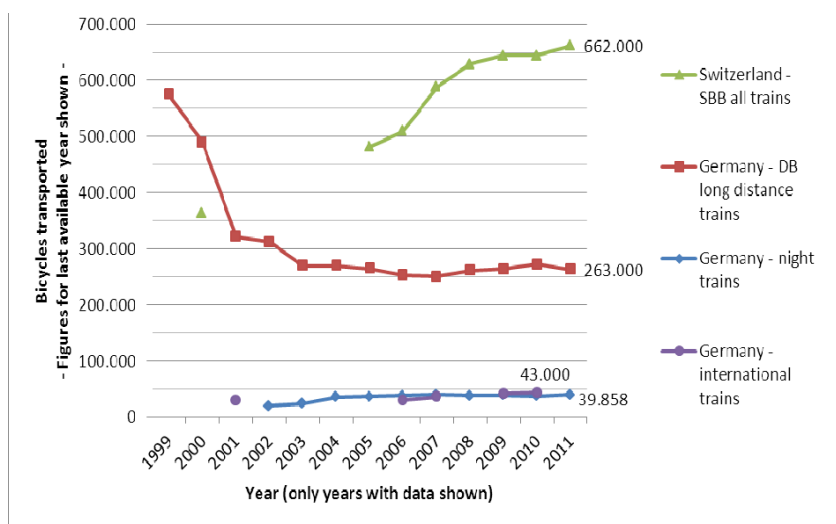
Tableau 4 Chiffres d'affaires en 2012 pour la Suisse à Vélo - en millions de CHF

	Excursions journalières	Voyages courts	Voyages de vacances	Total
Nourriture et boissons	45	9	18	72
Transport	14	3	9	26
Logement	-	10	25	35
Autres	3	1	4	8
Total en 2011	62	23	56	141

Selon le rapport de la Direction Générale des politiques internes de 2012, l'impact économique estimé du cyclotourisme en Suisse est de 1.3 milliard d'euros, positionnant la Suisse dans les dix premiers pays au niveau de l'Europe. Les trois pays ayant les impacts les plus importants sont l'Allemagne avec 11.37 milliards, la France avec 7.49 milliards et la Hollande, avec 2.57 milliards. Au total, près de 44 milliards d'euros de revenus seraient estimés pour toute l'Europe pour 2.3 milliards d'excursions et 20 millions de vacances à vélo par an. (La direction générale des politiques internes, 2012)

Le graphique ci-dessous, représente le nombre de vélos transportés par les chemins de fers suisses et allemands. Comme il l'indique, en 2011 662'000 vélos ont été transportés par les trains sur le territoire helvétique contre environ 475'000 en 2005. Ces chiffres dénotent clairement l'engouement pour la pratique du vélo en Suisse.

Figure 8 Transport de vélos dans les trains suisses et allemands de 1999 à 2011



Source : SwissMobile (2014)

En résumé, retenons pour l'année 2011 les chiffres-clés suivants pour le réseau de la Suisse à vélo. Ils permettent de se faire une idée correcte de l'impact économique non négligeable de cette forme de tourisme sur le territoire helvétique.

Figure 9 Chiffre-clé du réseau Suisse à Vélo en 2012

Type de voyage à vélo	Excursion à la journée	Court séjour	Long séjour	Total
Durée du séjour	-	1-2 nuits	>2 nuits	-
Cyclistes	4 800 000	130 000	90 000	5 020 000
Distance parcourue à vélo (Mio km)	215	15	25	255
Dépenses journalières par cycliste (EUR)*	8,44	45,43	71,39	-
Chiffre d'affaires (Mio CHF)*	64	23	56	143
Dépense par km parcouru (CHF)	0,30	1,53	2,24	0,56

Source : Direction Générale des politiques internes – rapport 2012

Chapitre 6 : Le cadre juridique

Il est primordial de poser le cadre juridique et d'examiner les différentes législations en vigueur - tant au niveau fédéral que cantonal - dans le but de pouvoir proposer des mesures d'améliorations, par la suite, aux communes, aux régions, aux prestataires et à l'état concernant les infrastructures et l'offre en Valais.

Dans ce chapitre seront présentées les deux lois ainsi qu'un règlement ayant trait tout d'abord à la circulation routière et, ensuite, aux itinéraires dédiés aux loisirs avec le règlement d'application.

6.1 Les lois en vigueur en lien avec le cycle

Le vélo est régi en Suisse par un cadre juridique comptant des lois - au niveau fédéral et au niveau cantonal - sur les itinéraires de voies cyclables et de pistes pour le vélo tout terrain (VTT) et un règlement.

La première loi est la Loi sur la Circulation Routière (LCR) qui date du 19 décembre 1958 mais qui fût modifiée à deux reprises, à savoir en juin 1995 et décembre 2001. Elle comporte 108 articles. Cette loi régit au niveau fédéral « *la circulation sur la voie publique ainsi que la responsabilité civile et l'assurance pour les dommages causés par des véhicules automobiles, des cycles ou des engins assimilés à des véhicules* » (L'Assemblée Fédérale de la Confédération suisse, 1958). Elle indique également que tous les automobilistes et cyclistes sont soumis aux règles de la circulation. L'article très important dans cette loi est le 43.1. En effet, ce dernier mentionne que « *Les véhicules automobiles et les cycles n'emprunteront pas les chemins qui ne se prêtent pas ou ne sont manifestement pas destinés à leur circulation, par exemple les chemins réservés aux piétons ou au tourisme pédestre.* »

La seconde loi est la loi cantonale sur les itinéraires de mobilité de loisirs (LIML) datant du 4 octobre 1985. Elle régit le processus lorsqu'un plan d'itinéraire de mobilité de loisirs doit être accepté ou modifié ainsi que les aménagements le long de ces itinéraires qui peuvent être des chemins pédestres (hiver comme été), des voies cyclables et des pistes pour vélo tout terrain. (Le Grand Conseil du canton du Valais, 2011) Par ailleurs, la loi englobe dans le procédure, les aménagements, la signalisation, l'entretien et la conservation des itinéraires et finalement, les subventions publiques. Cette seconde loi définit également ce qu'est un itinéraire de mobilité de loisirs et la mobilité de loisirs. Le premier terme est défini comme suit : « *Tout itinéraire permettant un déplacement non motorisé, dont la vocation principale est liée aux activités de loisirs ou de détente* ». (Le Grand Conseil du canton du Valais, 2011)

La troisième texte législatif est le règlement sur les itinéraires de mobilité de loisirs (RIML), adopté en 2006 mais seulement entré en vigueur le 1^{er} janvier 2012 après une révision en décembre 2011. Il permet de comprendre le rôle des pouvoirs publics (Etat et communes) dans la gestion des voies cyclables et des chemins pédestres. Ce règlement sera expliqué au chapitre cinq qui abordera le rôle des communes et de l'Etat. (Le Conseil d'Etat du canton du Valais, 2011)

6.2 Les assurances

Suite à une décision du Parlement fédéral en 2010, la vignette obligatoire pour les vélos fût supprimée pour être remplacée par l'assurance responsabilité civile privée depuis le 1^{er} janvier 2012. Cette réglementation avait pour vocation d'assurer les personnes lorsque ces dernières causent des dommages à autrui. Depuis son entrée en vigueur, elle est applicable non seulement pour les vélos classiques, mais également pour les vélos électriques (max. 25km/h), les fauteuils roulants (max 10km/h) et les voitures à bras motorisées. (Pro Velo Suisse, 2014)

Chapitre 7 : Le rôle des pouvoirs publics valaisans

L'article 3 de la loi sur les itinéraires de mobilité de loisirs dispose que les autorités compétentes dans ce domaine sont le service cantonal de l'aménagement du territoire et les communes. Ces autorités se doivent de prendre en compte l'avis de toutes les parties prenantes dans le domaine du tourisme, de l'agriculture, de l'économie forestière, de la faune, de la nature et le paysage. Cet article répartit les tâches lors de la création et de l'homologation des itinéraires qui se fait comme suit :

« Le service cantonal en charge de l'aménagement du territoire élabore les conceptions directrices des itinéraires de mobilité de loisirs et établit la planification, en collaboration avec les autres services concernés et les communes. Les compétences des autres services cantonaux sont précisées dans le règlement d'exécution. » (Le Grand Conseil du canton du Valais, 2011)

« Les communes sont compétentes pour l'établissement des plans, l'aménagement, la signalisation, l'entretien et la conservation de ces itinéraires et ouvrages qui y sont liés, sous réserve de l'axe cyclable cantonal Oberwald – St-Gingolph. Il en va de même des mesures de police, sous réserve des compétences spécifiques d'autres autorités. » (Le Grand Conseil du canton du Valais, 2011)

Par ailleurs, le canton est responsable de ces itinéraires cantonaux comme celui qui va d'Oberwald à Saint-Gingolph tant sur le plan de l'entretien que sur le financement. Toutefois, quant au financement des itinéraires, c'est aux communes qu'échoit cette charge financière. Elles peuvent percevoir une subvention lors de l'établissement de plans, de l'aménagement, de la réfection, de l'amélioration et la signalisation d'itinéraires pédestres. Notons qu'aucune aide n'est prévue pour les itinéraires de vélo de descente.

Lorsqu'une commune désire faire homologuer ou mettre en place un nouvel itinéraire, cette dernière doit suivre une certaine procédure, qui est expliquée à l'article 5 de la présente loi. Selon Monsieur Sébastien Métrailler de l'association Valrando, la procédure dure environ une année. (S.Métrailler, Responsable-vélo Valrando, communication personnelle, mai 2014)

Tout d'abord, le dossier complet, déposé par la commune, doit comprendre les documents nécessaires comme les plans ou encore une explication du projet. Il est mis à l'enquête publique durant trente jours, par le biais du Bulletin officiel du canton. Toutefois, si le projet ne concerne que des infimes remaniements ou si la commune a d'ores et déjà reçu l'accord des propriétaires si le chemin passe sur leur terrain, il n'est pas nécessaire de le mettre à l'enquête. En cas d'opposition, les personnes doivent introduire cette dernière dans le délai imparti, respectivement trente jours, par écrit et à la commune. D'autre part, l'association Valrando peut jouer un rôle de conseil pour les communes lors de l'élaboration du projet.

Après ce délai de trente jours, la commune doit transférer le dossier et les lettres d'opposition, si elle en a reçues, au Service juridique cantonal. L'analyse par ce service, peut prendre quelques semaines voir quelques mois avant que le dossier soit soumis à l'ultime instance, le Conseil d'Etat.

Enfin, le dossier est analysé par le Conseil d'Etat qui en prend connaissance et statue sur ce dernier en approuvant ou non. Si le dossier est approuvé, la population est informée par le biais du Bulletin Officiel du Valais.

Notons qu'en France, le processus est assez semblable du point de vue de la répartition des tâches. En effet selon les entretiens téléphoniques menés avec le Journal Officiel français et des services publics en France, ce sont les mairies ou préfectures (entités départementales qui regroupent plusieurs mairies) qui ont la charge des entretiens, des réparations et des homologations des itinéraires ou voies cyclables. La gestion est donc plutôt du ressort des responsables locaux.

Chapitre 8 : Le rôle des acteurs cyclotouristiques en Valais

8.1 Valrando

L'Association Valaisanne de la randonnée, plus connue sous le nom de Valrando, a été créée en 1943 et possède son siège social à Sion, en Valais central. L'association est chapeautée au niveau fédéral par Suisse Rando qui a été créée en 1934 sous l'appellation de Fédération Suisse de Tourisme Pédestre.

8.1.1 Son rôle

Valrando est une association qui défend les intérêts des randonneurs et cyclistes. Aussi, il est compétent dans l'apport de conseils pour les communes lors qu'elles désirent, par exemple, homologuer ou baliser des itinéraires sur leurs territoires.

8.1.2 Son activité

Cette dernière propose plusieurs types d'activités comme les randonnées avec un guide, randonnées d'un week-end ou d'une semaine durant la saison estivale. Pour l'hiver, des randonnées en raquette à neige, ski de randonnée et ski de fond sont également proposées.

L'association Valrando compte environ 2'000 membres en Valais, représentant 4.55% des membres de Suisse Rando en 2013. En effet, au niveau fédéral, on dénombre 44'609 adhérents durant la même année. (Suisse Rando, 2014)

Chaque membre acquitte une cotisation individuelle annuelle à hauteur de CHF 50,- qui est valable pour une seule personne et une famille. Pour les sociétés, les communes et les offices du tourisme, la cotisation se monte à CHF 100.-. En contrepartie de leurs cotisations, les membres reçoivent de nombreux avantages comme l'inscription prioritaire aux randonnées, le droit de participation aux séjours, la réception d'une carte de randonnées avec plusieurs itinéraires, l'abonnement à la revue de Suisse Rando (Randonner) et finalement, la promotion sur le prix de cartes pédestres du Valais et de l'Office Fédéral de la topographie. (Valrando, 2014)

De plus, ayant le vélo comme préoccupation depuis la fin des années 90 pour le vélo et depuis 2003 pour le VTT, 21 parcours-vélo et 8 secteurs pour le VTT sont proposés par l'association dans tout le Valais. Le fait que Valrando se soit intéressée au monde du vélo provient de la planification du balisage concernant la Route du Rhône et de sa préoccupation d'offrir des itinéraires de mobilité de loisirs. C'est aussi pour cette raison qu'un poste a été ouvert depuis une dizaine d'années mais aucun autre ne devrait voir le jour actuellement.

8.1.3 Son rayon d'action

Comme toute association, Valrando poursuit trois objectifs favorisant la randonnée, le sport nature et le tourisme doux. Selon les statuts de l'association, le premier objectif est le

soutien et le développement de la randonnée auprès de ses membres et du public en Valais. Les axes d'actions sont la création et le soutien de réseaux pour tous types de chemins pédestres et itinéraires pour vélos, la promotion grâce à l'édition de cartes, les conférences, les contacts avec les offices du tourisme, etc. L'organisation des randonnées est ouverte à tout public. Le second objectif aborde l'idée de collaboration entre le canton du Valais, Valais Wallis Promotion, les communes et les associations pour atteindre le premier objectif. Le troisième objectif est le développement de toutes activités en relation directe ou indirecte avec les buts poursuivis. (Valrando, 2004)

Aussi, Valrando ne fait pas vraiment de publicité concernant les itinéraires, mis à part par leur site internet, car le modèle pose que c'est aux communes qu'il revient de faire la promotion de leurs itinéraires, et non pas à l'association elle-même.

L'étudiante a enfin relevé un article de presse dans le journal du TCS section Valais, paru en mai 2014, grâce à une collaboration entre ces derniers. Le texte met en lumière que la montagne appartient à tous mais qu'il faut faire preuve de compréhension tant de la part des randonneurs que des cyclistes lorsqu'ils sont sur le même parcours. (TCS section valais, 2014, p.7). Le tableau ci-dessous présente les recommandations faites pour favoriser une meilleure entente entre les randonneurs et les cyclistes.

Tableau 5 Recommandations Valrando/TCS sur les itinéraires fréquentés par cyclistes et randonneurs

Pour les randonneurs...	Pour les cyclistes...
S'attendre à croiser des cyclistes si le chemin ne leur est pas interdit.	Favoriser les itinéraires balisés et homologués
Les randonneurs sont prioritaires sur les voies pédestres mais ne doivent pas gêner la circulation.	Ne pas se rendre sur les chemins qui sont très utilisés par les randonneurs ainsi que sur les bisses
Il faut être respectueux et poli lors de croisements	Respecter lorsqu'un itinéraire est interdit aux vélos et ralentir au besoin
	Laisser la priorité aux piétons et, comme pour les randonneurs, il faut être respectueux et poli lors des croisements

Source :Magazine du TCS, mai 2014

8.2 Valaisroule

8.2.1 Son rôle

Valaisroule est une organisation qui met gratuitement, durant les quatre premières heures de location, des vélos à disposition des indigènes, écoles, groupes de maximum 80 personnes et touristes, et ceci dans 14 stations réparties en plaine valaisanne.

8.2.2 Son activité

Selon le rapport de gestion 2013 de Valaisroule, cette dernière possède quelques 270 vélos pour adultes, 40 pour enfants, 49 électriques et 39 vélo de montagne ainsi que 350 casques, 29 sièges enfants et 16 remorques. (Valais Roule, 2014)

Tout d'abord, Valaisroule met à disposition les vélos entre le 28 mai et le 26 octobre 2014, durant cinq jours de la semaine (mercredi à dimanche). Les intéressés peuvent sans problème se rendre dans une des 14 stations entre 9h00 et 12h15 et de 13h00 à 18h00.

Lorsqu'une personne se rend dans une station, elle doit faire un dépôt de CHF 20.-, présenter une pièce d'identité et signer un contrat de prêt. Par ailleurs, le dépôt est uniquement valable sur un vélo. (Valaisroule, 2014)

Sur le plan du tarif de la location, les quatre premières heures de location sont gratuites, comme l'indique le graphique ci-après. Toutefois pour les vélos tout terrain et les vélos électriques, le tarif est fixé à CHF. 15.-. pour une heure et pour chaque heure supplémentaire, un montant

Tableau 6 Tarif location de Valaisroule en 2014

Temps (h)	Velo Cresta & Dame	VTT (Adulte / Enfant)	E-VTT / E-Velo
0 - 1	gratuit	15.00	15.00
1 - 2	gratuit	20.00	20.00
2 - 3	gratuit	25.00	25.00
3 - 4	gratuit	30.00	30.00
4 - 5	10.00	35.00	35.00
5 - 6	15.00	40.00 (max.)	40.00
6 - 7	20.00	40.00 (max.)	45.00 (max.)
7 - 8	25.00	40.00 (max.)	45.00 (max.)

Source : Valaisroule (2014)

de FR- 5.- est à ajouter. Mais, en septembre dernier, Valaisroule a décidé de faire payer un montant à partir de la quatrième heure (10.-) et CHF 5.- pour toute heure supplémentaire. Néanmoins, une limite forfaitaire journalière a été fixée à 45,- CHF pour les vélos électriques et 40,- CHF pour les vélos de montagne. En revanche, concernant le matériel annexe, à savoir la remorque, le siège enfant ou encore le casque, aucun tarif n'est appliqué. Il est aussi possible à l'utilisateur de retourner son vélo loué soit dans la station initiale soit dans une autre station en Valais, moyennant un supplément de CHF 5.-.

Comme l'indique le tableau ci-dessous, 51'300 prêts de vélos ont été dénombrés depuis la création de Valaisroule en 2009. Entre 2009 et 2013, les chiffres montrent un engouement grandissant de la population.

Tableau 7 Location des vélos Valaisroule en 2013 et par 1009

En effet, la première année, Valaisroule avait prêté 8'673 vélos contre 11'105 en 2013 mais a subi une baisse en 2012.

Stations	2009	2010	2011	2012	2013
Brig-Flis-Naters	540	558	903	809	785
Brigerbad	138	154	189	---	---
Visp	362	323	455	517	643
Raron	456	311	729	410	777
Gampel	281	302	354	371	---
Bella-Tola	213	258	289	---	---
Leuk	863	791	952	338	549
Sierre	1321	1254	1438	1575	1522
Sion	1128	1085	1382	1694	2278
Fully	507	478	422	570	---
Martigny	514	315	407	547	632
St-Maurice	430	300	628	541	481
Monthey	---	---	---	439	683
Port-Valais	2576	2537	2306	1469	---
Conthey	288	313	---	---	---
Mülthe (Visp)	---	109	---	---	---
TOTAL sans réservation de groupe	9617	9088	10454	9280	8350
Réservation de groupe (total vélos)	1488	1526	992	182	323
TOTAL	11105	10614	11446	9462	8673
Total général	51'300				

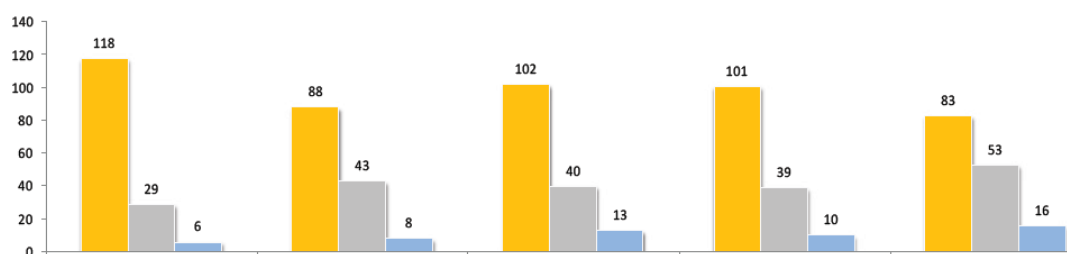
Source : Rapport de gestion Valaisroule (2013)

A l'annexe 3, un tableau illustre les locations hebdomadaires dans les différentes stations valaisannes pour l'année 2013. Grâce à ces chiffres, nous pouvons constater que c'est la troisième semaine du mois de juillet qui dénombre le plus de vélos loués, avec 623 locations de vélos, suivi de la deuxième semaine du même mois, avec 603, et la troisième position est constatée à la première semaine du mois d'août (594). Les trois stations ayant loué le plus de vélos sur la saison de 2013 sont Port-Valaisroule, avec 2'576 vélos, Sierreroles avec 1'321 et Sionroule avec 1'128. Aussi, ces derniers sont-ils en-tête depuis 2011.

Ci-dessous, un second tableau permet de voir le nombre de vélos loués lors de journées ensoleillées, nuageuses et pluvieuses durant la saison 2013. Etant donné qu'il s'agit d'une

Figure 10 Location de vélo selon la météo en 2013

Ensoleillé - Nuageux - Pluvieux



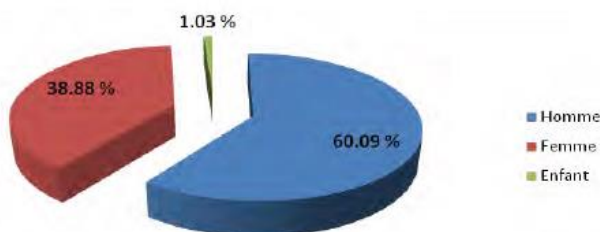
Source : Rapport de gestion Valaisroule (2013)

activité de plein air, on remarque que la plupart des vélos sont loués lorsqu'il y a du soleil mais aussi quand le ciel est simplement nuageux. En revanche, quelques courageux, ont loué un vélo lorsqu'il pleuvait.

Toujours selon le rapport de gestion de Valaisroule, 69% de la clientèle est constituée d'indigènes contre 31% d'étrangers. Notons qu'entre 2010 et 2011, la location par la population locale a chuté de 74% à 66% pour remonter une année plus tard de 4%.

Comme l'indique le graphique ci-après, ce sont majoritairement des hommes qui utilisent les vélos de Valaisroule et ce depuis 2010. Alors que la première année, plus de 22% des utilisateurs étaient des enfants, ce chiffre a littéralement dégringolé pour arriver à un pourcentage avoisinant les 1% ! Les utilisatrices féminines représentent un peu moins de 39% en 2013 contre 27% en 2010.

Figure 11 Répartition des genres des loueurs en 2013

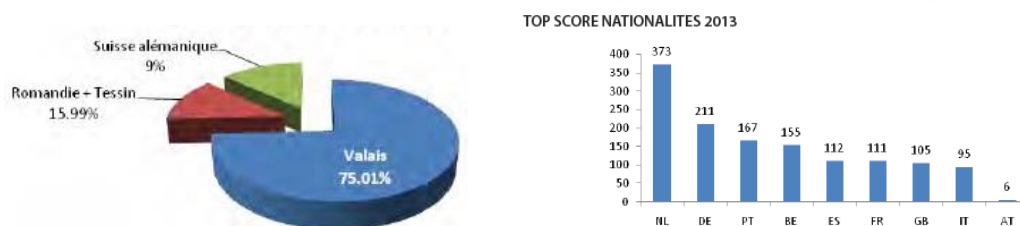


Source : Rapport de gestion Valaisroule (2013)

La tranche d'âge la plus représentée est celle allant de 30 à 40 ans et de 40 à 50. En 2013, ces dernières représentaient respectivement 32.6% et 38.3%. A contrario, les plus de 60 ans constituent la tranche d'âge la moins représentée.

Les utilisateurs des vélos mis à disposition de l'organisme Valaisroule sont majoritairement des locaux (75%) suivi de loin par les Vaudois (9.4%). Au niveau de la provenance des hôtes étrangers, ce ne sont pas moins de 373 visiteurs hollandais qui ont utilisé ces vélos, suivis des Allemands à hauteur de 211. Finalement, le canton qui a le moins utilisé le service est le Tessin (0.15%), sans oublier le score anecdotique des Autrichiens (6 personnes).

Figure 12 Provenance des loueurs Valaisroule en 2013



Source : Rapport de gestion Valaisroule (2013)

8.2.3 Son rayon d'action

C'est grâce à l'entreprise Futurowal Sàrl que le projet Valaisroule a vu le jour. En effet, celle-ci a été mandatée par le Département de l'économie, de l'énergie et du territoire de l'Etat du Valais, pour mener à bien le projet Valaisroule tant au niveau administratif que financier. Futurowal Sàrl siège à Brigue depuis sa création en 2009 et a pour but le placement des personnes au chômage dans la restauration, l'artisanat, les services et administrations, et les commerces. De ce fait, Futurowal Sàrl permet aux demandeurs d'emploi de disposer d'un contrat de travail de juin à octobre afin d'assurer la gestion des stations et la maintenance des vélos. Pour cette année 2014, une à deux personnes seront présentes pour chaque station comme pour l'année 2013 où l'on dénombrait 25 collaborateurs. Par ailleurs, grâce à son engagement social et écologique, Valaisroule a reçu en 2013 le prix Label 2015, qui est octroyé aux manifestations qui se rapportent à un des 13 thèmes en lien avec le Valais et son adhésion en 1815 dans la Confédération helvétique.

Pour monter un tel projet, il est indéniable qu'il est nécessaire de faire appel à des sponsors, comme par exemple la banque Raiffeisen, Sierre Energie, Net+, Helvetia ou encore RegionAlps, et à des acteurs touristiques qui sont directement liés, à savoir les offices du tourisme de chaque commune, les communes, les commerçants et autres partenaires spécialisés.

De plus, outre la perspective d'offrir une réinsertion des personnes dans la vie active, Valaisroule poursuit trois autres objectifs (Valais Roule, 2014):

- Elargissement de l'offre touristique et de loisirs.
- Contribution à la santé publique en prônant une activité physique quotidienne ce qui permet de diminuer les risques liés à la santé (obésité, diabète..).
- L'encouragement de la mobilité douce et la préservation de l'environnement en mettant en avant le vélo comme moyen de transport au quotidien qui est moins coûteux qu'une voiture, plus rapide et plus écologique, par le biais de la publicité.

Avant d'aborder les données statistiques, voici quelques informations pratiques trouvées sur le site internet de Valaisroule, à propos de la location de vélos:

8.3 Vélovalais sàrl

VéloValais une société à responsabilité limitée (sàrl) sociale, d'intérêt général et sans but lucratif née en 2013 à Sion.

La société est déjà active :

- avec la marque *vélocité* qui est un service de cyclo-messagerie active sur Sion et région, et dans toute la Suisse via le réseau Swissconnect.
- dès le mois d'août de cette année, avec le service Dringdring de livraisons de commissions à domicile en ville de Sion.
- par les formations qu'elle offre en collaboration avec Pro-Vélo : cours famille, pour migrants et pour vélos électriques.

Cette entreprise développe, en parallèle, différents projets économiquement viables autour du vélo avec d'autres acteurs locaux (sociaux, économiques, touristiques, etc.) et s'attache ainsi à démontrer que le vélo est un formidable moyen de transport peu onéreux, bon pour la santé, rapide et écologique.

D'autres informations intéressantes concernant la société m'ont été confiées. Toutefois, par souci de confidentialité demandée, il ne m'a pas été autorisé de les divulguer.

8.4 Et bien d'autres...

Mise à part les acteurs susmentionnés, il en existe bien d'autres qui n'ont pas pu malheureusement être présentés faute de place et de temps, mais aussi parce que cette partie ne constitue pas l'élément central du travail. On retrouve, par exemple, les dizaines de clubs en Valais, les associations, la fédération du cyclisme pour le Valais, les blogs et forums comme Bikin'Valais ou encore les manifestations sportives comme le Grand Raid ou encore le Trophée Valais et le Critérium du Dauphiné.

Chapitre 9 : Analyse de la demande

Ce chapitre présentera les résultats obtenus d'après l'enquête en ligne et des interviews pour finir sur une conclusion personnelle après l'analyse de ces deux éléments.

9.1 Résultats d'après l'enquête en ligne

Grâce à toutes ces personnes qui ont soutenu notre travail et ont accepté de relayer l'information, 150 réponses ont pu être récoltées sur une période d'un mois, en l'occurrence du 24 avril au 24 mai 2014.

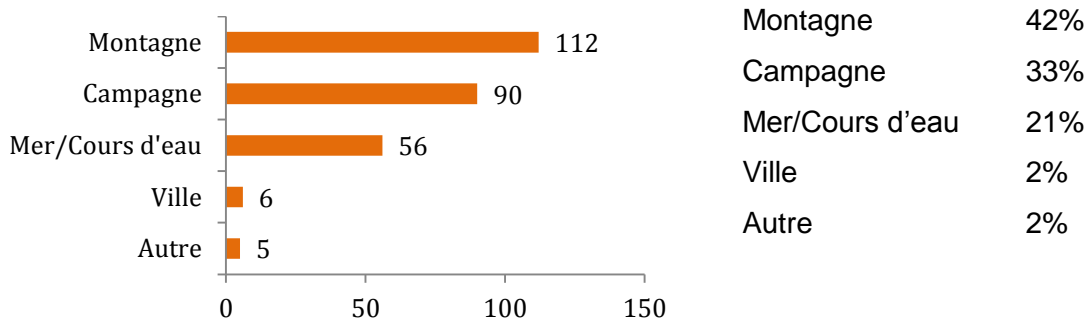
Le questionnaire, les résultats et graphiques manquants dans l'analyse peuvent être visualisés à l'annexe numéro 10

9.1.1 Informations générales sur la pratique du vélo

D'après les résultats de l'enquête, 88% des interrogés pratiquent des vacances à but cyclotouristique contre 12% qui ne le font pas. Ce qui veut dire que ce dernier pourcentage doit sûrement être relatif à des personnes qui utilisent en réalité le vélo comme moyen de transport au quotidien ou qui pratiquent le vélo de manière occasionnelle.

Environnement privilégié pour la pratique du vélo : comme on peut le voir sur le graphique ci-dessous, ce sont les montagnes, les campagnes et la proximité des cours d'eau qui sont les terrains de jeux de prédilection des utilisateurs avec respectivement 42%, 33% et 21%.

Figure 13 Environnement privilégié pour le vélo

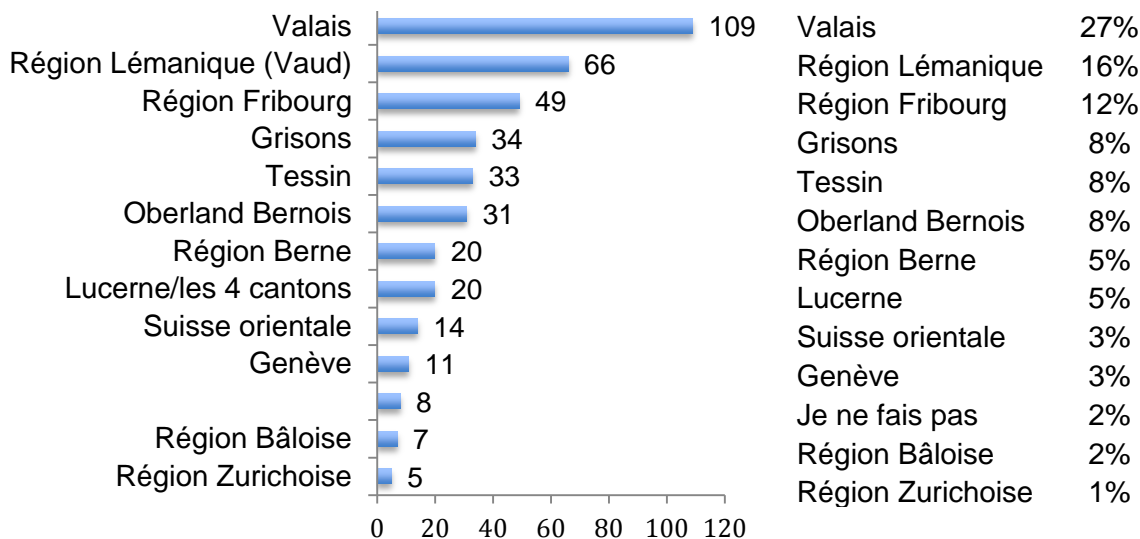


Source : Donnée de l'auteur

Séjours cyclotouristiques en Suisse : 29% des répondants envisagent de se rendre en Suisse pour faire un séjour cyclotouristique, pourcentage suivi de près par la France (27%) et l'Italie (21%). Toutefois, moins de 10% des interrogés désirent se rendre en Autriche et en Allemagne pour ce type de voyage avec respectivement 7% et 5 %.

Régions fréquentées : De plus, ce sont dans les régions touristiques du Valais, Région Lémanique, Fribourg, les Grisons et l'Oberland Bernois que s'observe l'essentiel des séjours cyclotouristiques. Mais huit personnes ont aussi répondu qu'elles ne faisaient pas de vélo sur le territoire helvétique.

Figure 14 Régions fréquentées en Suisse



Source : Donnée de l'auteur

Accompagnement : Comme indiqué, un peu moins de 30% des adeptes font du vélo individuellement suivi par 27% qui en font avec des amis et connaissances. On remarque aussi que 15% des interrogés pratiquent le vélo avec leur club.

Moyen de locomotion : 47% des répondants utilisent leurs voitures pour se rendre à leur destination contre 14% qui partent en vélo depuis leur lieu de domicile. En revanche, il faut compter 22% qui ont recours au train comme moyen de transport principal. Deux personnes ont également répondu qu'elles partaient en caravane, ce qui implique un séjour dans un camping dans la destination choisie préalablement.

Saisons : Le vélo étant une activité d'extérieur, il va de soi que les saisons les plus adéquates pour pratiquer ce sport sont le printemps, l'été et l'automne lorsque les conditions climatiques le permettent. En effet, 37% ont répondu l'été, 31% le printemps et 27% pour l'automne. Néanmoins, 18 personnes ont répondu - ce qui représente 5% - qu'elles passaient des vacances cyclotouristiques durant l'hiver, ce qui est explicable de deux manières : soit par le fait qu'elles utilisent le vélo comme moyen de transport au quotidien - ce qui n'est donc pas du cyclotourisme et constitue une réponse erronée- soit par le fait qu'elles se rendent dans des destinations offrant des conditions climatiques permettant cette pratique durant la saison d'hiver.

Fréquence : les répondants sont des personnes actives qui pratiquent beaucoup le vélo car, 31% ont répondu qu'elles faisaient du vélo entre 11 et 15 fois par mois. Toutefois, la question précisait le vélo extérieur afin que les gens n'incluent pas dans ce nombre la

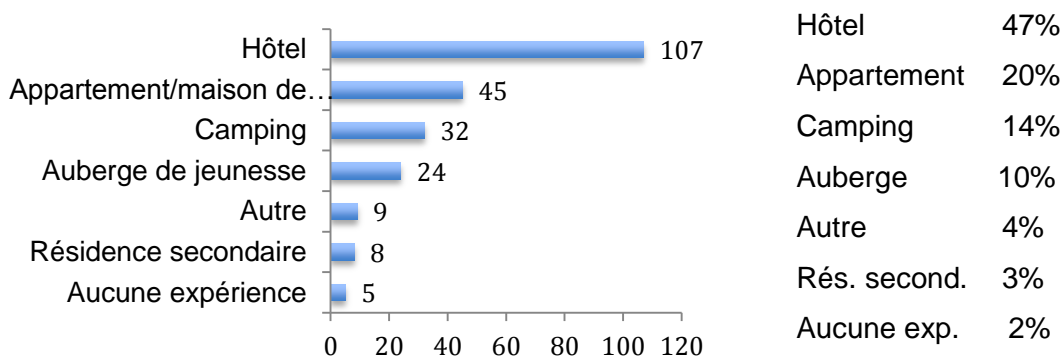
fréquence à laquelle ils font du vélo fixe, par exemple dans les salles de sport. Ce qui étonnant, c'est que 15% ont répondu qu'ils pratiquaient ce sport plus de 20 fois par mois, qui est explicable par une pratique quasi quotidienne..

Niveau de pratique: En additionnant les personnes qui font du sport entre 11 et plus de 20 fois par mois, on obtient 81, qui peuvent être les 80 qui ont répondu qu'elles étaient des experts, ce qui représente plus de 50% des réponses. Le 50 autres pour cent, sont des cyclistes qui se considèrent comme étant intermédiaires (45%) ou débutants (2%)

9.1.2 Les habitudes de consommation

L'hébergement : En tête de liste, vient l'hôtel avec 47%, suivi des logements de vacances avec 20% ; et, finalement, en troisième position le camping avec 14%. Toutefois, les auberges de jeunesse représentent 10% des réponses, les résidences secondaires ne concernent que 3% des réponses. Les 6% restants vont aux personnes qui ne séjournent pas dans un lieu lors de leurs vacances et à celles qui logent dans un autre type.

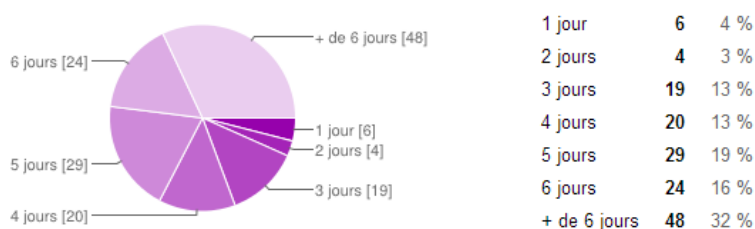
Figure 15 Hébergement privilégié



Source : Donnée de l'auteur

Durée de séjour : Combiné à l'hébergement, les 4% qui ont répondu qu'ils ne logeaient pas lors de leurs séjours ont bien entendu répondu que leurs séjours duraient 1 jour. En revanche, ceci ne peut pas être considéré comme du cyclotourisme car, d'après la définition mentionnée au premier chapitre, il faut au moins une nuit dans le séjour pour que cela soit considéré comme étant du cyclotourisme. Dans le cas contraire, il s'agit d'une excursion. Néanmoins, on peut voir qu'un tiers des répondants part pour une destination comportant plus de six jours. Mais, la majorité des personnes partent entre 3 et 6 jours selon un pourcentage avoisinant les 60%.

Figure 16 Durée de séjour



Source : Donnée de l'auteur

Répartition vélo/activité : 35 interrogés ont répondu que leurs activités sportives sont réparties à parts égales entre la pratique du vélo et autres sports. Mais, fait étonnant, Seul 9% des personnes consacrent 100% de leur temps au vélo lors de leurs séjours. En effet, si on prend la définition du cyclotourisme, la pratique du vélo est le motif de déplacement, Toutefois, la tendance actuelle lorsqu'un touriste part en vacances, par exemple au ski, consiste, d'une part, à pratiquer du ski et d'autre part, à s'abandonner à d'autres activités comme la découverte du lieu ou des randonnées en raquettes, par exemple. Pour cette raison, on relève une disparité dans la répartition car certains consacrent peu – ou, au contraire, beaucoup de temps - à la pratique du vélo lors de leurs séjours.

Location du matériel : Etant donné la fréquence de pratique des personnes, il en découle que 97% des interrogés possèdent leur propre matériel à savoir le vélo, les protections, etc. Contre 1% qui loue soit la totalité du matériel sur place, soit une partie. Par exemple, imaginons qu'une personne parte à l'étranger avec comme moyen de transport l'avion, celle-ci pourrait louer un vélo une fois arrivée à sa destination si le vélo proposé est de bonne qualité. A cette question, les interrogés qui avaient répondu qu'ils louaient une partie du matériel avaient la possibilité de préciser leurs réponses. Sur ce point, six personnes ont ajouté les éléments suivants qui peuvent être regroupés comme suit :

- Location du vélo en Espagne
- La personne loue le matériel lorsque l'offre est intéressante au niveau de la qualité et correspond à ses exigences
- Une personne a d'ores et déjà loué un vélo à Majorque
- Une personne mentionne qu'elle a déjà loué du matériel grâce à Max Hurzeler (agence qui propose des vacances cyclotouristiques ainsi que la location du matériel)

Activités connexes : A la question qui concerne la pratique d'un autre sport durant les vacances cyclotouristiques, les interrogés ont répondu pour 37% d'entre eux qu'ils faisaient aussi de la randonnée, 11% font des sports aquatiques et 32% du ski pour ce qui est de la saison hivernale. Mais il y a également 15 personnes qui pratiquent du sport de raquettes, comme le tennis ou squash, 6 pour l'athlétisme, 3 pour les sports collectifs, le golf et les sports aériens.

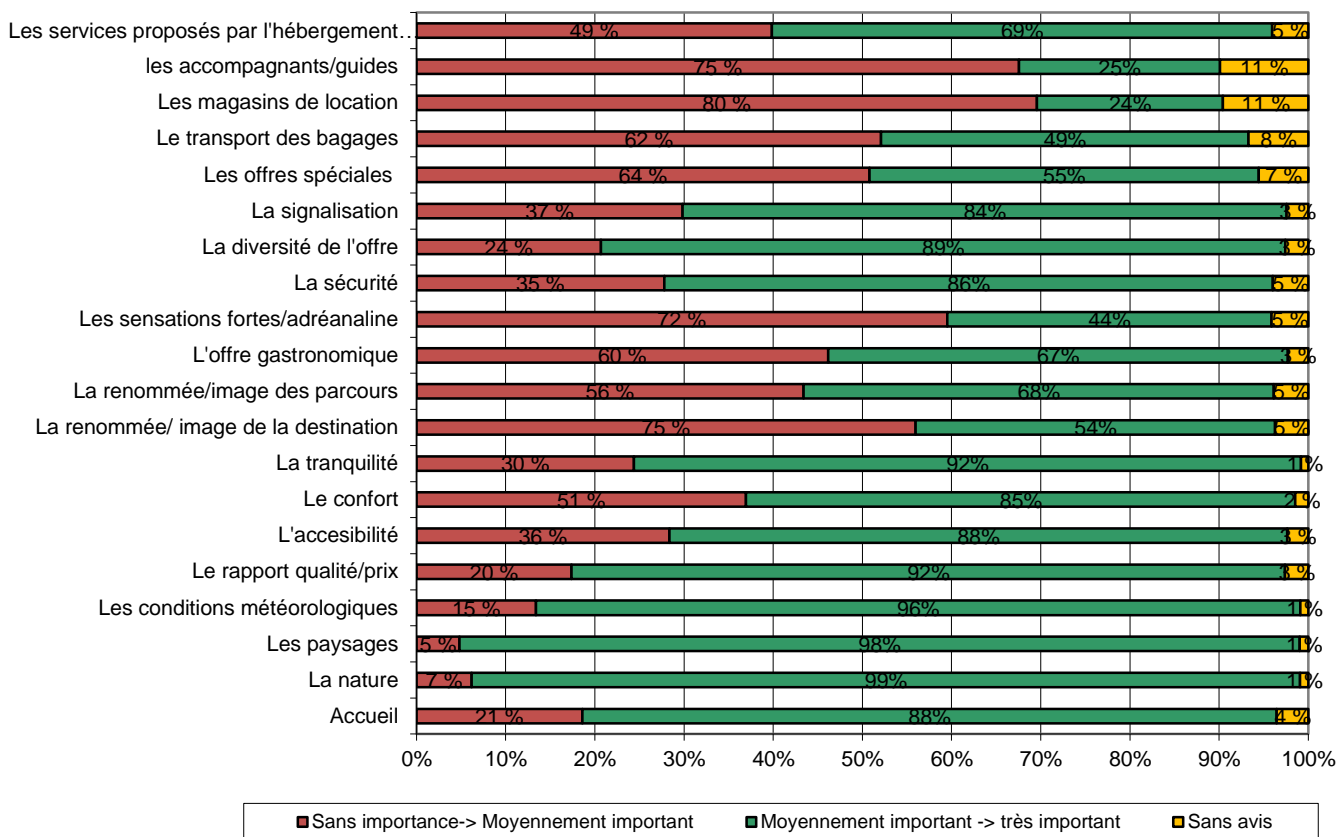
Participation à des événements : Les 150 adeptes de vélo participent activement à des manifestations, avec 46% d'entre eux, contre 45% qui ne participent pas. Toutefois, 9% sont spectateurs de manifestations sportives.

Réservation : Avec un peu plus d'un quart des répondants, la réservation des vacances cyclotouristiques se fait entre 2 et 4 mois à l'avance. En effet, étant donné que ce type de séjour nécessite une planification au niveau de l'itinéraire, hébergement et autres prestations de services, il est important de s'y prendre un minimum de temps à l'avance. En revanche,

malgré l'importance de réserver à l'avance, 12% des répondants préfèrent partir de manière spontanée, ceci étant faisable pour les indigènes et ceux qui connaissent l'offre. De manière générale, la tendance au niveau de la réservation exprimée dans le questionnaire semble indiquer que les personnes s'y prennent avec un délai d'un à six mois pour réserver leurs vacances.

Facteurs importants : Le graphique ci-dessous présente 20 facteurs qui ont été jugés selon le degré d'importance pour chaque personne interrogée et a été mis en relation avec le taux de réponses. Toutefois, les chiffres mis en évidence, sont les pourcentages où le taux des réponses est le plus élevé. Le tableau complet, avant le regroupement des données selon l'importance des facteurs se trouve en annexe.

Tableau 8 Evaluation de l'importance de critères dans la pratique du vélo



Source : Donnée de l'auteur

Si nous regroupons les pourcentages précédents qui sont les plus élevés selon les facteurs et les degrés d'importance attribués, nous pouvons dire que pour :

- l'accueil : 88% des personnes trouvent que ce facteur est de moyennement à très important.
- La nature et les paysages: 98% des répondants pensent que cette dernière est un critère de moyennement à très important.

- Les conditions météorologiques : 96% sont d'avis que cet élément est de moyennement à très important.
- Le rapport qualité/prix : 92% avouent qu'il est de moyennement à très important.
- L'accessibilité : 88% disent de facteur qu'il est de moyennement à très important.
- Le confort : 85% pensent que ce critère est de moyennement à très important.
- La tranquillité : 92% sont du même avis que les facteurs précédents.
- La renommée et l'image de la destination : 75% semblent trouver ce facteur comme étant de moyennement à sans importance.
- La renommée et l'image des parcours : 68% sont plus intéressés par le parcours que par la renommée de la destination. Leurs avis vont de moyennement à très important.
- L'offre gastronomique : 67% des interrogés affirment que ce facteur est de moyennement à très important.
- Les sensations fortes et l'adrénaline : 62% semblent donner à ce facteur la cote moyennement à sans importance.
- La sécurité : 86% sont d'avis qu'elle soit de moyennement à très importante comme critère.
- La diversité de l'offre, avec 89% paraît comme étant une condition jugée de moyennement à très importante.
- La signalisation : avec un pourcentage de 84% est un critère de moyennement à très important.
- Les offres spéciales comme des promotions ne semblent pas être si importantes pour 64% des répondants qui jugent qu'elles sont de moyennement à sans importance.
- Le transport des bagages apparaît comme un facteur jugé moyennement à sans importance pour 62% des personnes
- Les magasins de location, pour 80% est un facteur qualifié de moyennement à sans importance.
- Les accompagnements et les guides : 75% des interrogés répondent que cette condition est de moyennement à sans importance.
- Les services proposés par l'hébergement, comme par exemple un local à vélo ou encore du matériel à disposition, emportent 69% de votes favorables en jugeant ce critère comme moyennement à très important.

Après l'évaluation des critères précités, une liste exhaustive des 13 aspects avec un degré d'importance plutôt important peut être dressée. Toutefois, vu les taux élevés pour chacun de ces facteurs, il est important que ces derniers soient pris en considération lorsque des propositions de packages et mesures d'améliorations seront faites dans le dernier chapitre :

- l'accueil
- la nature et les paysages
- les conditions météorologiques
- le rapport qualité/ prix
- l'accessibilité
- le confort
- la tranquillité
- la renommée et l'image des parcours
- l'offre gastronomique
- la sécurité
- la diversité de l'offre
- la signalisation
- les services proposés par l'hébergement

9.1.3 Les dépenses

Après l'analyse des informations de manière générale sur la pratique du vélo, la partie qui suit aborde les dépenses journalières lors de séjours cyclotouristiques sur base de plusieurs éléments que voici.

Tableau 9 Les dépenses occasionnées durant les séjours cyclotouristiques

Dépenses	0 - 25	26-50	51-100	101 - 150	151 - 200	Plus de 200	plus le montant	dépense concerné	
Le forfait (Remontées mécaniques)	22%	6%	2%	0%	1%	0%	3%	27%	39 %
L'hébergement	4%	21%	42 %	18%	5%	3%	2%	3%	2%
La restauration	13%	49 %	26%	4%	1%	2%	1%	2%	2%
Les services vélo (entretien, réparation..)	38%	4%	3%	0%	1%	1%	3%	30%	21%
Les bikeparks	23%	4%	0%	0%	0%	0%	2%	36%	43%
Les loisirs	29%	35%	9%	3%	1%	3%	3%	9%	9%
Le transport (domicile -> destination)	17%	19%	16%	12%	4%	9%	8%	3%	12%
Le transport au sein de la destination	34%	10%	6%	2%	0%	1%	5%	21%	20%
Le commerce	34%	21%	9%	3%	0%	1%	4%	13%	15%
La location du matériel (vélo, casque..)	19%	3%	4%	1%	1%	0%	1%	31%	41%
Le matériel d'informations (cartes, apps..)	41%	11%	3%	1%	0%	0%	1%	23%	19%
L'accompagnement guidé	22%	3%	1%	0%	1%	0%	1%	32%	39%
Autres	27%	5%	2%	0%	1%	1%	2%	29%	70%

Source : Donnée de l'auteur

Le forfait des remontées mécaniques : 22% des répondants dépensent entre 0 et 25 francs suisses, contre 27% et 39% qui, soit n'ont aucune dépense, soit se déclarent non concernés par ceci.

Hébergement : les dépenses sont réparties entre les différents montants, ce qui est logique car cela dépend du type d'hébergement et du nombre d'étoiles, s'il s'agit d'un hôtel. Mais 42% disent avoir dépensé entre 51 et 100 francs. Toutefois, on constate quand même que les dépenses se situent plus largement entre 25 et 150 francs.

Restauration : 49% des répondants dépensent entre 26 et 50 francs, suivi par 26% qui dépensent entre 51 et 100 francs. Mais 132 réponses se situent entre 0 et 100 malgré que 10 autres aient répondu entre 100 et plus de 200.

Les services-vélo : 57 personnes ont répondu qu'elles ont dépensé entre 0 et 25 francs alors que d'autres ont répondu qu'elles n'ont eu aucune dépense (30%) et 21% disent n'être pas concernées par ceci.

Les bikeparks : plus de la moitié des personnes ont répondu que les bikeparks ne sont pas comptabilisés dans leurs dépenses, avec respectivement 36% qui n'ont eu aucune dépense et 43% qui ne sont pas concernées. Mais, il faut prendre en compte que 15% des répondants ont payé entre 0 et 25 francs.

Les loisirs : Les dépenses se situent entre 0 et 100 euros francs suisses avec respectivement 29% entre 0 et 25, 35% entre 26 et 50 et finalement 9% entre 51 et 100 francs suisses. Toutefois, 18% sont réparties par parts égales entre 'aucune dépense' et ceux qui ne sont pas concernés.

Le transport (domicile -> destination) : les dépenses diffèrent selon le moyen de transport utilisé. En effet, sur le graphique ci-dessous, on remarque que les prix varient de 0 à plus de 200 francs suisses. On peut penser que les personnes qui partent en vacances avec leurs vélos n'ont que peu de dépenses liées au transport entre le domicile et la destination. Mais, si une personne réserve un avion pour ces vacances, le coût du transport sera plus élevé.

Le transport au sein même de la destination : elles se situent majoritairement entre 0 et 25 francs, avec 34% des répondants. Mais 51% disent ne pas avoir dépensé d'argent pour ce facteur.

Le commerce : 45% des personnes interrogées ont répondu avoir dépensé entre 0 et 25 CHF par jour contre 21% pour un montant allant de 26 à 50 francs. Toutefois avec respectivement 13 et 15%, des cyclistes n'ont effectué aucune dépense ou se déclarent non concernés.

La location du matériel : une contradiction se fait ressentir. En effet, lorsqu'il a été demandé aux personnes si elles possédaient leurs propres matériels, ces dernières ont répondu par la positive à hauteur de 97%. Mais, lorsque l'on aborde les dépenses, on s'aperçoit qu'un peu moins de 20% ont dépensé entre 0 et 25 francs pour la location du matériel contre 72% qui n'ont fait aucune dépense.

Le matériel d'informations : Alors qu'internet prend de plus en plus d'ampleur, 41% affirme avoir dépensé entre 0 et 25 francs. Mais 42% affirment qu'au contraire, ils n'ont pas eu recours à l'achat de ce matériel.

L'accompagnement guidé : Ce facteur ne fait pas l'unanimité, encore une fois. En effet, comme indiqué ci-dessus, les interrogés n'ont que très peu manifesté un certain intérêt pour les accompagnateurs de montagne, ce qui se ressent encore une fois du point de vue des dépenses. Effectivement avec 106 personnes, représentant 71%, qui ont répondu n'avoir fait

aucune dépense ou être non concernées, cela indique que peu de personnes y voient un intérêt ou que ce service n'est pas ou peu connu.

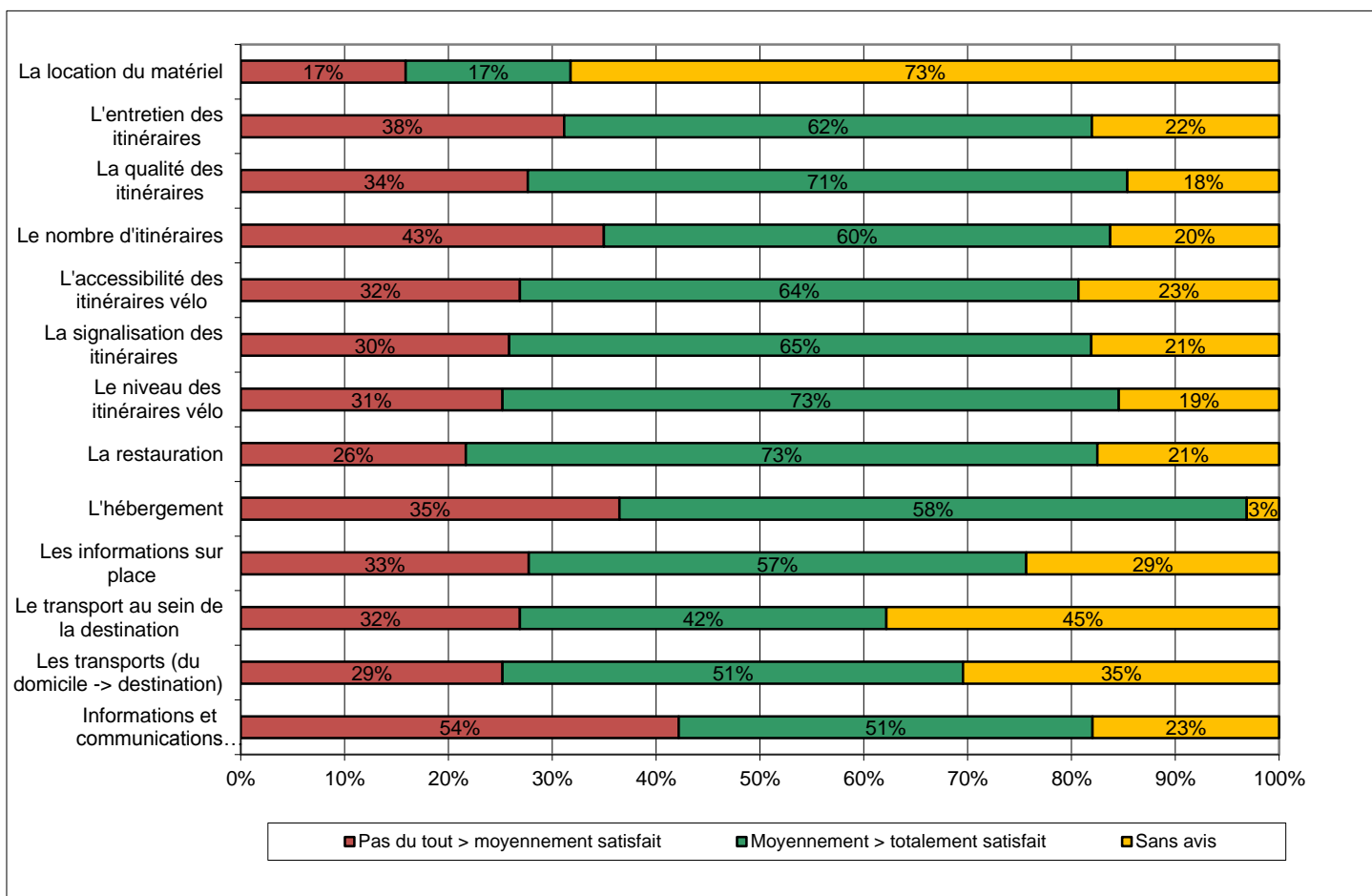
Autres dépenses : 66% des personnes gens n'ont effectué aucune dépense supplémentaire alors que 27% ont répondu qu'elles avaient dépensé entre 0 et 25 francs.

9.1.4 Evaluation de la satisfaction de la clientèle pour le Valais

Après avoir abordé les dépenses, abordons les critères de sélection lorsque les interrogés font du cyclotourisme.

Satisfaction de l'offre : Le tableau ci-dessous présente 13 facteurs qui ont été jugés selon le degré de satisfaction par rapport au Valais pour chaque personne interrogée et ont été mis en relation avec le taux de réponses. Toutefois, les chiffres mis en évidence, sont les pourcentages où le taux des réponses est le plus élevé.

Tableau 10 Evaluation de l'offre en Valais



Source : Donnée de l'auteur

De manière générale, les répondants sont plutôt satisfaits de l'offre valaisanne concernant les informations sur place, la restauration et les itinéraires (niveau, signalisation, accessibilité, quantité, qualité et entretien). Toutefois, avec un peu moins de 30% des

réponses, la communication autour du vélo satisfait moyennement la clientèle. Par contre, il est important de mentionner l'important pourcentage de personnes ayant répondu qu'elles n'ont aucun avis sur les offres. En effet, cette réponse est estimée en moyenne pour chaque élément à 29%.

Néanmoins, regardons ce qui se passe au niveau de ces résultats si on se base sur la même méthode qui a été choisie pour les facteurs, à savoir regrouper les pourcentages selon le degré de satisfaction.

La location : au vue des 97% qui ont répondu qu'ils étaient en possession de leur propre matériel, il apparaît naturel que 73% des répondants se disent sans avis. En revanche, 17% indique tant les personnes qui se disent pas du tout satisfaites à moyennement satisfaites que celles qui sont moyennement satisfaites à totalement satisfaites.

L'entretien des itinéraires : 62% avouent être moyennement à totalement satisfaits pour ce critère d'évaluation. Néanmoins, 22% restent sans avis.

La qualité des itinéraires : 71% disent qu'ils sont moyennement à totalement satisfaits avec cette fois-ci moins de 20% de sans avis, respectivement 18%.

Le nombre d'itinéraires : en ce qui concerne la quantité des itinéraires, 60% se sentent moyennement à totalement satisfaits et un cinquième des répondants sont sans avis.

L'accessibilité des itinéraires: 64% affirment être moyennement satisfaits à totalement satisfaits de l'accessibilité. Mais 23% restent muets à ce sujet.

La signalisation des itinéraires : 65% pensent la même chose pour ce critère et 21% restent toujours sans avis.

Le niveau des itinéraires : 73% se disent moyennement satisfaits à totalement satisfaits. Sans oublier 19% qui ne se prononcent pas.

La restauration : Premier critère de la liste qui indique une réelle démarcation des résultats, avec respectivement 73% des interrogés qui se disent moyennement satisfaits à totalement satisfaits avec un taux d'abstention redescendant à 21%.

L'hébergement : 58% se disent moyennement satisfaits à totalement satisfaits tandis qu'un tiers des interrogés n'ont pas d'avis à ce sujet.

Les informations sur place : 57% ont répondu être moyennement satisfaits à totalement satisfaits sans oublier 29% qui ne se sont pas prononcés.

Le transport au sein de la destination : 42% sont d'avis que ce critère est apprécié entre moyennement satisfaisant à totalement satisfaisant. Il faut rajouter 3% à ce chiffre pour avoir le pourcentage de personnes sans avis.

Les transports (domicile -> destination): avec 51% des interrogés, ces derniers affirment que ce critère se situe entre moyennement satisfait et totalement satisfait, sans compter les 35% sans avis

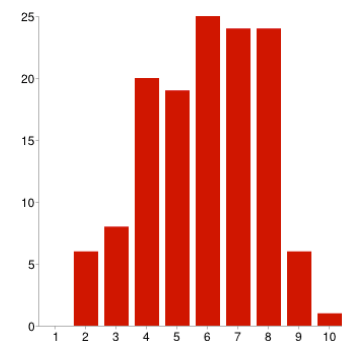
Les informations et communications spécifiques au vélo : 54% des répondants évaluent ce critère comme n'étant pas du tout satisfaisant à moyennement satisfaisant. Mais il ne faut pas oublier les 23% qui sont sans avis.

Après avoir procédé à l'évaluation de l'offre valaisanne, une liste exhaustive révèle treize aspects affectés par un degré de satisfaction plutôt bas. Ils devront être traités et donc améliorés. En revanche, le taux d'abstention aux réponses est un critère symptomatique qui doit indéniablement être pris en compte dans les propositions d'améliorations dans le dernier chapitre :

- les informations et la communication spécifiques au vélo
- la location du matériel

Satisfaction globale : on s'aperçoit qu'il y a une grande disparité des résultats mais qui, toutefois, se situent majoritairement entre 4/10 et 8/10.

Tableau 11 Satisfaction globale de l'offre



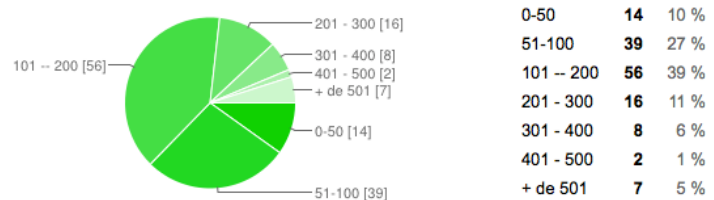
Source : Donnée de l'auteur

Les répondants ont eu la possibilité, dans un premier temps, de créer leurs propres packages ainsi que de donner le prix, et dans un second temps, fixer un prix par rapport à un package prédéfini. Dans les deux cas, le prix est fixé par jour et par personne.

Création du package : ce qui composerait idéalement un package serait : l'hébergement, la restauration, une application mobile ou une carte, le transfert des bagages, le matériel, une activité douce.

Prix de package personnel : 39% des répondants seraient prêts à investir entre 101 et 200 francs suisses par personnes, 27% pour 51 et 100 frs et 11% qui mettraient entre 201 et 300 francs. Néanmoins, 5% ont également répondu pouvoir payer plus de 500 francs pour un tel package.

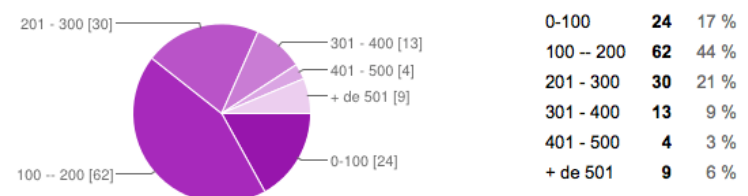
Figure 17 Prix du package crée par les répondants



Source : Donnée de l'auteur

Proposition de package : Par ailleurs, les interrogés seraient prêts à payer entre 100 et 200 francs, à hauteur de 44%, entre 201 et 300 francs pour 21% et entre 0 et 100 francs pour 17%

Figure 18 Prix du package proposé



Source : Donnée de l'auteur

à condition que le package inclue :

- L'hébergement
- Le matériel complet
- Une activité,
- Les remontées mécaniques
- Le transfert des bagages
- Le transport

9.1.5 Le profil

Genre : 87% d'hommes, 13% de femmes

Age :

- Moins de 18 ans : aucun
- 18 à 30 ans : 9%
- Entre 31 et 40 ans : 18%
- Entre 41 et 50 ans : 31%
- Entre 51 et 60 ans : 24%
- Plus de 60 ans : 18%

Provenance :

91% de Suisse 8% de France et 1% de Belgique. De plus, le code postal a été demandé mais, n'ayant reçu que très peu de retour, il a été difficile d'établir la provenance exacte des répondants.

Statut professionnel :

- Indépendant : 12 %
- Cadre dirigeant/ haut fonctionnaire : 14 %
- Employé / fonctionnaire : 47 %
- Ouvrier : 5 %
- Etudiant : 3 %
- Homme / femme au foyer : 1 %
- Retraité : 16 %
- Sans emploi : 1 %
- Autre : 1 %

Revenu annuel du foyer. Ici, une erreur s'est produite lors de l'envoi du questionnaire. En effet, la tranche allant de 100'000 à 150'000 n'est pas apparue et a donc été ajoutée environ deux semaines après le lancement du questionnaire. C'est pourquoi, il convient de faire attention à la répartition des revenus.

- 0 à 50'000 : 16%
- 50'000 – 100'000 : 56%
- 100'000 – 150'000 : 8%
- 150'000 - 200'000 : 14%
- Plus de 200'000 : 7%

Finalement, des commentaires ou remarques ont été laissés par plusieurs interrogés. Ils seront pris en compte dans le dernier chapitre, que voici :

- « *Développer le VTT qui est le futur en Valais et ne pas vivre sur ses acquis en attendant que les choses bougent toutes seules et que d'autres régions fassent ce qui peut se faire en Valais, qui possède un grand potentiel* »

- « *Aucune références dans les revues cyclistes, personne ne vient juste pour faire la montée de Verbier. Rien de vraiment concret pour faire venir des groupes cyclistes ou des clubs pour des séjours.* »
- « *Interdire la pratique du VTT sur les bisses et autres chemins en Valais ne va sûrement pas améliorer ou étoffer l'offre cycliste en Valais!* »
- « *La qualité de l'accueil manque en Valais* »
- « *Le réel problème en Valais est le déplacement quotidien en vélo. Pour se rendre à son lieu de travail, par exemple: des petits bouts de pistes cyclable interrompus, des berges du Rhône ouvertes à la circulation ou impraticables (à Sion...). Des pistes utilisables à la fois par les touristes et les utilisateurs quotidiens (moyen de transport) seraient un atout très appréciable!* »

9.2 Les résultats des interviews

Cette partie est consacrée aux résultats des six interviews qui ont duré entre quinze minutes et 45 minutes. C'est pourquoi, dans ce sous-chapitre, un texte résumant les interviews sera présenté (question par question et question spécifique par personne) mais, en annexe, un tableau récapitulatif, permettant la comparaison entre les cinq profils, est consultable

La première question était la définition du cyclotourisme selon cinq propositions faite préalablement, Néanmoins, sur aucune d'entre elle, les interviewés ne se sont mis d'accord. Mais, les deux définitions qui emportent l'adhésion de quatre personnes sur cinq sont l'activité de loisirs et plein air avec un vélo, pour au moins un vélo, pour au moins une nuit, dans un lieu hors du lieu habituel de résidence ; et la personne qui part en vacances pour le vélo.

Ensuite, globalement pour ces personnes, le cyclotourisme c'est le vélo, la découverte et le plaisir.

Du point de vue du Valais, il en ressort que le potentiel du canton n'est pas du tout ou du moins mal exploité. Pour y remédier différentes pistes de solutions ont été proposées par les cinq personnes à savoir :

- Améliorer les infrastructures existantes et les sécuriser, comme les pistes cyclables, et séparer le trafic automobile des vélos.
- Proposer en contrepartie des locations du matériel comme des guides, des cartes...
- Faire de nouvelles offres adaptées à la demande. Les itinéraires doivent être variés et accessible à tout le monde, offrir de beaux itinéraires avec des endroits pour se restaurer (place de picnic, buvette pour l'été..), un meilleur balisage et signalisation
- Laisser les remontées mécaniques ouvertes durant la saison estivale et aménager les horaires et les cabines en fonction.

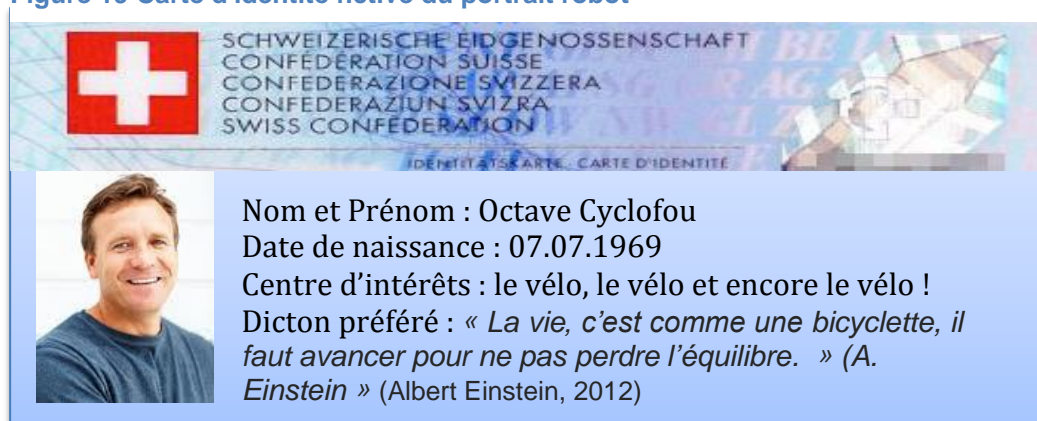
- Initier les enfants à avoir recours au vélo, ce qui indirectement influencera la pratique du vélo en famille.
- Aménager les horaires des restaurants des hôtels surtout pour le petit-déjeuner qui doit être proposé assez tôt le matin (et pas à 8h comme dans beaucoup d'endroits actuellement), le repas de midi un peu plus tard (vers 13h – 14h).
- Disposer de locaux à vélo dans les hôtels qui sont prêts à investir CHF 300.-. pour la mise à disposition d'un jet d'eau et de quelques outils.
- Développer l'offre vélo durant la saison hivernale : vélo avec pneus cloutés, en plaine...
- Organiser des circuits thématiques avec un guide.
- Apprendre à communiquer sur les offres (valable pour tous les acteurs du segment!) et se faire connaître comme une destination-vélo de valeur, ce qui demande une collaboration de tous les acteurs.
- Sensibilisation des personnes à la nature en début de parcours : panneaux, flyers...

D'autre part, les supports médiatiques de consultation d'actualités diffèrent selon le profil des personnes (âge, profession, intérêt...). En effet, un rédacteur va utiliser tous les supports en même temps contrairement au président d'un club, qui va surtout se référer à internet. Mais globalement, Internet arrive en tête suivi par la presse écrite, événements et réseaux sociaux.

9.3 Le portrait-robot du cycliste

Selon l'analyse faite d'après le questionnaire ainsi que les cinq interviews, le portrait-robot de mon échantillon reflétant les tendances actuelles du monde du cyclisme, est le suivant. Petite précision : le texte est écrit à la première personne et, pour broser ce personnage, toutes les informations ont été posées en prenant en compte à chaque fois les valeurs des limites supérieures des critères.

Figure 19 Carte d'identité fictive du portrait robot



Source : Donnée de l'auteur

« Je m'appelle Octave Cyclofou et je suis né il y a déjà 44 ans ! Depuis ma naissance, j'ai toujours vécu dans cette belle région qu'est le Vaud ! Dans la vie, je suis employé de banque depuis maintenant plus de 10 ans. Vous m'avez certainement déjà vu au guichet. Avec ma femme et nos trois enfants nous disposons d'un revenu annuel de 95'000 francs suisses.

Ce qui me passionne dans la vie ? C'est clairement le vélo quand les conditions le permettent. Sinon c'est le ski et la randonnée. Je passe toutes mes vacances à 'bouffer' des kilomètres avec comme seul moyen de transport... le vélo ! Grâce à cet amour débordant pour le vélo, ma femme est devenue, malgré elle, une adepte des séjours cyclotouristiques en Europe. En même temps, étant donné que je pars tous les week-ends passer une nuit dans un nouvel endroit, elle n'a pas eu trop le choix, la pauvre ! Quand nous faisons du vélo, il est vrai que l'on adore être en montagne, au bord de la mer ou encore dans la campagne. Le vélo en ville ? Nous n'aimons pas trop, il y a bien trop de voitures ! Avec ma femme et cinq amis, nous avons décidé que notre prochaine destination sera un tour de Suisse proposé par SwissMobile (vous connaissez ?) sans oublier l'itinéraire numéro 1 du programme Eurovélo qui va jusqu'en France ! On se réjouit de faire autant de kilomètres à vélo surtout que l'on planifie notre séjour depuis 3 mois. En plus de passer par des endroits magnifiques, nous partons durant l'été, donc nous allons avoir de belles conditions météorologiques ! Avec ce petit groupe, nous partons plus de six jours avec notre propre matériel ! Au programme de ce voyage il y aura une répartition à parts égales entre la pratique du vélo et la découverte de la région traversée ou la pratique d'autres activités qu'il est possible de faire.

Lorsque nous faisons du vélo, ce qui est important pour nous, c'est l'accueil, la nature, les paysages, les conditions météorologiques, le rapport qualité/prix, l'accessibilité, le confort, la tranquillité, la renommée de la destination et des parcours. Mais aussi l'offre gastronomique, la sécurité, la diversité de l'offres, la signalisation, les offres spéciales et les services proposés par l'hébergement (local à vélo avec quelques outils, un jet d'eau pour laver le vélo...)

Le temps passe... Et nous voilà déjà de retour, il nous faut passer aux choses sérieuses à savoir, le décompte de nos vacances qui ont finalement duré huit jours :

Tableau 12 Décompte des dépenses du portrait robot

Dépenses journalières	Prix par personne	Jours	Total
Forfait (Remontées mécaniques)	0		
Hébergement	100	8	800
Restauration	50	8	400
Les services vélo	25	8	200

Les bikeparks	0	0	0
Les loisirs	50	8	400
Le transport (domicile -> destination)	50	2	100
Le transport dans la destination	25	6	150
Le commerce	25	8	200
Location du matériel	0	0	0
Le matériel d'informations	25	2	50
L'accompagnement guide	0	0	0
Autres	0	0	0

Montant total dépensé: 2300

Source : Donnée de l'auteur

En revenant de ces vacances, nous sommes passés par le Valais. Mon Dieu, quelle jolie région et terrain de jeux ! Sur certains points j'ai été satisfait comme l'hébergement, la restauration, les itinéraires, la signalisation des itinéraires, l'accessibilité, le nombre d'itinéraires, la qualité et l'entretien des itinéraires. Toutefois, j'ai trouvé assez décevantes les informations données qui sont spécifiques au vélo... De manière générale, si je devais donner une note pour évaluer l'offre valaisanne, ce serait un 6 sur 10. »

Finalement, d'après ces résultats, on constate que le Valais possède un énorme potentiel de développement mais qui n'est pas ou peu exploité à l'heure actuelle. Par ailleurs, on ressent une demande concrète de la part des répondants au niveau de l'amélioration des infrastructures existantes (aménagement des pistes cyclables, les pistes cyclables...), de la sensibilisation des personnes à l'environnement des personnes ainsi que l'amélioration des services proposés. De ce fait, si Valais Wallis Promotion ainsi que tous les acteurs manifestent un réel intérêt pour développer le cyclotourisme en Valais, il faudrait s'attarder à ces éléments recherchés par la demande.

Chapitre 10 : Analyse de l'offre valaisanne

Cette partie du travail porte sur l'analyse de l'offre en abordant deux sous-chapitres, à savoir l'offre que possède le canton selon l'analyse de la chaîne de prestations de Bieger, adaptée par Valais Wallis Promotion et d'autres offres annexes qui ne font pas partie de cette chaîne.

Tableau 13 Chaîne de prestations de Biegler



Source : Valais Wallis Promotion (2014)

10.1 Analyse de la chaîne de prestations

Tout d'abord, la chaîne de prestations de services n'est pas un processus linéaire, car il y a la co-production des clients qui n'ont pas forcément recours à cet ordre. De ce fait, les éléments de la chaîne peuvent changer de place. Par exemple, si l'on prend une personne qui vient d'arriver dans la destination et décide de dormir avant d'aller se restaurer. Ou celle qui, dès son arrivée, désire pratiquer une activité avant de manger et dormir.

Par facilité d'analyse et de compréhension, certains maillons de la chaîne ont été regroupés dans une catégorie.

1.1.1. Le transport et l'accès (3, 4, 9)

Le transport privé

Le Valais, étant au centre de l'Europe, est accessible très rapidement par les itinéraires transalpins, les tunnels et ses cols, les voies ferroviaires et l'autoroute A9.

Du point de vue des tunnels, il en existe trois, à savoir le Lötschberg et le Simplon (Haut-Valais) et de la Furka. L'accessibilité du Valais peut se faire par six cols principaux : de la Furka, du Nufenen, du Grimsel, du Simplon, du Grand Saint-Bernard et du Pas de Morgins.

Après les tunnels et les cols, le Valais est également accessible grâce à son autoroute qui traverse le canton et relie Saint-Maurice à Turtmann.

Aussi, l'accès au Valais est faisable par vélo par l'itinéraire Rhône, expliqué dans le chapitre 4.

Les transports publics

- Les chemins de fers

Le canton possède un réseau ferroviaire dense offrant des liaisons directes au niveau national à fréquence régulière, respectivement toutes les trente minutes, avec Bâle, Berne, Genève et son aéroport, Lausanne, Zurich et son aéroport. Le Valais offre aussi de nombreuses correspondances avec l'ensemble du réseau ferroviaire en Europe comme, par exemple, avec l'Allemagne, le Luxembourg, la France, l'Italie...Par ailleurs, les CFF, plus particulièrement RégionAlps, ont mis sur pied le « Vélo Pass Estival » qui permet de prendre son vélo dans le train et propose sur son site sept itinéraires dans tout le canton. L'un de mes interviews a montré que les CFF demandent un supplément pour les vélos en cas de billet simple, mais ne demande aucun supplément si le vélo est mis dans une housse.

- Les aéroports

Le Valais n'est pas très éloigné des trois aéroports internationaux Suisse à savoir Genève-Cointrin, Zurich –Kloten et Bâle-Mulhouse. Cependant, anecdotiquement, à Sion, chef-lieu du Valais, existe un aéroport régional permettant l'accueil d'avions privés.

- Les bus et les cars postaux

Enfin, le dernier moyen d'accéder au canton du Valais et ses destinations, est le service des bus et cars postaux. Avec 56 lignes de car postaux dont 30 considérées comme lignes touristiques, le Valais Romand voit la plupart de ses destinations bien desservies. Les cars postaux dans le Haut-Valais desservent une vingtaine de lignes régulières. De plus, les cars postaux peuvent faire accrocher les vélos à l'arrière du véhicule. Pour certains horaires, la liaison Sierre-Anniviers, possède même une remorque – vélo. Il existe aussi différentes compagnies de transports privées présentées ci-dessous avec les régions qu'elles desservent :

Tableau 14 Compagnies de transports privées valaisannes

<i>Compagnie de transports privée</i>	<i>Région desservie</i>
Transports de Martigny et Région (TMR SA)	Martigny Région
Transports publics Chablais (TPC)	Chablais
Compagnie de Chemin de Fer et d'Autobus Sierre-Montana-Crans SA (SMC)	Sierre Région et Crans-Montana
Matterhorn Gotthard Bahn (MGB)	Plusieurs régions entre Zermatt et Disentis
Verkehrsbetriebe Leuk-Leukerbad und Umgebung (LLB)	Leukerbad
Bern-Lötschberg-Simplon Bahn (BLS)	Plusieurs régions dans l'ensemble du Haut-Valais

Source : OVT (2014)

Le transport au sein même de la destination

Les transports vers la destination peuvent être différents selon le lieu. Généralement, ce sont les cars postaux ou les bus qui sont le plus représentés. Toutefois, si nous prenons le cas de Zermatt, ce sont des voitures électriques qui transportent localement les touristes. Etant donné le réseau assez bien développé dans le canton du Valais et en vue de la satisfaction des répondants avec 42% qui jugent cet aspect satisfaisant, aucune remarques ou recommandations ne seront faites.

1.1.2. L'hébergement et la restauration (5,6)

L'hébergement

Selon les chiffres de l'Observatoire Valaisan du Tourisme et d'après la base de données de la statistique d'hébergement touristique (HESTA), le Valais possédait en 2012 :

- 681 hôtels et établissements de cure – 33'770 lits
- Environ 75'000 logements de vacances – Environ 298'000 lits
- 78 campings - 6'188 places de campings et 2'467 places permanentes
- 156 logements de groupe – 10'451 lits

- 3 auberges de jeunesse – 341 lits

Aussi, un peu moins de quatre millions de nuitées ont été recensées pour l'hôtellerie contre environ cinq millions pour la parahôtellerie (dont 3'875'736 nuitées dans les logements de vacances), selon les chiffres recensés par l'Office Fédéral de la Statistique en 2013. (Observatoire Valaisan du Tourisme, 2014)

Comme le met en évidence le tableau, concernant l'hôtellerie, ci-dessous, 70% des nuitées se font dans le Haut-Valais. Aussi, on peut voir que Zermatt est la destination la plus fréquentée, avec 1.4 million de nuitées pour l'année 2012.

Tableau 15 Evolution des nuitées en Valais entre 2011 et 2012 par région touristique

Régions	2011				2012				écarts nuitées	en %
	Etabli.	Lits	Nuitées	Taux d'occupation	Etabli.	Lits	Nuitées	Taux d'occupation		
<i>Goms</i>	59	2'419	199'122	22.6%	57	2'412	191'830	21.8%	-7'292	-3.7 %
<i>Aletsch</i>	23	993	105'873	29.2%	24	1'017	110'737	29.8%	4'864	4.6 %
<i>Brig-Bealp</i>	35	1'657	216'793	35.8%	35	1'656	204'916	33.9%	-11'877	-5.5 %
<i>Rund um Visp</i>	31	984	83'313	23.2%	30	956	88'556	25.4%	5'243	6.3 %
<i>Grächen</i>	21	716	77'079	29.5%	20	704	84'209	32.8%	7'130	9.3 %
<i>Saastal</i>	83	3'748	499'253	36.5%	77	3'670	463'947	34.6%	-35'306	-7.1 %
<i>Zermatt</i>	127	8'068	1'353'073	45.9%	126	8'066	1'338'040	45.4%	-15'033	-1.1 %
<i>Lötschental</i>	14	408	30'004	20.1%	14	404	30'152	20.4%	148	0.5 %
<i>Leukerbad</i>	36	2'290	268'804	32.2%	35	1'889	253'706	36.8%	-15'098	-5.6 %
Total Haut Valais	429	21'283	2'833'314	36.5%	418	20'774	2'766'093	36.5%	-67'221	-2.4 %
<i>Sierre-Anniviers</i>	39	1'900	175'473	25.3%	38	1'866	198'345	29.1%	22'872	13.0 %
<i>Crans-Montana</i>	38	2'618	245'760	25.7%	38	2'620	233'652	24.4%	-12'108	-4.9 %
<i>Sion Région</i>	52	2'258	183'004	22.2%	51	2'263	184'291	22.3%	1'287	0.7 %
<i>Nendaz</i>	11	287	20'422	19.5%	12	277	19'203	19.0%	-1'219	-6.0 %
<i>Ovronnaz</i>	5	607	107'549	48.5%	5	606	97'330	44.0%	-10'219	-9.5 %
<i>Martigny Région</i>	22	1'180	148'375	34.4%	21	1'151	136'620	32.5%	-11'755	-7.9 %
<i>Verbier</i>	26	1'276	125'508	26.9%	25	1'202	118'814	27.1%	-6'694	-5.3 %
<i>St-Bernard</i>	26	1'030	56'838	15.1%	26	1'055	56'237	14.6%	-601	-1.1 %
<i>Vallée du Trient</i>	12	414	24'706	16.3%	10	387	23'672	16.8%	-1'034	-4.2 %
<i>Chablais</i>	39	1'636	117'120	19.6%	37	1'569	114'182	19.9%	-2'938	-2.5 %
Total Valais Romand	270	13'206	1'204'755	25.0%	263	12'996	1'182'346	24.9%	-22'409	-1.9 %
Total Valais	699	34'489	4'038'069	32.1%	681	33'770	3'948'439	32.0%	-89'630	-2.2 %

Source : OFS (2013)

Néanmoins, en regardant le taux d'occupation pour chacune des destinations touristiques, on voit que le taux moyen est de 32% pour l'année 2012. On pourrait donc voir dans le cyclotourisme un moyen d'augmentation de ce taux par le prolongement dans les saisons, notamment. Bien sûr, les stations de Zermatt, Ovronnaz et de Loèche-les-Bains se distinguent des autres avec un taux proche des 40% qui s'explique par les bains thermaux des deux dernières stations et la renommée de la première station mentionnée grâce au Cervin.

Enfin, quelques hôtels en Valais mettent un local à vélo à disposition des cyclotouristes. Par exemple dans la région de Martigny, 7 hôtels offrent cet aménagement, à savoir l'Hôtel Vatel, Forclaz-Touring, l'Hôtel du Forum, La porte d'Octodure, L'Hôtel de la Poste et le Relais de la Sarvaz à Saillon et L'Hôtel Restaurant de la Poste à La Tzoumaz.

La restauration

Selon la base de données du LHR (cours de cafetiers en Valais), il existe 1'816 restaurants dans le canton dont 48 sont répertoriés par les guides gastronomiques français Michelin et Gault et Millau. De ce fait, le Valais possède beaucoup de restaurants qui peuvent être tant des restaurants traditionnels, que gastronomiques ou de restauration rapide.

1.1.3. Les itinéraires (7)

- Le nombre d'itinéraires

Selon l'association valaisanne de la randonnée, 103 itinéraires vélo et itinéraires pour les vélos tout terrain sont soit d'ores et déjà homologués, soit en cours d'homologation ou pouvant être une homologation probable. Néanmoins, selon la liste exhaustive reçue de la part de Valrando, présentée ci-dessous, on remarque que la plupart de ces itinéraires se trouvent en montagne, ce qui montre que le Valais possède des itinéraires plutôt sportifs qui ne sont pas accessibles à tout le monde. En d'autres termes, loin des circuits découvertes des Châteaux de la Loire en France, il est nécessaire d'avoir de l'entraînement et/ou une bonne condition physique si l'on désire faire du vélo dans le canton du Valais !

14 itinéraires vélo sont proposés (Valrando, 2013), à savoir:

- le chemin du vignoble : un itinéraire
- le tour du Haut-Lac : un itinéraire
- Martigny-Coude du Rhône: cinq itinéraires
- Sion – Au cœur du royaume des vacances : six itinéraires
- Route du Rhône – un itinéraire

Pour le VTT, il y a 15 secteurs comprenant au total 89 itinéraires à savoir :

- Crans-Montana : neuf itinéraires
- Leuker – Sonnenberge : 17 itinéraires
- Martigny – Verbier – Haute-Nendaz : deux itinéraires
- Nendaz-Isérables : Dix itinéraires
- Savièse : trois itinéraires
- Val d'Anniviers : 16 itinéraires
- Vallée du Trient : six itinéraires
- Veysonnaz – Mayens de l'Ours – Thyon Région-Hérémence : 14 itinéraires
- Zermatt : six itinéraires
- Saillon ; un itinéraire
- Valais Alpine Bike 43 : un itinéraire
- Valais Panorama Bike 88 : un itinéraire

- Orsières : trois itinéraires
- Bovernier et Martigny-Combe : ces deux secteurs sont regroupés sous la vallée du Trient.

Toutefois, de nombreux autres itinéraires existent en Valais mais n'ont pas été répertoriés dans le nombre que possèdent le Valais car ils ne sont pas homologués ou du moins, pas encore. Dans cette catégorie on peut, notamment, signaler le tour du Mont-Fort.

- la signalisation des itinéraires

Du point de vue de la signalisation, quelques 45'000 panneaux permettent le balisage le long des parcours valaisans. Lors d'une entrevue avec Valrando, Monsieur Métrailler a donné une explication concernant les panneaux de signalisation qui sont légiférés par la norme suisse «VSS 840-629 ».

Tout d'abord, les panneaux sont valables pour tous les itinéraires tant vélo que VTT. Sur ces panneaux, on retrouve principalement, le numéro de l'itinéraire, l'indication du mode (vélo, VTT ou roller), la destination et le kilométrage. Toutefois, toutes ces informations ne doivent pas obligatoirement être présentes sur les panneaux.

Apportons cette petite précision : les chiffres représentent une distinction d'importance des itinéraires et sont uniques ; ce qui veut dire que le chiffre ne peut pas appartenir à plusieurs parcours. Aussi, le champ de désignation de l'itinéraire se différencie par la couleur et selon le type de mobilité. Par exemple, pour le vélo, la couleur du numéro est bleu clair tandis que l'on a opté pour le jaune pour le VTT. Mais rappelons qu'il s'agit en l'espèce des dispositions des instances cantonales. En Valais c'est Valrando qui gère le numéro des parcours en collaboration avec Suisse Mobile. Par ailleurs, si un panneau comporte deux numéros, cela signifie que deux itinéraires se croisent à cet endroit précis.

Figure 20 Panneaux de signalisation



Source : Véloland (2014)

Le nombre de chiffres indique le niveau géographique de l'itinéraire :

- Les panneaux possédant un nombre à un chiffre représentent les itinéraires nationaux car l'itinéraire traverse la Suisse. Par exemple : la Route du Rhône qui porte le numéro 1
- Les panneaux possédant un nombre à deux chiffres représentent les itinéraires régionaux. Par exemple, le Chemin du Vignoble qui va de Martigny à Loèche les-Bains,
- Les panneaux possédant un nombre à trois chiffres représentent les itinéraires locaux : petits parcours de moins de 50 kilomètres.

1.1.4. Les magasins de location-vélo (8)

Malheureusement il n'a pas été possible de trouver le nombre exact de magasin de location de matériel. Toutefois, selon l'Association Suisses des Magasins d'Articles de Sports (ASMAS), 78 sont répertoriés seulement pour le Valais Romand car ils sont membres de l'association. (Association Suisse des Magasins d'Articles de sport, 2014) Généralement, les personnes ont la possibilité de louer pour la saison d'été des vélos, surtout dans les stations en montagne ainsi que les protections nécessaires. Aussi ils peuvent faire office de lieu d'entretien et réparation de vélo.

1.1.5. Le marketing et la communication (1,2,10)

Il est vrai que l'offre valaisanne n'est que très peu connue et n'est pas assez mise en avant. L'aspect de non-connaissance de l'offre valaisanne s'est fait ressentir lors des interviews menées et de l'enquête. En effet, les six interviewés ont avoué ne pas connaître ce qu'offre le Valais, sans oublier les 54% des répondants qui ont évalué ce critère comme n'étant pas satisfaisant. Ce qui montre donc que le marketing et la communication sont mauvais..

La réservation

La réservation de voyages cyclotouristiques peut se faire par différents biais.

Le premier moyen de réservation est Destinazio qui est un moteur de recherche en termes de cyclotourisme permettant de faire un tri pré-sélectif selon le type de vélo, la région et les intérêts de l'intéressé pour l'élaboration de son voyage. D'après ces critères de recherche, plusieurs propositions de voyage sont présentées selon les besoins exprimés.

Le second moyen concerne les touristes qui s'adressent au tour opérateur SwissTrails, lequel propose des itinéraires en Suisse mais aussi en Valais particulièrement.

Le troisième moyen est la réservation faite directement auprès des prestataires de services, à savoir l'hébergement, les guides...ceci afin de permettre à chacun de se construire son propre package. Mais des propositions de Wanderungen sont également visible sur son site internet en livrant les données GPS, cartes et autres informations nécessaires.

Le quatrième moyen peut se faire via Bestrails qui répertorie les meilleurs parcours dans le monde surtout en Suisse, Espagne, Pérou, Maroc, Canaries et le Cap Vert, et séjours qui peuvent se faire sur un week-end ou sur une semaine.

Le cinquième moyen est Valais Découverte qui propose des camps d'entraînement pour les vélos de route et de montagne. Sur le site internet, la personne peut directement procéder au paiement de son "panier". L'organisateur de ces parcours est Mr Eric Giroud, et ce depuis 2008.

Le sixième moyen est Valaisexpo qui permet de réserver ses vacances selon les activités proposées pour les saisons d'été et d'hiver, la région et l'hébergement.

Le septième moyen est Bikehôtel qui propose des hôtels disposant d'une infrastructure d'accueil pour les vélos. En Valais, seulement un hôtel à Zermatt est répertorié.

D'autres biais sont certainement utilisés mais n'ont pas été trouvés pour le Valais. Ces dernières peuvent passer par internet, des agences de voyages, la plate-forme de la destination (Ex Sport Ferien Resort de Fiesch)...

Les informations sur place

Des interviews et de l'enquête, il ressort que les personnes jugent les informations reçues plutôt satisfaisantes mais, néanmoins, pensent qu'il faudrait que les acteurs touristiques locaux renseignent mieux les vacanciers. En effet, il ressort de cette offre d'après les interviews, l'impression que les acteurs locaux ne connaissent bien souvent pas ce qu'ils ont à offrir sur leur propre territoire et ne livrent forcément que des informations plutôt vagues.

Pour remédier à cela, il paraît clair qu'un effort de la part des acteurs doit être fourni afin de pouvoir renseigner les intéressés. Ainsi, il faudrait mettre plus en valeur l'existence d'itinéraires en ayant une offre globale tant au niveau communal que régional.

L'application mobile

Lors d'un entretien avec Vélocité sàrl, on a mentionné à l'étudiante qu'il existait une application mobile qui répertorie sept itinéraires mais, malheureusement, l'étudiante n'a pu à ce sujet trouver de plus amples informations.

10.2 Quelques offres valaisannes...

Mise à part les points que nous venons de voir, il existe de nombreuses autres offres en Valais, dont certaines vont être présentées ci-dessous.

Tout d'abord, la première offre est l'Association Tandem 91 qui met à disposition des personnes à mobilité réduite des vélos adaptés à leurs handicaps. Elle opère surtout dans le Haut-Valais, et ce depuis 23 ans, et la location est dédiée à tout le monde. Par ailleurs dix excursions sont proposées ainsi que des hébergements adaptés aux handicaps lors de déplacement en groupe. (Tandem 91, 2014)

Par ailleurs plusieurs manifestations se déroulent chaque année dans le canton du Valais comme le Grand Raid, le Trophée valaisan, le Critérium du Dauphin ou encore des manifestations plus locales.

Aussi, le Valais regorge de guides désireux de se faire, déjà connaître, mais surtout de faire connaître les itinéraires en Valais. Par exemple, Snow & Rock à Sion, propose la découverte de certains tronçons du Grand Raid avec une nuit. Ou encore sur un itinéraire

allant de Fully à Menton, un accompagnateur est également proposé pour faire cet itinéraire. Aussi, dans la région montheysanne, un accompagnateur propose ses services afin de découvrir les itinéraires avec des avantages que sont la sécurité, la plus-value botanique, la géologie, la découverte du patrimoine et autres aspects encore. Parmi les nombreux contacts que l'on a transmis à l'étudiante, il ressort aussi un organisateur/accompagnateur de balades en Valais et dans d'autres régions par le biais de Bike Explorer ; ou encore Annibike spécialisés dans l'accompagnement dans le Val d'Anniviers pour les adeptes du vélo de montagne.

Récemment, un article dans le journal local, Le Nouvelliste, fait mention d'un magasin à Crans-Montana qui conçoit et assemble des vélos de descente haut-de-gamme. La clientèle provient d'un peu partout dans le monde et l'entreprise désire se développer en Suisse allemande.

Par ailleurs, certaines sociétés de remontées mécaniques valaisannes aménagent leurs installations en fonction de la fréquentation vélos. Par exemple, à Champex d'Alesse la société de remontées mécaniques de la station a aménagé les horaires et a ajouté des cabines afin de pouvoir transporter plus de vélos, ce qui démontre encore une fois l'importance du vélo dans notre canton.

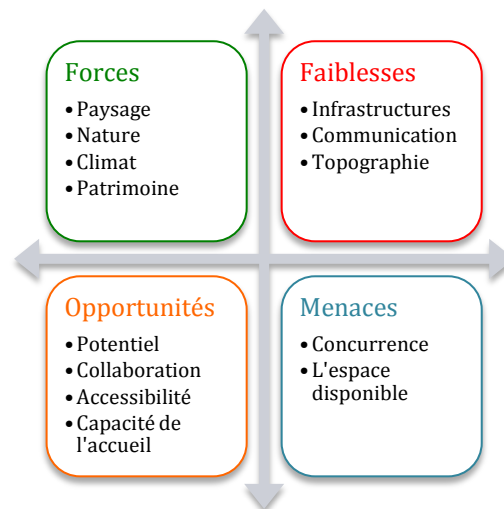
De plus, le spécialiste du marché a fait mention durant l'interview qu'à La Tzoumaz il existait une descente en vélo sur la piste de luge qui est accompagnée le soir d'une fondue. Mais cela est surtout dédié à un public plutôt expert !

L'association Cycl'EauRhône organise du 27 juin au 5 juillet 2014 la route du Rhône qui relie le glacier d'Aletsch et Port- Saint – Louis – du – Rhône, itinéraire de 850 kilomètres divisé en 10 étapes. Seulement quinze cyclistes ont la chance de participer à l'événement avec cinq accompagnants.

10.3 Analyse SWOT

Lors d'une analyse de marché, il est important d'établir une analyse objective sur la situation du marché cyclotouristique en Valais. Pour pouvoir ce faire, l'étudiante a eu recours à l'outil analytique SWOT, qui est un acronyme anglais, qui permet de mettre en évidence les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces. Ci-après, le tableau présente les quatre points susmentionnés.

Figure 21 Analyse SWOT



Source : Donnée de l'auteur

10.3.1 Les forces

La première force est le paysage qui, en effet, regorge d'une diversité grâce aux massifs montagneux, les lacs, les vallées ou encore la plaine du Rhône. La seconde est la nature car il existe de nombreuses forêts, faune et flore. La troisième est le climat car le Valais possède plus de 300 jours de soleil par année et a un climat de type méditerranéen. Enfin, la quatrième est le patrimoine existant en Valais tant au niveau de la culture, de la gastronomie que du patrimoine bâti.

10.3.2 Les faiblesses

Toutefois, afin d'offrir une offre cohérente et qui répond aux attentes des cyclistes, il est important d'avoir une collaboration entre les communes, les régions, les prestataires et l'état. Aussi, vu les nombreux moyens d'accès pour arriver en Valais, c'est également une opportunité pour attirer les prospects. Enfin, l'analyse de l'offre a démontré Les infrastructures en Valais portent préjudice à l'offre car elles ne répondent pas aux attentes de la clientèle et la qualité n'est pas au rendez-vous. La communication est clairement défailante en Valais et c'est ce qui ressort le plus dans l'analyse de la demande. En vue de la topographie valaisanne, l'offre est également restreinte car il n'est pas possible de proposer de multiples possibilités pour les niveaux de difficulté des itinéraires.

10.3.3 Les opportunités

La première opportunité est le potentiel de développement du cyclotourisme en Valais, qui a été confirmé par l'enquête et les interviews montrant que le Valais possède une réelle capacité d'accueil importante mais que celle-ci est toutefois mal employée.

10.3.4 Les menaces

La concurrence étrangère est si forte actuellement qu'il faut absolument que le Valais ait des infrastructures de qualité et des offres adaptées, sinon, le canton sera dépassé. Vu la

topographie et l'urbanisme, il est vrai que l'espace disponible actuellement ne permet pas de faire des milliers de kilomètres supplémentaires.

Chapitre 11 : Corrélation entre l'offre et la demande

Après avoir analysé la demande et l'offre valaisanne, il est possible s'il existe une corrélation entre ces deux éléments qui va être présentée ci-dessous.

Tout d'abord, d'après les résultats, il apparaît clairement que l'offre s'est développée sans que l'on ait pris réellement pris conscience de l'importance du cyclotourisme dans le canton; ce qui démontre que, vu le peu d'infrastructures et services actuels, il existe un important potentiel qui peut être développé si le Valais désire devenir une destination connue pour son vélo. Pour y arriver, voici quelques recommandations qui devraient être appliquées par toutes les parties prenantes du canton.

Première recommandation : améliorer l'hébergement

Concernant l'hébergement, il faudrait que les propriétaires envisagent la mise à disposition d'un local à vélo sécurisé (qui peut être au minimum le local à ski pour l'hiver), quelques outils et une place de nettoyage. En effet, les cyclotouristes ayant recours à des vélos plutôt haut-de-gamme ne veulent pas les laisser à l'extérieur et se soucient également de l'entretien afin d'augmenter la durée d'utilisation. Par ailleurs, ceci n'implique qu'une dépense avoisinante CHF. 300.- pour avoir une infrastructure de qualité et une structure d'accueil pour les cyclotouristes. Néanmoins, il n'est pas nécessaire que tous les hébergements du canton fassent cet investissement car, comme bien souvent, on aurait les mêmes offres dans tout le canton. Mais, les hôteliers peuvent également collaborer entre eux afin de répartir les coûts pour la mise sur pied d'un local, ce qui se traduit par une augmentation de moyens afin de satisfaire la demande et pour communiquer sur le sujet.

Mise à part cela, de manière générale en plaine valaisanne les hôtels sont trop peu nombreux, ce qui ne facilite pas le cyclotourisme en plaine. C'est pourquoi l'étudiante recommande de créer de nouveaux hôtels en plaine, ou en bordure d'itinéraires, qui permettent l'accueil de cyclotouristes.

De plus, lorsqu'un établissement décide d'inclure dans son segment de clientèle les cyclistes, il faut que ce dernier aménage ses horaires en fonction, comme, par exemple, le petit-déjeuner servi plus tôt et le repas de midi plus tard.

Deuxième recommandation : les itinéraires

En considérant les itinéraires existants en Valais, on remarque qu'ils sont surtout dédiés à un public sportif, plus précisément, des cycloportifs. C'est pourquoi il serait favorable

d'étudier et mettre sur pied de nouveaux itinéraires ayant des niveaux de difficultés différents. En amont de cette proposition, il serait déjà nécessaire d'améliorer les parcours existants en les aménageant. En effet, il pourrait y avoir plus d'hôtels en plaine, plus de pistes cyclables, un itinéraire du Rhône facilité...

Si le Valais est désireux de développer le cyclotourisme comme produit phare de la saison estivale, il convient de mettre en exergue la possibilité de développement d'itinéraires plus faciles qui seraient accessible aux touristes, d'étoffer l'offre d'itinéraires à un niveau plus élevé et mettre en place une meilleure signalisation.

Troisième recommandation : l'information et la communication

Pour remédier à ce manquement, il conviendrait de mettre en place plusieurs choses.

Tout d'abord, faire vendre le Valais comme étant une destination-vélo où différents niveaux d'itinéraires sont présents pour satisfaire tout public, soutenus par des infrastructures de qualité, une structure d'accueil adéquate pour les cyclistes et l'accessibilité du canton.

Néanmoins, les acteurs et prestataires doivent également faire un effort et doivent collaborer ensemble afin d'offrir une offre cohérente et telle que voulue par les cyclotouristes.

De plus, il faudrait que les prestataires eux-mêmes aient une bonne connaissance de leurs offres disponibles sur leur territoire afin d'informer et conseiller au mieux les touristes.

Il serait aussi souhaitable d'utiliser l'application mobile existante qui se base sur moins de dix itinéraires vélos dans le canton et d'en faire une application efficace au niveau valaisan en l'améliorant (données gps, hôtels, restaurants, activités, histoire d'une site...). Ainsi, les cyclistes pourraient scanner un QR-code le long des itinéraires et à l'arrivée des villes ou villages permettant d'avoir ce genre d'informations.

Enfin, rappelons l'importance primordiale de communiquer sur ce qui existe d'ores et déjà sur le territoire valaisan (itinéraire, application, guides etc...), même si l'offre actuelle doit en effet être fortement améliorée.

Quatrième recommandation : prise de conscience des retombées

Comme l'a démontré ce travail, le marché du cyclotourisme offre des retombées économiques importantes. C'est pourquoi, l'étudiante recommande au monde touristique de travailler ce segment, d'étudier ce qui se fait en dehors du canton, dans un premier temps, et à l'extérieur des frontières suisses dans un second temps, dans le but de se démarquer des autres offres proposées, car le Valais possède bien un énorme potentiel de développement mal exploité jusqu'à maintenant, qui requiert de promouvoir ses spécificités et marques distinctives.

Cinquième recommandation : l'homologation des parcours

A ce jour, beaucoup de parcours ne sont pas homologués dans le canton, ce qui augmente d'ailleurs la destruction de la faune et la flore, surtout en montagne. Néanmoins, il existe des méthodes écologiques qui permettent la protection de la faune et de la flore comme par exemple, des planches en bois posées sur le chemin, du sable, ou de l'herbe séchée.

Chapitre 12 : Best Practices

Ce chapitre va présenter trois exemples de bonnes pratiques sur le territoire européen. Ces derniers n'ont pas été choisis par hasard mais par des critères de comparaison avec le Valais.

Tout d'abord, le premier exemple aborde le Réseau Autonome des Voies Lentes créé en Belgique et a été choisi selon des objectifs qui sont applicables et transférables au canton.

Le second présente le réseau de pistes cyclables en Europe (EuroVelo) et a été expliqué afin de démontrer qu'il existe une collaboration entre plusieurs pays afin de proposer une offre globale, contexte qui manque malheureusement en Valais.

Enfin, le troisième est le cas de l'Italie. Car, non seulement son développement pour le marché du vélo est récent mais il permet aussi de pour prendre un exemple alpin.

12.1 En Belgique : Le développement du RAVeL

Le Réseau Autonome des Voies Lentes, plus connue sous le nom de RAVeL, est un réseau d'itinéraires en Belgique offrant plus de 1'000 kilomètres, qui vit le jour au milieu des années 1990 suite à une intention claire de la Région wallonne (Région administrative du Sud du pays) de développer la mobilité douce. (Portail Wallonie, 2014) Le plan détaillé des itinéraires est consultable à l'annexe 10

Le RAVeL a pu se concrétiser par le fait indirect d'une tendance amorcée dans les années 50 lorsque l'automobile connut un envol et qui a eu pour conséquences l'abandon progressif d'une grande partie du réseau de chemin de fer vicinal belge (SNCV) qui comptait initialement 5000 kilomètres, ainsi qu'un tiers du réseau de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB). De plus, le long des voies d'eaux navigables, nombreuses dans ce pays, les chemins qui permettaient le halage de péniches connurent aussi une diminution naturelle de leur usage.

Constatant ces nombreux abandons de voies ferroviaires et navigables, la Région Wallonne décida de les réaffecter au fur et à mesure comme voies réservées à la mobilité douce. Ces voies ont pour dénomination "voies lentes" en Belgique mais portent le nom de "voies vertes" ailleurs.

C'est en 1977, que le Ministère des Travaux Publics situé à Namur, en région mosane, inaugura la première section empruntant l'ancienne voie ferrée numéro 142, qui relie Hoegaarden, près de Louvain, à Eghezée, près de Namur. Par ailleurs, entre 1977 et 1985, quatre autres sections ont été ouvertes grâce au Ministère des Communications et aux communes concernées par le passage de ces sections.

De plus, en 1991, les cinq lignes de chemins de fer désaffectées ont pu être inscrites au plan de secteur comme étant des grandes voiries pour le trafic lent. Quatre ans plus tard, elles ont été inscrites dans la déclaration de la politique régionale. (Portail Wallonie, 2014) Mais c'est en 1997, que l'on a commencé à parler concrètement du programme RAVeL car ce dernier devint officiel grâce à une révision d'un arrêté ministériel du 4 décembre de la même année.

En 1996, le premier fragment du RAVeL proprement dit vit le jour. Ce dernier a pour point de départ l'ancienne gare de la ville de Rochefort, en limite de la région touristique ardennaise, promenant les usagers jusqu'à une autre gare de campagne à quelques kilomètres de là, le tout dans un environnement prisé par les touristes amoureux des beaux sites géographiques.

Depuis, ces voies lentes sont en continuelle amélioration et leur développement assure une sécurité optimale aux utilisateurs que sont les cyclistes, les piétons, les personnes à mobilité réduites et les cavaliers. Ainsi, en 2004, on dénombrait 845 kilomètres praticables contre 1'330 actuellement. En revanche, la Wallonie possède de nombreux autres itinéraires à voies lentes qui ne sont pas à confondre avec le programme RAVeL. Pour que des itinéraires fassent partie de ce dernier, il est impératif qu'ils soient situés soit le long d'anciennes voies ferroviaires, soit le long de voies fluviales, ou sur des chemins de liaison ou des voiries régionales. (Portail Wallonie, 2014)

Au niveau de la réglementation, le RAVeL possède trois arrêtés (deux ministériels et un royal) visant à régir la circulation sur les itinéraires, donnant un caractère officiel à ce programme et déterminant les itinéraires faisant partie du RAVeL. (Portail Wallonie, 2014)

Selon le portail Wallonie, le programme RAVeL poursuit cinq objectifs à savoir :

- **Amélioration de la mobilité au quotidien**

Dans certaines zones urbaines belges, comme par exemple Bruxelles, Namur ou encore Charleroi, les itinéraires du RAVeL sont utilisés quotidiennement pour notamment se rendre au travail. Ils permettent ainsi aux utilisateurs d'éviter la circulation routière, à certains endroits assez dangereux pour les personnes, et de se rendre à des endroits d'intérêts.

- **Relier les sites touristiques majeurs et contribuer au développement du cyclotourisme**

Sur les cinq itinéraires proposés par le RAVeL ou dans les alentours, se dévoile un important patrimoine local tant culturel qu'historique comme par exemple le sanctuaire de Beauraing (photo X) qui est sur le second parcours. Dans les objectifs parcourus par le RAVeL et mentionné sur le Portail Wallonie, une phrase est à mettre en évidence à savoir : « *Développer le RAVeL à des fins touristiques, c'est aussi contribuer à l'essor d'une région* » (Portail Wallonie, 2014)

- **Préservation du patrimoine ferroviaire et hydraulique**

Etant donné l'histoire de la mise en place du RAVeL, qui est expliqué en début de chapitre, ce dernier ne peut que préserver ce patrimoine vu qu'il a été développé autour de celui-ci. Néanmoins, des actions ont été mises en place dans le but de préserver ce patrimoine comme par exemple : l'inventaire de l'état des ouvrages d'art, architectural et patrimonial ou encore des gares

- **Préservation du patrimoine naturel**

Il est possible de trouver le long des itinéraires du RAVeL une riche faune et flore préservée que l'on ne soupçonnerait pas. En effet, le réseau confère un habitat naturel à des espèces rares, menacées ou protégées. Aussi, les voies du réseau autonome pour les véhicules lents, en liant plusieurs sites, favorisent l'échange de ces espèces, ce qui lui a permis de recevoir en 1995 le prix de L'Année Européenne de la Conservation de la nature. (Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme, 2014)

- **L'intégration du RAVeL dans le réseau EuroVelo et des voies vertes européennes**

Etant donné que le RAVeL est un réseau de pistes cyclables permettant la mobilité douce, il paraît incontournable qu'il s'intègre dans le programme EuroVelo. Le point suivant présentera ce programme de manière plus détaillée.

12.2 L'EuroVelo

EuroVelo met en réseau des pistes cyclables au niveau européen depuis sa mise sur pied en 1994 grâce à la Fédération Européenne des cyclistes (ECF) et soutenu par la Commission Européenne deux ans plus tard. La commission, soucieuse du futur du tourisme face au réchauffement climatique et à son impact sur ce secteur économique, a vu en ce réseau vélo un moyen d'y remédier, tout en étant en adéquation avec les trois objectifs de la politique européenne qui sont : l'intégration de mesures affectant le tourisme, la

promotion du tourisme durable et enfin, l'amélioration de la compréhension et de la visibilité du secteur.

En 2009, le Parlement européen a attiré l'attention des pays européens et de la commission sur le fait que le programme EuroVelo est un réseau important et sensible au tourisme durable, et qu'il est important que chaque pays membre le promeuve. De ce fait, la commission a élaboré plusieurs actions dont les Destinations Européennes d'Excellence (EDEN), Calypso et Tourisme Durable, ainsi que le Programme pour l'Innovation et la Compétitivité (PIC).

Depuis sa création en 2006, EDEN, littéralement en anglais European Destinations of Excellence, élit chaque année et pour chaque pays une destination respectueuse des valeurs, de la diversité et des caractéristiques communes des destinations, selon un thème défini. EDEN veut encourager les destinations émergentes à être plus visibles. Par exemple, en 2013, le thème retenu était 'Tourisme et Accessibilité'. Ce thème portait sur le développement d'infrastructures dans les destinations concurrentes autour de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, peu importe leur âge, leurs besoins ou leurs limitations, Pour qu'une ville soit élue, elle devait non seulement remplir les critères qui viennent d'être mentionnés mais aussi ceux d'EDEN qui portent sur : la non-connaissance du lieu et le peu de fréquentation, l'engagement sur le plan du tourisme durable, la gestion en partenariat avec les parties prenantes et enfin, élaboration d'une stratégie en lien avec le tourisme durable. (European Destinations of Excellence, 2014).

Le programme Calypso existe depuis 2009 grâce à la Section touristique de la Commission européenne. Ce programme a pour vocation le tourisme social, prônant les vacances pour tous et visant les personnes de 65 ans et plus, les retraités, les jeunes entre 18 et 30 ans, les personnes handicapées, mais aussi toutes autres personnes se trouvant en difficultés sociales et financières. Aussi, les objectifs définis par le projet sont : allonger les saisons touristiques, favoriser la création d'emplois qui s'inscrivent dans une vision durable, favoriser le développement d'offres vers des destinations émergentes ou moins connues et favoriser l'échange des cibles. (Direction Générale de la compétitivité de l'industrie et des services, 2014)

PIC, le Programme pour l'Innovation et la Compétitivité, concerne les petites et moyennes entreprises en Europe. Ce projet soutient activement ces entreprises dans le domaine de l'innovation et apporte leur aide dans la recherche de crédit, ou autre recherche. Aussi, le programme incite-t-il les entreprises à s'intéresser aux développements de technologies de l'information et de la communication, aux énergies renouvelables et à l'efficacité énergétique. Avec 3'621 milliards de budget pour les années allant de 2007 à 2013, bon nombre d'entreprises ont donc déjà pu avoir recours à un soutien de la part de ce programme. Par ailleurs, ce dernier est subdivisé en trois sous-programmes à savoir : l'innovation et l'esprit

d'entreprises, les technologies de l'information et de la communication et, finalement, l'énergie intelligente (Smart Energy) pour l'Europe. (Commission Européenne, 2014)

Quant au programme EuroVelo, il poursuit comme objectif principal la mise en réseau durable d'un total actuel de 14 itinéraires comprenant quelque 70'000 kilomètres. Toutefois, il poursuit sept objectifs au total, mais qui se regroupent dans l'idée du développement durable, la mobilité douce, le développement du cyclotourisme et le tourisme durable.

Figure 22 Réseau EuroVélo



Source :Direction Générale des Politiques Internes (2013)

Sur le plan du marketing, de la gestion et de l'aménagement, la ECF s'en trouve chargée.

Aussi, le programme est actif dans neuf domaines d'application comme le présente l'étude de la Direction Générale des Politiques internes (La direction générale des politiques internes, 2012):

- Dynamiser le tourisme durable pour réduire les émissions du dioxyde de carbone
- Stimuler le tourisme au bord des frontières, moins polluant
- Sensibilisation des personnes à la mobilité douce
- Réaffectation des voies comme par exemple le RAVeL belge et ses voies hydrauliques et ferroviaires
- Pour les zones rurales non connues touristiquement parlant, encourager le développement économique
- Varier les offres le long des itinéraires sur tous les niveaux de la chaîne de prestations (hébergement, restauration,...)
- Encourager les populations locales à la pratique régulière du sport
- Promotion de la mobilité douce
- Encourager un tourisme 'vert' et 'doux' permettant la mise en évidence du patrimoine local de chaque pays et région de l'Europe.

Comme on l'a vu au chapitre trois, le cyclotourisme a engendré plus de 140 millions d'euros rien que pour le territoire suisse pour l'année 2011. Mais, pour le réseau EuroVelo, bien plus grand certes, il a engendré 7 milliards de revenus directs pour 60 millions de voyages dénombrés.

De plus, signalons que Valais Wallis Promotion a pour projet l'intégration de la Route du Rhône, itinéraire 1 selon SwissMobile, au programme EuroVelo, ce qui entrainera très certainement à l'avenir, une augmentation de la fréquentation sur cet itinéraire.

12.3 L'Italie

Depuis l'apparition en Italie des pistes cyclables au début des années 1990, le recours au vélo comme moyen de transport et comme motif de vacances est en plein essor. En effet, pour de nombreux projets, à l'instar du RAVeL belge, l'Italie a réaménagé d'anciennes voies ferrées ainsi que des chemins le long des cours d'eau, ce qui a permis le développement de la mobilité à vélo tant en campagne que dans les villes italiennes surtout.

La première mise en réseau de pistes cyclables en Italie date de la fin des années 90, respectivement en 1998, grâce à la création du programme EuroVelo qui a été présenté la même année et au vote d'une loi concernant l'aménagement et le financement du réseau italien. (Atout France, 2012)

Entre 2000 et 2010, de nombreux projets ont été réalisés grâce aux acteurs et sources de financement en Italie que sont les régions, les provinces et les communes, chaque niveau disposant de compétences différentes, qui sont détaillées dans le rapport d'Atout France de 2012. Les régions s'occupent principalement du pouvoir législatif (avec l'Etat aussi) mais aussi des transports, des travaux publics, du tourisme, de l'urbanisme ainsi que du soutien pour les actes en lien avec le vélo et le financement de certains projets nationaux. Les provinces exercent quatre compétences, à savoir la planification et le zonage du territoire, l'organisation des services de lutte contre les incendies, la réglementation des transports et la maintenance des routes secondaires. Mais l'aménagement et le soutien financier relèvent de la compétence des provinces. De leur côté, les communes sont actives dans la propreté des voies, la collecte des déchets, l'action sociale et autres domaines. Pour ce qui est du vélo, elles s'occupent des itinéraires (promotion, entretiens...) situés sur leurs territoires.

Au niveau de l'offre, l'Italie possède trois types d'infrastructures différents pour le tourisme à vélo : les pistes cyclables, les anciennes voies de chemins de fer et les voies vertes Greenways. Selon le code de la route italien, il existe deux possibilités de pistes différentes. La première consiste à la séparer de la route classique. L'autre, plus dangereuse, consiste à ce que la piste soit sur la même voie routière que les automobiles mais avec pour seule séparation, une bande blanche. De plus 700 kilomètres de voies ferrées ont été réadaptés en pistes cyclables alors que 6'400 kilomètres sont encore disponible mais doivent être rachetés aux chemins de fer italien. Dans ce second type d'infrastructures on retrouve six itinéraires qui possèdent une partie sur voies ferrées à savoir La Ligurie, La Venetie, La Sicile, la Lombardie, le Frioul-Venetie Julienne, l'Emilie-Romagne et le Lazio. Enfin, dix voies vertes traversent le pays grâce à l'association italienne Greenways qui existe depuis 1998.

Elle a pour but le développement et la promotion de voies lentes pour cyclistes, piétons, cavaliers.

La carte ci-après, présente le réseau Bicalitalia qui propose des itinéraires au niveau national. Toutefois, trois itinéraires font partie du programme EuroVelo. Néanmoins, selon la FIAB (Federazione Italiana dei Amici della Bicicletta Onlus), seulement 15% des itinéraires emprunteraient des pistes cyclables dignes de ce nom et le nord posséderait beaucoup plus de kilomètres que le Sud. (Atout France, 2012)

Pour la mise en tourisme du cyclotourisme en Italie, différents acteurs ont été appelés afin de proposer une offre : les régions, les tours opérateurs et les associations. Dans la même étude d'Atout France, le rôle de chacun de ces acteurs est présenté.

Les régions sont compétentes pour l'élaboration de plan d'actions, la coordination des acteurs, de la promotion touristique, du financement et les analyses de marché. Quant aux tours opérateurs, selon une étude en 2006 de PEDALITALIA reprise par l'étude d'Atout France, une centaine feraient la promotion de voyages cyclotouristique sur le territoire italien. (Atout France, 2012). Diverses associations existent aussi grâce à des soutiens financiers régionaux et ont pour compétence la promotion des itinéraires et la mise au point de l'offre. Par exemple, dans le Val d'Aoste, un club, Club Bike Valle d'Aoste, réunit une trentaine de prestataires, en majorité du monde hôtelier, qui se regroupent ensemble afin de financer la promotion assurée par des brochures, des site internet ou encore des salons et évènements, soit un ensemble d'actions de marketing, avant de demander à pouvoir bénéficier d'un remboursement des frais exposés à hauteur de 50%.

Enfin, au niveau de la commercialisation proprement dite de l'offre, cette dernière passe par des guides spécialisés, site internet, brochures, salons, la presse et encore des voyages de promotion du cyclotourisme.

En conclusion de ces trois exemples de Best Practices, on peut dire que ces derniers se rejoignent sur le point des infrastructures. En effet, dans les trois cas, les itinéraires empruntent d'anciennes voies ferrées ou fluviales réaffectées. Si le développement de pistes cyclables dans trois cas s'est opéré dans cet environnement ce n'est pas sans raisons. Même si le Valais ne possède quasiment aucune voie ferrée désaffectée, l'objectif consistant à inventorier et mettre en exploitation touristique des voies de transport tombées en désuétude ou pouvant être aménagées dans ce sens, trouve aussi en Valais toute son utilité. Un premier inventaire pourrait être mené à cette fin.

Figure 23 Itinéraires vélo sur le territoire italien



Source : Bicalitalia (2014)

Chapitre 13 : Plan d'actions

Avant de formuler des améliorations proposées à Valais Wallis Promotion et au monde du tourisme, il a paru opportun de mesurer le risque pour cinq critères qui ont été jugés éligibles auparavant par les répondants du questionnaire.

13.1 Management du risque

Pour établir ce chapitre, j'ai fait appel aux documents du cours Risk Management, module 1 du diplôme des formations continues en Gestion des Risques d'Entreprise, de l'Université de Genève.

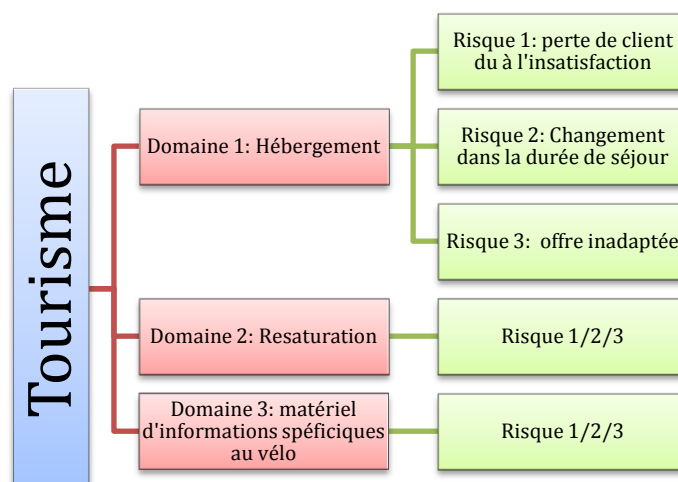
Tout d'abord, définir un risque s'exprime par la probabilité qu'un événement survienne et qui mette en péril l'atteinte des objectifs stratégiques de l'organisation. Toutefois, selon le site d'OxerBrige, il existerait une quarantaine de définitions pour le mot « risque ». (Chrisopher Paris, 2014)

Les risques peuvent être endogènes (comme des processus, le changement de la part de l'être humain, les systèmes..) ou exogènes (origine externe, réputation, stratégie, ...). Mais ils peuvent aussi être contrôlables ou non. Nous avons différents types de risques comme le montre l'image à l'annexe 11. Le risque de réputation peut être tant financier qu'opérationnel.

Pour évaluer un risque il faut suivre un certain processus qui va être utilisé dans cette partie mais voici dans les grandes lignes les étapes-clés.

- Etape 1 : Choix des domaines d'analyse
- Etape 2 : Choisir les risques selon le domaine et calculer le risque brut
- Etape 4 : Evaluation du risque
- Etape 5 : Etablir la grille de suivi des risques
- Etape 6 : Faire un tableau de bord prospectif (Balanced Scorecard)

Figure 24 Hiérarchie des risques



Source : Donnée de l'auteur

Etape 1 : Définition des domaines – dans ce cas-ci, 3 domaines

Les trois domaines ci-dessous ont été choisis selon le taux d'insatisfaction assez haut de l'offre valaisanne selon l'enquête.

Le premier jugé sera l'hébergement. Pour rappel, pour 58% des répondants, ce critère était très important et 42% dépensaient jusqu'à Fr.100.- quotidiennement pour l'hôtel.

Le second sera la restauration avec 49% des personnes qui dépensaient entre 26 et 50 francs suisses.

Le troisième le matériel d'informations spécifiques au vélo où 41% des personnes ont répondu avoir dépensé entre 0 et 25 francs.

Etape 2 : Choix du risque et calcul du risque brut (RB)

Le risque brut est égal à la potentielle perte totale si l'événement survient et si on ne prend pas des mesures auparavant pour l'amortir. Toutefois, seulement le premier risque cité, lié à l'hébergement, sera développé mais les deux autres ont été pris en compte lors de l'évaluation des risques avec la même méthodologie.

Pour calculer le risque brut, il faut avoir recours à la formule de l'ingénieur suivante.

$$\text{Risque Brut} = \text{Probabilité} \times \text{Dommage}$$

Cette formule est assez limitée car on aborde un sujet de probabilité des processus stochastiques. Par exemple, pendant la crise financière de 2007/2008, on a constaté que plusieurs mécanismes mathématiques de la gestion de risques n'ont pas fonctionné comme il avait été prédit. Cependant, c'est la méthode la plus étendue actuellement. N'ayant pas pu être prédit, on s'est rendu compte qu'il a fallu développer une approche qui prend en compte les facteurs humains, ce qui se traduit par des analyses qualitatives.

Par mesure de simplification, partons sur une base de séjour d'une durée de 7 jours.

Risque brut de perte des clients à cause de l'insatisfaction de l'hébergement =

$$\text{RB} = 0.35 \times (150 \times 7 \times 50) = \underline{18'375}$$

Probabilité : La première partie de la formule, aborde la probabilité qu'un événement survienne au cours du temps. Dans ce cas-là, il s'agit du pourcentage des gens ayant répondu qu'ils n'étaient pas satisfaits par l'hébergement en Valais. La manière de calculer la probabilité peut être assez diverse et dépend notamment des données que l'on a et de l'expérience du décideur. Dans cette situation, cela s'explique par les 35% sur les 150 répondants au questionnaire, avec un risque de ne pas revenir dans l'établissement.

Dommage : La seconde partie de la formule aborde les conséquences entraînées par l'événement en question. Dans ce cas-ci, cela se traduit par l'impact financier qu'engendrerait la non-venue de ces personnes. Donc, il a fallu prendre le total des

répondants (150 réponses) multiplié par le nombre de jours (/) sur place qui est aussi multiplié par la dépense occasionnée pour l'hébergement (CHF 50.-).

Si les personnes concernées décident de ne pas y remédier, cela engendrerait une perte d'à peu près de CHF 18'375.-. En revanche, si l'on décide de prendre les choses en main soit de transférer, mitiger ou d'éliminer (chose peu faisable) le risque, on aura un calcul d'un risque net que l'on abordera plus tard.

Etape 3 : Evaluation du risque

Dans le cas qui nous occupe, , nous avons suivi la marche à suivre de l'indicateur 1 (hébergement)

. Si Valais Wallis Promotion suscite un intérêt pour d'autres domaines, on pourra suivre le même procédé que celui qui sera présenté.

Le premier graphique cartographie les trois risques majeurs liés aux hébergements si le secteur hôtelier ne fait rien, qui sont la perte de clients dû à l'hébergement (1), le changement dans la durée de séjour (2) et l'offre inadaptée selon la demande (3). La cartographie se trouve à l'annexe 11.

Cette cartographie s'adresse à tous les hébergements valaisans toutes catégories confondue. Néanmoins, si on se focalise sur des données plus spécifiques de la branche, comme, par exemple, si l'on change la taille et la classification hôtelière, la cartographie va obligatoirement être modifiée, et ce, pour chaque catégorie.

Lorsqu'il y a un risque, ce dernier est interconnecté avec d'autres dans une chaîne de causalités. Ci-dessous le tableau représente les parties prenantes ainsi que le type de risques engendré par la perte de clients dû à l'hébergement.

Tableau 16 Risque: perte de clients du à l'hébergement

Probabilité	Forte
Domage	Important
Vulnérabilités	<ul style="list-style-type: none"> • Qualité du service • Qualité des infrastructures • Confiance des clients • Baisse du chiffre d'affaires
Parties prenantes/Parties affectées	<ul style="list-style-type: none"> • Image de l'entreprise • Client • Employés
Risque global	Grand

Etape 4 : Etablir la grille de suivi des risques

Une fois que l'on a fait l'évaluation de risques, on procède à l'élaboration d'une grille permettant le suivi des risques. Elle est consultable à l'annexe 11.

Etape 5 : Faire un tableau de bord prospectif (Balanced Scorecard)

Enfin, les indicateurs-clés de risques devraient être analysés vis-à-vis des indicateurs-clés de performance. Les indicateurs-clés de performance sont développés dans le but d'assurer l'atteinte des objectifs de l'entreprise.

Le premier risque était la perte de clients dû à l'hébergement. Ceci peut être analysé de façon à corréliser avec l'évolution du chiffre d'affaires au fil du temps. Ainsi, les autres indicateurs de risques peuvent être analysés par rapport aux indicateurs-clés de performance.

Si d'autres risques doivent être évalués, il faut suivre le processus qui vient d'être présenté.

13.2 Proposition Package

Ici, seules des idées vont être livrées sans faire appel ou mention particulière dans ce chapitre à un quelconque prestataire. Néanmoins, chacun de ces packages doit comprendre l'hébergement, la restauration, une application mobile ou une carte, le transfert des bagages et un matériel de qualité.

Package 1 : **Le sportif** - Séjours de six jours dont : 2 matinées avec un coach sportif dans une salle de Fitness ainsi que 2 après-midi qui seraient réservés à des cours pour apprendre à rouler en vélo. Les 3 autres jours seront consacrés à la découverte du Valais avec un accompagnateur de montagne qui fera découvrir des itinéraires selon le niveau des personnes.

Package 2 : **Le Découverte** – Séjour sur six jours également. Les journées seraient divisées entre la pratique du vélo et la découverte de la culture locale l'après-midi qui pourrait porter tant sur la gastronomie que l'histoire....Chaque après-midi, les personnes découvrirait des localités différentes dans les trois régions du Valais – 2 pour le Bas Valais, 2 pour le Valais central et 2 pour le Haut-Valais. Le transport sera organisé et le point de départ et de retour sera à Sion.

Package 3 : **En route pour la sportétente** – Séjour modulable entre 2 et 6 jours et plus. La pratique du matin se ferait le matin et l'après-midi, les personnes pourront se détendre en plaine avec par exemple, un après-midi aux îles de Sion, dans les bains, en ville,...

Toutefois, les personnes devront énoncer leurs centres d'intérêts au préalable afin que l'on puisse mettre sur pied les activités en fonction de la demande.

Package 4 : **Le vélodréraline** – Séjour d'au moins une nuit à un maximum de 15 jours. Ici, le but serait que les personnes fassent bien entendu du vélo, mais puissent aussi faire des sports plus fun et offrant plus de sensations fortes, tout en alliant des logements insolites. Par exemple, le premier jour serait proposé comme suit: en matinée, vélo de descente, pic-nic le midi ; l'après-midi serait occupée par la descente d'un barrage (offre d'après Swissraft et No Limits Canyon) ou encore descente en trottinette.... Et pour le soir, les personnes dormiraient dans un endroit insolite ('à la belle étoile', Bunker à Verbier, Maya Boutique Hotel à Nax...)

Package 5 : **J'écoute ma roue et mon corps** : initiation cours : Séjour de 3 jours dont le premier sera consacré à apprendre à rouler en vélo sans se fatiguer avec une initiation au vélo électrique, couplé avec une explication sur l'entretien de son vélo. Le deuxième jour serait une balade en Valais avec un accompagnateur de montagne et le troisième jour serait une journée aux bains avec massage, sauna, hammam....

Conclusion

En consacrant son travail de Bachelor au cyclotourisme et à l'intérêt de son développement pour le Valais, l'étudiante s'est efforcée de fournir par cette étude un cadre de propositions concrètes à l'organisme Valais Wallis Promotion soucieux de construire une offre élargie aux touristes amoureux du vélo.

Les recherches ont confirmé le potentiel du Valais, ce segment déjà générateur de valeur étant encore aujourd'hui sous-évalué et, somme toute, peu exploité. Un contexte nouveau vient appuyer le sens de cette démarche : le Valais, comme beaucoup d'autres régions, doit faire face à des bouleversements des comportements touristiques.

Tout d'abord, le mode de séjour des vacanciers et touristes : l'époque n'est plus aux longs séjours planifiés en appartement, résidence secondaire ou hôtel. L'heure est aux décisions de dernière minute et à l'aspiration de vivre "quelque chose de différent" durant ses loisirs. Cette lame de fond est dangereuse pour ceux qui ne s'y préparent pas activement. Mais elle est aussi porteuse de nouvelles opportunités si les professionnels du tourisme la prennent en compte.

Ensuite, l'indéniable processus de réchauffement climatique doit nous encourager à préparer sur le marché touristique local une série d'alternatives touristiques aux périodes moins longues d'enneigement et, par conséquent, de séjours. Améliorer grâce au cyclotourisme la fréquentation en dehors des pointes hivernales est possible.

Après, la découverte avec d'autres yeux peut très bien s'opérer localement, pour peu que l'angle de visite soit nouveau et étonne le visiteur. A ce titre, une offre cyclotouristique comportant des services de qualité, permettant de découvrir l'environnement naturel et humain de manière différente et pouvant aisément être englobée dans des programmes de détente plus large articulés sur un thème porteur (le sport multiple, l'environnement, la détente physique...) prend toute son importance comme facteur de diversification et de génération de revenus nouveaux pour les régions touristiques.

Il convient toutefois de mesurer correctement les risques liés à cette stratégie et à l'absence de stratégie sur un marché cyclotouristique pourtant en phase de croissance.

En améliorant l'offre actuelle, soutenu par l'initiative privée et les pouvoirs publics, en faisant preuve de créativité professionnelle et de capacité d'écoute des besoins touristiques nouveaux, en misant sur un excellent rapport qualité-prix des prestations, le monde du cyclotourisme peut apporter lui aussi sa contribution efficace au processus nécessaire du renouveau touristique valaisan.

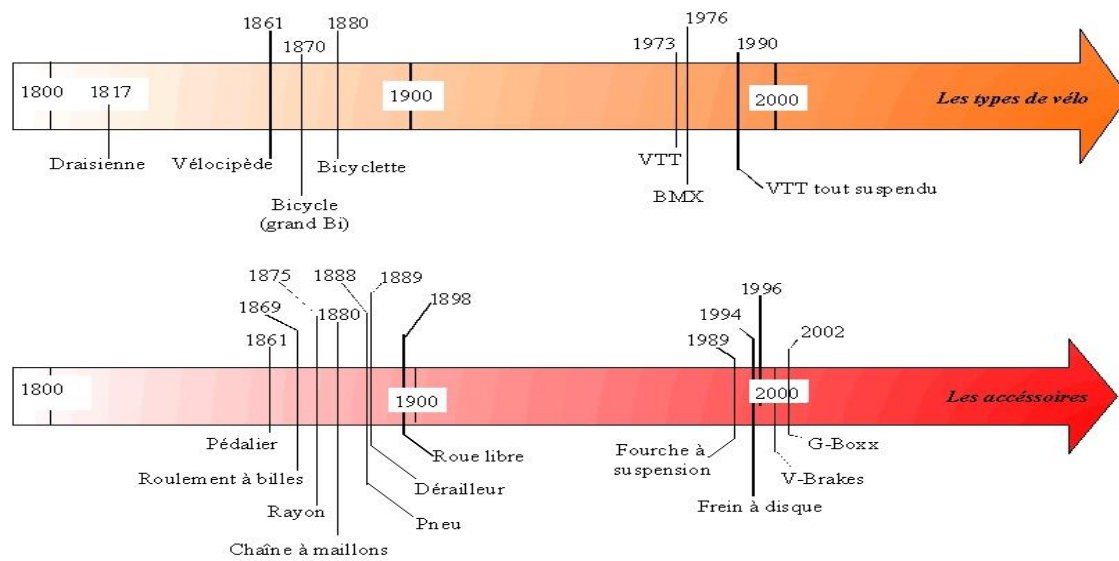
Références

- A+E Networks. (2014). *Henri Desgrange. Biography*. Consulté le 25 Mars 2014, sur <http://www.biography.com/people/henri-desgrange-20638549>
- Albert Einstein. (2012). *Vive le vélo!* Consulté le 12 Juin, 2014, sur Le Figaro: <http://evene.lefigaro.fr/citations/theme/bicyclette-velo.php>
- Annick Marie Bouchard; Guillaume Charroin; Nans Thomassey. (2013). Dans *La bible du grand voyageur - vélo* (p. 109). Place des Editeurs.
- Association Suisse des Magasins d'Articles de sport. (2014). *Membres ASMAS Valais*. Consulté le 29 Juin 2014, sur <http://www.asmasvalais.ch/2-non-categorise/10-membres-asm-as-valais>
- Atout France. (2012). *Les clientèles internationales du tourisme à vélo en France. Etude des marchés espagnol et italien*. Paris: Atout Francr.
- Chrisopher Paris. (2014, Mai 16). *DIS of ISO 9001 Introduces ISO's 40th Definition of "Risk"*. Consulté le Juillet 1, 2014, sur Oxbridge: <http://www.oxbridge.com/emma/?p=3361>
- Christelle Marques, V. W. (2014, Mai). communication personnelle. (A. Delaunois, Intervieweur) Sion.
- Commission Européenne. (2014). *Programme-cadre pour la compétitivité et l'innovation (CIP)*. Consulté le 29 Juin 2014, sur http://ec.europa.eu/cip/index_fr.htm
- Cyclo Club de Varangeville. (2014). *Histoire des vélos (résumé)*. Consulté le 24 Mars 2014, sur Histoire des vélos: <http://www.cycloclub-varangeville.fr/histoire-des-velos>
- Département de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme. (2014). *Le RAVeL*. Consulté le 7 Mai 2014, sur DGo4 - SPW - Département Aménagement du territoire - RAVeL - informations détaillées: <http://dgo4.spw.wallonie.be/DGATLP/DGATLP/Pages/DAU/Pages/RAVeL/RAVeL01.asp>
- Diabète Québec . (2014). *Le cyclotourisme*. Consulté le 7 Avri 2014, sur Le cyclotourisme: http://www.diabete.qc.ca/html/activite_physique/cyclotourisme.html
- Direction Générale de la compétitivité de l'industrie et des services. (2014). *Le programme CALYPSO : un projet européen de tourisme social*. Consulté le 29 Juin 2014, sur <http://www.dgcis.gouv.fr/tourisme/programme-calypto-projet-europeen-tourisme-social>
- Dominique, B., Sophie, J., Stéphane, H., & Luc, R. (2009). *De l'émergence des stations balnéaires au tourisme sportif : Le mélange des genres à la lueur de l'exemple de la région Bretagne en France*. Consulté le 27 Juin 2014, sur <http://teoros.revues.org/445>
- Draisienne. (2014). *Histoire de la Draisienne*. Consulté le 24 mars 2014, sur Historique de la Draisienne: <http://www.draisienne.info/historique-de-la-draisienne>
- Entendeur, À. B. (Écrivain). (2011). *Vélos électriques: nouveau test d'ÂBE, soyez au courant!* [Film]. Suisse.
- European Destinations of Excellence. (2014). *EDEN, c'est quoi?* Consulté le 28 Juin 2014, sur http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/eden/what-is-eden/index_fr.htm
- Fédération Française de Cyclisme. (2010). *Chapitre 3 - les épreuves cyclosporives*. Consulté le 5 Juin 2014, sur http://www.velovelo.com/article.php3?id_article=7377
- Fondation SuisseMobile. (2014). *Développement*. Consulté le 23 Juin 2014, sur Fondation SuisseMobile: <http://www.suissemobile.org/web/schweizmobil/fr/entwicklung.html>
- France - Ministère de l'écologie, développement durable et de l'énergie. (2011). *Le tourisme durable : définitions*. Consulté le 27 Juin 2014, sur <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-tourisme-durable-definitions.html>
- Giger, T. (2014). *Perspektiven Mountainbike Tourismus - Grundlagen für nachhaltigen Mountainbike - Tourismus*. Davos: Swiss Sports Publishing GmbH.
- Guex, P.-Y. (2014, Mai 26). (A. Delaunois, Intervieweur) Sierre.
- La direction générale des politiques internes. (2012). *Eurovélo : Le réseau européen d'itinéraires cyclables*. Département thématique B : politiques structurelles et de cohésion, Transport et Tourisme.
- La Route du Coeur. (2014). *SwissTrails*. Consulté le 23 Juin, 2014, sur <http://www.herzroute.ch/fr/la-route-du-coeur/partenaires/swisstails/>

- Larousse. (2014). *cyclotourisme*. Consulté le 7 Avril 2014, sur Définitions: cyclotourisme: <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/cyclotourisme/21330>
- L'Assemblée Fédérale de la Confédération suisse. (1958, Décembre 19). Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) . Berne, Suisse.
- Le Conseil d'Etat du canton du Valais. (2011, Décembre 21). 704.100 - Règlement sur les itinéraires de mobilité de loisirs (LIML). *Bulletin officiel no 52 du 30.12.2011*. Sion.
- Le Grand Conseil du canton du Valais. (2011). Loi sur les itinéraires de mobilité de loisirs (LIML). *Bulletin officiel no 38 du 23.09.2011*. Sion.
- L'Internaute. (2014). *John Dunlop*. Consulté le 25 Mars 2014, sur Biographie: John Dunlop: <http://www.linternaute.com/biographie/john-dunlop-1/>
- Louis Baudry de Saunier. (1892). Le cyclisme, Théorique et Pratique. Dans *Le cyclisme, Théorique et Pratique* (pp. 112 - 114). Paris: La Librairie Illustrée. Récupéré sur <http://books.google.ch/books?id=MDJTvOyRVJsC&pg=PA112&lpg=PA112&dq=jules+truffault&source=bl&ots=8atdSA8UXz&sig=eOpUxLyUHqfL7nMtB9YtTWAqoE&hl=fr&sa=X&ei=uy4wU7nPHITe7AbL8lGoBg&ved=0CIEBEogBMA4#v=onepage&q=jules%20truffault&f=false>
- Martigues Cyclotourisme. (2014). *Le cyclotourisme, c'est quoi?* Consulté le 7 Avril 2014, sur Martigues Cyclotourisme: <http://www.martiguescyclotourisme.fr/le-cyclotourisme-cest-quoi->
- Métraiiller, S. (2014, Mai). Responsable Vélo chez Valrando. (A. Delaunois, Intervieweur)
- Nicola, C., & Thiemo, D. (2006). *Evaluation d'impact sur la santé - Promotion du vélo à assistance électrique*. Equiterre, Département de l'économie et de la santé, Genève.
- Observatoire Valaisan du Tourisme. (2014). *Mémento et panorama du tourisme valaisan*. Sierre.
- Organisation Mondiale du Tourisme. (2014). *Comprendre le tourisme: Glossaire de base*. Consulté le 16 Mai 2014, sur Comprendre le tourisme: Glossaire de base Organisation Mondiale du Tourisme: <http://media.unwto.org/fr/content/comprendre-le-tourisme-glossaire-de-base>
- Peter, A., Daniel, M., Cameron, A., Christopher, R., & Darrin, R. (2014, Mars 28). Bicycle helmets are highly effective at preventing head injury during head impact: Head-form accelerations and injury criteria for helmeted and unhelmeted impacts. Récupéré sur Elsevier.
- Portail Wallonie. (2014). *Définition*. Consulté le 23 Avril 2014, sur RAVeL - Définition: <http://ravel.wallonie.be/opencms/opencms/fr/cles/Definition/>
- Portail Wallonie. (2014). *Historique*. Consulté le 23 Avril 2014, sur RAVeL - Historique: <http://ravel.wallonie.be/opencms/opencms/fr/cles/historique/>
- Portail Wallonie. (2014). *Objectifs du RAVeL*. Consulté le 7 Mai 2014, sur RAVeL - Objectifs du RAVeL: <http://ravel.wallonie.be/opencms/opencms/fr/cles/Objectifs/objectifsa.html#Objectif2>
- Pro Velo Suisse. (2014). *Vignette Vélo*. Consulté le 5 Juin 2014, sur Pro Vélo Suisse: <http://www.pro-velo.ch/fr/themes-et-projets/politique/vignette-velo/>
- ProVelo. (2014). *Equipement obligatoire*. Consulté le 27 Juin 2014, sur <https://www.youtube.com/watch?v=H3C67iHJxC0>
- SlowUp. (2014). *Accueil*. Consulté le 23 Juin 2014, sur <http://www.slowup.ch/fr/index.html>
- Suisse Rando. (2014). *Rapport annuel 2013*. Suisse Rando. Berne: Suisse Rando.
- SuisseMobile. (2014). *SuisseMobile - la Suisse à vélo*. Consulté le 23 Juin 2014, sur <http://www.veloland.ch/fr/suisse-a-velo.html>
- SuisseMobile. (2014). *SuisseMobile - La Suisse à VTT*. Consulté le 23 Juin 2014, sur SuisseMobile: <http://www.mountainbikeland.ch/fr/suisse-a-vtt.html>
- SwissMobile. (2013). *La Suisse à vélo : Résultat des comptages de 2012*. Berne: Fondation SuisseMobile.
- SwissTrails. (2014). *Outdoor - Swiss Made*. SwissTrails.
- SwissTrails. (2014). *Services*. Consulté le 24 Juin 2014, sur http://www.swisstrails.ch/swisstrails_franz/allround_service.html




- Tandem 91. (2014). *Prêt de vélos*. Consulté le 30 Juin 2014, sur <http://www.tandem91.ch/aktuell/>
- TCS section valais. (2014, Mai). La montagne appartient à tous! *Bientôt l'été, prêt à bouger!*, p. 7.
- Valais Roule. (2014). *Objectifs*. Consulté le 21 Mai 2014, sur Valais Roule - Wallisrolt Prêt de vélos gratuits: <http://www.valaisroule.ch/fr/objectifs.html>
- Valais Roule. (2014). *Rapport annuel saison 2013*. Valais Roule. Futurowal Sàrl.
- Valaisroule. (2014). *Le prêt de vélo en Valais*. Consulté le 12 Juin 2014, sur Valaisroule: <http://www.valaisroule.ch/fr/infos-pret.html>
- Valrando. (2004, Juin 5). Valrando - Statuts. *Statuts*. Saas-Grund, Valais.
- Valrando. (2013, Septembre 19). Etat des lieux Vélo - Vtt Valais. Sion.
- Valrando. (2014). *Association*. Consulté le 21 Mai 2014, sur Valrando: <http://www.valrando.ch/organisation/association.php>
- Vélosuisse. (2014). *Association vélosuisse*. Consulté le 3 Avril 2014, sur vélosuisse: <http://www.velosuisse.ch/fr/portrait.html>
- VeloSuisse. (2014). *Les ventes de cycles neufs en Suisse*. Consulté le 14 Juin 2014, sur velosuisse: http://www.velosuisse.ch/fr/statistiques_courant.html
- Vététeur, L. (2014). *Naissance d'un autre vélo : Le Mountain Bike ou VTT (Vélo Tout Terrain)*. Consulté le 3 Avril 2014, sur Le Vététeur: <http://leveteteur.free.fr/Historique/VTT1.htm>




Annexe 1 : Evolution du vélo et des accessoires entre 1800 et 2000










Source : Le Veteteur (2014)




Annexe 2 : Les catégories de vélo


Les catégories de vélo	Les utilisations et caractéristiques	Photos
Vélo tout terrain (VTT)	<p>Utilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour tous types de terrains <p>Caractéristiques</p> <ul style="list-style-type: none"> - maniable - roues de 26" - stable - sportif - empattement court, chasse réduite 	
Moutain Bike / vélo de route	<p>Utilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - routes de montagnes et campagnes sinueuses <p>Caractéristiques</p> <ul style="list-style-type: none"> - entre un vélo de course et un VTT - pneus « routes » de 26 ou 28" - pas de suspensions 	
Vélo tout chemin (VTC)	<p>Utilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - balades, randonnées, déplacements en ville <p>Caractéristiques</p> <ul style="list-style-type: none"> - entre vélo de route et VTT - pneus plus larges que le vélo de route - guidon droit - confortable 	

<p>Vélo de descente</p>	<p>Utilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - descente en tout terrain et compétition de VTT freeride <p>Caractéristiques</p> <ul style="list-style-type: none"> - fourche renforcée - freins à disques, roues 26" - cadres résistants - plus lourd qu'un VTT 	
<p>City-Bike</p>	<p>Utilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - vélo pour tous les jours ou les loisirs, sur routes goudronnées ou chemins de terres entretenus <p>Caractéristiques</p> <ul style="list-style-type: none"> - maniable - robuste - plus lourd qu'un VTT - roues 26" - porte-bagages à l'arrière - garde-boue 	
<p>Vélo de tourisme</p>	<p>Utilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - usage courant et pour les personnes aimant le confort <p>Caractéristiques</p> <ul style="list-style-type: none"> - roues de 28" - guidon multifonctionnel - suspension avant et/ou arrière - robuste - maniable - garde-boue - porte-bagages à l'arrière 	

Vélo de trekking	Utilisation <ul style="list-style-type: none"> - pour le quotidien, sport, loisirs, tourisme Caractéristiques <ul style="list-style-type: none"> - roue de 26 ou 28" - robuste - stable - porte-bagages à l'arrière - garde-boue 	
Vélo électrique	Utilisation <ul style="list-style-type: none"> - Pour tout usage, car il existe des vélos électriques VTT, city... Caractéristiques <ul style="list-style-type: none"> - équipé d'un moteur électrique - Vitesse jusqu'à 25km/h, si plus il faut un permis cyclomoteur - Versions pour hommes et femmes - Garde-boue - Porte-bagages à l'arrière 	
Vélo de course	Utilisation <ul style="list-style-type: none"> - faire de la vitesse sur les routes asphaltées Caractéristiques <ul style="list-style-type: none"> - ultraléger - matériels de qualité 	
Tandem	Utilisation <ul style="list-style-type: none"> - plusieurs utilisations car il y a plusieurs types : du sport au tourisme Caractéristiques	

	<ul style="list-style-type: none"> - biplace - long empattement - peu maniable - stable - cher 	
Vélo pliant	<p>Utilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour tous les jours <p>Caractéristiques</p> <ul style="list-style-type: none"> - roues de 20 à 28" (28 !!!) - pliable - éclairage - garde-boue - porte-bagages à l'arrière 	
Vélo de jeunesse	<p>Utilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - différentes utilisations car existe VTT, trekking et city, pour enfants de 9 à 14ans <p>Caractéristiques</p> <ul style="list-style-type: none"> - roues de 20 à 26" - garde-boue - adapté à l'enfant 	
Vélo d'enfant	<p>Utilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - plutôt sur route ou chemins entretenus, pour enfants de moins de 9 ans <p>Caractéristiques</p> <ul style="list-style-type: none"> - roulettes d'appuis démontables - frein arrière à rétropédalage 	

Vélo rétro	Utilisation <ul style="list-style-type: none"> - surtout pour la ville Caractéristiques <ul style="list-style-type: none"> - porte-bagages à l'arrière, - style à l'ancienne mais composants et matériaux sont modernes 	
Vélo cruiser	Utilisation <ul style="list-style-type: none"> - pour les jeunes Caractéristiques <ul style="list-style-type: none"> - cadre arrondi - décorable comme une moto chopper (exemple : Harley Davidson) - garde-boue 	
Vélo couché	Utilisation <ul style="list-style-type: none"> - rouler sur les routes peu fréquentées Caractéristiques <ul style="list-style-type: none"> - centre de gravité bas, - peu maniable et peu visible (en ville) - l'utilisateur est en position couchée - long empattement - silhouette basse et étroite - garde-boue 	

Vélo militaire	Utilisation <ul style="list-style-type: none">- utilisation militaire Caractéristiques <ul style="list-style-type: none">- très solide- lourd- rigide- dérailleur- freins sur jante	
-----------------------	---	--

Source : VéloSuisse et Comité départemental de l'Essonne – France (2014).

Annexe 3 : Valaisroule - Carte des stations et tableaux des locations hebdomadaires pour l'année 2013



	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
	Juin					Juillet					Août					Septembre				Octobre			
Sem. Calendrier	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	
Stations	Total vélos par stations																						
Brig	540	7	42	39	24	23	7	37	38	35	24	31	35	20	39	22	12	21	14	16	11	16	27
Visp	362	15	10	18	5	16	8	22	37	25	14	7	14	21	18	19	10	25	41	12	13	7	5
Raron	456	2	2	21	36	14	20	49	18	49	45	29	28	52	33	9	0	12	8	5	5	12	7
Leuk	863	8	42	70	63	37	37	24	28	44	35	36	17	11	13	48	39	63	69	78	56	36	9
Sierra	1321	35	49	60	41	56	70	54	45	97	55	57	93	69	88	57	63	60	109	50	55	32	24
Sion	1128	51	26	33	63	53	61	69	58	71	95	87	88	23	53	11	65	22	8	65	67	25	34
Martigny	514	16	15	24	19	14	25	39	46	26	43	22	37	19	38	27	10	22	15	11	17	11	18
St-Maurice	430	4	17	32	18	26	23	26	13	9	10	16	66	26	19	24	18	15	23	5	11	10	19
Brigerbad	138	0	1	1	4	5	19	12	13	8	8	23	29	0	7	5	0	0	0	3	0	0	0
Fully	507	12	21	42	23	26	19	17	25	13	22	26	32	25	29	11	19	14	27	37	11	25	31
Port-Valais	2576	70	106	141	109	103	155	189	219	119	169	98	209	87	145	91	55	92	62	73	87	85	101
Gampel	281	4	3	7	7	3	2	22	29	35	44	20	58	7	20	14	2	4	1	9	0	9	0
Bella-Tola	213	0	0	1	1	1	4	24	30	38	19	20	3	12	1	20	0	20	0	0	0	0	0
Conthey	288	16	13	25	23	13	14	19	24	24	11	14	21	16	18	10	4	5	6	0	0	6	6
Total	9617	240	347	514	436	390	464	603	623	593	594	486	730	399	521	370	297	375	383	364	333	274	281
Total groupe	1488	1927					2283					2730					1425				1252		
Total	11105																						

TOP SCORE (2013)

1	Port-Valaisroule	2576
2	Sierrroule	1321
3	Sionroule	1128
4	Leukrollt	863
5	Brig-Glis/Natersrollt	540
6	Martignyroule	514
7	Fullyroule	507
8	Raronrollt	456
9	Saint-Mauriceroule	430
10	Visprollt	362
11	Contheyroule	288
12	Gampelrollt	281
13	Bella-Tolarollt	213
14	Brigerbadrollt	138

TOP SCORE (2012)

1	Port-Valaisroule	2537
2	Sierrroule	1254
3	Sionroule	1085
4	Leukrollt	791
5	Brig-Glis/Natersrollt	558
6	Fullyroule	478
7	Visprollt	323
8	Martignyroule	315
9	Contheyroule	313
10	Raronrollt	311
11	Gampelrollt	302
12	Saint-Mauriceroule	300
13	Bella-Tolarollt	258
14	Brigerbadrollt	154
15	Muehleyerollt	109

TOP SCORE (2011)

1	Port-Valaisroule	2306
2	Sierrroule	1438
3	Sionroule	1382
4	Leukrollt	952
5	Brig-Glis/Natersrollt	903
6	Raronrollt	729
7	St-Mauriceroule	628
8	Visprollt	455
9	Fullyroule	422
10	Martignyroule	407
11	Gampelrollt	354
12	Bella-Tolarollt	289
13	Brigerbadrollt	189

Annexe 4 : Le questionnaire en ligne

Informations générales concernant la pratique du vélo

Pratiquez-vous des vacances cyclo-touristiques?

- Oui
- Non

Pour des vacances cyclo-touristiques, quel(s) type (s) d'environnement privilégiez-vous?

- Montagne
- Mer/cours d'eau
- Ville
- Campagne
- Autre :

Dans quel(s) pays envisagez-vous un séjour touristique à but cyclo-touristique? *

Plusieurs réponses possibles

- Autriche
- Allemagne
- Italie
- France
- Suisse
- Autre :

Dans quelle(s) région(s) touristique(s) suisse(s) pratiquez-vous du cyclo-tourisme? *

Plusieurs réponses possibles

- Genève
- Grisons
- Lucerne/Lac des 4 cantons
- Oberland Bernois
- Région Bâloise
- Région Berne
- Région Fribourg
- Région Lémanique (Vaud)
- Région Zurichoise
- Suisse orientale
- Tessin
- Valais
- Je ne fais pas de vélo en Suisse

Avec qui pratiquez-vous du vélo-?

Plusieurs réponses possibles

- Seul (e)
- En couple
- Membres de la famille
- Amis/Connaissances
- Groupe de voyage organisé
- Avec un club
- Autre :

Quel moyen de transport principal utilisez-vous pour vous rendre au lieu de vos vacances cyclo-touristiques?

- Voiture
- Train
- Bus / Car postal
- Caravane
- Vélo
- Autre :

Durant quelle (s) saison (s) pratiquez-vous vos activités cyclo touristiques? *

- Hiver
- Printemps
- Ete
- Automne

En moyenne mensuelle, combien de fois pratiquez-vous du vélo outdoor? *

Une seule réponse possible

- 0-5
- 6-10
- 11-15
- 16-20
- + de 20

Selon vous, quel est votre niveau de pratique? *

Une seule réponse possible

- Débutant
- Intermédiaire
- Bon/expert

Possédez-vous votre propre matériel?

- Oui
- Non, je loue la totalité du matériel sur place
- J'emmène une partie et loue l'autre sur place

Si vous louez une partie du matériel sur place, précisez svp:

Lors de vos séjours-vélo, dans quel(s) type(s) d'hébergement séjournez-vous?

- Hôtel
- Auberge de jeunesse
- Camping
- Résidence secondaire
- Appartement/ maison de vacances
- Aucune expérience
- Autre :

En moyenne, quelle est la durée de vos vacances consacrées au vélo? *

- 1 jour
- 2 jours
- 3 jours
- 4 jours
- 5 jours
- 6 jours
- + de 6 jours

Lors de vos vacances vélo, quel pourcentage est consacré à la pratique de ce sport? *

En moyenne, à combien se montent vos dépenses journalières lors de vos séjours cyclotouristiques *

en CHF

	0-25	26-50	51-100	101-150	151-200	+ de 200	Ne sais plus le montant	Aucune dépense	Non concerné
Le forfait (remontées mécaniques)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'hébergement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La restauration	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les services vélo (entretien, réparation..)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	0- 25	26- 50	51- 100	101- 150	151 - 200	+ de 200	Ne sais plus le montant	Aucune dépense	Non concerné
Les bikeparks	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les loisirs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le transport (domicile -> destination)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le transport au sein de la destination	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le commerce	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La location du matériel (vélo, casque..)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le matériel d'informations (cartes, apps spécialisées, etc)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'accompagnement guidé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autres	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

En dehors du vélo, quel (s) autre (s) sport (s) pratiquez-vous durant vos vacances?

Plusieurs réponses possibles

- Ski / Snowboard
- Randonnée
- Sport de raquettes (tennis, squash)
- Athlétisme
- Golf
- Sports collectifs (football..)
- Arts martiaux (judo, karaté)
- Sports de combats (boxe, escrime, lutte..)
- Sports aériens (vol libre, ULM..)
- Sports de cible (tir-à-l'arc, bowling)
- Sports aquatiques (natation, canoë..)
- Autre :

Participez-vous à des manifestations sportives en lien avec le vélo (Grand Raid, Trophée Valaisan,..)?

- Participation active

- Participation passive comme spectateur
- Non

Combien de temps à l'avance, réservez-vous vos vacances cyclo-touristiques?

- Spontanément
- 1 à 2 semaines
- 2 à 4 semaines
- 1 à 2 mois
- 2 à 4 mois
- 4 à 6 mois
- Plus de 6 mois
- Ne sais plus
- Aucune réservation faite

Veillez indiquer le degré d'importance des facteurs suivants lorsque vous faites du cyclotourisme *

	Sans importance	Peu important	Moyennement important	Assez important	Très important	Sans avis
L'accueil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La nature	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les paysages	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les conditions météorologiques	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le rapport qualité/prix	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'accessibilité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le confort	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La tranquillité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La renommée/image de la destination	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La renommée / image des parcours	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'offre gastronomique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les sensations fortes/adrénaline	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sécurité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La diversité de l'offre des parcours	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	Sans importance	Peu important	Moyennement important	Assez important	Très important	Sans avis
La signalisation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les offres spéciales (réductions, promotions..)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le transport des bagages	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les magasins de location pour le matériel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les accompagnants/guides	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les services proposés par l'hébergement (local à vélo, matériel de réparation etc)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

En matière de cyclotourisme, comment évaluez-vous l'offre du Valais? *

	Pas du tout satisfait	Plutôt pas satisfait	Moyennement satisfait	Plutôt satisfait	Totalement satisfait	Sans avis
Informations et communications spécifiques au vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les transports (du domicile à la destination)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le transport dans la destination	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les informations sur place	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'hébergement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La restauration	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le niveau des itinéraires vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La signalisation des itinéraires vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	Pas du tout satisfait	Plutôt pas satisfait	Moyennement satisfait	Plutôt satisfait	Totalement satisfait	Sans avis
L'accessibilité des itinéraires vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le nombre d'itinéraires vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La qualité des itinéraires vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'entretien des itinéraires vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La location du matériel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Sur une échelle de 1 à 10, comment noteriez-vous votre satisfaction générale concernant l'offre cyclo-touristique valaisanne?

1 étant pas satisfait, 10 étant totalement satisfait

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Parmi les éléments suivants, quelle (s) combinaison (s) composeraient idéalement votre package cyclo-touristique?

Plusieurs réponses possibles

- Le matériel (vélo, protection)
- L'hébergement
- La restauration
- Les remontées mécaniques
- Une application mobile / Ipad ou une carte
- Le transfert des bagages
- Le transport dans la destination
- Le transport jusqu'à la destination
- Une activité adrénaline
- Une activité douce (golf, bains thermaux, visites culturelles,..)
- Participation à une manifestation sportive ou culturelle
- Autre :

Quel est le montant maximal que vous investiriez pour le package que vous venez de créer?

Par personne et par jour / en CHF

- 0-50
- 51-100

- 101 -- 200
- 201 - 300
- 301 - 400
- 401 - 500
- + de 501

Quel est le montant maximal que vous investiriez pour un package incluant l'hébergement, le matériel complet (vélo, protections..), une activité, les remontées mécaniques, le transfert des bagages et le transport?

Par personne et par jour / en CHF

- 0-100
- 100 -- 200
- 201 - 300
- 301 - 400
- 401 - 500
- + de 501

Informations personnelles

Vous êtes

- Un homme
- Une femme

Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous?

- > de 18
- 18-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- + de 60

Quel est votre pays de résidence?

- Allemagne
- Autriche
- Belgique
- France
- Italie
- Pays-Bas
- Suisse

Autre :

Quel est le code postal de votre localité?

Quel est votre statut professionnel?

- Indépendant
- Cadre dirigeant / haut fonctionnaire
- Employé / fonctionnaire
- Ouvrier
- Etudiant
- Homme / femme au foyer
- Retraité
- Sans emploi
- Autre :

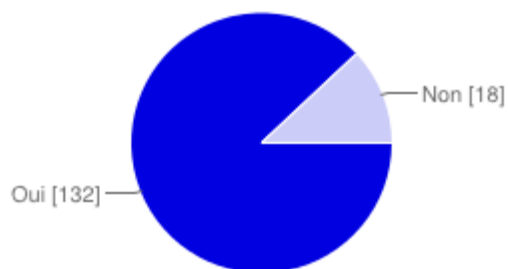
En moyenne annuelle, quel est le revenu de votre foyer? (en CHF)

- 0 - 50'000
- 50'000 - 100'000
- 100'000-150'000
- 150'000 - 200'000
- + de 200'000

Commentaires / Remarques éventuelles

Annexe 5 : Analyse de la demande – réponses et graphiques

Pratiquez-vous des vacances cyclo-touristiques?



Oui **132** 88 %

Non **18** 12 %

Pour des vacances cyclo-touristiques, quel(s) type (s) d'environnement privilégiez-vous?

Montagne **112** 42 %

Mer/cours d'eau **56** 21 %

Ville **6** 2 %

Campagne **90** 33 %

Autre **5** 2 %

Dans quel(s) pays envisagez-vous un séjour touristique à but cyclo-touristique?

Autriche **27** 7 %

Allemagne **20** 5 %

Italie **77** 21 %

France **99** 27 %

Suisse **107** 29 %

Autre **41** 11 %

Dans quelle(s) région(s) touristique(s) suisse(s) pratiquez-vous du cyclo-tourisme?

Genève **11** 3 %

Grisons **34** 8 %

Lucerne/Lac des 4 cantons **20** 5 %

Oberland Bernois **31** 8 %

Région Bâloise **7** 2 %

Région Berne **20** 5 %

Région Fribourg **49** 12 %

Région Lémanique (Vaud) **66** 16 %

Région Zurichoise **5** 1 %

Suisse orientale **14** 3 %

Tessin **33** 8 %

Valais	109	27 %
Je ne fais pas de vélo en Suisse	8	2 %

Avec qui pratiquez-vous du vélo?

Seul (e)	95	29 %
En couple	47	14 %
Membres de la famille	36	11 %
Amis/Connaissances	89	27 %
Groupe de voyage organisé	12	4 %
Avec un club	51	15 %
Autre	1	0 %

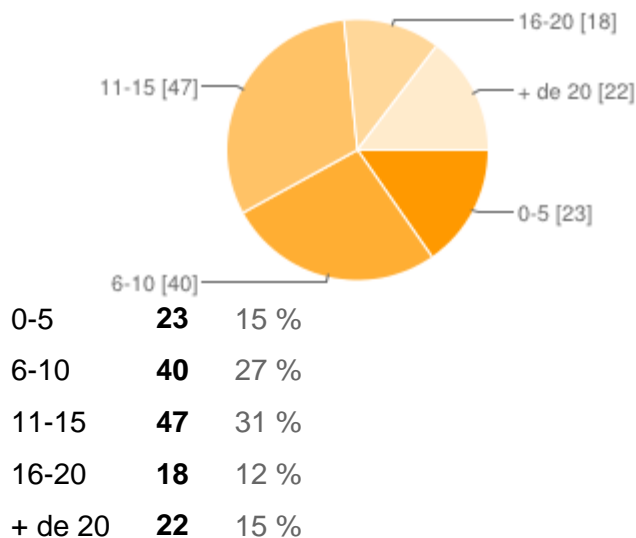
Quel moyen de transport principal utilisez-vous pour vous rendre au lieu de vos vacances cyclo-touristiques?

Voiture	113	47 %
Train	54	22 %
Bus / Car postal	24	10 %
Caravane	2	1 %
Vélo	35	14 %
Autre	15	6 %

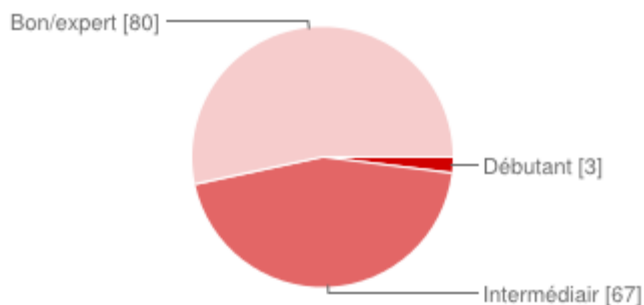
Durant quelle (s) saison (s) pratiquez-vous vos activités cyclo touristiques?

Hiver	18	5 %
Printemps	118	31 %
Ete	140	37 %
Automne	102	27 %

En moyenne mensuelle, combien de fois pratiquez-vous du vélo outdoor?

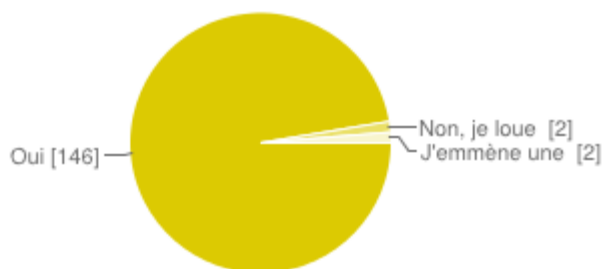


Selon vous, quel est votre niveau de pratique?



Débutant	3	2 %
Intermédiaire	67	45 %
Bon/expert	80	53 %

Possédez-vous votre propre matériel?



Oui	146	97 %
Non, je loue la totalité du matériel sur place	2	1 %
J'emmène une partie et loue l'autre sur place	2	1 %

Si vous louez une partie du matériel sur place, précisez svp:

location du vélo Espagne ça m'arrive de louer sur place quand c'est possible et intéressant qualitativement (si le matériel offert en location correspond à mes exigences) Loué mon vélo à Majorque velo si voyage en avion Vélo -- oui max hurzeler

Lors de vos séjours-vélo, dans quel(s) type(s) d'hébergement séjournez-vous?

Hôtel	107	47 %
Auberge de jeunesse	24	10 %
Camping	32	14 %
Résidence secondaire	8	3 %
Appartement/ maison de vacances	45	20 %
Aucune expérience	5	2 %
Autre	9	4 %

En moyenne, quelle est la durée de vos vacances consacrées au vélo?

1 jour	6	4 %
2 jours	4	3 %
3 jours	19	13 %
4 jours	20	13 %

5 jours	29	19 %
6 jours	24	16 %
+ de 6 jours	48	32 %

Lors de vos vacances vélo, quel pourcentage est consacré à la pratique de ce sport?

0	0	0 %
5	1	1 %
10	6	4 %
15	0	0 %
20	5	3 %
25	4	3 %
30	11	7 %
35	3	2 %
40	6	4 %
45	1	1 %
50	35	23 %
55	1	1 %
60	14	9 %
65	1	1 %
70	12	8 %
75	10	7 %
80	16	11 %
85	2	1 %
90	7	5 %
95	1	1 %
100	14	9 %

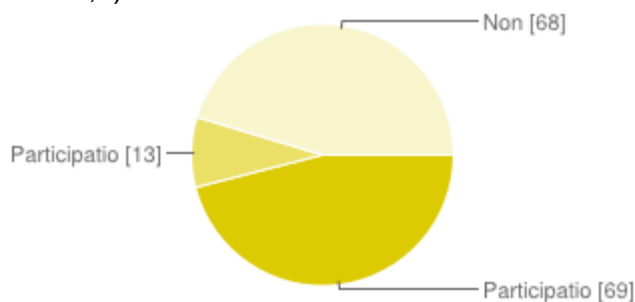
En moyenne, à combien se montent vos dépenses journalières lors de vos séjours cyclotouristiques ?

Dépenses	0 - 25	26-50	51-100	101 - 150	151 - 200	Plua de 200	Ne sais plus le montant	Aucune dépense	Non concerné
Le forfait (Remontées mécaniques)	22%	6%	2%	0%	1%	0%	3%	27%	39 %
L'hébergement	4%	21%	42 %	18%	5%	3%	2%	3%	2%
La restauration	13%	49 %	26%	4%	1%	2%	1%	2%	2%
Les services vélo (entretien, réparation..)	38%	4%	3%	0%	1%	1%	3%	30%	21%
Les bikeparks	23%	4%	0%	0%	0%	0%	2%	36%	43%
Les loisirs	29%	35%	9%	3%	1%	3%	3%	9%	9%
Le transport (domicile -> destination)	17%	19%	16%	12%	4%	9%	8%	3%	12%
Le transport au sein de la destination	34%	10%	6%	2%	0%	1%	5%	21%	20%
Le commerce	34%	21%	9%	3%	0%	1%	4%	13%	15%
La location du matériel (vélo, casque..)	19%	3%	4%	1%	1%	0%	1%	31%	41%
Le matériel d'informations (cartes, apps..)	41%	11%	3%	1%	0%	0%	1%	23%	19%
L'accompagnement guidé	22%	3%	1%	0%	1%	0%	1%	32%	39%
Autres	27%	5%	2%	0%	1%	1%	2%	29%	70%

En dehors du vélo, quel (s) autre (s) sport (s) pratiquez-vous durant vos vacances?

Ski / Snowboard	98	32 %
Randonnée	114	37 %
Sport de raquettes (tennis, squash)	15	5 %
Athlétisme	6	2 %
Golf	3	1 %
Sports collectifs (football..)	3	1 %
Arts martiaux (judo, karaté)	2	1 %
Sports de combats (boxe, escrime, lutte..)	0	0 %
Sports aériens (vol libre, ULM..)	3	1 %
Sports de cible (tir-à-l'arc, bowling)	2	1 %
Sports aquatiques (natation, canoë..)	34	11 %
Autre	29	9 %

Participez-vous à des manifestations sportives en lien avec le vélo (Grand Raid, Trophée Valaisan,..)?



Participation active	69	46 %
Participation passive comme spectateur	13	9 %
Non	68	45 %

Combien de temps à l'avance, réservez-vous vos vacances cyclo-touristiques?

Spontanément	18	12 %
1 à 2 semaines	13	9 %
2 à 4 semaines	9	6 %
1 à 2 mois	26	18 %
2 à 4 mois	38	26 %
4 à 6 mois	21	14 %
Plus de 6 mois	9	6 %
Ne sais plus	1	1 %
Aucune réservation faite	13	9 %

Veillez indiquer le degré d'importance des facteurs suivants lorsque vous faites du cyclotourisme

Facteurs	Sans importance	Peu important	Moyennement important	Assez important	Très important	Sans avis
Accueil	3%	5%	13%	30%	45%	4%
La nature	0%	1%	6%	27%	66%	1%
Les paysages	0%	1%	4%	31%	63%	1%
Les conditions météorologiques	3%	1%	11%	32%	53%	1%
Le rapport qualité/prix	1%	4%	15%	49%	28%	3%
L'accessibilité	1%	8%	27%	41%	20%	3%
Le confort	3%	10%	38%	33%	14%	2%
La tranquillité	1%	5%	24%	42%	26%	1%
La renommée/ image de la destination	13%	28%	34%	15%	5%	5%
La renommée/image des parcs	12%	15%	29%	24%	15%	5%
L'offre gastronomique	11%	20%	29%	31%	7%	3%
Les sensations fortes/adrénaline	23%	28%	21%	16%	7%	5%
La sécurité	4%	5%	26%	36%	24%	5%
La diversité de l'offre	5%	3%	16%	37%	36%	3%
La signalisation	5%	7%	25%	35%	24%	3%
Les offres spéciales	17%	21%	26%	22%	7%	7%
Le transport des bagages	28%	15%	19%	24%	6%	8%
Les magasins de location	39%	25%	16%	3%	5%	11%
les accompagnants/ guides	39%	25%	11%	8%	6%	11%
Les services proposés par l'hébergement (local à vélo, matériel,...)	15%	11%	23%	27%	19%	5%

En matière de cyclotourisme, comment évaluez-vous l'offre du Valais?

Evaluation de l'offre	Pas du tout satisfait	Plutôt satisfait	Moyennement satisfait	Plutôt satisfait	Totalement satisfait	Sans avis
Informations et communications spécifiques au vélo	7%	18%	29%	20%	2%	23%
Les transports (du domicile .> destination)	3%	11%	15%	30%	6%	35%
Le transport au sein de la destination	3%	10%	19%	18%	5%	45%
Les informations sur place	4%	11%	18%	34%	5%	29%
L'hébergement	2%	7%	26%	25%	7%	33%
La restauration	1%	5%	20%	43%	10%	21%
Le niveau des itinéraires vélo	4%	4%	23%	31%	19%	19%
La signalisation des itinéraires	6%	7%	17%	37%	11%	21%
L'accessibilité des itinéraires vélo	4%	9%	19%	35%	10%	23%
Le nombre d'itinéraires	5%	15%	23%	26%	11%	20%
La qualité des itinéraires	3%	7%	24%	34%	13%	18%
L'entretien des itinéraires	7%	9%	22%	29%	11%	22%
La location du matériel	4%	6%	7%	7%	3%	73%

Sur une échelle de 1 à 10, comment noteriez-vous votre satisfaction générale concernant l'offre cyclo-touristique valaisanne?

1	0	0 %
2	6	5 %
3	8	6 %

4	20	15 %
5	19	14 %
6	25	19 %
7	24	18 %
8	24	18 %
9	6	5 %
10	1	1 %

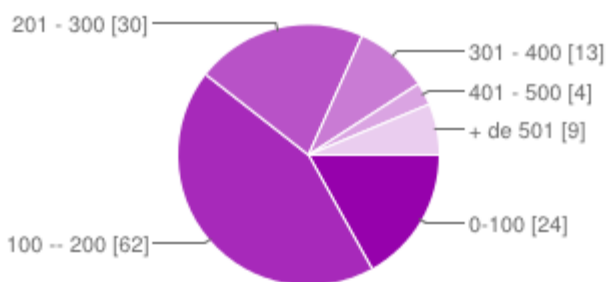
Parmi les éléments suivants, quelle (s) combinaison (s) composeraient idéalement votre package cyclo-touristique?

Le matériel (vélo, protection)	49	9 %
L'hébergement	117	23 %
La restauration	84	16 %
Les remontées mécaniques	20	4 %
Une application mobile / Ipad ou une carte	58	11 %
Le transfert des bagages	48	9 %
Le transport dans la destination	13	3 %
Le transport jusqu'à la destination	32	6 %
Une activité adrénaline	16	3 %
Une activité douce (golf, bains thermaux, visites culturelles,..)	43	8 %
Participation à une manifestation sportive ou culturelle	30	6 %
Autre	8	2 %

Quel est le montant maximal que vous investiriez pour le package que vous venez de créer?

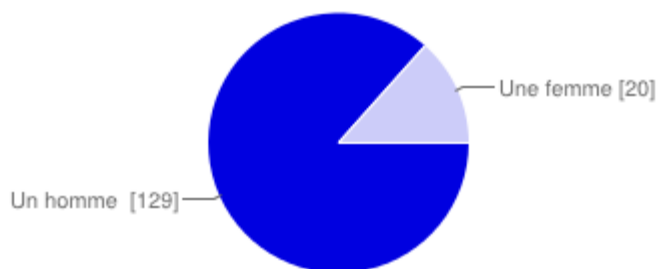
0-50	14	10 %
51-100	39	27 %
101 -- 200	56	39 %
201 - 300	16	11 %
301 - 400	8	6 %
401 - 500	2	1 %
+ de 501	7	5 %

Quel est le montant maximal que vous investiriez pour un package incluant l'hébergement, le matériel complet (vélo, protections..), une activité, les remontées mécaniques, le transfert des bagages et le transport?



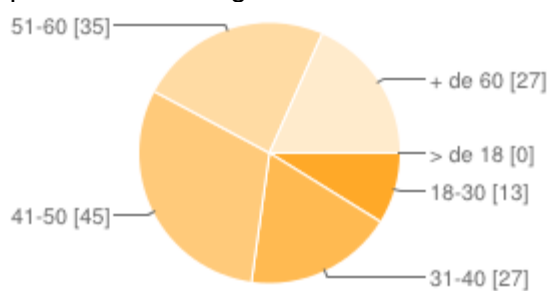
0-100	24	17 %
100 -- 200	62	44 %
201 - 300	30	21 %
301 - 400	13	9 %
401 - 500	4	3 %
+ de 501	9	6 %

Informations personnelles
Vous êtes



Un homme	129	87 %
Une femme	20	13 %

Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous?



> de 18	0	0 %
18-30	13	9 %
31-40	27	18 %
41-50	45	31 %
51-60	35	24 %
+ de 60	27	18 %

Quel est votre pays de résidence?

Allemagne	0	0 %
-----------	----------	-----

Autriche	0	0 %
Belgique	2	1 %
France	12	8 %
Italie	0	0 %
Pays-Bas	0	0 %
Suisse	135	91 %
Autre	0	0 %

Quel est le code postal de votre localité?

1196 1007 1008 1091 1006 1009 1095 3877 1971 59490 1010 1895 1893 1426 1906 1976 1
618 68360 1814 1000 1274 1913 1073 1844 1996 8303 1791 1642 76110 26130 1920 1921
6760 1066 1926 1060 1638 1637 1636 1630 2000 1936 23200 1860 3966 3965 1665 1055 3
960 1753 2610 1041 35310 1143 1958 1026 1950 1024 1023 1032 1227 1890 1805 189118
02 1800 1170 1730 57000 1967 1966 1963 1965 1874 1964 1872 1871 1870 1880 3974 397
7 82000

Quel est votre statut professionnel?

Indépendant	19	12 %
Cadre dirigeant / haut fonctionnaire	21	14 %
Employé / fonctionnaire	72	47 %
Ouvrier	7	5 %
Etudiant	5	3 %
Homme / femme au foyer	1	1 %
Retraité	25	16 %
Sans emploi	1	1 %
Autre	2	1 %

En moyenne annuelle, quel est le revenu de votre foyer? (en CHF)

0 - 50'000	21	16 %
50'000 - 100'000	74	56 %
100'000-150'000	10	8 %
150'000 - 200'000	19	14 %
+ de 200'000	9	7 %

Commentaires / Remarques éventuelles

Annexe 6 : Diffusion du questionnaire

Le lien avec le questionnaire a été diffusé auprès de :

- Valais/Wallis Promotion : avec un lien sur leurs pages Facebook et Twitter
- Aux 138 membres du club Gentlemen en Gruyère (Fribourg)
- La journée Lausannoise du Vélo, qui s'est déroulé le 24 mai dernier a envoyé à quelques 2'500 participants des éditions précédentes et actuelle, le lien du questionnaire par le biais d'une newsletter.
- Le club Les Copains de la Petite Reine de Sion, qui a relayé l'information par e-mail à leurs membres
- L'Union Cycliste Monthesanne qui m'a gentiment transmis la liste de leurs 47 membres afin que le lien puisse être envoyé.
- Cyclo101, site officiel du vélo et basé en France, qui m'a donné la possibilité de mettre un message sur leur forum.
- Le Rhône cyclisme, basé à Aigle, a relayé l'information à une quarantaine de membres du club.
- Le Cyclophile à Aigle, a mis un lien sur le site internet du club
- La Fédération Française de Cyclotourisme m'a laissé la possibilité de mettre un lien sur leur page Facebook qui comporte à ce jour 2'120 « aime »
- La Fédération Francophone Belge de Cyclotourisme (FFBC) a mis un lien sur son site internet
- Bikin' Valais a relayé l'information tant sur les pages Facebook que sur le site internet
- L'Association Cyclotouriste des Cheminots de Somain, située en France, a envoyé un mail à tous ses membres (environ 15) avec le lien du questionnaire.
- Le Cyclophile Sédunois, comportant une trentaine de membres, a mis sur son site internet le lien du questionnaire.
- Quelques personnes ont entendu parler du questionnaire et m'ont envoyé un e-mail pour avoir le lien internet, provenant du canton de Vaud, Valais et de Normandie.
- Quelques 365 adresses e-mail m'ont été transmises par des associations ou clubs, qui, par soucis de confidentialité, restent anonymes.

Annexe 7 : Le canevas d'interview

Thèmes	Questions	Remarques
Définition	<p>Selon vous, lequel de ces scénarios fait partie du cyclotourisme :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une balade d'une journée en ami avec un repas - une balade de quelques heures - un séjour de deux nuits dans un lieu avec comme motif de déplacement principal le sport - c'est une activité de loisir et plein air avec un vélo pour au moins une nuit, dans un lieu hors du lieu habituelle de résidence - Une personne qui part en vacance pour le vélo 	
Définition suite	<p>Si vous deviez donner un mot-clé pour décrire les termes suivants, quel serait-il ? :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le cyclotourisme de manière générale - le cyclotourisme en Valais 	
Impression générale	Quelle est votre impression de manière générale envers le vélo en Valais ?	
Meilleur exemple	A votre connaissance, quel est le meilleur exemple du cyclotourisme tant en Valais, en Suisse et à l'étranger ? et pourquoi ?	
Développement VS	Selon vous, est-ce que le Valais est assez développé au niveau du cyclotourisme?	
Point de vue sur l'activité	Pensez-vous que le cyclotourisme pourrait faire partie de l'offre estivale et surtout hivernale ? Comment, sous quelle forme ? Quels produits proposeriez-vous ?	
Améliorations	Quelles améliorations apporteriez-vous en matière d'infrastructures cyclo-touristiques en Valais (chemins, signalisations, itinéraires etc)	

Publicité	Avez-vous vu certaines publicités qui parlaient sur le cyclotourisme ? Si oui lesquelles ? Quand ?	
Communication	Sur quels supports médiatiques consultez-vous les actualités en lien avec le vélo? Mettez dans l'ordre d'importance : <ul style="list-style-type: none"> - presse écrite - réseaux sociaux - internet website (blog, forum..) - radio - discussion / débat - Evénements - Publicités Autres : précisez	
Raison	Pour le président du club : Pour le passionné/ le valaisan/ le touriste : Quel lien possédez-vous avec le vélo ?	
	Pour le spécialiste :	

Annexe 8: Les personnes interviewées

- Interview 1 : le président d'un club hors canton

Monsieur Jean-Denis Sahli, président du Cyclophile d'Aigle. Interview faite le 6 mai 2014 à Sierre

- Interview 2 : le passionné de vélo qui l'utilise au quotidien comme moyen de transport

Monsieur Jean-Daniel Melly, infirmier à l'Hôpital de Sion. Interview faite le 14 mai 2014 à Sierre

- Interview 3 : Le touriste qui vient en Valais et pratique un peu de vélo :

Monsieur Eric Hurther, professeur universitaire en Normandie (France). Interview faite le 11 mai 2014 par écrit

- Interview 4 : Le spécialiste du marché :

Monsieur Amaël Dunnet, rédacteur en chef du magazine « Bike Kulture Mag » à Bex. Interview faite à Bex le 19 mai 2014.

- Interview 5 : Le responsable d'un magasin de sport

« René Rey Sports » à Crans-Montana : Monsieur Christian Rey, Interview faite le 12 juin 2014 par écrit.

Annexe 9: Résumé des interviews

Questions	Profil 1 : Président du Cyclophile d'Aigle	Profil 2 : Passionné de vélo	Profil 3 : le touriste	Profil 4 : le spécialiste du marché	Profil 5 : le responsable du magasin
<p>Selon vous, lequel de ces scénarios fait partie du cyclotourisme. Justifiez :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une balade d'une journée en ami avec un repas - une balade de quelques heures - un séjour de deux nuits dans un lieu avec comme motif de déplacement principal le sport - c'est une activité de loisir et plein air avec un vélo pour au moins une nuit, dans un lieu hors du lieu habituel de résidence - Une personne qui part en vacances pour le vélo 	<p>Un petit peu oui ça peut-être un début mais si c'est qu'une fois non</p> <p>Non</p> <p>Oui</p> <p>Oui</p> <p>Oui</p>	<p>Oui</p> <p>Oui idem</p> <p>Non</p> <p>Oui.</p> <p>Oui</p>	<p>Non</p> <p>Oui</p> <p>Non</p> <p>Non</p> <p>Non</p>	<p>Non</p> <p>Non</p> <p>Oui</p> <p>Ca dépend</p> <p>Oui</p>	<p>Non</p> <p>Non</p> <p>Oui</p> <p>Non</p> <p>Non</p>
Si vous deviez donner un mot-clé pour décrire les termes suivants, quel					

serait-il ? : - le cyclotourisme de manière générale - le cyclotourisme en Valais	Plaisir Découverte	Le vélo Vélo en montagne	Détente active Bonheur	Les vacances et le vélo Sortie journalière	Le vélo La meilleure manière de découvrir notre canton
Quelle est votre impression de manière générale envers le vélo en Valais ?	C'est pénible à cause du vent et des montées. En Valais c'est une donnée particulière avec la topographie alpine	Pas assez développé les offres pour le vélo (tant en montagne qu'en plaine), les magasins louent des vélos mais ne proposent rien en contrepartie (cartes, guides...), circulation dangereuse car voiture/camions et vélo sur la même voie sur certains tronçons.	Des circuits attractifs, un réseau étendu et de qualité+ une météo favorable à cette pratique	Gros potentiel mais mal exploité	Assez bonne mais devrait développer plus de pistes cyclables
A votre connaissance, quel est le meilleur exemple du cyclotourisme tant en Valais, en Suisse qu'à l'étranger ? et pourquoi ?	En Valais : les cycloportives En Suisse, Trail Games A l'étranger : les offres dans certains pays (Corse)	En Valais : Saint-Luc/Chandolin/Anzère/Montana qui se positionnent en vélo de descente, En Suisse : la région du lac de Constance A l'étranger : Copenhague – tout est fait pour le vélo / Hollande / France ont rattrapé leur retard	Pas de connaissance sur le sujet.	Valais : Saint-Luc et Verbier mais pour bike park Suisse : Grisons Etranger : France, Ecosse, Colombie Britannique (vélo de descente), Wisler (dénéige même les pistes parce qu'ils ont beaucoup de cyclos !)	En Valais et en Suisse ce serait les Slow'Up. A l'étranger : Hollande car il y a vraiment beaucoup de pistes cyclables
Selon vous, est-ce que le	Non s'il y a une économie du ski n'y en	Non, pas du tout ! Manque	Le réseau d'infrastructures est bien	Non. Il y a un gros problème de	Le Valais peut mieux faire en faisant appel au

Valais est assez développé au niveau du cyclotourisme?	a pas pour le vélo en VS	d'infrastructures, manque d'offres	veloppé et très étendu.	communications car même les gens du milieu ne connaissent pas l'offre.	TO et en développant plus de pistes cyclables
Pensez-vous que le cyclotourisme pourrait faire partie de l'offre estivale et surtout hivernale ? Comment, sous quelle forme ? Quels produits proposeriez-vous ?	Trop tardé pour développer les offres en été car les installations sont déjà là et je ne comprends pas pourquoi elles sont fermées en été. Il faudrait commencer par les enfants parce qu'ils viennent et ont du plaisir pour ensuite revenir. Ils reviendront avec leurs parents. C'est la base	On pourrait proposer balade, chemin balisés, proposé des infrastructures avec le vélo (hôtel avec local etc..). Si on fait une offre touristique, on doit faire des offres pour enfants et parents. On pourrait faire des offres funs pour l'hiver – vélo de descente avec pneus cloutés, vélo en plaine sur la neige avec des pneus un peu plus larges...	Oui pour l'offre estivale. Organisation de circuits thématiques avec guide pour découvrir le Valais	Oui. Pour l'hiver non mais on peut élargir l'offre sans soucis même si le vélo sur la neige est assez sympa (offre station)	Le vélo est le deuxième sport favori des Suisses. C'est donc oui très important de le développer en été.
Quelles améliorations apporteriez-vous en matière d'infrastructures cyclo-touristiques en Valais (chemins, signalisations, itinéraires etc.)	Sur les grands axes (Route du Rhône), pas mal de beaux itinéraires. Mais dans le Chablais, c'est le paradis pour le vélo, les grands cols sont très accessibles. Et on a aussi le centre mondial du vélo à Aigle. Il faut aussi qu'on se bouge pour le développer dans le Chablais. Ouvrir le public ! Mauvaise information	Améliorer les pistes cyclables sur toute la plaine du Rhône Améliorer les pistes cyclables dans les villes Proposer des itinéraires qui sont sympas, mise en valeur de ces itinéraires pour qu'ils soient connus. Différencier les parcours	Réalisation de jonctions de pistes cyclables.	<ul style="list-style-type: none"> - Amélioration de la communication - Les parcours VTT balisés sont catastrophiques parce qu'ils ne sont pas les meilleures itinéraires, car pas adaptés au niveau de la pratique. - Offre de piste plus facile pour le 	Pour le VTT c'est tout bon, mais pour le vélo, développement de pistes cyclables sécurisées.

	<p>pour les touristes, pas d'offres touristiques. Pour booster ça, un peu affiner les itinéraires, buvettes, curiosités touristiques. Les gens ont dû plaisir à faire du vélo. Bon rapport qualité/ prix</p>	<p>pour les différentes gammes de clientèle (facile, moyen, difficile)</p> <p>Mettre à disposition plus de vélos électriques pour que les personnes se déplacent plus !</p> <p>Avoir une coordination avec tous les acteurs touristiques pour avoir une offre à chaque endroit.</p> <p>Il faut que les acteurs touristiques prennent conscience qu'il y a un énorme potentiel ! Par exemple, au lac de Constance, il y a tout un tas de commerces qui se sont développés grâce au vélo.</p> <p>Il faut que les gérants des magasins de vélos proposent des offres aux personnes (location de matériel et offres de cartes, applications...)</p>		<p>public, offre d'itinéraire de différents niveaux</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ambassadeur sur les chemins qui montre la bonne conduite sur les chemins - Infrastructures adaptées, sensibilisation des personnes à la nature - Amélioration de la signification et balisage - Réseau de bons revendeurs de vélo qui savent bien conseillé les gens - Infrastructure pour les vélos dans les hôtels et meilleur accueil 	
<p>Avez-vous vu certaines publicités qui parlaient du cyclotourisme ? Si oui lesquelles ? Quand ?</p>	<p>Oui. Il les a même pratiquées. SwissTrail. Bonne offre touristique</p>	<p>Oui, magazines, sites internet. Mais en Valais, il n'y a pas de</p>	<p>Aucune publicité vue.</p>	<p>Les stations qui communiquent sur leurs événements oui mais</p>	<p>Aucune publicité vue</p>

		communication là-dessus.		pour les généralistes du côté allemand mais pas côté romand.	
<p>Sur quel (s) supports médiatiques consultez-vous les actualités en lien avec le vélo? Mettez dans l'ordre d'importance :</p> <ul style="list-style-type: none"> - presse écrite - réseaux sociaux - internet website (blog, forum..) - radio - discussion / débat - Evénements - Publicités <p>Autres : précisez</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Internet • Presse écrite • Autres : revues • Radio • Discussion / débat • Publicité • Evénement • Réseaux sociaux 	<p>Internet (sites régions, blogs, forums..)</p> <p>Presse écrite</p> <p>Radio</p> <p>Evénements</p> <p>Discussion/débat</p> <p>Réseaux sociaux</p> <p>Flyers</p>	Aucun support consulté.	<ul style="list-style-type: none"> • Internet • Réseaux sociaux • Presse écrite • Publicité • Evénement • Radio • Débat 	<ul style="list-style-type: none"> • Autre : TV • Presse écrite • Réseaux sociaux • Internet • Radio • Evénements • Discussion • Publicités
<p>Pour le président : Pouvez-vous expliquer en quelques mots votre club ? (bref histoire, membres, événements, etc)</p> <p>Quel lien possède le club par rapport aux cyclotourismes ? (passé, présent, futur)</p>	<p>les clubs dans le Chablais se sont unis pour avoir un club de formation sur 8 activités</p> <ul style="list-style-type: none"> - BMX, mountainbike, cycloportive, gravity (enduro/descente) <p>Cours de formations dans chaque club : cours de circulation, vélo électrique,</p>				
<p>Quel lien possédez-vous avec le vélo ?</p>	<p>C'est un moyen de transport utilisé très souvent.</p> <p>Il fait souvent des</p>	<p>Moyen de transport et non pas pour une performance physique, moyen écologique,</p>	<p>Je pratique ce sport de manière occasionnelle lors de mes séjours en Valais.</p>	<p>Rédacteur. En cours d'association avec le magazine Vélo Vert en France (numéro 4</p>	<p>Il parcourt plus de 9'000 kilomètres par année.</p>

	voyages en vélo	idéale, facile, écologique, gratuit. Sur l'itinéraire, on voit beaucoup d'endroits qui sont trop beaux.		mondial des magazines), Implication dans le cyclotourisme grâce à VéloVert : élection de vélo d'événements	
Pour le passionné : Parlez-moi de vélocité, association dont vous faites partie		<p>Entreprise de coursiers à vélo : livraisons plus rapide pour la population. Pour la communication, utilisation d'Internet et de la presse écrite. On propose aussi des cours pour enfants, par exemple.</p> <p>Lancement du « Dring-Dring » c'est-à-dire c'est la livraison des courses à domicile : prise en charge des courses du service-client du magasin et délivrer les courses au domicile des personnes.</p> <p>Développement d'une application mobile avec 6 itinéraires en collaboration avec un informaticien et le Régio. Cette application permet de montrer ce qu'il y a à voir sur l'itinéraire ainsi</p>			

		que les choses à voir.			
<p>Pour le spécialiste du marché : Au niveau des tendances dans le monde du vélo, quels sont les « must have » ? (équipements...)</p>				<p>Equipements différent selon la pratique du vélo. Les pneus : vélo de route (les POC), Les adeptes de longues distances, le cyclotourisme, simulation de tour connu (Tour de France, de Romandie) qui ont un pouvoir d'achat plus grand. Grosse tendance actuelle.</p> <p>Beaucoup de gens passent par des itinéraires non balisés pour l'aventure</p> <p>Pour le VTT : autant de pratique que de praticiens: aventurier (chercher paysage et se faire plaisir), le soucieux (route de qualité, mauvaise offre en Valais), celui qui est à la quête des sommets... des pistes etc.</p> <p>Démocratisation du vélo, arrivée massive des freins à disque.</p>	

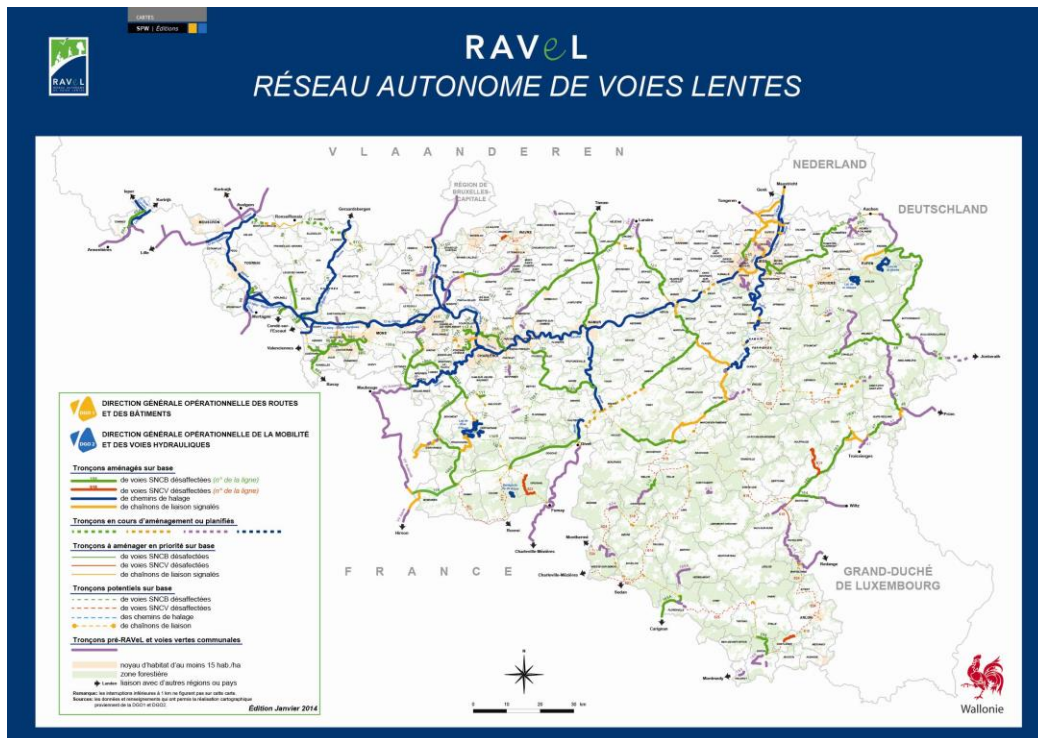
				<p>La taille des roues pour le VTT</p> <p>Les équipements VTT : crosser disparaît mais place au short, l'adepte a de moins en moins d'équipements sur lui alors que ceux qui sont sur-équipés découvrent la discipline</p> <p>La grosse tendance aussi c'est l'apparition du vélo électrique et de son utilisation large.</p> <p>Les séjours : environ 3 ou 4 jours. Vélo de route plutôt une semaine</p> <p>Le moyen de transport varie en fonction de la pratique. VTT -> avion, voiture... Vélo de route : vélo</p>	
<p>Pour le responsable de magasin</p> <ul style="list-style-type: none"> - En tant que responsable d'un magasin de sport, 					<ul style="list-style-type: none"> - Vente faible de vélos à cause de l'apparition des grandes surfaces

<p>pourriez-vous expliquer vos ventes ? (hausse du CA pour telle ou telle catégorie de vélo, tendances...)</p> <ul style="list-style-type: none"> - pourriez-vous présenter votre magasin ? (histoire, personnel...) - Présentez-vous en quelques mots 					<p>qui vendent des vélos. Par contre, location de VTT en hausse</p> <ul style="list-style-type: none"> - René Rey Sports à Crans-Montana a été fondé en 1954 par le père René Rey Sports (champion de ski, participation aux JO...). Le premier étage du magasin c'est le textile et au sous-sol c'est le rayon ski et golf, chaussures. Aussi, le magasin est membre d'Intersport. - Il est professeur de ski et de golf, passionné de vélo et fait beaucoup de voyages cyclotouristiques. Il participe à un stage de vélo chaque année à Ténérife (tout organisé par un TO avec des
---	--	--	--	--	---

					vélos haut de gamme, hébergement, hôtels...
Commentaires					

Source : Donnée de l'auteur

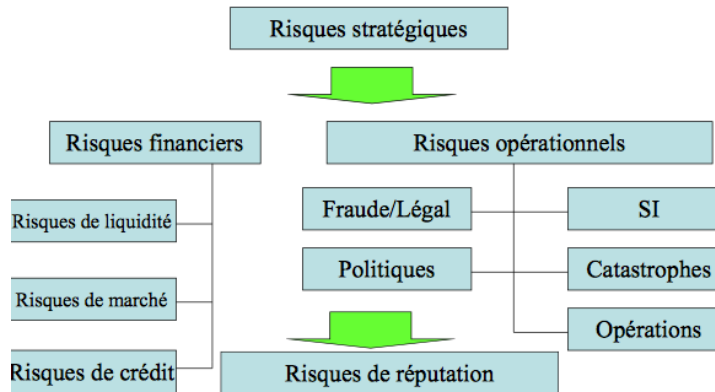
Annexe 10: Carte du Réseau Autonome de Voies Lentes - RaVeL



Source: RAVeL (2014)

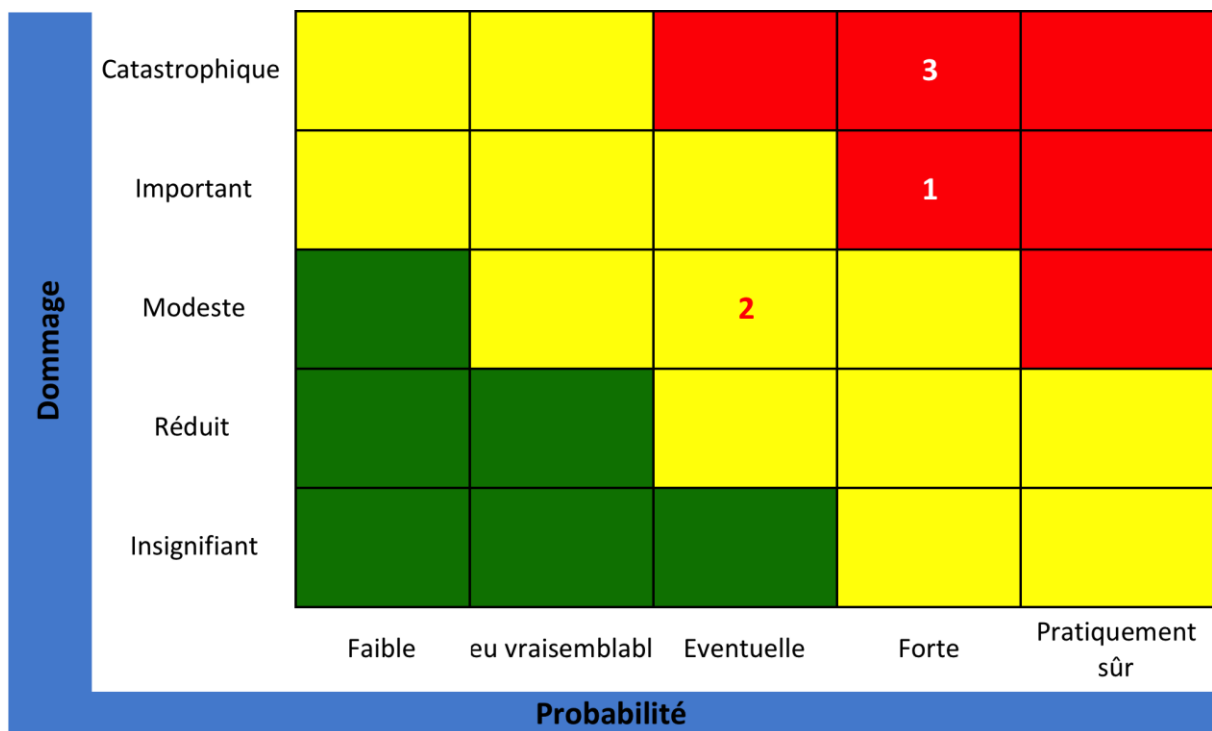
Annexe 11: Management du risque

Types de risques



Source : Cours Master en Risk Management (2014)

Cartographie des risques



Source : Donnée de l'auteur

Grille de suivi des risques

Risque	Risque brut		Responsabilité	Description des contrôles	Efficacité des contrôles	Risque net		Action	Responsabilité
	Domage	Probabilité				Domage	Probabilité		
La perte de clients dû à l'hébergement	4	4	Responsable Food & Beverage, Responsables des chambres et de l'accueil	Developpement du Système de Contrôle Interne	Bonne	3	2	Modélisation des trois scénarios à moyen terme avec les ressources nécessaires pour réussir le passage à chaque étape et mesure	Directeur financier
Changement dans la durée de séjour	3	3	Directeur général de l'hôtel	Partenariat avec l'Observatoire Valaisan du Tourisme pour analyse systématique des données	Bonne	2	2	Benchmark des taxes de séjours et hébergement	Responsable financier
L'offre inadaptée	4	5	Responsable Marketing et Communication	Faire un suivi des réservations selon les réservations (système de contrôle interne)	Moyenne	3	3	Etude de marché	Responsable Marketing

Source : Données de l'auteur

Tableau de bord prospectif (Balanced Scorecard)

Tableau de bord				
Objectif	Mesure	Cible annuelle	Performance	Initiative
Augmentation du chiffre d'affaires	Réservation de salles pour des événements	5%	Historique	Investissement 5% du CA pour la formation
Inciter les touristes à passer plus de jours	offre spéciale à la réservation : + 2 nuits gratuites	20%	Historique	Création d'un budget d'investissement pour offrir des nuitées supplémentaires en cas de réservation
Proposer des packages en lien avec la demande	étude de marché	10%	Historique	Partenariat avec OVT et OT

Source : Données de l'auteur

Déclaration de l'auteur

"Je déclare, par ce document, que j'ai effectué le travail de bachelor ci-annexé seul, sans autre aide que celles dûment signalées dans les références, et que je n'ai utilisé que les sources expressément mentionnées. Je ne donnerai aucune copie de ce rapport à un tiers sans l'autorisation conjointe du RF et du professeur chargé du suivi du travail de bachelor, y compris au partenaire de recherche appliquée avec lequel j'ai collaboré, à l'exception des personnes qui m'ont fourni les principales informations nécessaires à la rédaction de ce travail et que je cite ci-après : Madame Christelle Marques, Monsieur Sebastien Métrailler et Monsieur Christophe Genolet."

