

TRAVAIL DE BACHELOR 2016

FILIÈRE TOURISME

Le cyclotourisme et le Rhône, entre Sion et Sierre :
état actuel et propositions d'améliorations de différents acteurs dans
la perspective des nouveaux aménagements prévus par la 3^{ème}
correction du fleuve



Réalisé par : Marine Karlen

Professeur responsable : Ralph Lugon

Déposé, le 28 novembre 2016

HES-SO Valais-Wallis
Haute Ecole de Gestion & Tourisme
www.hevs.ch

Résumé

Ce travail traite de la pratique du vélo le long du Rhône et des améliorations possibles, notamment dans le cadre de la 3^{ème} correction. Premièrement, il a pour but d'analyser la qualité de l'offre cyclotouristique au bord et à proximité du fleuve, entre Sierre et Sion. Le 2^{ème} objectif est de présenter les modifications prévues par Rhône 3, plus spécifiquement en faveur du vélo, afin de démontrer que ce chantier du siècle, pour le Valais, augmentera à la fois l'attractivité des berges et celle de la pratique du vélo au fil de l'eau. Pour atteindre ces objectifs, différentes méthodes ont été utilisées : étude de documents portant sur les thèmes traités, recherche des prestations de services dans la zone d'étude, réalisation d'interviews, d'une analyse SWOT, d'un benchmark des itinéraires cyclables en Suisse et en France ainsi qu'une comparaison avec d'autres aménagements réalisés sur les rives françaises de certains fleuves.

Ces analyses nous ont permis d'établir les faiblesses de l'offre actuelle qui ne correspond pas aux attentes des cyclotouristes. Comme le Canton entend faire du Valais une destination de référence pour les amoureux de vélo, des recommandations ont été établies. Elles peuvent se résumer ainsi : il s'agit de valoriser le potentiel valaisan dans ce domaine en même temps que de réaliser les aménagements de la 3^{ème} correction.

Mots-clés : Rhône, 3^{ème} correction, cyclotourisme, Route du Rhône, recommandations

Avant-propos et remerciements

Ce travail de Bachelor a été réalisé dans le cadre du module 786b afin de finaliser trois années d'étude à la HES-SO en filière tourisme. C'est au cours d'un stage à la Fondation pour le développement durable des régions de montagne (FDDM), après avoir participé à l'organisation du slowUp Valais, que mon intérêt pour la réalisation d'une étude sur la pratique du vélo le long des berges du Rhône s'est fait ressentir. Madame Borgeat-Theler, ma collègue à ce moment-là, m'a signalé qu'il s'agissait d'un sujet central pour la coordination de projets « culture, formation et recherche - Rhône » dont elle s'occupe et que, dans ce cadre, la FDDM pourrait proposer ce thème à un étudiant de la HES-SO. Le travail vise, d'une part, à étudier le cyclotourisme entre Sion et Sierre afin de proposer des pistes d'améliorations. D'autre part, le but est de prouver, en présentant les futurs infrastructures et projets prévus pour le Rhône, que les digues et la pratique du vélo le long de ces dernières pourront devenir plus intéressantes.

Afin de réaliser cette étude, de nombreuses recherches, consultations d'ouvrages et rencontres ont été menées. Durant la rédaction, quelques difficultés ont été rencontrées. La 1^{ère} concerne le manque de documentation scientifique. En effet, peu d'ouvrages abordent le cyclotourisme en Suisse, et encore moins en Valais. De plus, parmi les quelques études réalisées, les avis divergent. Il est donc difficile de s'y retrouver. En second lieu, afin d'en savoir davantage sur la clientèle présente sur les berges du Rhône, il aurait été intéressant de s'y rendre à maintes reprises et d'y interroger les

cyclistes. Toutefois, cela aurait pris beaucoup trop de temps. Pour cette raison, des entretiens ont été réalisés avec des cyclistes résidant en Valais en supposant que leurs ressentis pourraient être similaires à ceux des excursionnistes et touristes.

Je tiens à remercier sincèrement Monsieur Ralph Lugon, responsable de mon travail de Bachelor, et Madame Muriel Borgeat-Theler, cheffe de projets à la FDDM, pour leur encadrement, leur disponibilité, la mise à disposition de documentation, leurs précieux conseils et leur relecture. Dans le cadre de mon stage, je remercie Eric Nanchen, directeur de la FDDM, et Marianne Bruchez, cheffe de projet et responsable du slowUp Valais, qui m'ont permis de m'informer sur le sujet. Mes remerciements s'adressent également à toutes les personnes, professionnels et cyclistes amateurs, qui ont pris quelques minutes de leur temps pour me rencontrer, répondre à quelques questions et me fournir des informations :

- Monsieur Gaby Micheloud, président de l'organisation de la Cyclo sportive des Vins du Valais et membre d'honneur de la Fédération cycliste valaisanne ;
- Monsieur Joakim Faiss, responsable du blog destiné au vélo en Valais (bikinvalais.ch) et rédacteur en chef du magazine *Vélo Romand* ;
- Monsieur Didier Tille, ingénieur responsable du Valais central à la Section protection contre les crues du Rhône ;
- Monsieur Damien Gross, aménagiste au Service du développement territorial du Canton du Valais ;
- Madame, Sarah Duchoud, responsable de la mobilité douce au sein de Valais/Wallis Promotion ;
- Monsieur Alain Glassey, responsable du projet Valaisroule ;
- Monsieur Sébastien Métrailler, responsable des voies cyclables et pistes pour VTT au sein de Valrando ;
- Monsieur Lucien Barras, architecte EPFL, associé gérant du bureau d'architecture nomad ;
- Monsieur Jean-Marc Jacquod, directeur de l'Office du Tourisme de Sion ;
- Mesdames Karine Antille, Nadège Kohler, Lysiane Evéquo, Fabienne Karlen et Monsieur Christophe Coquoz.

Finalement, je souhaite remercier ma famille et mes amis pour leur soutien tout au long de la réalisation de ce travail de Bachelor.

Table des matières

Liste des figures.....	v
Liste des tableaux	vii
Liste des abréviations.....	vii
Introduction.....	1
Méthodologie et problématique	2
Le contexte du travail et le choix du sujet	2
Objectifs du travail de Bachelor	2
Stratégie de réalisation du travail	2
Etat actuel de la recherche.....	3
1. Contexte du cyclotourisme.....	4
1.1. Quelques définitions	4
1.2. La mobilité douce au niveau fédéral et cantonal valaisan	6
1.2.1. Au niveau fédéral.....	6
1.2.2. Au niveau cantonal	7
1.3. La pratique du vélo et du cyclotourisme	9
1.3.1. Les itinéraires cyclables.....	9
1.3.2. Situation en Suisse	11
1.3.3. Situation en Valais.....	13
1.3.4. Situation dans les régions alpines	16
2. Le Rhône.....	17
2.1. Les deux 1 ^{ères} corrections	17
2.2. La 3 ^{ème} correction du Rhône	18
3. Le cyclotourisme au bord du Rhône entre Sion et Sierre	19
3.1. Situation actuelle de l'offre cyclotouristique	19
3.1.1. Aspects positifs et négatifs : avis des personnes rencontrées.....	29
3.1.2. Analyse SWOT	36
3.2. Futur du cyclotourisme	37
3.2.1. Futurs aménagements dans la région sédunoise	40
3.2.2. Futurs aménagements dans la région sierroise.....	42
4. Best practices.....	45
4.1. Itinéraires cyclables.....	45
4.1.1. En France	45
4.1.2. En Suisse	51
4.1.3. En Suisse et en France.....	53
4.2. Aménagements en bordure de cours d'eau	56

4.2.1. Lyon et ses berges du Rhône	56
4.2.2. Paris Plages	57
4.2.3. La Loire à Vélo	58
5. Propositions d'amélioration	59
5.1. Améliorations souhaitées.....	59
5.2. Recommandations de l'auteur	62
5.2.1. Nouveaux aménagements et infrastructures	62
5.2.2. Développer un accueil « bike friendly »	64
5.2.3. Nouvelles activités touristiques.....	66
5.2.4. Création d'un site web et présence sur les réseaux sociaux	67
5.2.5. Création d'un produit touristique « Le Rhône à vélo »	68
Conclusion	70
Liste des références	71
Annexe I : Plan « Paris Plages »	82
Annexe II : Aménagements du Cour Roger Bonvin	83
Annexe III : Interview Gaby Micheloud.....	84
Annexe IV : Interview Joakim Faiss	89
Annexe V : Interview Didier Tille	94
Annexe VI : Interview Damien Gross	100
Annexe VII : Interview Sarah Duchoud.....	104
Annexe VIII : Interview Alain Glassey	115
Annexe IX : Interview Sébastien Métrailler	118
Annexe X : Interview Lucien Barras	127
Annexe XI : Interview Jean-Marc Jacquod	138
Annexe XII : Interview Karine Antille	142
Annexe XIII : Interview Nadège Kohler	145
Annexe XIV : Interview Lysiane Evéquoaz.....	148
Annexe XV : Interview Fabienne Karlen.....	151
Annexe XVI : Interview Christophe Coquoz.....	153
Déclaration de l'auteur.....	156

Liste des figures

Figure 1: Mobilité douce pour le Canton du Valais	7
Figure 2: Utilisateurs de « La Suisse à vélo »	12
Figure 3: Dépenses moyennes en francs par personne et par jour pour un voyage de plusieurs jours sur les itinéraires de « La Suisse à vélo »	12
Figure 4: Dépenses moyennes en francs par personne et par jour pour un voyage de plusieurs jours sur les itinéraires de « La Suisse à pied »	12
Figure 5: Hébergements mentionnés par les utilisateurs des itinéraires de « La Suisse à vélo » pour passer leurs nuits	13
Figure 6: Réseau des itinéraires de pistes cyclables dans 22 régions touristiques du Valais	14
Figure 7: Parcours à vélo de Sion à Sierre.....	20
Figure 8: Accès à la « Route du Rhône » depuis la gare de Sion	22
Figure 9: Accès à la « Route du Rhône » depuis la gare de Sierre	23
Figure 10: Label SuisseMobile	26
Figure 11: Synthèse des aspects positifs et négatifs de la « Route du Rhône »	35
Figure 12: Synthèse des aspects positifs et négatifs de l'offre cyclotouristique	35
Figure 13: Illustration des futurs aménagements des Îles à Sion.....	41
Figure 14: Illustration des futurs aménagements à Sion.....	41
Figure 15: Illustration de la future Place du Rhône à Sion	42
Figure 16: Illustration des futurs quais urbains à Sion	42
Figure 17: Futurs aménagements de type « grève ».....	42
Figure 18: Future liaison entre Gérondo et le Rhône	43
Figure 19: Futurs aménagements de type « terrasse»	43
Figure 20: Situation actuelle sur la rive gauche à Chippis le long de Constellium.....	43
Figure 21: Situation actuelle sur la rive gauche à Chippis le long de Constellium.....	43
Figure 22: Futurs aménagements à Chippis	44
Figure 23: Futurs aménagements sur la rive gauche	44
Figure 24: Futurs aménagements sur la rive gauche	44
Figure 25: Futurs aménagements sur la rive gauche, à la hauteur du Pont de Chippis	44
Figure 26: Futur chemin sur la rive gauche, le long de l'usine Constellium	44
Figure 27: Logo de « La Loire à Vélo »	46

Figure 28: Signalisation de « La Loire à Vélo »	46
Figure 29: Détenteur de la marque « La Loire à Vélo ».....	46
Figure 30: Logo « Accueil Vélo »	47
Figure 31: Application « La Loire à Vélo »	48
Figure 32: Logo de la ViaRhôna	49
Figure 33: Signalisation de la ViaRhôna.....	49
Figure 34: Site internet de la ViaRhôna	51
Figure 35: Logo de la « Route du Cœur »	52
Figure 36: Signalisation de la « Route du Cœur ».....	52
Figure 37: Site internet de la « Route du Cœur ».....	53
Figure 38: Logo et signalisation de la francovélosuisse	54
Figure 39: Site internet de la francovélosuisse.....	54
Figure 40: Signalisation de la « Route du Rhône »	55
Figure 41: Site internet de la « Route du Rhône ».....	55
Figure 42: Bars/restaurants le long des berges du Rhône à Lyon	56
Figure 43: Terrasses de la Guillotière sur les berges du Rhône à Lyon	56
Figure 44: Divers aménagements sur les berges du Rhône à Lyon	57
Figure 45: Mise en lumière des berges du Rhône la nuit à Lyon.....	57
Figure 46: Paris Plages - Voie Georges-Pompidou.....	57
Figure 47: Paris Plages - Parvis de l'Hôtel-de-Ville	57
Figure 48: Paris Plages - Bassin de la Villette	58
Figure 49: Aire d'arrêt sur « La Loire à Vélo »	58
Figure 50: Le Mouv'Bar	63
Figure 51: Nouvelle signalisation	63
Figure 52: Nouveaux aménagements sur les plages de sable le long du Rhône	64
Figure 53: Abricyclos sur « La Loire à Vélo »	65

Liste des tableaux

Tableau 1: Données statistiques sur la pratique du vélo en Suisse	11
Tableau 2: Mesures prioritaires de Sion et Sierre-Chippis	19
Tableau 3: Différents types d'hébergements entre Sion et Sierre	25
Tableau 4: Liste des professionnels rencontrés	30
Tableau 5: Liste des cyclistes amateurs rencontrés	33
Tableau 6: Analyse SWOT	36
Tableau 7: Liste des améliorations souhaitées par les personnes rencontrées	60
Tableau 8: Synthèse des recommandations	68

Liste des abréviations

CP : Communication personnelle

FDDM : Fondation pour le développement durable des régions de montagne

MDL : Mobilité douce de loisirs

MDQ : Mobilité douce quotidienne

OFROU : Office fédéral des routes

OMT : Organisation Mondiale du Tourisme

OVT : Observatoire Valaisan du Tourisme

s.d. : sans date

VWP : Valais Wallis Promotion

Introduction

Aujourd'hui, en Suisse, le vélo occupe une place importante parmi les loisirs et attire un public varié. En Valais, le secteur du tourisme a surtout privilégié la pratique du VTT en montagne. Or, les spécialistes du milieu proposent désormais une nouvelle offre cantonale, axée sur le vélo de route, qui, comme l'explique Steve Morabito, cycliste professionnel et consultant pour Valais/Wallis Promotion (VWP), est centrée « sur la colonne vertébrale qu'est la Route du Rhône » (VWP, 2016a, p.1). En effet, la plaine et son fleuve, longtemps oubliés par la population, forment un trait d'union entre les différentes vallées du canton et se révéleront probablement être des atouts d'un point de vue touristique grâce à la 3^{ème} correction du Rhône. Dans cette optique, ce travail de Bachelor a pour objectif principal de répondre à la question suivante : quelle est la qualité actuelle de l'offre cyclotouristique au bord du Rhône et quelles améliorations pourraient être proposées dans la perspective de la 3^{ème} correction entre Sion et Sierre ? La région choisie a l'avantage de regrouper des projets d'urbanisme favorisant la mobilité douce dans un périmètre restreint d'environ 15 km autour des chefs-lieux du Valais central. En outre, cette zone est propice à la pratique du vélo durant les loisirs, un usage récréatif destiné à se développer dans le futur.

Comme l'a démontré une recherche récente, le profil actuel du cyclotouriste en Valais est celui d'un homme d'âge moyen en quête de performance sportive (Observatoire Valaisan du Tourisme [OVT], 2016, p.2). Toutefois, les améliorations apportées par la 3^{ème} correction permettront peut-être d'attirer de nouveaux profils de cyclistes non-sportifs, comme observé sur la « Route du Rhône » française (Rhône Alpes Tourisme, 2016, p.19). Nous aborderons donc principalement la pratique récréative du vélo de route.

La 1^{ère} partie de ce travail traitera du contexte du cyclotourisme en Suisse et en Valais. Ensuite, un chapitre sera consacré au Rhône et à ses trois corrections. La seconde partie portera sur l'étude de l'état actuel de l'offre cyclotouristique le long du fleuve qui permettra de mettre en lumière les aspects positifs et négatifs de cette dernière. De plus, les aménagements et projets prévus dans le cadre de la 3^{ème} correction du Rhône seront présentés afin de vérifier si le Rhône et ses berges peuvent devenir un atout touristique majeur. Dans une 3^{ème} partie, la présentation de quelques exemples d'itinéraires cyclables en Suisse et en France et d'aménagements en bordure de cours d'eau viendra compléter ce travail. Finalement, des recommandations seront élaborées en fonction des informations présentées dans les chapitres précédents afin de rendre la pratique du vélo le long du Rhône plus attractive et d'améliorer l'offre cyclotouristique dans la zone d'étude.

Méthodologie et problématique

Cette partie présente la stratégie de recherche mise en place pour ce rapport de Bachelor. Elle permet de mieux comprendre la façon dont s'est déroulée l'élaboration de ce travail.

Le contexte du travail et le choix du sujet

L'opportunité de réaliser un travail de Bachelor sur la pratique du cyclotourisme au bord du Rhône s'est présentée lors de mon stage à la Fondation pour le développement durable des régions de montagne (FDDM). Après avoir participé à l'organisation du slowUp Valais, j'ai pu remarquer l'intérêt marqué de la population valaisanne et également suisse pour la pratique du vélo le long du Rhône. Suite à ce constat, Muriel Borgeat-Theler, historienne et spécialiste du Rhône, m'a proposé de réaliser mon travail de fin d'étude en alliant mon intérêt pour le vélo, mon expérience en tant qu'aide organisatrice du slowUp et le potentiel offert par les futurs aménagements de la 3^{ème} correction du fleuve concernant le vélo et la mobilité douce en général.

Bien que les travaux pour la 3^{ème} correction du Rhône n'aient pour la plupart pas encore commencé, il existe déjà à l'heure actuelle des plans et des projets des futurs aménagements à Sion et à Sierre qui prouvent que la mobilité douce, dont le vélo, est un sujet de préoccupation pour les ingénieurs de Rhône 3. C'est dans cette optique que nous utilisons le terme de « perspective » dans notre question de recherche. Il s'agit de se projeter dans l'avenir.

Objectifs du travail de Bachelor

Le but de ce travail est premièrement d'analyser l'offre cyclotouristique le long et à proximité du Rhône dans la zone géographique Sion-Sierre afin de déterminer sa qualité et de proposer des améliorations. Le 2^{ème} objectif est de démontrer que les futurs aménagements prévus dans le cadre de la 3^{ème} correction du Rhône vont accroître l'attractivité et la pratique du vélo le long du fleuve. Rappelons-le, une question de recherche a été élaborée : quelle est la qualité actuelle de l'offre cyclotouristique au bord du Rhône et quelles améliorations pourraient être proposées dans la perspective de la 3^{ème} correction entre Sion et Sierre ?

Stratégie de réalisation du travail

Afin de répondre à la question de recherche et d'atteindre les objectifs fixés, différentes étapes ont été nécessaires. En 1^{er} lieu, pour en savoir davantage sur le thème et pour mieux cibler le sujet, il a fallu rechercher de la documentation portant sur la mobilité douce, le cyclotourisme et le Rhône. Cette documentation a permis de réaliser les chapitres sur le contexte cyclotouristique et sur le Rhône et ses corrections. Ensuite, des recherches sur les prestations de services, formant la potentielle offre cyclotouristique, ont été entreprises. Pour obtenir des informations plus précises et de qualité et pour présenter le futur du cyclotourisme et des digues du Rhône, des rencontres avec des cyclistes amateurs et des professionnels du tourisme, du vélo et du fleuve ont été orchestrées. Ces entretiens ont tout d'abord permis de connaître leurs opinions et leurs ressentis sur l'offre cyclotouristique, sur

la pratique du vélo le long du Rhône et sur la 3^{ème} correction. Ils ont aussi servi à connaître les intentions et projets prévus en ce qui concerne le cours d'eau et le tourisme à vélo en plaine. La retranscription de tous les interviews figurent dans les annexes. En 3^{ème} lieu, une étude comparative a été entreprise en présentant des itinéraires cyclables populaires et des aménagements en bordure de fleuve, afin de s'en inspirer. Finalement, l'ensemble des informations récoltées a permis de proposer quelques recommandations pour rendre l'offre cyclotouristique le long du cours d'eau et son principal itinéraire, la « Route du Rhône », plus séduisants.

Etat actuel de la recherche

Après avoir recherché différents documents scientifiques, il est important de signaler qu'il existe très peu de littérature validée par des pairs sur le cyclotourisme en général et particulièrement sur sa pratique en Suisse et en Valais. Premièrement, deux études françaises réalisées par Atout France, l'Agence de développement touristique de la France, ont été trouvées. Ces deux dernières se consacrent aux clientèles internationales du cyclotourisme en France. Dans le 1^{er} volet, Atout France s'est intéressée aux cinq marchés prioritaires (pays d'Europe du Nord et Canada) du cyclotourisme sur son territoire (Atout France, 2012). Le 2^{ème} volet s'intéresse quant à lui aux deux marchés émetteurs que sont l'Espagne et l'Italie, des destinations en concurrence avec la France (Atout France, 2013). Il existe également une étude demandée par la commission du transport et du tourisme du Parlement Européen qui porte sur le réseau européen d'itinéraires cyclables. Elle « analyse les défis et les opportunités liés au développement d'un réseau de cyclotourisme à travers l'Europe. » (Parlement européen, 2012, p.1) De plus, elle étudie le marché du tourisme à vélo. Toujours au niveau européen, le centre de recherche appliquée The European Academy of Bozen/Bolzano (EURAC) a réalisé, en 2015, une étude appelée *The Future of Cycle Tourism in the Alps* qui met en avant l'énorme potentiel qu'a le vélo pour le tourisme d'été dans les Alpes.

Pour obtenir des données statistiques sur la pratique du vélo en Suisse et en Valais, différentes études sont disponibles. La société de recherche Prognos a réalisé sur mandat de la Fondation SuisseMobile et de l'Office fédéral des routes (OFROU) une étude appelée *Velofahren in der Schweiz 2014*, parue en 2015. Parallèlement, un rapport concernant la Fondation et l'utilisation des itinéraires en 2013 paraît la même année. Ces deux derniers documents fournissent de précieuses informations sur le type de cyclistes présents sur les itinéraires de « La Suisse à vélo », sur leurs façons de voyager et sur leurs dépenses. Plus récemment, Prognos, également en faveur de la Fondation SuisseMobile, a procédé aux dépouillements des différents comptages présents sur les itinéraires de « La Suisse à vélo » (2016). En 2013, la Fondation avait déjà procédé à l'analyse de ses comptages pour 2012 et avait pris pour exemple la section de comptage située à Sion.

Concernant le Rhône et les loisirs, deux travaux conséquents ont été trouvés. Le 1^{er} est un travail de Master réalisé par Géraldine Sauthier qui a pour titre *Projets touristiques et de loisirs durables : le cas de la troisième correction du Rhône en Valais* (2007). Dans son travail, Madame Sauthier a analysé la manière avec laquelle les projets prévus dans le cadre de la 3^{ème} correction du Rhône, du

point de vue des loisirs et du tourisme, prenaient en compte la notion de développement durable. Le 2^{ème} document abordant le tourisme et les loisirs dans la plaine du Rhône a été réalisé en 2006 par les professeurs à la HES-SO Valais-Wallis, Rafael Matos-Wasem et Gabriel Bender sur un mandat du Canton du Valais. Le but de cette étude, qui s'insère dans le cadre de la 3^{ème} correction du Rhône, est de proposer des recommandations pour améliorer la mise en valeur touristique et des loisirs du fleuve, le long de ses rives et dans les environs immédiats.

Ce travail diffère des précédents travaux de Bachelor ou de Master qui ont été réalisés jusqu'à aujourd'hui étant donné qu'il s'intéresse spécifiquement au cyclotourisme au bord du Rhône.

1. Contexte du cyclotourisme

Afin de débiter ce travail dans les règles de l'art, il est essentiel d'aborder le cyclotourisme de manière plus générale. Le but de ce 1^{er} chapitre est d'apporter quelques définitions essentielles pour bien comprendre le sujet de ce travail de Bachelor, d'évoquer la place de la mobilité douce et de définir l'importance de la pratique du vélo et du cyclotourisme en Suisse et en Valais.

1.1. Quelques définitions

Premièrement, pour mieux comprendre ce qu'est le cyclotourisme, il est nécessaire de rappeler la signification du tourisme. Il existe une multitude de définitions du phénomène touristique mais pour ce travail, c'est celle adoptée par l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) qui est considérée comme la plus exacte. Pour cette institution des Nations Unies, le tourisme est « 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 » (OMT, s.d.a). Toujours selon l'OMT, il faut différencier les touristes, qui sont des visiteurs qui passent au moins une nuit sur place, des excursionnistes, qui sont considérés comme des visiteurs d'une journée étant donné qu'ils ne dorment pas dans le lieu visité.

Deuxièmement, c'est la mobilité ou locomotion douce qui doit être spécifiée puisque la pratique du vélo s'inscrit dans ce type de mobilité. D'après la Confédération suisse, plus précisément l'OFROU, « on entend par locomotion douce le fait de se déplacer à pied, sur roues ou sur roulettes, à la seule force musculaire humaine. » (s.d.a, p.3). La Confédération fait donc référence à la randonnée, à la marche à pied, à la circulation à vélo (VTT, vélos allongés et vélos de course) ainsi qu'aux déplacements à l'aide d'engins tels que les patins à roulettes/rollers. Dans son plan directeur de la locomotion douce, elle insiste sur le fait que ce type de mobilité renforce le tourisme doux, aussi appelé tourisme durable (OFROU, s.d.a, p.4).

Ce dernier terme, celui du tourisme durable est aussi à définir car le cyclotourisme s'inscrit dans cette forme de tourisme (Cholez, 2012). Selon l'OMT, c'est « un tourisme qui tient pleinement compte

de ses impacts économiques, sociaux et environnementaux actuels et futurs, en répondant aux besoins des visiteurs, des professionnels, de l'environnement et des communautés d'accueil. » (s.d.b).

Après avoir abordé ces quelques notions très importantes, revenons à la signification du cyclotourisme. Ce terme est apparu en 1887 grâce à Paul de Vivie, figure emblématique de ce type de tourisme et fervent défenseur des bienfaits de la randonnée à vélo (Fédération française de cyclotourisme, 2016, p.4). Comme pour le tourisme, il existe un certain nombre de définitions. Pour certains, le cyclotourisme se limite uniquement à une activité « de vacanciers », « à la cool ». Pour d'autres, tous les pratiquants du vélo, qu'ils soient sportifs ou vacanciers sont des cyclotouristes, à condition qu'ils passent au moins une nuitée dans un hébergement.

En voici quelques-unes parmi les plus fiables trouvées :

- Dans un rapport réalisé par le groupe DBSF (firme située à Montréal) sur le cyclotourisme au Québec, c'est la définition élaborée par la chaire du Tourisme de l'Université du Québec à Montréal (UQAM) qui est citée : le cyclotourisme représente l'« ensemble des activités pratiquées individuellement ou en groupe, au cours d'une expérience touristique s'échelonnant sur un ou plusieurs jours et dont l'utilisation du vélo fait partie intégralement ou partiellement du voyage. » (2006, p.7). Le cyclotouriste est donc un touriste « qui, à un moment de son séjour, utilise le vélo comme activité principale ou comme activité de support. » (le Groupe DBSF, 2006, p.7). Cette étude fait la distinction entre deux sortes de cyclotouristes :
 - Le cyclotouriste sportif : touriste pour qui le séjour tournera principalement autour de la pratique du vélo ;
 - Le cyclotouriste vacancier : touriste qui, durant son séjour, utilisera le vélo de façon régulière ou intermittente. (le Groupe DBSF, 2006, p.8)
- Sur le site du Gouvernement québécois, le cyclotourisme est une « activité qui consiste à visiter une ville ou une région à bicyclette, individuellement ou en groupe, lors d'une randonnée de quelques heures ou de plusieurs jours. » (Gouvernement du Québec, 2016)
- Selon la Fédération française de cyclotourisme, qui gère la pratique du loisir et du tourisme à VTT et à vélo, « le cyclotourisme est avant tout une activité sportive de loisir et de plein air, c'est du tourisme à vélo sans pratique compétitive. La pratique est variée et s'adapte à tous les types de public : une balade en famille, des sorties conçues pour les personnes en situation de handicap, des randonnées à vélo entre amis ou, pour les plus entraînés, des voyages itinérants en France ou à l'étranger de plusieurs semaines. » (2016, p.4)
- D'après l'OVT, un cyclotouriste est un cycliste sportif ou récréatif qui dort au moins une nuit en dehors de son domicile principal. Un cyclotouriste récréatif qui se déplace à vélo, sans recherche de performance sportive, en suivant un itinéraire programmé ou non et qui apprécie la découverte des patrimoines est appelé un « cycliste itinérant ». Le sportif, quant à lui, cherche à relever des défis et à s'entraîner. Le cycliste excursionniste ne dort pas hors de son domicile. (OVT, 2016, p.5)

C'est principalement la définition du cycliste itinérant qui nous intéresse pour cette étude.

1.2. La mobilité douce au niveau fédéral et cantonal valaisan

En Suisse, « la mobilité caractérise notre société. Elle fait partie de notre qualité de vie et nous procure des avantages économiques. Mais elle a des effets néfastes sur l'environnement et sur notre santé. » (Confédération suisse, 2012, p.8). Toutefois, un réseau bien aménagé de locomotion douce existe par la présence d'itinéraires cyclables et de chemins de randonnée (Confédération suisse, 2012, p.11).

1.2.1. Au niveau fédéral

Du point de vue de la Confédération suisse, la mobilité douce représente « un potentiel considérable, encore inexploité, d'amélioration du système des transports, de mobilité non polluante (air, bruit, CO2) et de stimulation de la santé publique. Elle renforce l'écotourisme et permet de réduire les dépenses privées et publiques en transports. » (OFROU, s.d.b). De plus, « le Conseil fédéral est disposé à mieux prendre en compte les potentiels de la mobilité douce du point de vue énergétique et des émissions de CO2 ainsi qu'à les intégrer dans la planification des prochains paquets de mesures de la Stratégie énergétique 2050. » (OFROU, 2014). Pour ces différentes raisons, la politique suisse des transports encourage depuis plusieurs années la mobilité douce pendant les loisirs mais aussi au quotidien.

Au niveau fédéral, l'OFROU est l'autorité compétente pour l'infrastructure routière et le trafic individuel, qui a pour but de favoriser une mobilité routière durable et sûre (OFROU, s.d.c).

A travers sa stratégie de développement durable, stratégie nationale mise à jour tous les quatre ans, l'OFROU élabore un plan de mesures ayant pour but de fournir à la mobilité douce, 3^{ème} pilier du système de transport de personnes, « une assise encore plus large à tous les niveaux de l'Etat » (OFROU, 2013, annexe 1/4). Les mesures évoquées ne touchent pas uniquement le domaine de la circulation mais aussi celui du développement territorial, du sport, de l'environnement, du tourisme, etc (OFROU, 2013, annexe 1/4). D'ailleurs, l'OFROU soutient des projets tels que « La Suisse à vélo » et « La Suisse à pied » (OFROU, s.d.b).

Pour Gottlieb Witzig, chef du domaine mobilité douce à l'OFROU, la mobilité douce est d'une importance capitale étant donné qu'elle est un enjeu national pour différents secteurs, y compris pour le tourisme et les loisirs, le domaine qui nous intéresse dans le cadre de ce travail de Bachelor. D'ailleurs, pour assurer la sécurité, l'attractivité et la bonne qualité des itinéraires, 1/3 des subventions fédérales de l'OFROU sont destinées à la locomotion douce et à l'aménagement de l'espace public (OFROU, s.d.d). Outre la stratégie de développement durable, un plan directeur réalisé en 2002, sur demande de l'ancien Conseiller fédéral Moritz Leuenberger, aborde également la locomotion douce et dévoilent ses lignes directrices. Il s'agit en priorité de rendre les systèmes de transport optimaux dans les agglomérations et les villes et de créer les meilleures conditions possibles

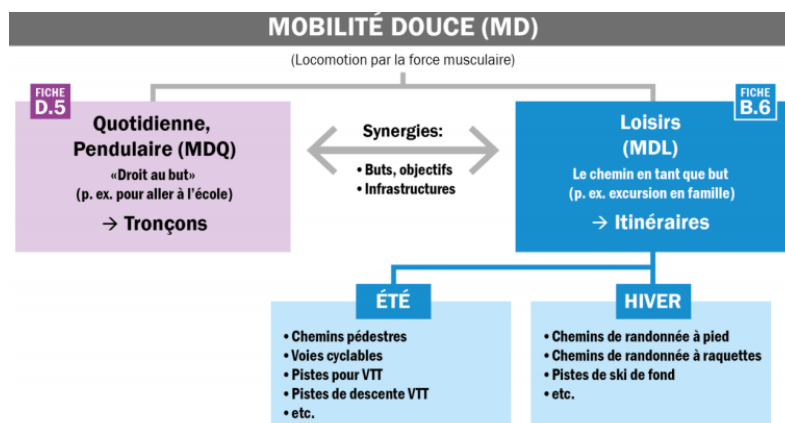
pour le tourisme pédestre et les déplacements à vélo durant les loisirs tout en assurant la sécurité (OFROU, s.d.a).

Nous constatons donc que la locomotion douce est au centre des préoccupations pour la Confédération.

1.2.2. Au niveau cantonal

Pour le Canton du Valais, la mobilité douce est également d'une importance capitale. Elle est très largement abordée dans le dernier plan directeur cantonal valaisan à jour. Ce dernier, actuellement révisé dans le cadre du projet « Développement territorial 2020 » (projet qui vise à répondre aux défis majeurs de l'aménagement du territoire), est composé de fiches de coordination réparties en cinq domaines. La locomotion douce est abordée dans le domaine « Tourisme et loisirs » en tant que mobilité douce de loisirs (MDL) et dans le domaine « Mobilité et infrastructures de transport » en tant que mobilité douce quotidienne (MDQ) (Figure 1). (Canton du Valais, 2016)

Figure 1: Mobilité douce pour le Canton du Valais



Source : Canton du Valais, s.d.a, p.2

Ici, seule la MDL sera abordée puisque qu'elle est en lien étroit avec le tourisme et la pratique des loisirs.

Mobilité douce de loisirs

La MDL « se compose des déplacements par la force musculaire à vocation de détente, de sport ou de loisirs » (Canton du Valais, s.d.a, p.1), contrairement à la MDQ qui inclut les trajets effectués, à vélo et à pied, quotidiennement ou presque, dans le but de rejoindre son domicile, son lieu de travail ou des commerces.

La stratégie de développement territoriale qui touche à la MDL a pour objectif de mettre en place une offre diversifiée de types de mobilité de loisirs et d'encourager la locomotion douce, surtout dans les espaces urbains. De plus, le Canton du Valais compte soutenir un tourisme durable dans lequel s'inscrit la MDL. Afin de mettre en adéquation les itinéraires promus, les itinéraires homologués et la demande des utilisateurs, il est essentiel d'assurer une bonne coordination avec les organismes de promotion tels que SuisseMobile et VWP. (Canton du Valais, s.d.a, pp.1-2)

Voici quelques-uns des principes de coordination évoqués dans la fiche B6 du plan directeur cantonal :

- « Accorder la priorité au maintien et à l'amélioration de la qualité des réseaux homologués existants (en particulier du réseau de randonnée pédestre principal et de l'axe cyclable cantonal) par rapport à leur extension. » ;
- « Planifier les réseaux globalement et coordonner tout nouvel itinéraire avec les itinéraires existants (p.ex. autres types de mobilités de loisirs, itinéraires SuisseMobile, tronçons de MDQ, réseaux des communes, cantons et pays voisins). » ;
- « Planifier les itinéraires de telle sorte que leur point de départ et d'arrivée soient accessibles en transports publics. » ;
- « Faciliter l'accès et la libre circulation aux bords des lacs, des cours d'eau et des bisses, particulièrement sur les rives du lac Léman et sur les berges du Rhône. » (Canton du Valais, s.d.a, pp.2-3)

Un mot sur l'Agenda 21 du canton

Par son Agenda 21 cantonal, le Valais compte mettre en place un développement durable relevant 16 engagements (qui sont en train d'être mis à jour). Le 10^{ème} engagement concerne le transport et la mobilité. A travers lui, le Canton s'engage entre autre à soutenir les transports publics et la mobilité douce principalement dans la plaine du Rhône, dans les zones touristiques et urbaines. (Canton du Valais, s.d.b, pp.24-25)

Deux mesures concernent plus spécifiquement la locomotion douce, dont une qui touche particulièrement les itinéraires cyclables :

- « Renforcer le réseau de pistes cyclables, les itinéraires et les voies piétonnières » (Canton du Valais, s.d.b, p.25).

L'agglo Valais central

L'agglo Valais central c'est 20 communes de Salquenen à Ardon qui s'associent pour planifier leur futur (agglo Valais central, s.d.a). Pour Maria-Pia Tschopp, vice-présidente de l'agglo Valais central, ce projet de développement territorial durable a pour but « d'améliorer la mobilité, l'urbanisation et la qualité de vie pour tous. » (agglo Valais central, 2016a)

Ce projet, soutenu par la Confédération suisse, le Canton du Valais et l'antenne Régions Valais Romand, aborde trois thématiques : la nature et le paysage, l'urbanisation et la mobilité (les transports individuels motorisés, les transports publics et la mobilité douce) (agglo Valais central, s.d.b).

Des études réalisées avant la création de cette agglo ont démontré que la mobilité douce n'est pas optimale au cœur du Valais. Il existe « des problèmes de sécurité sur des passages piétons, des

interruptions de cheminements ou des liaisons inexistantes. Ces éléments concernent aussi bien les déplacements quotidiens, vers l'école par exemple, que les activités de loisirs en plaine, vers des zones touristiques. » (agglo Valais central, s.d.c)

Afin d'apporter un certain confort et une certaine sécurité aux usagers actuels et pour encourager de nouveaux habitants à utiliser des moyens de locomotion doux, les communes proposent un nombre important de mesures. Parmi elles, des liaisons de mobilité douce vers les berges du Rhône, le long de celles-ci et vers le parc naturel de Finges vont être créées (agglo Valais central, 2016b).

Pour la locomotion douce, les deux objectifs suivants ont été fixés par l'agglo Valais central :

- « Améliorer les infrastructures de circulation à pied et à vélo » ;
- « Assurer la sécurité des usagers (pistes cyclables, trottoirs) ». (agglo Valais central, 2016a)

Pour faire face aux défis urbains, la phase de réalisation des mesures de l'agglo débutera dans les années 2019-2022 (agglo Valais central, 2016a).

1.3. La pratique du vélo et du cyclotourisme

En Suisse, le vélo est une des activités de loisirs les plus appréciées. Le vélo n'est pas uniquement utilisé pour se déplacer quotidiennement mais aussi dans le cadre des loisirs et du tourisme lors d'excursions journalières et de voyages sur plusieurs jours (Prognos, 2015, p.9). Selon l'OVT « le cyclotourisme, qu'il soit sportif ou récréatif, intéresse les destinations touristiques car cette activité est susceptible de générer des retombées économiques importantes et d'impacter de nombreux éléments de la chaîne de services. » (2016, p.4). Dans le cadre de ce travail, nous aborderons principalement la pratique récréative du vélo de route et non du VTT étant donné que la zone géographique qui nous intéresse se trouve en plaine, sur des voies cyclables et non sur des pistes VTT.

Ce chapitre définit le contexte de la pratique du vélo et du cyclotourisme en Suisse et en Valais. Il fournit quelques explications sur les itinéraires cyclables, présente différents acteurs et événements ainsi qu'un certain nombre de données permettant de déterminer l'importance du vélo.

1.3.1. Les itinéraires cyclables

Pour que le vélo soit utilisé comme moyen de transport, des itinéraires cyclables attrayants, sûrs, sans interruption et adaptés aux besoins des cyclistes sont nécessaires. « Les itinéraires destinés aux loisirs doivent permettre de parcourir un trajet, p. ex. pour des voyages de plusieurs jours, des excursions journalières, de l'entraînement, etc. L'attrait de l'itinéraire est prépondérant alors que le chemin le plus court est secondaire. C'est pourquoi les itinéraires pour les loisirs seront tracés dans un environnement paysager attrayant et le plus tranquille possible. » (Fondation SuisseMobile, 2008a, p.13).

Il faut savoir que tous les itinéraires cyclables forment ensemble un réseau. Il en existe différentes sortes:

- Internationaux : ils parcourent plusieurs pays et sont majoritairement destinés aux voyages et aux loisirs ;
- Nationaux : ils parcourent une grande partie de la Suisse et font en général plus de 250 km. Ils sont majoritairement destinés aux voyages et aux loisirs et sont numérotés à un chiffre;
- Régionaux : ils traversent plusieurs cantons et font en général entre 50 et 250 km. Ils sont majoritairement destinés aux déplacements de loisirs et aux déplacements journaliers et sont numérotés à deux chiffres ;
- Locaux : ils correspondent à tous les autres itinéraires et font en général moins de 50 km. Ils sont destinés aux déplacements journaliers ou de loisirs et sont numérotés à trois chiffres. (Fondation SuisseMobile, 2008a, p.14-15)

Dans notre pays, les itinéraires cyclables et les offres réservables qui s'y rapportent sont principalement proposés par SuisseMobile, plus précisément par la fondation « La Suisse à vélo », en collaboration avec SwissTrails, un tour-opérateur. Ils vous sont présentés ci-dessous. Il existe bien entendu d'autres acteurs du cyclotourisme au niveau suisse, dont Suisse Tourisme qui est chargé de promouvoir le tourisme dans notre pays.

- **SuisseMobile** : c'est « le réseau national destiné à la mobilité douce, en particulier pour les loisirs et le tourisme » (Fondation SuisseMobile, 2008b). La Fondation SuisseMobile rend possible la découverte de la Suisse de manière active et par des chemins attractifs auprès des hôtes. Pour atteindre cet objectif, elle coordonne la collaboration entre prestataires privés et pouvoirs publics. SuisseMobile propose des itinéraires et des prestations dans cinq domaines : « La Suisse à pied », « La Suisse à vélo », « La Suisse à VTT », « La Suisse en rollers » et « La Suisse en canoë » (Fondation SuisseMobile, 2009a). Pour ce travail qui porte sur le cyclotourisme au bord du Rhône, nous nous intéressons plus spécialement à l'offre « La Suisse à vélo » qui propose des itinéraires cyclables (environ 12'000 km) à travers toute la Suisse dont: 9 itinéraires nationaux, 54 itinéraires régionaux et 68 itinéraires locaux (Prognos AG, 2015, p.23). Cette offre est le fruit d'une collaboration entre les cantons, les CFF, le Touring Club Suisse, la Fédération suisse du tourisme et les associations cyclistes (Le Groupe DBSF, 2006, p.92). Outre la création d'itinéraires cyclables, SuisseMobile organise les slowUp, « journées découvertes régionales sans voitures, qui contribuent de manière importante à la promotion de la mobilité douce et des déplacements par sa propre force musculaire » (Fondation SuisseMobile, 2009b). Aujourd'hui, ces événements ont presque lieu dans toute la Suisse, dont en Valais. Le slowUp Valais sera décrit dans la partie dédiée à la pratique du vélo dans le canton du Valais.
- **SwissTrails** : tour-opérateur fondé en 2004 par Ruedi Jaisli (SwissTrails, s.d.a). Sur mandat du Groupement d'intérêt SuisseMobile, dont les membres sont des régions touristiques suisses et des prestataires de services, le tour-opérateur propose des offres à réserver sur tous les itinéraires nationaux et sur de nombreux itinéraires régionaux dans les cinq « Suisses » du projet SuisseMobile (Fondation SuisseMobile, 2008b). Afin de réaliser ses offres, SwissTrails a de nombreux partenaires : environ 300 hôtels, les 52 auberges de jeunesse présentes en Suisse, 200 gîtes,

environ 90 prestataires de l'association Aventure-sur-la-paille, des campings, 39 voyageurs, etc (SwissTrails, s.d.a).

1.3.2. Situation en Suisse

En Suisse, selon les dernières données statistiques à disposition, le vélo est une des activités les plus appréciées de la population puisque environ 2,3 millions de personnes âgées de 15 à 74 ans pratiquent ce sport. En six ans (de 2008 à 2014), la popularité du vélo a augmenté de 2,7 points de pourcentage (Prognos AG, 2015, p.24). Ci-dessous, dans le tableau 1, vous trouverez un récapitulatif des données statistiques les plus pertinentes. Certaines sont illustrées à l'aide de graphique afin de mieux percevoir la situation actuelle.

Tableau 1: Données statistiques sur la pratique du vélo en Suisse

Cyclistes	<ul style="list-style-type: none"> • 2,3 millions parmi les résidents suisses âgés de 15 à 74 ans (a) • Autant d'hommes que de femmes âgés entre 30 et 44 ans (a) • 57% des enfants âgés de 10 à 14 ans pratiquent le vélo comme activité sportive (a)
Itinéraires « La Suisse à vélo »	<ul style="list-style-type: none"> • 250 millions de km parcourus sur les itinéraires nationaux en 2012 (b) • 4,7 millions d'excursions journalières et 220'000 voyages sur plusieurs jours entrepris sur les itinéraires cyclables en 2012 (b) • 58% des cyclistes suisses connaissent ces voies cyclables (a) • Utilisés par 750'000 cyclistes résidant en Suisse et environ 75'000 touristes étrangers (c) (figure 2)
Façon de voyager et dépenses	<ul style="list-style-type: none"> • 50% des utilisateurs voyagent par deux (c) • Un tour sur dix est réalisé en famille (a) • 30% des utilisateurs de « La Suisse à vélo » voyagent sur plusieurs jours. Ce séjour dure en moyenne 5 jours et 4 nuits (c) • En 2013, les cyclistes ont dépensé en moyenne CHF 210.- par jour et par personne pour un voyage sur plusieurs jours (figure 3). Les excursionnistes ont quant à eux dépensé en moyenne CHF 67.- (c) • En 2013, 63 % des cyclotouristes de « La Suisse à vélo » préfèrent loger dans un hôtel (c) (figure 5) • En 2014, les tours réalisés par la population suisse générèrent un chiffre d'affaire de 2,7 milliards par an, dont 290 millions proviennent des cyclistes utilisant les itinéraires de « La Suisse à vélo ». Pour les touristes étrangers, le chiffre d'affaire est quant à lui de 220 millions, dont 67 financés par les utilisateurs des itinéraires de « La Suisse à vélo » (a)

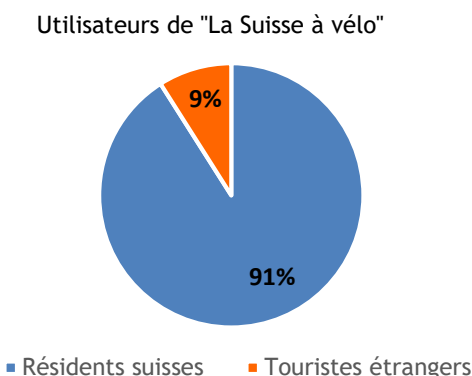
Source : Tableau de l'auteur provenant de sources multiples

a. Prognos AG (2015), p.9, 10 et 11.

- b. Fondation SuisseMobile (2013), p.1.
- c. Fondation SuisseMobile (2015), p.11, 13, 28, 30 et 31.

Parmi tous les cyclistes ayant utilisé les itinéraires de « La Suisse à vélo », 91 % résident en Suisse et 9% proviennent de l'étranger, comme on le voit sur la figure 2.

Figure 2: Utilisateurs de « La Suisse à vélo »

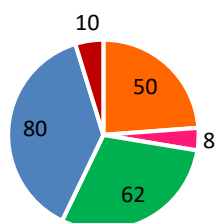


Source : D'après Fondation SuisseMobile, 2015, p.11

Les études réalisées ont permis de remarquer que plus une personne a un degré de formation, une situation professionnelle et un revenu élevés, plus elle aura tendance à pratiquer du vélo (Prognos AG, 2015, p.9). La clientèle vélo possède donc des moyens financiers et dépense facilement durant ses séjours, ce qui est une bonne chose pour les prestataires touristiques. A ce propos, la figure 3 présente les dépenses moyennes réalisées par personne et par jour pour un voyage sur plusieurs jours sur les itinéraires de « La Suisse à vélo ». La figure 4, quant à elle, illustre les mêmes dépenses mais pour les itinéraires de « La Suisse à pied ». On constate effectivement que les dépenses réalisées par les cyclistes sont presque deux fois plus élevées. Pour obtenir ces montants, 2084 marcheurs et 2859 utilisateurs de « La Suisse à vélo » ont été interrogés en 2013 (Fondation SuisseMobile, 2015, p.39).

Figure 3: Dépenses moyennes en francs par personne et par jour pour un voyage de plusieurs jours sur les itinéraires de « La Suisse à vélo »

Dépenses moyennes (La Suisse à vélo)

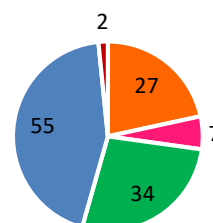


- Déplacements (aller et retour)
- Transports publics en route
- Ravitaillement
- Nuitées
- Autre

Source : D'après Fondation SuisseMobile, 2015, p.28

Figure 4: Dépenses moyennes en francs par personne et par jour pour un voyage de plusieurs jours sur les itinéraires de « La Suisse à pied »

Dépenses moyennes (La Suisse à pied)

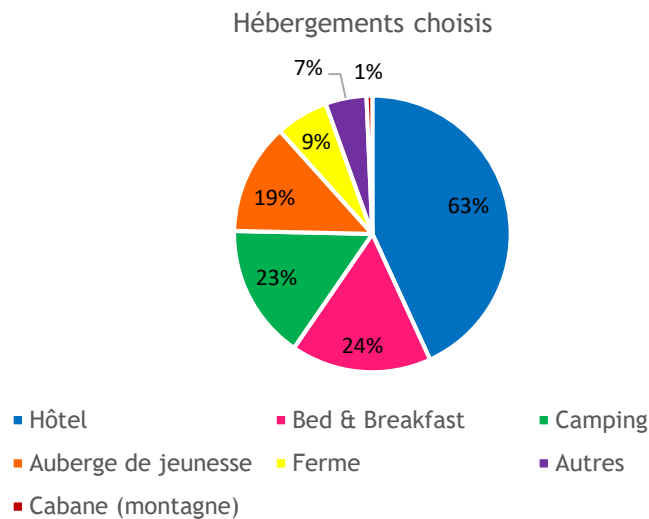


- Déplacements (aller et retour)
- Transports publics en route
- Ravitaillement
- Nuitées
- Autre

Source : D'après Fondation SuisseMobile, 2015, p.28

Concernant l'hébergement choisi par les cyclotouristes de « La Suisse à vélo », c'est principalement le séjour à l'hôtel (63%) qui est privilégié en 2013 (voir figure 5) (Fondation SuisseMobile, 2015, p.31). En 2012, sur 505'000 nuitées, c'est un peu moins de la moitié qui ont été passées dans des hôtels (Fondation SuisseMobile, 2013, p.5). Nous constatons donc qu'en un an, une hausse du nombre de nuits passées dans les établissements hôteliers est survenue.

Figure 5: Hébergements mentionnés par les utilisateurs des itinéraires de « La Suisse à vélo » pour passer leurs nuits



Source : D'après Fondation SuisseMobile, 2015, p.31

Finalement, il est vrai que de manière générale, le tourisme en Suisse diminue, principalement en raison du franc fort. Toutefois, l'utilisation des itinéraires cyclables nationaux n'est pas fortement touchée étant donné que les impacts financiers de « La Suisse à vélo » sont en grande partie dus aux résidents suisses (Fondation SuisseMobile, 2013, p.4). Le cyclotourisme en Suisse peut donc profiter de cet avantage, que d'autres types de tourisme n'ont pas.

Ces statistiques permettent de montrer l'importance de la pratique du vélo en Suisse. Il est donc essentiel de bien tenir compte des besoins des cyclistes.

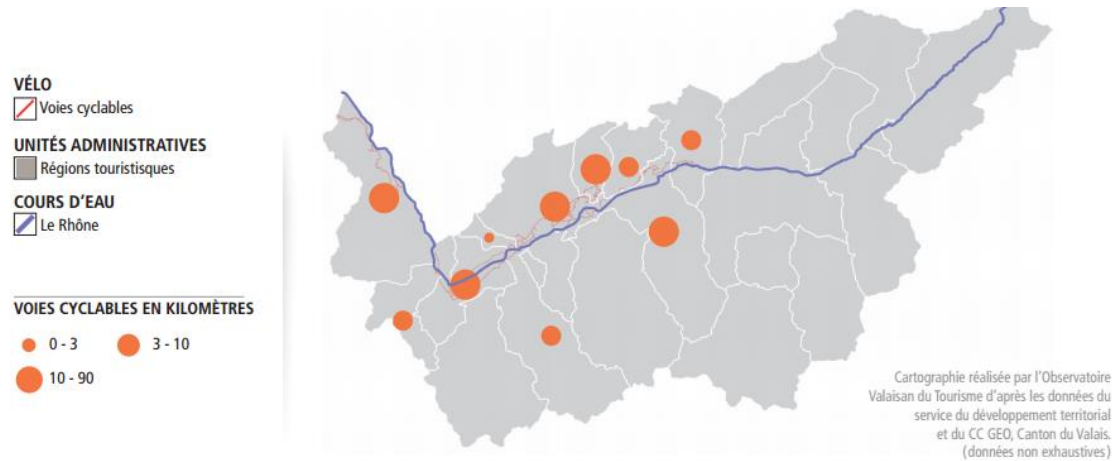
1.3.3. Situation en Valais

En Valais, la majeure partie des itinéraires homologués sont des parcours pour la pratique du VTT, ce qui n'est pas très étonnant étant donné que le canton est plutôt connu comme étant une destination alpine. Seul 21% des itinéraires sont destinés au vélo de route, le type de pratique qui nous intéresse plus particulièrement. Ces pistes cyclables se situent dans la plaine du Rhône et sur le versant le plus ensoleillé de la vallée. (OVT, 2016, p.14)

D'après la carte de « La Suisse à vélo », mis à part l'itinéraire national la « Route du Rhône », le Valais central est traversé par un seul itinéraire régional, le numéro 72 appelé « Le Chemin du Vignoble » qui relie Martigny à Loèche. SuisseMobile ne propose aucun itinéraire local. (Fondation SuisseMobile, s.d.a)

Une autre carte, réalisée par l'OVT, présente les voies cyclables homologuées dans 22 régions touristiques du canton (figure 6). Les symboles orange représentent le nombre de kilomètres homologués dans dix des 22 destinations, 12 d'entre elles ne possédant pour le moment pas d'offre homologuée (OVT, 2016, p.17).

Figure 6: Réseau des itinéraires de pistes cyclables dans 22 régions touristiques du Valais



Source : OVT, 2016, p.17

La « Route du Rhône », l'itinéraire qui traverse le Valais, est très apprécié par la population valaisanne. Il est principalement utilisé pour la pratique de loisirs au niveau local et connaît un grand succès auprès des cyclistes excursionnistes (OVT, 2016, p.17). On y trouve également des cyclistes en voyage de plusieurs jours qui viennent découvrir la vallée du Rhône. Pour l'année 2015, ce sont 95'000 cyclistes qui ont été enregistrés par la section de comptage, située à Sion (Prognos AG, 2016, p.101). En moyenne, par jour, 261 vélos ont circulé sur la « Route du Rhône » mais durant la haute saison, ce sont plus de 600 cyclistes qui s'élancent quotidiennement sur cet itinéraire (Prognos AG, 2016, pp.101-102).

Très peu d'études existent sur la pratique du vélo et sur le cyclotourisme en Valais. « Selon une enquête de l'Observatoire Valaisan du Tourisme, sur 7652 hôtes interrogés en Valais durant leurs vacances d'hiver 2013/14 et d'été 2014, 582 (7,5%) répondants ont déclaré que le « vélo / VTT » était l'activité principale de leurs vacances. » (2016, p.18). D'après les réponses récoltées, les cyclistes en Valais sont principalement des hommes d'âge moyen, sportifs qui voyagent sans enfant, qui ont un fort pouvoir d'achat et qui résident généralement dans un appartement de vacances, une résidence secondaire et non à l'hôtel. Ces cyclistes sportifs sont appelés des MAMIL (Middle-aged man in lycra) (OVT, 2016, p.18). Pour l'organisme VWP, qui a également réalisé une enquête afin de définir le portrait de la clientèle « vélo » en Valais, ce sont les hébergements hôteliers de trois à quatre étoiles, suivi par les campings qui sont privilégiés par les cyclotouristes. Une distinction entre cycliste sportif et itinérant n'a pas été réalisée. La majeure partie des hôtes, environ 62.8%, sont des résidents suisses. (VWP, 2016b)

Contrairement aux pays voisins, les cyclotouristes itinérants, ces cyclistes non-sportifs qui apprécient les séjours hédonistes et la visite de lieux pittoresques, sont encore peu présents en Valais.

Le canton dégage une image de destination sportive, et peu d'informations sur cette clientèle sont actuellement disponibles. En France par exemple, les cyclistes hédonistes, qui pratiquent un vélo récréatif, voyagent en famille ou en groupe. En Valais, les segments « Familles et groupes organisés » et « Jeunes groupes » sont actuellement faibles. Ils représentent seulement 10 et 8% des cyclistes en Valais. Il existe donc un fort potentiel de développement et selon l'OVT, il serait judicieux d'effectuer une étude plus détaillée de ce type de pratique avant de développer des produits et de faire de la promotion, car certaines personnes qui, pourtant apprécient le vélo, pratiquent peu cette activité. Il se pourrait que ce soit dû au manque d'offres adaptées à leurs besoins. (OVT, 2016, pp.20-21)

Acteurs valaisans importants

- **Valais/Wallis Promotion** : Société cantonale créée en 2013 qui « assure un positionnement et une promotion intersectorielle du Valais en tant que marque de référence majeure sur le marché suisse et international, aussi bien du point de vue du tourisme, de l'agriculture que de l'industrie et du commerce. » (vslink.ch, s.d.). Depuis cette année, VWP a pour vision sur le long terme de positionner le Valais en tant que destination de référence pour les amoureux de la petite reine en Suisse et au niveau international. Selon VWP, « le Valais possède tous les atouts pour devenir une destination phare en matière de cyclotourisme » (2016a, p.1). De plus, comme déjà évoqué, la clientèle « vélo » provient majoritairement du marché suisse et est en adéquation totale avec la stratégie de VWP qui tient à se focaliser sur le marché helvétique (VWP, 2016b).
- **Valrando** : Association valaisanne de la randonnée créée en 1943 et qui possède environ 2000 membres (Valrando, 2016a). Elle a pour objectif de développer et soutenir les actions en faveur du tourisme doux, de la randonnée et des sports en pleine nature (raquette, VTT, cyclisme...). Pour le public et ses membres, elle crée et soutient des chemins de randonnées et des itinéraires cyclables. Elle se charge également de la promotion de ces derniers à travers des guides, des conférences ou des renseignements fournis. Elle collabore aussi étroitement avec le Canton du Valais, VWP, les communes et avec toutes les associations intéressées. (Valrando, 2004, p.1)
- **Valaisroule** : De début juin à octobre, l'entreprise met à disposition de la population et des touristes des vélos standards (gratuits) mais aussi des VTT et des vélos électriques (payants), disponibles dans les 14 stations de prêt situées dans des lieux fréquentés le long de la plaine du Rhône entre Brigue et le Bouveret (Valaisroule, 2015, p.3). Un des objectifs de Valaisroule est d'élargir l'offre touristique et des loisirs du canton (Valaisroule, 2015, p.6). La zone qui nous intéresse accueille deux stations de prêt, une à Sion et une à Sierre.

Mis à part ces trois acteurs du cyclotourisme, il en existe bien entendu d'autres tels que la Fédération cycliste valaisanne et ses 16 clubs, les Offices du Tourisme et l'entreprise Vélovalais qui propose le transport de marchandise à vélo, des cours à vélo et des activités touristiques.

Événements principaux de vélo de route en Valais

- **Le Tour de France** : c'est une compétition de cyclisme sur route par étapes qui se déroule principalement en France chaque année depuis sa 1^{ère} organisation en 1903 (excepté durant les deux guerres mondiales) (letour.fr, s.d.). En 2016, le Tour de France est passé en Suisse, dont en Valais pour sa 17^{ème} étape. Les coureurs sont partis de Berne pour finalement passer la ligne d'arrivée au barrage d'Emosson (VWP, 2016c).
- **Le Tour de Suisse** : depuis 1933, c'est la course de vélo la plus importante en Suisse. Elle est composée de neuf étapes, se déroule dans toutes les régions suisses et est suivie par plus d'un million de spectateurs (tourdesuisse.ch, s.d.a). Cette année, en Valais, c'est la région de Brigue-Glis qui a accueilli les coureurs pour la 5^{ème} étape (tourdesuisse.ch, s.d.b). Souvent, la ville de Sion fait office de ville de passage pour le Tour.
- **Le Tour de Romandie** : c'est une course cycliste composée de plusieurs étapes qui fut créée en 1947 pour marquer les 50 ans de l'Union Cycliste Suisse. Le Tour rassemble sous une même entité l'ensemble des cantons romands. Cette course est un formidable vecteur de promotion pour la Romandie. (tourderomandie.ch, 2015)
- **La Cycloportive des Vins du Valais** : cette course populaire est organisée le 1^{er} août depuis plusieurs années. Elle a pour but de soutenir la relève du cyclisme valaisan et souhaite faire découvrir à travers ses différents parcours, les magnifiques paysages du Valais et ses produits du terroir (lacycloportivevalaisanne.ch, 2016a). Les quatre parcours adaptés à tous les niveaux partent depuis Sion et se terminent également dans la capitale valaisanne (lacycloportivevalaisanne.ch, 2016b).
- **Le slowUp Valais** : cette manifestation de mobilité douce a lieu chaque année le 1^{er} dimanche du mois de juin entre Sion et Sierre. Pour cette occasion, les routes sont interdites à la circulation motorisée et laissent place à la locomotion douce. Le parcours forme une boucle d'environ 38 km et est jalonné par des aires d'animation (slowupvalais.ch, 2014a). Ces sept dernières sont des zones de rencontre et de détente où il est possible de pratiquer diverses activités sportives et de découvrir des produits du terroir (slowupvalais.ch, 2014b). Le 5 juin dernier, c'est plus de 20'000 participants qui ont parcouru la plaine du Rhône, selon les estimations des organisateurs.
- **La Fugue Chablaisienne** : tout comme le slowUp Valais, la Fugue est une manifestation de mobilité douce. Elle propose aux participants de découvrir le Chablais à vélo, en roller, en trottinette ou avec tout autre moyen non motorisé sur un parcours balisé et sécurisé (la-fugue.ch, 2016a). Cette année, le parcours, long de 38 km, a traversé cinq communes valaisannes (Vouvry, Vionnaz, Massongex, Monthey et Collombey-Muraz) et trois vaudoises (Aigle, Bex et Ollon) (la-fugue.ch, 2016b). Tout au long du parcours se trouvent des aires d'animation mises sur pied par les entreprises, des associations ou des institutions de la région (la-fugue.ch, 2016c).

1.3.4. Situation dans les régions alpines

L'étude sur le futur du cyclotourisme dans les Alpes, réalisée par le centre de recherche appliquée EURAC, a identifié trois segments de clientèle pour la région alpine : les *road bikers* (cyclistes sur

vélo de route), les *mountain bikers* (vététistes) et les *trekking bikers* (cyclistes itinérants) qui sont des cyclistes récréatifs (2015). Cependant, ces pratiques s'hybrident et se diversifient. Les trois segments évoqués se complexifient et les usages suivants apparaissent : *Vintage Bike*, *City Bike*, *Singlespeed*, *Cyclocross*, *Fitness Bike*, *Enduro*, *Adventure Bike*, *Mountain Bike* et *Fat-Bike* (EURAC, 2015). Parmi la segmentation des cyclistes, une distinction est faite concernant l'usage du vélo. On distingue l'usage sportif (cycliste qui pratique le vélo avec un but compétitif), de l'usage récréatif (cycliste qui pratique le vélo durant ses loisirs) et de l'usage utilitaire (personne qui utilise le vélo lorsqu'elle en a besoin pour se rendre quelque part) (OVT, 2016, p.5). Pour le Professeur Harald Pechlaner qui a contribué à réaliser cette étude, le groupe des cycliste itinérants (*trekking bikers*) sera le plus grand groupe cible dans le futur (Tirol Werbung, 2015). Selon lui, en Europe, il y aurait environ 40 millions de cyclistes récréatifs. D'ailleurs, ce segment est en augmentation en Italie et en France (par exemple en Toscane et dans le Val de Loire) (OVT, 2016, p.4).

Suite à ce constat, c'est la clientèle récréative qu'il faudrait attirer dans la plaine du Rhône et les aménagements prévus par la 3^{ème} correction du Rhône, décrits dans le chapitre trois, pourraient y contribuer.

Le cadre du cyclotourisme étant posé, le prochain chapitre présente le Rhône et ses trois corrections puisque c'est la pratique du vélo le long de ce dernier qui nous intéresse.

2. Le Rhône

Le Rhône est l'un des plus grands fleuves d'Europe avec ses 812 km. Il naît du glacier du Rhône, à 1850 mètres d'altitude (Pitteloud & Baumann, 2004, p.16), parcourt la Suisse et traverse le lac Léman sur 290 km (dont 170 en Valais), puis la France (522 km) pour finalement se jeter dans la Méditerranée (Larousse, s.d.).

Pendant longtemps, le Rhône et la plaine n'ont pas été considérés comme un territoire touristique à part entière (Canton du Valais, 2015a, p.87). Depuis toujours, le fleuve a inondé et causé de nombreux dégâts dans la plaine. Au Moyen-Age déjà, la population élevait des barrières pour se protéger des crues qui ravageaient les pâturages (Borgeat-Theler, Scheurer, & Dubuis, 2011, p. 22). Suite aux multiples inondations catastrophiques, des travaux pour corriger le fleuve ont été entrepris. Le mot « corriger » est très fort, d'ailleurs en France on ne parle pas de corrections mais d'aménagements. Les Valaisans ont voulu domestiquer le Rhône (TEDx Talks, 2015). Mais le regard sur le fleuve est en train de changer et ce dernier est enfin envisagé comme un espace de loisirs permettant les balades à vélos, à pied, à roller, etc (Reynard, Evéquoq-Dayen, & Borel, 2015, p. 292). Aujourd'hui, les autorités valaisannes souhaitent que la population se réapproprie le Rhône (TEDx Talks, 2015).

2.1. Les deux 1^{ères} corrections

Suite à la terrible crue de 1860, le Conseil d'Etat valaisan demande une aide financière à la Confédération pour permettre l'endiguement du fleuve. Cette crue est la 1^{ère} à être médiatisée par

la presse et une certaine solidarité se crée à travers la Suisse. Les travaux de la 1^{ère} correction du Rhône débutent en 1863. Pendant 30 ans, 200 km de digues sont dressés. (Canton du Valais, 2015b)

Au début du 20^{ème} siècle, on constate que les travaux réalisés dans le cadre de la 1^{ère} correction du fleuve ont leurs limites. « La modification du lit du Rhône n'a fait qu'accentuer la stagnation des eaux : des étangs occupent près du tiers du territoire mais surtout, le lit s'est élevé de près d'un mètre menaçant en permanence la plaine » (Bender, 2004, p. 56). Pour sécuriser la plaine, il faut réaliser une 2^{ème} correction du cours d'eau. Les travaux débutent en 1932 et consistent à augmenter la puissance de charriage du Rhône et à renforcer et surélever les digues (Canton du Valais, s.d.c). Toutefois, suite à la légère hausse des eaux de 1987 et 1993, on remarque l'instabilité des digues. Pendant 40 ans, on pensait avoir réussi à dompter le fleuve, mais la crue d'octobre 2000 vient confirmer que la plaine n'est pas suffisamment protégée. Le fleuve inonde plus de 1000 hectares et les dégâts causés s'élèvent à environ 500 millions de francs. Cette crue démontre à quel point les risques de ruptures de digues et de débordements sont des dangers très importants pour la plaine du Rhône. Une 3^{ème} correction du fleuve est donc envisagée suite à cette crue. (Sauthier, 2007, pp.18-19)

2.2. La 3^{ème} correction du Rhône

Le projet de la 3^{ème} correction du Rhône, lancée dans les années 1990, a pour but d'appliquer des mesures permettant d'assurer la sécurité de la plaine durablement (Reynard, Evéquozy-Dayen, & Bordel, 2015, p.109). Cette 3^{ème} correction marque une rupture avec les stratégies utilisées lors des deux 1^{ères} corrections. On admet que la seule solution est de redonner de l'espace au fleuve (TEDx Talks, 2015). En septembre 2000, le Grand Conseil valaisan accepte le projet de la 3^{ème} correction du Rhône. Ce chantier du siècle pour le Valais devrait être terminé à l'horizon 2030 (Pitteloud & Baumann, 2004, p.28). Ce dernier doit atteindre un triple objectif :

- Sécurité : assurer la sécurité des personnes et des biens ;
- Environnement: procéder à la revalorisation environnementale. Il s'agira de donner plus d'espace au fleuve pour favoriser la biodiversité, de rétablir une dynamique alluviale et de restaurer les fonctions écologiques de l'hydrosystème ;
- Aspects socio-économiques : il s'agira d'assurer l'attrait et le développement économique de la plaine, de prendre en compte les besoins agricoles et de diversifier les activités touristiques. (Canton du Valais, 2006, p.16)

On constate qu'à travers ce projet pharamineux, le tourisme a une place importante. Via la 3^{ème} correction, l'Etat du Valais a pour objectif de promouvoir le tourisme doux, soutenir la diversification de l'offre, la création d'hébergements innovants, l'agritourisme et la valorisation du fleuve pour le tourisme de loisirs. Une digue préférentielle pour la locomotion douce et de grands élargissements permettront au Rhône du futur de devenir un axe pour les loisirs et le tourisme (Canton du Valais, 2015a, p.87). Déjà dans le plan sectoriel datant de 2006, on parle de la 3^{ème} correction comme étant

l'occasion unique de développer l'offre actuelle en créant un produit touristique « Rhône » (Canton du Valais, 2006, p.23).

Les travaux de la 3^{ème} correction du Rhône vont porter sur l'abaissement du fond, le renforcement des digues et l'élargissement du fleuve. Afin de parvenir à une sécurisation rapide de certaines zones, des mesures anticipées (renforcement des digues pour protéger les personnes les plus en danger) (Canton du Valais, 2015a, p.54) et prioritaires (élargissement, abaissement du fond et renforcement des digues pour protéger les sites bâtis et industriels) ont été définies (Canton du Valais, 2015a, p.61). Pour ce travail de Bachelor, ce sont les mesures prioritaires de Sion et du secteur Sierre-Chippis qui nous intéressent (tableau 2). En effet, une réflexion sur la valorisation urbanistique et paysagère favorisant la mobilité douce a été menée.

Tableau 2: Mesures prioritaires de Sion et Sierre-Chippis

Mesures prioritaires (MP)	Coûts	Méthodes	Dégâts potentiels
Sierre-Chippis	100 millions	Elargissement et renforcement	1 milliard
Sion	420 millions	Elargissement et renforcement	1 milliard

Source : Tableau de l'auteur d'après Fauchère, 2015, p.5

Les aménagements prévus dans ces zones seront détaillés après l'analyse de l'offre cyclotouristique actuelle.

3. Le cyclotourisme au bord du Rhône entre Sion et Sierre

A travers ce chapitre, c'est l'état actuel de l'offre cyclotouristique entre Sion et Sierre et ses points forts et faibles qui sont analysés afin de pouvoir fournir, par la suite, quelques recommandations. Nous nous intéressons également à l'avenir réservé à ce type de tourisme en Valais et aux futurs aménagements de la 3^{ème} correction.

3.1. Situation actuelle de l'offre cyclotouristique

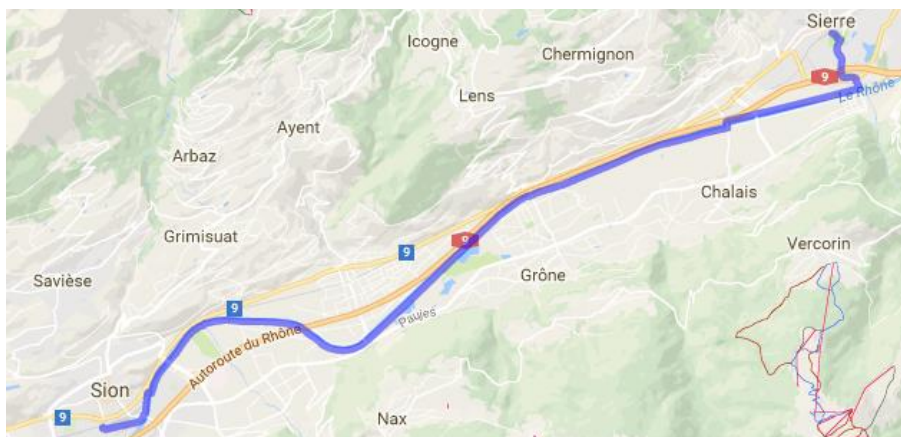
Itinéraires cyclables pour le vélo de route

Sur les berges du Rhône, deux types d'itinéraires sont proposés dans la zone étudiée :

- **La « Route du Rhône »** : cet itinéraire national, qui porte le numéro un, est proposé par l'offre « La Suisse à vélo ». Cette route, longue de 350 km, débute à Andermatt, traverse le canton du Valais en longeant le fleuve, suit le bord du lac Léman et se termine à Genève, plus précisément à Chancy. SuisseMobile sépare cet itinéraire en huit étapes: Andermatt - Oberwald ; Oberwald - Brigue ; Brigue - Sierre ; Sierre - Martigny ; Martigny - Montreux ; Montreux - Morges ; Morges - Genève ; Genève - Chancy (Fondation SuisseMobile, s.d.b). Dans le cadre de ce travail, c'est l'étape quatre (Sierre - Martigny) qui nous intéresse plus que les autres puisqu'elle se déroule en

grande partie dans la zone d'étude. Ce tronçon, long de 46 km, part de Sierre, traverse la région de Sion puis se termine à Martigny. Il est considéré comme facile et est donc recommandé aux familles pour la pratique plutôt récréative du vélo (Fondation SuisseMobile, s.d.c). Le trajet Sierre-Sion, visible sur la carte ci-dessous (figure 7), fait environ 18 km (RegionAlps SA, s.d.a). Depuis cette année, la « Route du Rhône » s'unit à la ViaRhôna, l'itinéraire français le long du Rhône, pour intégrer le réseau EuroVelo et devenir une véloroute européenne. Ensemble, ces deux itinéraires deviennent l'EuroVelo 17, aussi appelée « Rhone Cycle Route ». Cette dernière est considérée comme étant l'une des meilleures destinations du cyclotourisme en Europe. (viarhona.com, s.d.a)

Figure 7: Parcours à vélo de Sion à Sierre



Source: RegionAlps SA, s.d.a

- **Itinéraires « Au cœur du royaume des vacances (région de Sion) »** : Valrando propose six parcours à vélo dans la région de la capitale allant de 10 (niveau facile) à 40 km (niveau difficile). A travers chacun de ces itinéraires, les cyclistes longent durant quelques kilomètres, une partie du Rhône. (Valrando, 2016b)

De plus, pour positionner le Valais comme destination phare du cyclotourisme, VWP propose le Valais Vélo Tour qui a pour but de « mettre en valeur tous les atouts du Valais en un seul itinéraire cantonal, centré sur la colonne vertébrale qu'est la Route du Rhône » (VWP, 2016a, p.1). Ce tour, long de 740 km, est plutôt destiné à une clientèle sportive (VWP, 2016a, p.1).

Transport et accessibilité dans la région étudiée

Transports publics

- **Transport ferroviaire** : les villes de Sion et de Sierre sont très bien desservies par ce type de transport. L'offre ferroviaire depuis ces deux villes propose de nombreuses correspondances et liaisons directes à travers toute la Suisse mais également à destination de nos pays voisins. Par exemple, pour se rendre à Sion depuis Lausanne, plus de 40 horaires par jour sont offerts (CFF, s.d.a). La gare du village de St-Léonard, située entre les deux villes, est également bien desservie puisque plus de 30 correspondances quotidiennes sont proposées pour se rendre à Sion et à Sierre (CFF, s.d.a). Pour le transport de vélos dans les trains, RegionAlps, société qui exploite le

transport régional en Valais, propose des cartes journalières « vélo » à des prix préférentiels (RegionAlps SA, s.d.b). De plus, sur son site, elle suggère une série de circuits à vélo et en train, adaptés à tous les niveaux (dont quatre dans le Valais central) (RegionAlps SA, s.d.c). Les CFF procurent également des billets pour voyager avec son vélo (CFF, s.d.b).

- **Transport en bus ou car** : en Valais, le transport par car est majoritairement assuré par CarPostal Suisse SA. L'entreprise exploite 106 lignes de transport public dans le canton, ce qui permet à la plus grande partie des destinations d'être bien desservies (CarPostal Suisse SA, 2016a). Par exemple, les cars stationnés à Sion assurent la desserte quotidienne de 26 d'entre elles (Office du Tourisme de Sion, s.d.a). En plaine, le transport est également assuré par les cars Ballestraz, par les bus sierrois et sédunois. Le transport des vélos en bus ou en car est tout à fait possible. D'ailleurs, entre mai et octobre, certains cars postaux sont équipés de porte-vélos externes sur les lignes les plus touristiques (CarPostal Suisse SA, 2016b). CarPostal Suisse SA propose de découvrir le Valais sur deux à cinq jours grâce à l'Easy Card. Elle permet de circuler librement dans les transports publics entre St-Gingolph et Blatten et d'obtenir diverses réductions (CarPostal Suisse SA, 2016c).

Il est également important de citer la présence des navettes autonomes, appelées SmartShuttle, au centre-ville de la capitale valaisanne, une 1^{ère} suisse. Grâce à leur caractère innovant, elles viennent compléter l'offre touristique sédunoise.

- **Transport en avion** : la plaine du Rhône est facilement accessible pour les touristes étrangers étant donné qu'elle se trouve à seulement quelques heures en transport motorisé ou transport public des trois principaux aéroports suisses (Genève, Zürich, Bâle-Mulhouse). L'aéroport sédunois accueille des vols en provenance de Majorque, la Corse, l'île d'Elbe et Saint-Tropez ainsi que de nombreux jets privés (T. Guglielmucci, collaborateur à l'aéroport de Sion, communication personnelle, 9 novembre 2016). Dès février 2017, la compagnie aérienne Swiss effectuera une série de vols tests entre Sion, Zürich et Londres. Ce projet est né d'une collaboration avec le secteur touristique qui s'intéresse aux touristes britanniques, très présents en Valais. La liaison deviendra régulière en cas de succès. (AWP, 2016)

L'accès aux villes et aux villages est plutôt optimal. Toutefois, les gares et l'aéroport se trouvent quelque peu éloignés des berges du Rhône.

Transports privés

Le Valais, et plus précisément la région Sion-Sierre, est très facilement accessible avec un véhicule motorisé grâce à ses nombreux cols, tunnels et grâce à son autoroute A9. Il est également possible de charger sa voiture sur le train pour emprunter les tunnels de la Furka, du Lötschberg ou du Simplon. Un nouveau tronçon de l'autoroute, qui devra relier Sierre à Brigue et qui rendra le Valais central encore plus facilement accessible, est actuellement en construction. De plus, les parkings ne manquent pas à Sierre et à Sion puisqu'il en existe plus d'une vingtaine.

L'accès en vélo est également optimal puisqu'il suffit d'emprunter l'itinéraire de la « Route du Rhône ».

Accessibilité à la « Route du Rhône »

La région étudiée étant facilement accessible, quand est-il de l'accès à la « Route du Rhône » traversant cette dernière ? Pour répondre à cette question, l'itinéraire a été réalisé à vélo en partant de la gare de Sion (figure 8) et de celle de Sierre (figure 9).

Depuis la gare de la capitale valaisanne, la façon d'accéder à la « Route du Rhône » n'est pas très bien indiquée. C'est uniquement en arrivant le long de la Rue de l'Industrie qu'un 1^{er} panneau avec la signalisation de la « Route du Rhône » apparaît (photo n°1). Pendant environ 750 mètres, il faut circuler sur une route cantonale avec un nombre important de voitures (photo n°2). Une fois arrivé au carrefour de la Rue de la Dixence, la bande cyclable s'arrête soudainement (photo n°3). Ensuite, il est difficile de savoir quelle route prendre puisqu'aucune signalisation n'est présente dans le rond-point. C'est en arrivant vers l'itinéraire sur la berge que l'on retrouve un panneau de SuisseMobile indiquant le chemin à suivre (photo n°4).

Figure 8: Accès à la « Route du Rhône » depuis la gare de Sion



Source: Photos de l'auteur

A la gare de Sierre, côté centre-ville, un panneau de SuisseMobile est visible et il est écrit que le départ des itinéraires à vélo se fait du côté sud de la gare. Toutefois, pour les personnes qui arrivent en train, aucune signalisation n'est présente sur ou en descendant des quais. Un 1^{er} panneau, de petite taille se situe à la plaine Bellevue. Une fois arrivé sur la Rue de la Plaine, la signalisation est plus précise (photo n° 1) et une bande cyclable, située des deux côtés de la route, est présente (photo n° 2) mais uniquement jusqu'au carrefour entre la Route de l'Ancien Sierre et la Route de Sous-Géronde. Lorsque l'on arrive aux ronds-points ou à des intersections, le constat est le même qu'à Sion, les lignes jaunes destinées au vélo disparaissent (photo n° 3). Dans l'ensemble, la signalétique est plutôt petite, parfois difficilement perceptible (photo n° 4) sauf en arrivant vers le Rhône (photos n° 5 et 6). L'accessibilité aux berges du Rhône pourrait donc être améliorée à Sierre, comme à Sion.

Figure 9: Accès à la « Route du Rhône » depuis la gare de Sierre



Source: Photos de l'auteur

Location et commerces de vélos

Dans la région Sion-Sierre, divers services de location de vélos sont à disposition des habitants et des touristes afin de favoriser la mobilité douce :

- **Valaisroule (Sion et Sierreroûle) :** à Sion, la station de location se trouve sur la Place de la Planta, au cœur de la ville et à proximité de l'Office du Tourisme. Cette station loue principalement des vélos électriques et de type trekking (Valaisroule, s.d.a). A Sierre, la station se situe à la Plaine Bellevue, à seulement quelques mètres de la gare et de l'Office du Tourisme. Elle loue tous les types de vélos appartenant à Valaisroule. Ces deux stations sont parmi les plus fréquentées, juste derrière Port-Valais (Valaisroule, 2015, p.16). Les vélos standards (trekking) sont loués gratuitement les quatre 1^{ères} heures (Valaisroule, s.d.a). Un vélo emprunté à Sierre peut-être ramené à Sion ou dans n'importe quelle autre station de location (Valaisroule, s.d.b). Le matériel fourni doit être rendu le même jour, avant la fermeture des stations (Valaisroule, s.d.c). La réservation peut se faire sur place ou sur le site internet. D'après Alain Glassey, les vélos sont majoritairement loués par des résidents suisses (75%), représentés par 70% de Valaisans. La majeure partie d'entre eux longent les berges du Rhône direction Sierre. En plus de la location de vélos, Valaisroule, en collaboration avec la cave Vins des Chevaliers, organise des « Wine & Bike Tour ». Cette offre consiste en une visite en VTT électrique de la région viticole entre Sierre et Salquenen, suivi par une dégustation de vins agrémentée d'une assiette valaisanne. Cette activité est très appréciée par les groupes hors-canton. (A. Glassey, responsable du projet Valaisroule, CP, 1^{er} septembre 2016) (Annexe VIII).
- **Rent a Bike AG:** en partenariat avec les CFF, Rent a Bike, leader suisse de la location de vélos et de *e-bikes*, possède une station de location à Sion, à l'Auberge de Jeunesse. Seuls deux vélos de type VTT sont disponibles. La location peut se faire sur le site internet des CFF, de Rent a Bike ou directement auprès de la station. (Rent a Bike AG, s.d.)
- **PubliBike :** c'est un système de location de vélos standards et électriques à partir de stations fonctionnant en libre-service. Grâce à une carte client ou journalière pour les touristes, les utilisateurs empruntent n'importe quel jour à n'importe quelle heure un vélo à une station et le rendent dans la station souhaitée. Dans le Valais central, seule la ville de Sion possède des stations PubliBike (PubliBike, s.d.a). Parmi ces sept dernières, aucune ne dispose de vélos électriques (PubliBike, s.d.b). Contrairement aux offres proposées par Rent a Bike, la durée de location des vélos PubliBike ne doit pas dépasser une journée (24 heures) et la réservation ne peut s'effectuer à l'avance. De plus, les vélos louables ne sont pas adaptés aux enfants et aucun siège enfant ne peut être emprunté (PubliBike, s.d.c). Ce système est idéal pour des visiteurs adultes souhaitant découvrir la ville et ses alentours durant au maximum une journée. Il l'est beaucoup moins pour une personne, éventuellement avec un ou des enfant(s), souhaitant parcourir la « Route du Rhône » et déposer son vélo dans une autre destination.

Ces stations de location ne se trouvent pas en bordure du Rhône, ce qui n'incite donc pas les visiteurs à se rendre sur les berges.

L'annuaire local.ch répertorie, dans la région concernée, huit magasins de vélo (Michel Seppey, Bike Sport Sàrl, VIP Cycles, Cyclo-Sport, Bike & Garden Sàrl, Johann Tschopp Cycles, RK Scooters & Cycles Sàrl et Cycles Ferrero Sàrl) (local.ch, s.d.). Parmi eux, seul le magasin de Michel Seppey est partenaire de SuisseMobile. L'atelier de réparation Zimi Racing, situé à Sion, est le 2^{ème} partenaire

de la Fondation. Il est idéalement placé puisqu'il se trouve directement sur l'itinéraire de la « Route du Rhône » (Fondation SuisseMobile, s.d.d).

Hébergements

La liste des hébergements présents dans la région Sion-Sierre a pu être réalisée à l'aide des sites de VWP, de Bed & Breakfast Switzerland, de Suisse Tourisme, des Offices du Tourisme de Sion et de Sierre et des sites respectifs des logements.

Ce tableau 3 regroupe les différents types d'hébergements disponibles à l'heure actuelle dans la zone géographique Sion-Sierre. La grande majorité d'entre eux se trouvent en plaine, exceptés quelques-uns qui se situent sur les versants, à basse altitude :

Tableau 3: Différents types d'hébergements entre Sion et Sierre

17 hébergements hôteliers	Remarques
Hôtel Castel *** (Sion), Hôtel du Rhône *** (Sion), Hôtel Elite *** (Sion), Hôtel Ibis ** supérieur (Sion), Hôtel des Vignes ****supérieur (Uvrier), Hôtel Les Berges *** (Chippis), Hôtel Terminus (Sierre), Hôtel Casino *** (Sierre), Hôtel de la Poste *** (Sierre), Hôtel La Promenade *** (Sierre), Hôtel La Grotte (Sierre), La Pension du Vieux-Canal (Sion), Auberge des Collines (Pont-de-la-Morge), Auberge du Pont (Uvrier), Auberge Rive-Gauche (Granges), Auberge de Jeunesse (Sion), Motel 13 étoiles (St-Léonard)	Très peu d'hébergements possédant un site internet, mettent en avant l'accueil des cyclistes. L'Hôtel Elite poste à travers ses <i>news</i> des photos de cyclistes professionnels ayant logé dans l'hôtel mais aucune information à destination des cyclotouristes n'est donnée (a). L'Hôtel de la Poste fournit quelques exemples d'activités réalisables dans la région dont le vélo mais n'est pas pour autant « bike friendly » (b). L'Hôtel des Vignes et l'Hôtel Castel sont les seuls hébergements hôteliers à laisser entendre qu'ils sont prêts à accueillir les cyclistes. Le 1 ^{er} mentionne la « Route du Rhône » et informe être partenaire de SuisseMobile (c). Quant à l'Hôtel Castel, il met à disposition des places sécurisées pour les vélos (d).
4 campings	Remarques
Camping TCS (Sion), Camping Sedunum (Sion), Camping Valcentre (Bramois), Camping Bois de Finges (Sierre) Il existe également le Camping Robinson, à Granges, mais celui-ci propose seulement des emplacements résidentiels	Parmi ces quatre campings, aucun ne laisse entendre qu'il est « bike friendly ».
24 chambres d'hôtes / Bed & Breakfast	Remarques

<p>Chambre d'hôtes Anne-Marie Willa (Sion), BnB Pré-Fleuri (Sion), Chambre d'hôtes Au Pigeonnier (Sion), Chambre d'hôtes Fabienne Fournier (Sion), Chambre d'hôtes Julien Exartier (Sion), Gîte des Iles (Sion), Gîte des Abricotiers (Sion), Le Merle Châtelain (Sion), Ranch des Maragnènes (Sion), Appartement Gîte des Vergers (Sion), Gîtes Les Cerisiers (Salins), BnB La Suite (Uvrier), Shabbycharme (Uvrier), BnB Ô Bon P'tit Bonheur (Saint-Léonard), BnB Pramagnon (Grône), BnB Le Central (Grône), BnB Les Vergers (Chippis), Castel de Daval (Sierre), BnB Joris (Sierre), BnB Plantzette (Sierre), La Grange Entière (Sierre), Chambre d'hôtes Louis et Jeanne Fournier (Sierre), Chambre d'hôtes Du Paradis (Sierre), La Villa (Sierre)</p>	<p>La grande partie de ces chambres d'hôtes ne possèdent pas leur propre site internet. Elles apparaissent sur le site BnB Switzerland ou sur celui des Offices du Tourisme de Sierre et de Sion. Les informations ne sont pas toujours très complètes. Le constat suivant a pu être fait : aucun de ces hébergements n'affirme clairement être favorable à l'accueil des cyclistes. Le Gîte des Cerisiers, le BnB Joris, le BnB Plantzette, le BnB Pramagnon et La Grange Entière, se trouvant sur la plateforme BnB Switzerland, possèdent toutefois un logo « idéal pour les cyclistes/vététistes » dans le détail de leur offre mais aucune indication supplémentaire n'est indiquée. Le Bed & Breakfast La Suite (e) et le Gîte des Iles (f) mettent à disposition des visiteurs des vélos.</p>
--	--

Source: Tableau de l'auteur provenant de sources multiples

- a. Hôtel Elite Sion (2016).
- b. Hôtel de la Poste (s.d.).
- c. Hôtel des Vignes (s.d.a).
- d. Hôtel Castel (2016).
- e. B&B La Suite (2015).
- f. Gîtes des Iles (s.d.).

Dans l'ensemble, après avoir passé en revue les différentes pages internet, nous constatons que les hébergements situés dans la zone géographique Sion-Sierre ne favorisent pas particulièrement l'accueil des cyclotouristes, mis à part peut-être l'Hôtel des Vignes, qui se dit être partenaire de SuisseMobile. A ce propos, la Fondation propose des hébergements ayant obtenu le label de qualité de cette dernière le long de la « Route du Rhône » (figure 10). Ces derniers s'engagent à accueillir les touristes pour une seule nuit, à proposer un local couvert et fermé pour les vélos (sauf les campings), à mettre à disposition une pompe à vélo ainsi que divers outils pour effectuer de petites réparations, à permettre le lavage et séchage des vêtements et équipements et à donner la possibilité aux visiteurs de se laver dans l'établissement. En plus, les hébergements partenaires doivent fournir des informations sur les offres de SuisseMobile et distribuer des brochures sur les activités touristiques de la région. (Fondation SuisseMobile, 2009c)

Figure 10: Label SuisseMobile



Source: Fondation SuisseMobile, 2009d

Entre Sion et Sierre, voici les neuf différents hébergements labellisés : Camping TCS, Hôtel du Rhône, Ranch des Maragnènes, Gîte des Abricotiers, Hôtel Ibis, BnB Le Central, Castel de Daval, Auberge de Jeunesse de Sion et l'Hôtel de la Poste (Fondation SuisseMobile, s.d.d). Seul 20% des hébergements de la région sont donc, selon SuisseMobile, prêts à accueillir des cyclotouristes. Quant à l'Hôtel des Vignes, il n'apparaît pour l'instant pas en tant qu'hôtel labellisé sur le site de la Fondation.

Suisse Tourisme et VWP proposent également une liste d'hébergements adaptés pour recevoir les amoureux du vélo. Pour devenir un « Bike Hotel », un hébergement doit respecter un certain nombre de critères définis par hotelleriesuisse, l'association suisse des hôteliers (Suisse Tourisme, 2016a). Il existe des critères minimaux (à impérativement respecter) et des critères optionnels. Un nombre minimum de points doit être obtenu pour bénéficier de la spécialisation « bike ». Voici quelques exemples de critères :

- Minimaux : collaboration avec des partenaires pour proposer des excursions, des réparations ou la location de vélos/VTTs ; proposition d'itinéraires et de cartes ; publication sur leur site internet des prestations destinées aux cyclotouristes ; présence d'un local fermé et spécialement aménagé pour entreposer les vélos ; emplacement réservé au nettoyage des vélos comprenant un kit de lavage et un tuyau d'eau ; présence d'un kit d'outils pour réaliser quelques réparations ; repas adaptés à la clientèle (horaires de services, panier-repas, petit-déjeuner varié) ; service de lavage et de séchage du matériel, etc. (hotelleriesuisse, s.d., pp.6-8)
- Optionnels : vente de petit matériel à l'hôtel ; excursions guidées proposées par l'hôtel ; service de navette et de transfert des vélos et des bagages ; présence d'une station de recharge pour les vélos à assistance électrique ; présence d'une piscine, etc. (hotelleriesuisse, s.d., pp.9-10)

Entre Sion et Sierre, aucun hôtel ne dispose de cette spécialisation d'après Suisse Tourisme (2016b). C'est le même constat pour VWP (2016d).

Nous pouvons conclure que l'offre concernant l'hébergement adapté aux cyclistes le long du Rhône n'est pas optimale. La façon de définir si un hôtel possède tous les services pour recevoir des touristes à vélo n'est apparemment pas uniforme puisque SuisseMobile propose des hôtels qui ne sont pas mentionnés par Suisse Tourisme et VWP. Quelques logements, tels que tous les campings, l'Hôtel Castel, l'Hôtel Les Berges ou encore le Bed & Breakfast Les Vergers, qui sont en bordure du Rhône, pourraient profiter de cet emplacement idéal pour attirer les touristes à vélo.

Il est difficile de connaître les types d'hébergements recherchés par les cyclotouristes, principalement récréatifs, étant donné le manque d'études disponibles. L'OVT affirme que les clients « vélos » en Valais privilégient les appartements de vacances et les résidences secondaires (2016, p.18). Pour VWP, ces clients préfèrent majoritairement résider à l'hôtel puis dans des campings (2016b). Les recherches de SuisseMobile ont quant à elles démontré qu'en Suisse ce sont les hôtels, suivis par les Bed & Breakfast puis par les campings qui sont privilégiés (2015, p.31). Les spécialistes du vélo, Gaby Micheloud et Joakim Faiss, affirment également que les cyclotouristes séjournent

volontiers dans des hôtels et des campings (G. Micheloud, président de l'organisation de la Cyclosporitive des Vins du Valais et membre d'honneur de la Fédération cycliste valaisanne, CP, 22 août 2016) (J. Faiss, responsable du blog bikinvalais.ch destiné au vélo en Valais et rédacteur en chef du magazine *Vélo Romand*, CP, 24 août 2016) (Annexe III et IV). Pour s'assurer de répondre aux besoins des cyclotouristes, il faudrait donc que tous les types d'hébergements favorisent l'accueil de ces derniers.

Restauration

Les cyclotouristes aiment bien manger, ont des moyens et s'arrêtent facilement pour consommer et découvrir les produits du terroir, c'est ce qu'affirment Marcelline Kuonen, responsable Tourisme chez VWP, et Gaby Micheloud, dans un article paru récemment dans *Le Nouvelliste* (Genet, 2016, p.5). Lors des entretiens réalisés dans le cadre de ce travail, Gaby Micheloud et Joakim Faiss ont confirmé cette information (G. Micheloud, CP, 22 août 2016) (J. Faiss, CP, 24 août 2016) (Annexe III et IV). Comme c'est le cas pour l'ensemble des touristes en visite en Valais, la découverte gastronomique est un élément important du voyage (OVT, 2016, p.18). Dans ce sens, la zone géographique allant de Sion à Sierre a tout ce qu'il faut pour satisfaire les visiteurs puisque plus de 200 restaurants, servant des spécialités valaisannes, étrangères et gastronomiques, s'y trouvent (itaste.com, 2016). Par contre, très peu d'entre eux se situent en bordure du Rhône, il faut généralement rouler quelques minutes supplémentaires pour y accéder. Parmi eux se trouvent les restaurants les mieux notés de Suisse par les guides gastronomiques Gault et Millau et Michelin. On pense notamment au Buffet de la Gare, au Café du Marché, au Relais du Mont d'Orge, à La Sitterie, à l'Enclos de Valère, au Coq en Pâte et bien entendu aux restaurants Damien Germanier et Didier de Courten ayant obtenu respectivement une et deux étoiles Michelin (VWP, 2016e).

De plus, le Valais représente un tiers du vignoble suisse et ses vins remportent un certain nombre de distinctions lors de concours européens (Office du Tourisme de Sion, s.d.b). Sierre est le leader de la production viticole en Suisse. La culture du vin y est donc omniprésente. D'ailleurs, la région propose de nombreuses offres en lien avec le vin (Office du Tourisme de Sierre, Salgesch et Environs, s.d.). La Ville de Sion et l'Office du Tourisme souhaite allier l'urbanité et les produits du terroir grâce à la démarche « Sion terroir urbain ». De ce fait, Sion promeut des manifestations festives (par exemple la Fête du Goût, le Jardin des Vins, le marché de la vieille ville) et des forfaits touristiques permettant à la capitale de devenir une ville gourmande. (Office du Tourisme de Sion, s.d.c)

Pour satisfaire la clientèle cycliste, les restaurants doivent s'adapter à ses horaires de repas. Lorsque les cyclistes rentrent de leur excursion, ils doivent avoir la possibilité de manger quelque chose (S. Duchoud, responsable de la mobilité douce au sein de VWP, CP, 1^{er} septembre) (Annexe VII). Vérifier les horaires de service de tous les restaurants de la région aurait pris bien trop de temps. De ce fait, seule une cinquantaine d'entre eux ont été passés en revue. La grande majorité ne servent plus à manger ou sont fermés l'après-midi et le service du soir reprend en général vers 18h. Seuls les trois restaurants séduois, le Café des Châteaux (uniquement le dimanche), la Pizzeria du Pont du Rhône (fermé le dimanche), le Don Carlos et la crêperie L'Ho'Ho'Ho à Granges proposent de la cuisine

non-stop. Même le restaurant "Au Cep de Vigne", situé dans l'Hôtel des Vignes, ne sert plus les clients de 13h45 à 18h30 (Hôtel des Vignes, s.d.b).

L'Ho'Ho'Ho, partenaire de Valaisroule, est très apprécié par les randonneurs et les cyclistes puisque c'est un des seuls restaurants sur l'itinéraire de la « Route du Rhône ». En plus de permettre aux visiteurs de reprendre des forces et de se détendre, il offre également un important terrain de jeux pour les enfants (A. Glassey, CP, 1^{er} septembre) (Annexe VIII).

Lors de deux randonnées à vélo entreprises les 10 et 11 septembre derniers à Sion, Sierre et Chippis, une attention particulière a été portée aux panneaux, souvent en ardoise, disposés à l'entrée des restaurants souhaitant la bienvenue ou présentant la carte aux potentiels clients. Aucun d'entre eux ne contenait un petit mot sympathique à l'attention des cyclistes leur laissant entendre qu'ils pourraient être servis à n'importe quelle heure.

Commercialisation

Au niveau suisse, c'est à SwissTrails, basé à Zürich, que le mandat de commercialiser « La Suisse à vélo » a été confié. Le tour-opérateur vend des prestations clés en main ou sur mesure comprenant un itinéraire, les déplacements en train ou en bus, la location de vélos, le transport journalier des bagages, l'hébergement, des documents de voyage, des guides officiels de SuisseMobile et une assistance téléphonique sept jours sur sept (Fondation SuisseMobile, 2008b). Ces prestations sont vendues à d'autres tour-opérateurs en Suisse et à l'étranger (Le Groupe DBSF, 2006, p.93). La liste de ces derniers est disponible sur le site de SwissTrails, sous l'onglet « Infos », sous « notre voyageur » (SwissTrails, s.d.b). Parmi eux, voici un recensement de ceux qui proposent des excursions sur la « Route du Rhône » :

- En Suisse : Baumeler Reisen AG basé à Lucerne ;
- A l'étranger: Eurofun Touristik GmbH (Autriche), Bestseller Reisen GmbH (Autriche), France Bike (Allemagne), Terres d'Aventure (France), Grand Angle (France), Chamina Voyages (France), Exode Bike (Espagne), The Vacation Station (Canada), Paradise voyage (Russie).

3.1.1. Aspects positifs et négatifs : avis des personnes rencontrées

A ce stade, grâce à l'état des lieux et aux entretiens réalisés avec des cyclistes valaisans et des spécialistes de la pratique du vélo, du tourisme et de la 3^{ème} correction du fleuve, il est possible de définir les points positifs et négatifs de la « Route du Rhône » et de l'offre cyclotouristique à proximité et le long du fleuve entre Sion et Sierre (valable pour quasiment tout le Valais). Toutes les informations récoltées auprès des personnes interrogées se trouvent dans les annexes III à XVI et une synthèse est visible dans les figures 11 et 12.

Premièrement, ce sont les renseignements fournis par les spécialistes qui sont présentés.

Tableau 4: Liste des professionnels rencontrés

Professionnels rencontrés		
Nom et prénom	Poste	Annexe
Micheloud Gaby	Président de l'organisation de la Cyclosporive des Vins du Valais et membre d'honneur de la Fédération cycliste valaisanne	Annexe III
Faiss Joakim	Responsable du blog destiné au vélo en Valais (bikinvalais.ch) et rédacteur en chef du magazine <i>Vélo Romand</i>	Annexe IV
Tille Didier	Ingénieur responsable du Valais central à la Section protection contre les crues du Rhône (Etat du Valais)	Annexe V
Gross Damien	Aménagiste au Service du développement territorial (Etat du Valais)	Annexe VI
Duchoud Sarah	Responsable de la mobilité douce au sein de VWP	Annexe VII
Glassey Alain	Responsable du projet Valaisroule	Annexe VIII
Métraiiller Sébastien	Responsable des voies cyclables et pistes pour VTT au sein de Valrando	Annexe IX
Barras Lucien	Architecte EPFL, associé gérant du bureau d'architecture nomad	Annexe X
Jacquod Jean-Marc	Directeur de l'Office du Tourisme de Sion	Annexe XI

Source: Données de l'auteur

Comme cela a été expliqué dans la partie sur les itinéraires cyclables, pour que le vélo soit utilisé, il faut que les pistes cyclables soient attrayantes, continues et qu'on s'y sente en sécurité.

Tout d'abord, l'accès aux berges depuis Sion ou Sierre n'est pas toujours adéquat. En ce qui concerne le tronçon sur les digues, l'état de la route est plutôt bon. Quelques points noirs ont tout de même été mentionnés : pour Gaby Micheloud, la route est, à certains endroits, parsemée de trous et n'est pas toujours très bien entretenue (G. Micheloud, CP, 22 août 2016). Pour Sarah Duchoud, certains tronçons, non-goudronnés, avec des nids de poule et des racines sont même dangereux (S. Duchoud, CP, 1^{er} septembre 2016).

Les conflits entre usagers est un des points négatifs les plus évoqués au travers des interviews. Souvent, la cohabitation est compliquée entre tous les utilisateurs des berges ne circulant pas à la même vitesse (G. Micheloud, CP, 22 août 2016) (J. Faiss, CP, 24 août 2016) (D. Tille, ingénieur responsable du Valais central à la Section protection contre les crues du Rhône, CP, 25 août 2016) (D. Gross, aménagiste au Service du développement territorial, CP, 26 août 2016) (L. Barras, Architecte EPFL, associé gérant du bureau d'architecture nomad, CP, 14 septembre 2016) (J.-M. Jacquod, directeur de l'Office du Tourisme de Sion, CP, 14 septembre 2016). L'étroitesse des digues y est aussi pour quelque chose. L'aspect sécuritaire n'est pas toujours garanti car quelques lieux sont encore accessibles en voiture entre Sion et Sierre (G. Micheloud, CP, 22 août 2016) (S. Métrailler, responsable des voies cyclables et pistes pour VTT au sein de Valrando, CP, 8 septembre 2016) (L. Barras, CP, 14 septembre 2016). De plus, celui qui suit l'itinéraire proposé par SuisseMobile se retrouve régulièrement sur des routes cantonales, parfois sans piste cyclable, vu que la continuité du réseau n'est pas assurée le long des berges (J. Faiss, CP, 24 août 2016) (D. Tille, CP, 25 août 2016) (S. Duchoud, CP, 1^{er} septembre 2016) (L. Barras, CP, 14 septembre 2016).

Malheureusement pour les locaux mais également pour les touristes, l'accès aux villages se trouvant le long du Rhône, n'est pas optimal (J. Faiss, CP, 24 août 2016) (D. Tille, CP, 25 août 2016) (D. Gross, CP, 26 août 2016). Cette « Route du Rhône » est une sorte d'autoroute qu'il est difficile de quitter. Pour ceux qui ne connaissent pas la région et les berges, le balisage et la signalisation doivent être adéquats, sinon on s'y perd. D'ailleurs, il arrive fréquemment que des visiteurs s'égarer (S. Duchoud, CP, 1^{er} septembre 2016) (L. Barras, CP, 14 septembre 2016) (J.-M. Jacquod, CP, 14 septembre 2016). D'après Sébastien Métrailler, il manque des panneaux indiquant les différents lieux à visiter dans la région, à proximité des berges (S. Métrailler, CP, 8 septembre 2016). En ce qui concerne l'animation de long de l'itinéraire, elle est quasiment inexistante, sauf lors du slowUp, cette manifestation qui rassemble les amoureux de la mobilité douce. C'est un ressenti évoqué par la majeure partie des personnes rencontrées.

Mis à part ces aspects négatifs, le Rhône et ses berges possèdent un potentiel énorme qui est simplement mal exploité, selon les différents professionnels rencontrés. Pour Joakim Faiss et Sébastien Métrailler, cette voie est la colonne vertébrale du vélo en Valais et elle permet de traverser rapidement tout le canton (J. Faiss, CP, 24 août 2016) (S. Métrailler, CP, 8 septembre 2016). En outre, depuis ce printemps 2016, cet itinéraire est devenu une route internationale et donc un itinéraire important (S. Métrailler, CP, 8 septembre 2016). Les berges représentent un endroit naturel et au calme (A. Glassey, CP, 1^{er} septembre 2016) (J.-M. Jacquod, CP, 14 septembre 2016).

De manière générale, en Valais, aucune structure ne commercialise des séjours à vélo. Il manque actuellement une instance qui pourrait créer et vendre le produit « vélo » comprenant les itinéraires, les hébergements, le transport et diverses activités dans la région afin de permettre aux visiteurs de réserver leur séjour à vélo sur mesure. Il faudrait créer une seule structure capable de rassembler des prestataires et de proposer des produits tout compris (des packages). Nous avons la chance d'avoir une offre culturelle très riche que l'on pourrait intégrer à ces produits (J. Faiss, CP, 24 août 2016) (S.

Métraiiller, CP, 8 septembre 2016). Les spécialistes du vélo et du tourisme rencontrés sont unanimes à ce propos, pour eux l'offre cyclotouristique à proximité du Rhône entre Sion et Sierre est très clairement insuffisante, voire inexistante pour le moment (G. Micheloud, CP, 22 août 2016) (J. Faiss, CP, 24 août 2016) (S. Duchoud, CP, 1^{er} septembre 2016) (A. Glassey, CP, 1^{er} septembre 2016) (S. Métraiiller, CP, 8 septembre 2016) (J.-M. Jacquod, CP, 14 septembre 2016). L'état actuel réalisé précédemment confirme cette vision.

En ce qui concerne la restauration et l'hébergement, ils ne sont pas adaptés aux cyclistes. Premièrement, les restaurants présents le long du Rhône sont trop peu nombreux, seule la crêperie L'Ho'Ho'Ho permet aux visiteurs de se désaltérer et de se rassasier (S. Duchoud, CP, 1^{er} septembre 2016) (J.-M. Jacquod, CP, 14 septembre 2016). Les touristes à vélo devraient pouvoir manger à n'importe quelle heure, lorsqu'ils ont terminé leur randonnée (G. Micheloud, CP, 22 août 2016) (J. Faiss, CP, 24 août 2016) (S. Duchoud, CP, 1^{er} septembre 2016). Comme cela a été constaté, ce n'est pas le cas puisque la majeure partie des restaurants dans la zone d'étude sont fermés l'après-midi ou ne servent plus à manger.

Deuxièmement, il existe très peu de possibilités de logement le long du Rhône, il faut souvent s'écarter de l'itinéraire (S. Duchoud, CP, 1^{er} septembre 2016). Pour les cyclotouristes, il existe à l'heure actuelle très peu de « Bike Hotels » dans la plaine du Rhône et aucun entre Sion et Sierre (G. Micheloud, CP, 22 août 2016) (J. Faiss, CP, 24 août 2016) (S. Duchoud, CP, 1^{er} septembre 2016) (S. Métraiiller, CP, 8 septembre 2016). De plus, aucun des hébergements valaisans ne met en avant l'accueil des cyclistes sur son site internet. Pour optimiser l'accueil des touristes à vélo, il faudrait tout d'abord que les hôtels mettent à disposition un local fermé pour les vélos, un espace pour les laver, les réparer (grâce à la présence de quelques outils) et en prendre soin. Idéalement, les touristes à vélo devraient aussi pouvoir nettoyer et sécher leurs vêtements (J. Faiss, CP, 24 août 2016). Les restaurants des hôtels, quant à eux, devraient s'adapter aux horaires des cyclistes et proposer des petits-déjeuners adaptés à leur besoin. Certains guides sur cet itinéraire conseillent de loger dans les campings (G. Micheloud, CP, 22 août 2016). Il serait donc intéressant de mettre en valeur ce type d'hébergement car les campings entre Sierre et Sion se trouvent tous en bordure du Rhône.

Sur le parcours, ou à proximité, les cyclotouristes devraient avoir plus facilement accès à certains outils, tels que des pompes ou des tournevis, en cas de problème (S. Duchoud, CP, 1^{er} septembre 2016). A l'heure actuelle, d'après Gaby Micheloud, il n'existe pas assez d'endroit où le cycliste pourrait faire réparer son vélo. De plus, il existe peu de commerces de cycles qui louent des vélos (S. Duchoud, CP, 1^{er} septembre 2016). Il estime aussi que l'itinéraire de la « Route du Rhône » ne suffit pas pour attirer les cyclotouristes et qu'il faudrait d'avantage d'itinéraires variés en plaine (G. Micheloud, CP, 22 août 2016).

Quant à la promotion des berges et de la « Route du Rhône », elle est quasiment inexistante. VWP en fait indirectement la promotion à travers son projet le Valais Vélo Tour puisque le Rhône est présenté comme étant la colonne vertébrale du canton (S. Duchoud, CP, 1^{er} septembre 2016).

Généralement, les prestataires de services, comme les restaurateurs et les hôteliers, ne se rendent pas encore compte de l'énorme potentiel du cyclotourisme pour le Valais. A cela s'ajoute le fait qu'en Valais nous n'avons pas une culture vélo (G. Micheloud, CP, 22 août 2016) (J. Faiss, CP, 24 août 2016). Heureusement, c'est quelque chose qui est gentiment en train de changer (G. Micheloud, CP, 22 août 2016) (S. Duchoud, CP, 1^{er} septembre 2016).

Venons-en maintenant aux ressentis des cyclistes amateurs valaisans.

Tableau 5: Liste des cyclistes amateurs rencontrés

Cyclistes amateurs rencontrés		
Nom et prénom	Poste	Annexe
Antille Karine	Employée à l'Office du Tourisme de Sierre	Annexe XII
Kohler Nadège	Etudiante en économie à la HES-SO	Annexe XIII
Evéquoz Lysiane	Secrétaire à l'hôpital de Sion	Annexe XIV
Karlen Fabienne	Retraitée	Annexe XV
Coquoz Christophe	Enseignant au Lycée-Collège des Creusets	Annexe VII

Source: Données de l'auteur

Tous ont affirmé circuler en général entre Sierre et Sion lorsqu'ils pratiquent du vélo sur les berges. L'accès au domaine des Îles n'est pas privilégié à vélo car il faut circuler en compagnie des voitures durant un certain moment, ce qui ne rassure pas certaines cyclistes (N. Kohler, cycliste amateur, CP, 15 septembre 2016) (F. Karlen, cycliste amateur, CP, 16 septembre 2016).

Leurs avis rejoignent très fortement ceux des spécialistes du vélo et du tourisme. De plus, les cinq personnes rencontrées ont plus ou moins la même opinion en ce qui concerne cet itinéraire le long des berges et l'offre cyclotouristique entre Sion et Sierre.

L'itinéraire le long des berges est très apprécié. Ce que ces cyclistes préfèrent, c'est le cadre de ce parcours, le fait qu'ils se retrouvent dans un endroit magnifique, verdoyant, en pleine nature, au calme et avec des paysages à couper le souffle (K. Antille, cycliste amateur, CP, 8 septembre 2016) (N. Kohler, CP, 15 septembre 2016) (L. Evéquoz, cycliste amateur, CP, 15 septembre 2016) (F. Karlen, CP, 16 septembre 2016) (C. Coquoz, cycliste amateur, CP, 17 septembre 2016). D'ailleurs, la réserve naturelle de Pouta-Fontana a été mentionnée comme étant un endroit très agréable pour les voyageurs (K. Antille, CP, 8 septembre 2016). Ce qu'il y a aussi de positif, c'est l'absence de voiture sur la grande majorité de ce tronçon (K. Antille, CP, 8 septembre 2016) (N. Kohler, CP, 15 septembre 2016) (L. Evéquoz, CP, 15 septembre 2016) (F. Karlen, CP, 16 septembre 2016) (C. Coquoz, CP, 17

septembre 2016). Personne n'a évoqué ressentir une quelconque méfiance vis-à-vis du cours d'eau. Au contraire, la proximité de l'itinéraire cyclable avec le Rhône plaît par exemple à Fabienne Karlen (F. Karlen, CP, 16 septembre 2016). Ce qui est également apprécié, c'est le fait que les berges soient accessibles à tous et qu'on puisse y faire des rencontres (L. Evéquo, CP, 15 septembre 2016) (F. Karlen, CP, 16 septembre 2016).

Bien que cet itinéraire cyclable soit très apprécié par les Valaisans, les personnes interrogées ont tout de même mentionné quelques aspects plus négatifs. L'état de la route laisse à désirer en raison de la présence de racines, de sortes de fissures et de nids de poules (K. Antille, CP, 8 septembre 2016) (N. Kohler, CP, 15 septembre 2016) (F. Karlen, CP, 16 septembre 2016) (C. Coquo, CP, 17 septembre 2016). Les problèmes de cohabitation entre tous les usagers et le fait que la « Route du Rhône » ne soit pas continue le long des berges sont également des éléments qui perturbent les utilisateurs (N. Kohler, CP, 15 septembre 2016) (L. Evéquo, CP, 15 septembre 2016) (F. Karlen, CP, 16 septembre 2016) (C. Coquo, CP, 17 septembre 2016). Il y a souvent, surtout les week-ends, trop de monde sur un cheminement plutôt étroit, ce qui peut causer des accidents. Au niveau des infrastructures et aménagements, il manque des moyens de se restaurer et de s'abreuver (fontaines, buvettes, restaurants) ainsi que des espaces de détente (K. Antille, CP, 8 septembre 2016) (N. Kohler, CP, 15 septembre 2016) (F. Karlen, CP, 16 septembre 2016) (C. Coquo, CP, 17 septembre 2016).

Ils sont aussi conscients qu'un cyclotouriste en visite dans la plaine du Rhône risque d'être déçu. Effectivement, l'itinéraire n'est pas assez animé (K. Antille, CP, 8 septembre 2016) (L. Evéquo, CP, 15 septembre 2016) et c'est un long bout droit un peu monotone (C. Coquo, CP, 17 septembre 2016). De plus, la signalisation n'est pas adéquate pour celui qui ne connaît pas la région (K. Antille, CP, 8 septembre 2016) (L. Evéquo, CP, 15 septembre 2016) (C. Coquo, CP, 17 septembre 2016). Des panneaux informatifs dirigeant les visiteurs vers des hôtels, restaurants et autres activités seraient les bienvenus (L. Evéquo, CP, 15 septembre 2016) (F. Karlen, CP, 16 septembre 2016). Pour Karine Antille, qui a l'habitude de côtoyer des touristes souhaitant faire du vélo puisqu'elle travaille dans un Office du Tourisme, la signalisation depuis le centre-ville de Sierre n'est pas bonne (K. Antille, CP, 8 septembre 2016). Pour Christophe Coquo, résidant à Sion, c'est le même constat depuis la capitale (C. Coquo, CP, 17 septembre 2016). Les visiteurs ne trouvent pas facilement les berges sans explications. D'ailleurs, à certains endroits du tronçon, les berges du Rhône sont un peu éloignées des centres urbains et donc des gares, hôtels et restaurants (F. Karlen, CP, 16 septembre 2016). En ce qui concerne les logements, ils sont trop limités. Dans l'ensemble, il y a peu d'hôtels à proximité du Rhône et ils ne sont pas adaptés aux cyclotouristes (K. Antille, CP, 8 septembre 2016) (N. Kohler, CP, 15 septembre 2016) (L. Evéquo, CP, 15 septembre 2016). Pour la restauration, c'est le même résultat. Entre Sion et Sierre, seule la crêperie L'Ho'Ho'Ho permet de se rassasier (K. Antille, CP, 8 septembre 2016) (N. Kohler, CP, 15 septembre 2016). Malheureusement, la plus grande partie des restaurants étant fermés l'après-midi, il n'est plus possible de se restaurer lorsque les cyclistes terminent leur tour à vélo (K. Antille, CP, 8 septembre 2016) (L. Evéquo, CP, 15 septembre 2016).

La promotion de cet itinéraire de la « Route du Rhône » n'est pas optimale. Sur les cinq personnes rencontrées, deux d'entre elles n'ont jamais entendu ce nom (N. Kohler, CP, 15 septembre 2016) (C. Coquoz, CP, 17 septembre 2016), une l'a déjà lu sur un panneau le long du Rhône mais trouve que cet itinéraire n'est pas du tout mis en avant (F. Karlen, CP, 16 septembre 2016), une autre connaît cette route depuis qu'elle travaille à l'Office du Tourisme de Sierre uniquement (K. Antille, CP, 8 septembre 2016). Seule Lysianne Evéquo, qui pratique toutes les semaines du vélo, connaît réellement cet itinéraire en tant que « Route du Rhône » (L. Evéquo, CP, 15 septembre 2016).

Toutes les personnes rencontrées, spécialistes et cyclistes amateurs confondus, sont convaincues que les futurs travaux de la correction du Rhône vont permettre de rendre l'itinéraire cyclable plus attractif. C'est une chance énorme qu'il faut saisir pour développer davantage d'offres en lien avec le vélo. Ces deux catégories de personnes interviewées ont chacune cité des aménagements, activités et infrastructures qu'elles aimeraient voir à l'avenir sur ou à proximité des berges. Ces idées de réalisations seront abordées dans le dernier chapitre portant sur l'élaboration de recommandations.

Figure 11: Synthèse des aspects positifs et négatifs de la « Route du Rhône »

« Route du Rhône »	
😊	Colonne vertébrale du vélo de route en Valais
😊	Voie majoritairement sans circulation automobile
😊	Voie rapide
😊	Voie tranquille, très nature (bordée par la réserve naturelle de Pouta-Fontana)
😊	Route internationale
😞	Mauvais état des routes
😞	Présence de tronçons ouverts à la circulation
😞	Conflits d'usagers
😞	Itinéraire très peu animé
😞	Continuité du réseau cyclable pas assurée
😞	Peu de connexions pour rejoindre les villages
😞	Mauvaise signalisation des lieux à visiter et des prestataires existants à proximité du Rhône (musées, activités, restaurants, magasins, hébergements...)
😞	Manque de lieux pour faire une pause
😞	Mauvaise accessibilité à l'itinéraire
😞	Promotion faible

Source: Données de l'auteur

Figure 12: Synthèse des aspects positifs et négatifs de l'offre cyclotouristique

Offre cyclotouristique	
😊	Présence de la crêperie L'Ho'Ho'Ho sur le parcours (place de jeux pour les enfants, location de trottinettes)
😞	Offre insuffisante, pas structurée, même inexistante
😞	Pas assez d'itinéraires variés en plaine
😞	Pas assez de restaurants le long du Rhône
😞	Restauration pas adaptée aux cyclistes (horaires, carte)
😞	Pas assez d'hébergements adaptés aux cyclistes
😞	Pas assez de lieux pour réparer son vélo
😞	Pas assez de possibilités de location de vélos par les magasins de cycle.
😞	Mauvaise mise en avant de l'accueil cycliste sur les sites d'hébergements (mauvaise communication)
😞	Pas assez d'offres combinées à d'autres activités
😞	Absence d'une structure capable de créer et vendre des produits « vélo ».

Source: Données de l'auteur

3.1.2. Analyse SWOT

Afin de définir de manière assez synthétique la situation de l'offre cyclotouristique entre Sion et Sierre, le long du Rhône, c'est la matrice SWOT qui est utilisée et qui présente les forces, faiblesses, opportunités et menaces de cette dernière (tableau 6).

Tableau 6: Analyse SWOT

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Itinéraire de la « Route du Rhône » • Cadre naturel, au calme, à proximité d'une réserve naturelle • Richesse culturelle dans la zone géographique étudiée • Restaurants étoilés 	<ul style="list-style-type: none"> • Itinéraire de la « Route du Rhône » • Infrastructures : hébergements et restauration • Absence d'une structure capable de créer et vendre des produits « vélo » • Faible notoriété
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • 3^{ème} correction du Rhône • Pratique du vélo en croissance en Suisse • Pratique itinérante du vélo en hausse • Politique favorable au développement de la mobilité douce • Intérêt des destinations de plaine pour la thématique du vélo 	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrence avec les pays voisins • Prix • Manque d'intérêt de la part de certains partenaires

Source: Données de l'auteur

Forces

Premièrement, l'itinéraire de la « Route du Rhône » peut être considéré comme une force puisque c'est un parcours populaire, majoritairement sans circulation automobile et qui permet de traverser rapidement la plaine. Le 2^{ème} point fort est le cadre naturel. Effectivement, la pratique du vélo le long du Rhône se déroule au calme, en pleine nature, bien qu'à proximité des villes et des villages, au contact de la faune et de la flore, en bordure de petits lacs et de la réserve naturelle de Pouta-Fontana. La 3^{ème} force est la richesse culturelle de la région Sion-Sierre puisque de nombreux monuments et musées sont à visiter. De plus, un nombre plutôt important d'événements musicaux ont lieu dans la région toute l'année (Sion sous les étoiles, Sion en Lumières, Electrozîles, etc.). C'est une force non négligeable vu que les cyclotouristes itinérants apprécient la découverte d'une région et de son patrimoine. Enfin, la 4^{ème} force est la présence de restaurants parmi les meilleurs de Suisse. C'est une aubaine car, comme déjà dit, les cyclotouristes s'arrêtent volontiers pour éveiller leurs papilles gustatives.

Faiblesses

L'itinéraire numéro un de SuisseMobile peut également être perçu comme une faiblesse puisqu'un certain nombre de points noirs sont à déplorer (conflits d'usagers, signalisation, accessibilité au parcours, etc.). L'analyse de l'offre a démontré que les infrastructures (principalement les hébergements et restaurants) ne répondent pas aux attentes des cyclotouristes. L'accueil « vélo » n'est pas une priorité. La 3^{ème} faiblesse est l'absence d'une structure commercialisant les voyages à vélo en Valais. Finalement, la pratique du vélo le long du Rhône en Valais ne bénéficie pas d'une forte notoriété. Le manque de promotion peut en être en partie la cause.

Opportunités

La 1^{ère} opportunité est cette 3^{ème} correction du fleuve qui, comme nous allons le voir au prochain chapitre, compte favoriser la pratique du vélo et mettre en valeur la « Route du Rhône ». Ensuite, le fait que chaque année de plus en plus de personnes pratiquent le vélo en Suisse est une très bonne occasion de développer l'offre cyclotouristique. La 3^{ème} opportunité est la croissance du groupe des cyclistes itinérants. Il est amené à devenir le plus grand groupe cible à l'avenir en Europe. Comme le contexte l'a démontré, la politique fédérale et cantonale est plus que favorable au développement la locomotion douce. En plus de cela, les destinations de plaines et VWP s'intéressent particulièrement au secteur du vélo. Des précisions seront apportées dans la prochaine partie du travail. Le climat est donc propice pour que l'offre cyclotouristique se développe davantage dans la plaine du Rhône.

Menaces

Malgré plusieurs opportunités intéressantes, il ne faut pas oublier que la concurrence étrangère est particulièrement forte. De plus, la Suisse est un pays cher qui ne peut se permettre de proposer des prix identiques à ceux des concurrents. La dernière menace qui pèse sur le développement d'un produit « vélo » c'est le manque d'intérêt de la part des prestataires de services.

Le prochain sous-chapitre porte sur l'avenir du tourisme à vélo le long et à proximité du Rhône ainsi que sur les futurs aménagements de la 3^{ème} correction.

3.2. Futur du cyclotourisme

La 3^{ème} correction du Rhône permettra d'améliorer l'offre pour le plus grand plaisir des habitants, des touristes et des tour-opérateurs. Il est prévu de développer la locomotion douce et d'assurer la continuité des chemins pédestres et cyclables sur les digues. Concernant la pratique du vélo, la mise en valeur de la « Route du Rhône » sera une priorité. Plusieurs passerelles seront construites sur le fleuve à destination des piétons et des cyclistes. D'ailleurs, avec l'élaboration d'un réseau adapté sur toute sa longueur, la plaine pourrait devenir un paradis de la mobilité lente, surtout en été. (Canton du Valais, 2015a, pp.87-88)

D'après Didier Tille, pour éviter les conflits d'usagers, les types de mobilité douce seront dissociés. Grâce à la largeur des digues, il y aura assez de place pour que tout le monde puisse cohabiter. Deux voies verront le jour, une voie « rapide » sur un revêtement bitume pour ceux qui pratique du vélo et une voie « détente », plutôt pour les piétons avec un cheminement pédestre. Cette voie « rapide » sera l'itinéraire numéro un de « La Suisse à vélo ». Sa continuité tout le long du Rhône sera assurée et elle se situera parfois sur la rive droite, parfois sur la rive gauche. Elle deviendra la principale route cyclable en Valais. De plus, l'accès aux villages depuis les berges sera facilité puisqu'il y aura davantage de connections latérales. Il est souhaité que les communes s'approprient les tronçons qui les traversent afin que divers projets voient le jour. Ce ne sont pas les ingénieurs de la 3^{ème} correction du fleuve qui vont construire des hôtels ou des restaurants le long du Rhône mais, en offrant un itinéraire cyclable attrayant et sécurisé à fort potentiel, ils espèrent voir des initiatives privées se développer. Didier Tille insiste sur le fait qu'ils aimeraient susciter un intérêt auprès des prestataires touristiques mais aussi agricoles afin d'apporter une plus-value à ces berges. Pour lui, le Rhône réaménagé complètera le dispositif touristique valaisan. (D. Tille, CP, 25 août 2016) (Annexe V)

A l'heure actuelle, Damien Gross collabore avec l'architecte Lucien Barras afin de définir la façon d'aménager les futures digues, à travers un document appelé *Les lignes directrices paysagères*. L'association valaisanne de la randonnée Valrando est aussi intégrée dans ces réflexions sur la mobilité douce et a collaboré avec Lucien Barras à travers un groupe de travail portant sur la « Route du Rhône ». (Damien Gross, CP, 26 août 2016) (Annexe VI)

Lucien Barras travaille depuis deux ans, sur mandat de l'Etat du Valais, sur ces lignes directrices paysagères. Le Canton souhaite poser le cadre, maîtriser l'image du projet et définir le paysage et les aménagements souhaités le long du Rhône. Ces éléments seront les mêmes partout afin de donner une seule et même image au fleuve. Voici les divers équipements et modifications prévus :

- Végétation : une arborisation travaillée verra le jour sur l'itinéraire pour les vélos. Les peupliers vont disparaître et on trouvera différentes tailles d'arbres afin de diversifier le parcours, de dégager la vue et d'ombrager l'itinéraire ;
- Disparition du trafic automobile sur les digues ;
- Deux digues bien différentes : chacune des digues aura sa propre atmosphère et son propre revêtement. Le souhait est de différencier ces deux rives. On trouvera, comme déjà expliqué plus haut, une digue pour les loisirs (pour les vélos et rollers) avec une bande goudronnée et de l'autre côté une digue éventuellement en terre battue, avec de la végétation un peu plus sauvage et où le caractère naturel sera privilégié. Cette 2^{ème} voie sera en priorité pour les piétons. Toutefois, dans les deux cas, personne ne sera exclu. Dans les endroits fréquentés, du côté de la voie rapide, un cheminement pour les piétons sera réalisé et c'est le type de revêtement mis en place qui permettra de différencier les zones pour les cyclistes, piétons, etc. ;
- Piste cyclable continue sur les berges, à travers tout le canton ;
- Elaboration d'une identité visuelle pour tout le projet, d'une signalétique unique : présence de bornes kilométriques, d'inscriptions au sol, de mobilier (bancs, parcs à vélo) et de panneaux

indiquant les directions et les attraits touristiques. Cette signature visuelle devra à l'avenir être utilisée pour un projet touristique ;

- Accès aux digues facilité grâce à l'élaboration de rampes dans le sens d'écoulement du fleuve. Dans les zones fréquentées, comme entre Sierre et Sion, on trouvera une rampe d'accès chaque kilomètre ;
- Présence de places d'arrêt où l'on pourra s'asseoir, poser son vélo et pique-niquer. (L. Barras, CP, 14 septembre 2016) (Annexe X)

D'ici la fin de l'année, ce document sera remis à l'Etat du Valais afin d'être définitivement validé. Ensuite, ces directives seront transmises aux ingénieurs et aux communes afin que chacun puisse travailler à sa manière mais avec un langage commun. On constate que, dans l'ensemble, peu d'infrastructures sont prévues par le Canton. Il faut savoir que les espaces au-delà des digues sont gérés par les communes. Le Canton suggèrera et imposera un certain nombre de choses en ce qui concerne l'aménagement des digues. Pour le reste, le choix de développer un espace particulier le long du Rhône sera laissé aux communes traversées par ce dernier. Elles auront la possibilité de l'exploiter et, par exemple, de créer des zones de détente, ludiques et sportives si elles le souhaitent. (L. Barras, CP, 14 septembre 2016) (Annexe X)

D'après Damien Gross, des réflexions sont en cours sur la présence d'activités aquatiques (simulateurs de vague à surf par exemple). L'existence de buvettes ou de restaurants est une possibilité envisageable mais ces initiatives devront venir, comme l'a dit Lucien Barras, de la part des communes. Comme Didier Tille, il insiste sur le fait que les communes doivent être conscientes du potentiel incroyable qu'offre le Rhône et qu'elles doivent se le réapproprier. Certaines d'entre elles ont déjà commencé à réfléchir à certains projets le long du Rhône. (D. Gross, CP, 26 août 2016) (Annexe VI)

Pour favoriser le tourisme de plaine et le cyclotourisme, des offres attrayantes et variées en ce qui concerne l'hébergement et la gastronomie devront être proposées. Pour développer les logements, une mise en valeur de l'offre de camping et une valorisation des hôtels présents dans les villages et dans les villes seront réalisées. Pour répondre aux attentes des cyclotouristes, le label « Bike Hotel » sera développé (Canton du Valais, 2015a, pp.87-88). D'après l'Etat du Valais, « il s'agira de mettre à profit le projet, avec sa digue préférentielle pour la mobilité douce et ses grands élargissements, en proposant une offre complémentaire dans les domaines des transports et de l'hébergement » (Canton du Valais, 2015a, p.88).

A ce propos, plus concrètement, Sarah Duchoud et VWP comptent effectivement faire en sorte qu'à l'avenir il y ait davantage de « Bike Hotels » en plaine et le long du Rhône en sensibilisant les hôteliers, en leur faisant comprendre qu'il y a de plus en plus de cyclistes et qu'une labellisation pourrait leur rapporter une nouvelle clientèle. Les restaurateurs seront aussi contactés afin de les inciter à proposer une carte adaptée aux cyclistes jusqu'à une certaine heure. Pour proposer des offres adéquates, il faut que tout le monde, les destinations touristiques et l'Etat du Valais y compris,

prennent conscience du très fort potentiel du vélo pour le canton. Gentiment, c'est quelque chose qui est en train de se produire. D'ailleurs, le vélo est clairement inscrit comme étant une thématique importante pour le futur dans la nouvelle politique touristique valaisanne. Récemment, les Offices du Tourisme, notamment ceux de Sion et de Sierre, ont été contactés afin de prendre connaissance de leurs intérêts pour le vélo. Les destinations de plaine ont semblé être séduites par cette thématique et sont convaincues que le vélo a un avenir en Valais. Le vélo de route est un atout pour les régions de plaine. (S. Duchoud, CP, 1^{er} septembre 2016) (Annexe VII)

Lors d'une entrevue, Monsieur Jacquod, a confirmé être intéressé par le cyclotourisme. Il s'est engagé à rencontrer durant le mois d'octobre 2016 les hôteliers, les restaurateurs et les propriétaires des magasins de sports afin de connaître leur intérêt pour la thématique du vélo et de savoir ce qu'ils sont prêts à faire de leur côté pour favoriser l'accueil des cyclistes dans la plaine du Rhône. Pour lui, ce sont des éléments qui peuvent se faire bien avant les travaux de la 3^{ème} correction. On peut déjà travailler sur les choses existantes et les valoriser, sans attendre les futurs aménagements. Pour s'améliorer, il ne faut pas hésiter à analyser ce qu'il se passe ailleurs. (J.-M. Jacquod, CP, 14 septembre 2016) (Annexe XI)

Une promotion spécifique de cet itinéraire, qui est actuellement limitée, se fera dans le futur, une fois que le fleuve et ses berges auront gagné en attractivité. D'ailleurs, un produit axé sur le Rhône et le vélo verra très certainement le jour. (S. Duchoud, CP, 1^{er} septembre) (Annexe VII)

A l'avenir, VWP sera intégré à des groupes de travail portant sur la 3^{ème} correction et les futurs aménagements. Les enjeux touristiques, la promotion et l'éventuelle présence d'infrastructures seront abordés. (S. Duchoud, CP, 1^{er} septembre) (Annexe VII)

Ci-dessous, les futurs aménagements prévus à Sion et à Sierre sont présentés afin de prouver qu'ils pourraient fortement contribuer au développement du cyclotourisme en plaine et qu'il est tout à fait possible de rendre les berges du Rhône attrayantes.

3.2.1. Futurs aménagements dans la région sédunoise

La Ville de Sion et le Canton du Valais ont lancé ensemble un concours d'aménagement pour développer les futurs aménagements d'une partie des berges du Rhône. Le projet sélectionné s'étend sur les 12 km de la mesure prioritaire de Sion, de la Lienne à la Lizerne (Reynard, Evéquois-Dayen, & Bordel, 2015, p.289) A travers ce projet, quatre zones de la région de Sion vont être modifiées :

- **Iles - Ronquoz** : Le ripage naturel et progressif du Rhône rendra le fleuve plus ludique et offrira une continuité végétale (figure 13) (Canton du Valais & Ville de Sion, 2012). Plus précisément, selon Damien Gross, un projet de remblayage partiel (remplissage d'une cavité avec du gravier et du sable) des Îles est prévu, ce qui permettra la création d'une plage, du côté de la gouille. De ce même côté, entre la gouille et le Rhône, se trouvera, d'après ses explications, une digue adaptée aux promenades le long du Rhône. L'autre rive sera réservée à la pratique du vélo et donc à la « Route du Rhône ». La continuation du réseau cyclable permettra aux cyclistes de

rester sur les berges entre les Îles et la ville de Sion. A l'heure actuelle, à la hauteur de la gravière de l'entreprise Luginbühl à Sion (Rue de la Drague 1), la circulation sur le long du Rhône est interrompue. (D. Gross, CP, 26 août 2016) (Annexe VI)

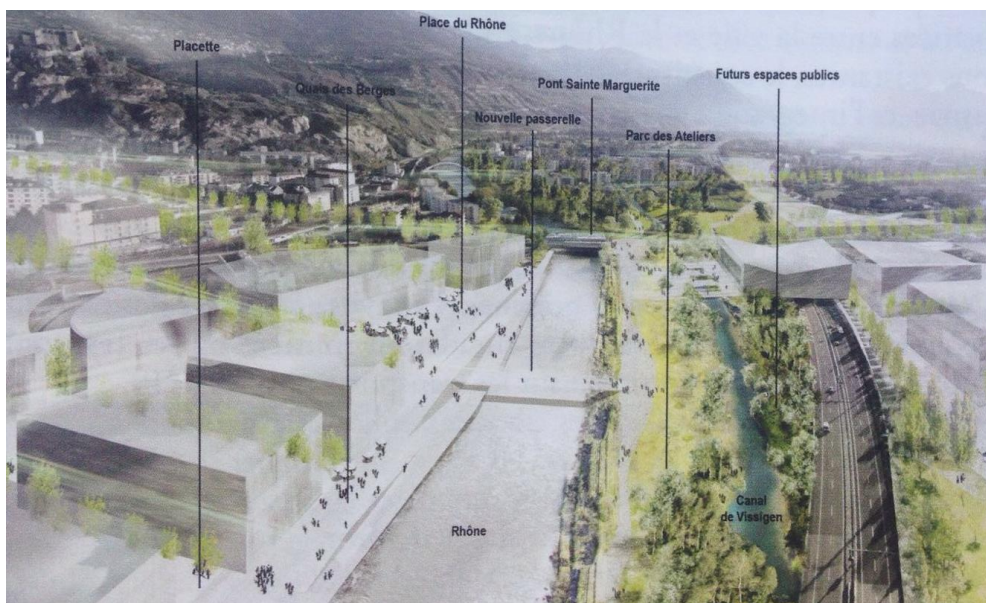
Figure 13: Illustration des futurs aménagements des Îles à Sion



Source: Paysagegestion SA, 2016

- **Quartier de Vissigen** : Une nouvelle arborisation permettra au canal du quartier de devenir la colonne vertébrale des espaces publics mais il n'y aura pas de travaux particuliers prévus pour la pratique du vélo (Canton du Valais & Ville de Sion, 2012).
- **Lienne - Borgne** : Le ripage naturel permettra au fleuve de s'élargir jusqu'à créer une nouvelle digue (Canton du Valais & Ville de Sion, 2012). Comme sur tout le long des berges, une des digues sera destinée à la pratique du vélo (D. Tille, CP, 25 août 2016) (Annexe V).
- **Sud de la Ville de Sion** : Un espace public, les « quais du Rhône », sera réalisé en bordure du fleuve, derrière la gare. En face, un nouveau parc, appelé le « parc des Ateliers » verra le jour. Des placettes, des quais et une grande place (la place du Rhône) seront construits. Cet espace public sera animé par des commerces, terrasses, écoles, etc. Au départ de la « place du Rhône », une nouvelle passerelle permettra de rejoindre l'autre côté de la rive. Un des objectifs de cet espace est de favoriser la mobilité douce. (Reynard, Évéquoz-Dayen, & Bordel, 2015, pp.302-305) Les futurs aménagements sont visibles sur les images de synthèse ci-dessous (figure 14 à 16) :

Figure 14: Illustration des futurs aménagements à Sion



Source: Reynard, Évéquoz-Dayen, & Borel, 2015, p.303

Figure 15: Illustration de la future Place du Rhône à Sion



Source: Paysagestion SA, 2016

Figure 16: Illustration des futurs quais urbains à Sion



Source: Paysagestion SA, 2016

3.2.2. Futurs aménagements dans la région sierroise

Dans le cadre de la mesure prioritaire de Sierre-Chippis, différents aménagements sont prévus afin de rendre le Rhône aux riverains et d'inciter la locomotion douce. La rive droite du fleuve sera élargie et les rives seront valorisées. Sur ce tronçon, cinq types d'aménagement sont prévus mais seuls trois nous intéressent particulièrement puisqu'ils favorisent la pratique des loisirs :

- **Le type « grève »** : un espace de détente et de loisirs avec des aires de verdure et de sable ainsi qu'une zone piétonne verront le jour entre le pont de Chippis et les usines Constellium, sur la rive droite (figure 17) (M. Borgeat-Theler, cheffe de projets à la FDDM, CP, 5 août 2016). Actuellement, l'itinéraire est accessible aux transports motorisés, ce qui n'est pas idéal pour la sécurité.

Figure 17: Futurs aménagements de type « grève »



Source: M. Borgeat-Theler, CP, 5 août 2016

- **Le type « terrasse »** : entre le pont ferroviaire et la colline de Géronde se trouvera une zone de gradins successifs et un grand espace vert créant une liaison entre le Rhône et le lac de Géronde (figure 18 et 19) (M. Borgeat-Theler, CP, 5 août 2016). Aujourd'hui, pour se rendre à Géronde depuis le pont de Chippis, les cyclistes doivent emprunter la route cantonale qui ne possède pas de bande cyclable.

Figure 18: Future liaison entre Gérode et le Rhône



Source: M. Borgeat-Theler, CP, 5 août 2016

Figure 19: Futurs aménagements de type « terrasse »



Source: M. Borgeat-Theler, CP, 5 août 2016

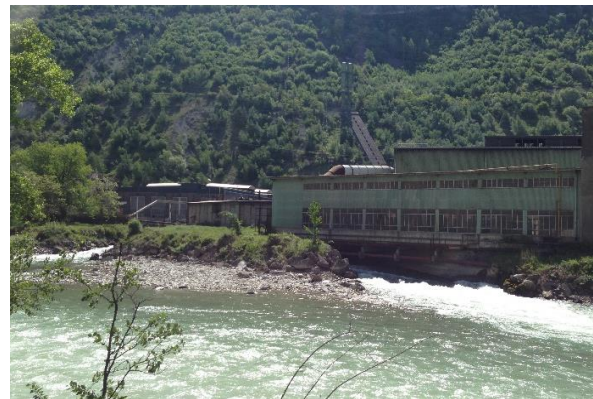
- **Le type « quai »** : avant et après le pont de Chippis, sur la rive gauche, des quais seront aménagés dans un esprit « bord de lac ». De plus, le parcours cycliste et piétonnier sera prolongé jusqu'au parc naturel de Finges. A l'heure actuelle, une fois arrivé au pont de Chippis (depuis Sion), les cyclistes ont l'obligation de quitter les berges et de circuler à travers Sierre pour rejoindre le bois de Finges et les berges car aucun chemin ne longe la rive gauche, le long des industries. Ce n'est pas optimal puisque seuls quelques tronçons possèdent une bande cyclable. (M. Borgeat-Theler, CP, 5 août 2016). Les photos ci-dessous fournissent un aperçu de la situation actuelle (figure 20 et 21) :

Figure 20: Situation actuelle sur la rive gauche à Chippis le long de Constellium



Source: Photos de l'auteur

Figure 21: Situation actuelle sur la rive gauche à Chippis le long de Constellium



Source: Photos de l'auteur

Comme l'a expliqué Didier Tille durant un entretien, la piste pour les vélos se trouvera uniquement du côté de Chippis. Sur les photos ci-dessous, on constate un décrochement, où il sera possible de descendre sur un quai le long du cours d'eau (figure 22 à 24). A ce jour, les ingénieurs ne savent pas encore si la « Route du Rhône » se trouvera sur le quai supérieur ou inférieur. A la hauteur du pont de Chippis, les deux axes de mobilité se rejoindront pour n'en former plus qu'un, passeront sous le

pont puis longeront l'usine Constellium (figure 25 et 26). Cette liaison résout un problème de sécurité entre le bois de Finges et Chippis pour les cyclistes. Elle permet également de diminuer la circulation et les conflits d'usagers à la hauteur du pont. (D. Tille, CP, 25 août 2016)

Figure 22: Futurs aménagements à Chippis



Source: M. Borgeat-Theler, CP, 5 août 2016

Figure 23: Futurs aménagements sur la rive gauche



Source: M. Borgeat-Theler, CP, 5 août 2016

Figure 24: Futurs aménagements sur la rive gauche



Source: M. Borgeat-Theler, CP, 5 août 2016

Figure 25: Futurs aménagements sur la rive gauche, à la hauteur du Pont de Chippis



Source: M. Borgeat-Theler, CP, 5 août 2016

Figure 26: Futur chemin sur la rive gauche, le long de l'usine Constellium



Source: M. Borgeat-Theler, CP, 5 août 2016

On constate que les travaux prévus sont conséquents et il paraît flagrant que « La Route du Rhône » et les berges en général gagneront en attractivité. Tous les spécialistes du vélo, du tourisme, du Rhône et les cyclistes amateurs en sont convaincus.

Il y a dix ans, une étude portant sur le tourisme et les loisirs dans la plaine du Rhône, évoquait déjà l'importance de la 3^{ème} correction du fleuve pour permettre aux berges de devenir plus

attirantes. Selon les auteurs, mandatés par le Canton du Valais, il est évident que le cours d'eau attirera davantage de touristes (Bender & Matos-Wasem, 2006, annexe 1/5). Cette étude présentait déjà quelques propositions pour mettre en valeur le Rhône et ses rives. Ces dernières seront évoquées dans le dernier chapitre.

4. Best practices

Ce chapitre expose en 1^{er} lieu quelques-uns des meilleurs exemples d'itinéraires cyclables en France et en Suisse. Ensuite, des exemples de mise sur pied d'aménagements en bordure de cours d'eau seront présentés. Afin de s'améliorer et de proposer des recommandations, il est utile d'observer ce qui se fait dans les cantons et pays voisins.

4.1. Itinéraires cyclables

Il est important de mentionner que la zone d'étude a seulement porté sur 20 km de l'itinéraire de la « Route du Rhône ». Au total, sa longueur est d'approximativement 350 km. Pour rédiger ce chapitre, les différents itinéraires n'ont pas été choisis en fonction de leur longueur similaire puisque certains sont deux fois plus longs que l'itinéraire numéro un de SuisseMobile. Par contre, ils proposent des tronçons d'une vingtaine de kilomètres et plus, sous forme d'étapes ou de boucles. Certains d'entre eux ont été sélectionnés puisque ce sont des routes réputées pour les voyages itinérants à vélo, la pratique qui nous intéresse.

4.1.1. En France

Comme déjà évoqué, le segment des cyclistes itinérants est en hausse dans un pays comme la France. Selon le *Focus Vélo* réalisé par l'OVT, en France, en 2011, « 80% de l'offre proposait des séjours découverte et 20% seulement, des séjours sportifs réservés à des spécialistes » (2016, p.12). On constate donc que les séjours itinérants à vélo ont la cote chez notre voisin. Les voies cyclables françaises présentées ci-dessous sont « La Loire à vélo » et la « ViaRhôna », deux tronçons longeant des fleuves, donc plus ou moins similaires à « La Route du Rhône ».

La Loire à Vélo

« La Loire à Vélo » c'est un itinéraire cyclable long de 800 km, dont 280 inscrits au Patrimoine mondial de l'UNESCO. C'est un projet touristique né en 1995 à l'initiative des Régions Centre et Pays de la Loire. Il fait partie du réseau des véloroutes européennes, plus précisément de l'Eurovélo 6. Cet itinéraire, qui longe le dernier fleuve sauvage en Europe, s'adresse à tous les publics puisque les étapes ne dépassent pas, pour la plupart d'entre elles, 40 km et que le dénivelé est très faible. Cet itinéraire est porté par les organismes institutionnels touristiques des deux régions traversées (loireavelo.fr, s.d.a). « La Loire à Vélo » est considérée comme une *success story* à la française puisqu'elle a permis de structurer une filière touristique spéciale, celle du cyclotourisme (Delfau, 2015, p.5).

Le tronçon alterne entre routes à faible circulation (37%), voies vertes (27%) (voies réservées aux cyclistes, piétons et personnes à mobilité réduite), route sans transit (24%) (voies accessibles aux riverains et aux cyclistes mais pas au trafic de transit) et pistes et bandes cyclables (12%). Les 2/3 de l'itinéraire longent le plus long fleuve de France. Sur le parcours, quelques 300 aires de repos accueillent les cyclotouristes. (loireavelo.fr, s.d.b)

L'accès en train est un exemple à suivre puisque depuis 2011, en collaboration avec la SNCF, un service appelé « Train Vélo Loire » est en place durant l'été. Ce dernier est un service d'accueil des cycles dans des wagons spécialement aménagés entre Orléans et Le Croisic et aux couleurs de « La Loire à Vélo ». Du personnel spécial se charge de prendre soin des vélos des voyageurs. De plus, c'est un service gratuit et qui ne nécessite aucune réservation afin de satisfaire les besoins des visiteurs. (loireavelo.fr, s.d.c)

Visuel : la marque « La Loire à Vélo »

« La Loire à Vélo » est une marque à part entière appartenant aux régions traversées et qui permet de promouvoir et valoriser l'offre touristique en profitant de la notoriété du Val de Loire (loireavelo.fr, 2016, p.3).

Son logo, visible sur l'image ci-dessous (figure 27), apparaît sur les panneaux de signalisation (figure 28) et sur tous les documents officiels.

Figure 27: Logo de « La Loire à Vélo »



Source: Comité Régional du Tourisme Centre Val de Loire, s.d.a

En 2016, plus de 578 professionnels du tourisme sont détenteurs de cette marque (loireavelo.fr, 2016, p.3). Pour y adhérer, les prestataires de services (hébergements touristiques, loueurs et réparateurs de vélos, Offices du Tourisme, sites de visite et de loisirs) doivent répondre aux exigences de la marque « Accueil Vélo », décrite ci-dessous (Comité Régional du Tourisme Centre Val de Loire, s.d.b).

Celui qui est détenteur de la marque « La Loire à Vélo » peut en afficher la preuve sur son établissement (figure 29).

Pour promouvoir l'offre cyclotouristique, la marque « La Loire à Vélo » est très active. Un dossier de presse est mis à jour chaque année, des tournées médiatiques sont entreprises à l'étranger, des catalogues, posters, sets de table sont réalisés et diffusés dans les Offices du Tourisme, les

Figure 28: Signalisation de « La Loire à Vélo »



Source: Damien, 2013

Figure 29: Détenteur de la marque « La Loire à Vélo »



Source : Comité Régional du Tourisme Centre Val de Loire, s.d.b

hébergements, les restaurants etc., un site internet est tenu à jour et bien plus encore (Mission Val de Loire, 2010, pp.31-39).

Marque « Accueil Vélo »

« La Loire à Vélo », c'est bien plus qu'un simple itinéraire, c'est aussi un accueil, des équipements et des services adaptés aux cyclotouristes et garantis par le label « Accueil Vélo » (loireavelo.fr, s.d.d).

La marque « Accueil Vélo », propriété du Comité Régional du Tourisme Centre-Val de Loire et de l'association France Vélo Tourisme, facilement reconnaissable grâce à son logo vert (figure 30), est la meilleure amie des touristes à vélo. C'est une marque nationale qui assure qu'un établissement se trouve à moins de cinq kilomètres d'un itinéraire cyclable, qu'il possède des équipements adaptés pour les vélos (abri sécurisé pour les vélos, équipements pour nettoyer le vélo, kit de réparation,...), qu'il accueille les cyclistes de manière attentionnée en leur fournissant des conseils et renseignements utiles (circuits, météo,...) et finalement, qu'il dispose de prestations accommodées aux visiteurs à vélo (lavage et séchage des vêtements et du vélo, location de cycles, transfert des bagages,...). (France Vélo Tourisme, s.d.)

Figure 30: Logo « Accueil Vélo »



Source : Comité Régional du Tourisme Centre Val de Loire, s.d.b

Chaque professionnel (hébergements, Offices du Tourisme, lieux de visite et de loisirs, loueurs de vélos) doit répondre à des exigences propres à sa catégorie. Par exemple, un Office du Tourisme doit disposer d'un parking à vélo, de toilettes et d'eau potable. Les loueurs de vélos, eux doivent proposer des horaires larges, dépanner les cyclistes en cas de problème, proposer des brochures touristiques, etc (loireavelo.fr, s.d.d). Aujourd'hui, 416 hébergements, 99 sites de visite, 21 loueurs de vélos et 42 Offices de Tourisme détiennent la marque « Accueil Vélo » le long de la Loire (Loireavelo.fr 2016, p.3).

Portail d'informations

Etant donné l'ampleur de ce projet, il est évident que « La Loire à Vélo » possède son propre site internet. Le site est divisé en cinq onglets qui permettent d'en savoir davantage sur cet itinéraire et d'organiser son séjour :

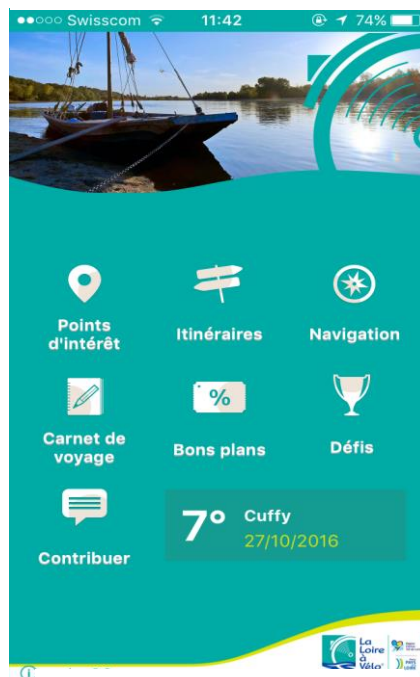
- La Loire à Vélo, c'est quoi ? : présentation de l'itinéraire en général, de quelques chiffres, de l'Eurovélo 6 et différenciation entre les types de voies cyclables (loireavelo.fr, s.d.a) ;
- A voir sur l'itinéraire : présentation des éléments à découvrir tout au long de son voyage à travers six catégories (Châteaux de la Loire, Loire nature, Gastronomie et vins de Loire, Villes et villages de caractère, Jardins de Loire, Insolite et Curiosités) (loireavelo.fr, s.d.e) ;
- Carte de La Loire à Vélo : accès à une carte interactive du parcours indiquant les tronçons sans ou avec voiture ainsi que les prestataires touristiques présents à proximité de la voie cyclable.

Plus de 3000 suggestions d'itinéraires, 700 photos et 40 vidéos partagés par les internautes sont disponibles (loireavelo.fr, s.d.f) ;

- Organisez votre séjour : présentation des lieux à visiter, des hébergements, des restaurants, des loueurs ou réparateurs de vélos, des activités possibles et des Offices du Tourisme présents le long de « La Loire à vélo ». Chaque prestataire de service peut être trié en fonction du prix et du nombre d'étoiles (pour les hôtels). Des informations sur le transfert des bagages, sur les agences de voyages vélo et sur les services d'un guide sont également disponibles. Pour celui qui souhaite réaliser un séjour bien ficelé, il lui suffit de réserver un des 23 voyages clés en main proposés par des agences de voyages (loireavelo.fr, s.d.d) ;
- Infos pratiques : accès à l'itinéraire, réponses aux questions qui reviennent régulièrement, possibilité de télécharger gratuitement des brochures, présentation de bonnes pratiques à vélo (Loireavelo.fr, s.d.g).

En plus de ces éléments, il est possible de créer depuis le site son séjour sur mesure en réalisant son propre parcours, en géolocalisant les hébergements, restaurants, les sites où l'on souhaite se rendre. « La Loire à Vélo » possède une page Facebook régulièrement mise jour (Facebook, 2016a), une page Twitter (Twitter, 2016a) et une application mobile très bien réalisée (figure 31).

Figure 31: Application « La Loire à Vélo »



Source : Photo de l'auteur

ViaRhôna

ViaRhôna est une voie cyclable de 815 km, en cours de réalisation, entre le lac Léman et la Méditerranée. 65% de l'itinéraire est conçu le long ou à proximité du fleuve pour rendre possible l'itinérance au fil du Rhône. Cette année, ViaRhôna rejoint le réseau des véloroutes européennes et devient, avec la « Route du Rhône », l'EuroVelo 17. (Rhône Alpes Tourisme, 2016, p.3)

La circulation se fait de deux manières : soit en véloroute (voie de circulation partagée avec des voitures sur des routes à faible circulation), soit en voie verte. Les véloroutes sont sécurisées autant que possible avec des bandes cyclables mais sont plutôt destinées aux cyclistes plus expérimentés car une certaine vigilance est nécessaire. (viarhona.com, s.d.b)

Ce projet est considéré comme une opportunité unique pour faire découvrir les régions traversées et leurs richesses touristiques, en famille et en s'amusant. Il est porté par la Compagnie Nationale du Rhône, un comité d'itinéraire, et par trois régions : Auvergne Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées et Provence Alpes Côte d'Azur. Ensemble, ils ont pour mission de faire de cette ViaRhôna un projet touristique de grande ampleur d'ici 2020. (Rhône Alpes Tourisme, 2016, p.4)

Au-delà de la pratique du vélo, cet itinéraire est l'occasion de mélanger différentes formes de tourisme (culturel, patrimonial, gastronomique, œnotouristique et fluvial) et met en avant les activités aquatiques, culturelles et les produits du terroir. D'ailleurs, le vignoble le long du cours d'eau est très apprécié et des excursions œnologiques se développent. L'expression *véloenologie* apparaît. A vélo, les visiteurs ont la possibilité de découvrir le métier et l'univers des vins de la région. Cette route permet aux locaux de se réapproprier le fleuve. Tout au long de l'itinéraire, des musées, monuments et œuvres d'art font référence à la culture « Rhône ». Depuis le long du fleuve, les visiteurs ont la possibilité de partir à la rencontre des départements traversés grâce aux voies vertes qui partent depuis ViaRhôna. (Rhône Alpes Tourisme, 2016, p.3)

Les cyclotouristes de ViaRhôna recherchent une pratique du vélo non-sportive et sont intéressés par la découverte des régions, de la nature et de la culture. (Rhône Alpes Tourisme, 2016, p.19)

Visuel

Le projet ViaRhôna possède un logo commun pour toute la signalétique (figure 32). Ce dernier est facilement identifiable et est présent sur l'itinéraire afin de guider les cyclistes durant leur parcours (figure 33), comme c'est le cas pour « La Loire à Vélo ». Ce logo, bien travaillé, est également utilisé à travers les documents formels comme le dossier de presse, les brochures et sur le site de l'itinéraire. Le projet possède donc sa propre identité visuelle. Rappelons que c'est ce qui est souhaité à l'avenir avec la 3^{ème} correction du Rhône.

Figure 32: Logo de la ViaRhôna



Source : viarhona.com, s.d.g

Figure 33: Signalisation de la ViaRhôna



Source : viarhona.com, s.d.h

Portail d'informations

Le projet ViaRhôna possède, tout comme « La Loire à Vélo », son propre site internet qui fournit un nombre important d'informations aux cyclistes souhaitant se rendre sur l'itinéraire.

Premièrement, des indications détaillées sur l'itinéraire et sur ses étapes sont disponibles. En sélectionnant un tronçon, on accède à une carte interactive avec les services disponibles le long de cette voie (gare, hébergement, location et réparation de vélo, dégustation, office du tourisme, etc.) (viarhona.com, s.d.c). On trouve plus ou moins le même système sur le site de l'itinéraire présenté précédemment ainsi que sur le site de SuisseMobile. Pour trouver des établissements qui proposent un accueil particulier aux cyclistes, il suffit de repérer les pictogrammes verts foncés qui signifient qu'un établissement détient la marque « Accueil vélo ».

Dans un second onglet sont présentées les richesses touristiques à découvrir sur et à proximité de la ViaRhôna. Quatre aspects sont mis en avant pour les touristes : la culture (découverte du patrimoine et des villes) ; la nature (découverte d'espaces et de réserves naturelles) ; les loisirs et activités nautiques (présentation des diverses activités possibles le long du fleuve : zones de baignades, kayak, vélos électriques, promenades en bateau, ...) ; les vignobles et la gastronomie (découverte du vignoble et des produits locaux à travers des balades viticoles à vélo par exemple). (viarhona.com, s.d.d)

Ensuite, des séjours clés en main sont proposés directement sur le site en faisant la distinction entre « séjours week-end », « séjours vacances » ou « séjours vélo + bateau ». Le site rassemble des offres proposées par des agences de voyages spécialisées dans les séjours à vélo comprenant au minimum l'hébergement, le transport des bagages et la possibilité de louer des vélos. Certains packages proposent des repas et des visites. (viarhona.com, s.d.e)

Un dernier onglet fournit des informations utiles qui permettent aux futurs voyageurs de préparer leur séjour (viarhona.com, s.d.f). Via le site, en s'y inscrivant, il est possible de recevoir des newsletters et de créer son carnet de voyage en ligne, comme c'est le cas sur le site de « La Loire à Vélo ».

Ce site, tout comme celui de l'itinéraire le long de la Loire, est dynamique et attire l'œil grâce à ses couleurs vives et ses magnifiques photos qui défilent au fur et à mesure de la visite (figure 34). On trouve facilement ce que l'on recherche de manière général. En plus du site internet, le projet possède une page Facebook (Facebook, 2016b), Instagram (Instagram, 2016a) et un compte Twitter régulièrement actualisés (Twitter, 2016b).

Figure 34: Site internet de la ViaRhôna



Source : viarhona.com, s.d.a

4.1.2. En Suisse

En Suisse, les tour-opérateurs vendent plutôt des produits à l'étranger pour les sportifs suisses qui souhaitent s'entraîner (OVT, 2016, p.12). Pourtant, il existe plusieurs itinéraires suisses attrayants, dont celui de la « Route du Cœur ».

Route du Cœur

Itinéraire régional de 710 km qui s'étend de Lausanne à Rorschach, dans le canton de Saint-Gall. La « Route du Cœur » est divisé en 13 étapes qui permettent de découvrir les plus beaux endroits de la Suisse pittoresque. Malgré plus de 13'000 mètres de dénivellation sur tout le parcours, ce dernier est accessible à tous ceux qui pratiquent de temps en temps le vélo ainsi qu'à tous les âges puisque cette voie est réputée pour l'utilisation du vélo électrique. Effectivement, des boutiques de location et des stations de recharge de batteries sont présentes tout au long de l'itinéraire. (Fondation SuisseMobile, s.d.e)

C'est la société Herzroute AG qui a mis sur pied cet itinéraire et qui s'occupe de tout. Elle travaille avec l'association les Amis de la « Route du Cœur » qui a pour but de contrôler la signalisation sur le parcours. La société collabore avec FLYER, fabricant suisse de vélos électriques, ce qui permet d'assurer la disponibilité de ces cycles sur le parcours (herzroute.ch, s.d.a). D'ailleurs, c'est le circuit *e-bike* le plus apprécié de Suisse (SwissTrails, s.d.c).

Visuel

La « Route du Cœur » possède également son propre logo (figure 35), visible sur ses différents portails d'informations, cadeaux souvenirs et écrits officiels. Il est également présent sur les panneaux de signalisation mais peu perceptible puisque le 99, numéro de l'itinéraire, est particulièrement mis en avant (figure 36).

Figure 35: Logo de la « Route du Cœur »



Source : herzroute.ch, s.d.a

Figure 36: Signalisation de la « Route du Cœur »



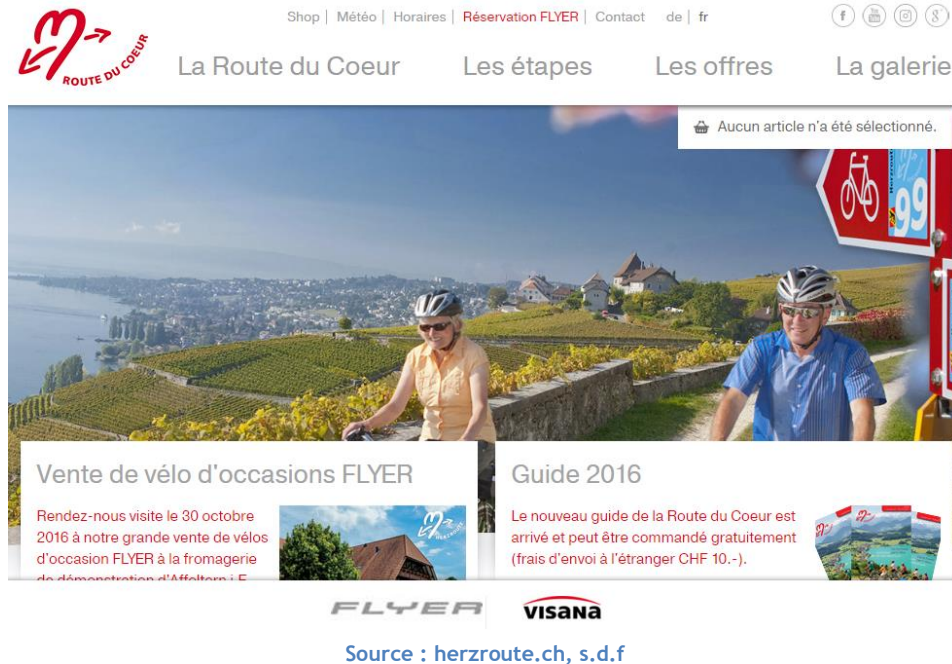
Source : herzroute.ch, s.d.e

Portail d'informations

Tout comme les deux itinéraires français présentés, la « Route du Cœur » possède son propre site web (figure 37). On y retrouve quasiment les mêmes renseignements. Les 13 étapes peuvent être visualisées sur une carte interactive où s'affichent, selon ce qu'on recherche les hébergements, les lieux à visiter, les services disponibles (gares, location de vélos,...) ainsi que les divers endroits pour se restaurer (herzroute.ch, s.d.b). Malheureusement, aucune information n'est fournie concernant ces prestataires. Rien n'indique qu'ils sont « bike friendly ». Ce qui différencie ce site des autres déjà présentés, c'est la possibilité d'acheter des accessoires à l'effigie de l'itinéraire et de réserver des offres conçues non pas par des agences de voyages mais par la société Herzroute AG. Cette dernière rassemble diverses prestations (hébergement, repas, location de vélos électriques, etc.) pour en faire des offres pour les cyclotouristes portant sur des excursions journalières, sorties en groupe ou séjours sur plusieurs jours (herzroute.ch, s.d.c). La société travaille avec des partenaires hôteliers et des restaurateurs. Depuis la page web, il est possible de réserver son vélo électrique FLYER (herzroute.ch, s.d.d).

Mis à part sur le site web, des informations, albums photos et vidéos sont visibles sur les pages Facebook (Facebook, 2016c), Google + (Google +, s.d.), Instagram (Instagram, 2016b), Twitter (Twitter, 2016c) et YouTube (YouTube, s.d.) de l'itinéraire.

Figure 37: Site internet de la « Route du Cœur »



4.1.3. En Suisse et en France

L'itinéraire ci-dessous a été choisi puisqu'il a une distance plutôt courte, similaire à l'étape quatre de la « Route du Rhône » (l'étape qui passe par la zone étudiée) et parce que c'est un bon exemple de coopération entre deux pays voisins.

La francovélosuisse

Cet itinéraire cyclotouristique, long de 40 km, relie Porrentruy, en Suisse, à Belfort, en France. Ce parcours est prolongé par sept boucles, ce qui fait 300 km au total. Cette voie cyclable a été créée dans le cadre d'une démarche de coopération transfrontalière (programme FEDER-INTERREG) et suite à l'association du Conseil général du Territoire de Belfort et de la République et Canton du Jura. La réalisation des pistes cyclables est terminée en France et en cours de finalisation côté suisse. (francovelosuisse.com, s.d.a)

Le but de ce projet, c'est de coopérer au niveau touristique et de garantir aux touristes à vélo une charte qualité grâce à la certification d'environ 50 partenaires (hébergements, sites touristiques, restaurants, prestataires cyclistes, etc.). Ces derniers ont obtenu le label « francovélosuisse ». Ils doivent se situer à moins de cinq kilomètres du parcours ou de ses boucles, être équipés d'un abri sécurisé pour les vélos, proposer aux touristes un kit complet de réparation, mettre à disposition des outils pour nettoyer les vélos, etc (francovelosuisse.com, 2014, p.6). On remarque que les critères d'exigences pour obtenir ce label sont semblables à ceux de la marque « Accueil Vélo » présenté précédemment.

La francovélosuisse et ses boucles sont adaptées à une pratique familiale, excepté la boucle 645 qui est réservée à des sportifs (francovelosuisse.com, 2014, p.4).

Visuel

Cet itinéraire possède aussi un visuel qui lui est propre. Il est visible sur le site internet et sur les documents administratifs. Il est aussi présent sur la signalétique le long du parcours (figure 38).

Portail d'informations

Le site web est plutôt bien réalisé puisqu'il est dynamique, de belles photos défilent et on y trouve toutes les informations qu'un touriste à vélo pourrait rechercher : présentation du projet transfrontalier, du parcours et de ses boucles, des communes traversées, de la façon d'y accéder, du balisage etc (figure 39). Un onglet est dédié à l'organisation du séjour où sont présentés les visites/sites touristiques, les hébergements, les restaurants, les magasins de cycles, les Offices du Tourisme et les zones de stationnement (francovelosuisse.com, s.d.b). Ce qui est pratique, c'est la présence constante de la carte interactive tout au long de la visite du site. Il est possible de créer, comme sur les deux autres sites français, son propre carnet de voyage en marquant sur la carte les restaurants ou hôtels où l'on souhaite s'arrêter par exemple (francovelosuisse.com, s.d.c). Un des autres avantages de cette plateforme d'informations, c'est la possibilité de télécharger gratuitement des brochures (tout comme sur le site de « La Loire à vélo ») (francovelosuisse.com, s.d.d).

Huit séjours clés, divisé en six catégories sont proposés : voyage pour les familles, les couples, couples sportifs, groupes, groupes sportifs et pour les tribus (francovelosuisse.com, s.d.e). Les offres sont claires. Par contre, la réservation n'est pas évidente puisqu'elle ne peut se faire directement sur le site. Il faut contacter les responsables du projet.

Figure 39: Site internet de la francovélosuisse



Source : francovelosuisse.com, s.d.f

Figure 38: Logo et signalisation de la francovélosuisse



Source : Belfort Territoire de Tourisme, s.d

Comparaison avec l'itinéraire la « Route du Rhône »

Maintenant que certains itinéraires exemplaires ont été présentés, revenons à celui qui nous intéresse, celui de la « Route du Rhône ». Cet itinéraire ne possède pas son propre visuel, logo ou site internet. Il est représenté à travers la plateforme d'informations de SuisseMobile, plus précisément, celle de «La Suisse à vélo ». La signalisation est identique à tous les autres itinéraires suisses (figure 40). La « Route du Rhône » n'est pas une marque distincte, comme c'est le cas pour « La Loire à vélo ».

Figure 40: Signalisation de la « Route du Rhône »



Source : Photo de l'auteur

Concernant la page dédiée à ce parcours, elle n'est pas du tout dynamique, le design n'est pas très travaillé et semble daté (figure 41). La carte interactive ne peut pas être mise en satellite, contrairement à toutes les autres cartes analysées. Etant donné l'absence d'onglets, un nombre important de renseignements se trouvent sur une seule page. L'œil ne sait donc plus vraiment où regarder. Seules quelques photos peuvent être visualisées en petit format. Aucune brochure ne peut être téléchargée gratuitement. Des offres clés en main sont proposées à une clientèle plutôt sportive.

En plus d'une plateforme qui n'incite pas à parcourir la visite, la « Route du Rhône » ne possède pas de page ou de compte sur les réseaux sociaux, inversement aux exemples présentés ci-dessus.

Figure 41: Site internet de la « Route du Rhône »



Source : Fondation SuisseMobile, s.d.b

4.2. Aménagements en bordure de cours d'eau

Etant donné que les berges du Rhône seront, dans le cadre de la 3^{ème} correction du fleuve, restructurées, il est intéressant de découvrir les aménagements réalisés en bordure de différents cours d'eau (Rhône, Seine, Loire) et de s'en inspirer pour proposer des améliorations.

4.2.1. Lyon et ses berges du Rhône

A Lyon, sur la rive gauche, les berges du Rhône ont connu, sur cinq kilomètres, un changement remarquable en ce qui concerne les aménagements (Ville d'Angers, 2010, p.2). Les nouvelles berges sont adaptées aux multiples usages (vélo, terrain de pétanque, foot, roller...) et aux déplacements doux. Une voie est destinée aux sports de glisse, tels que le vélo et une autre voie est réservée aux piétons et aux personnes à mobilité réduite. Des cafés et restaurants sont présents en bordure du fleuve. Un équilibre entre les types de mobilité douce, la détente et la pratique d'activités a été recherché à travers ce projet. (Ville d'Angers, 2010, pp.5-6)

La baignade, comme dans la zone géographique Sion-Sierre, n'est pas autorisée dans le Rhône. Toutefois, pour créer un lien entre le fleuve et les visiteurs, des pontons, un bassin peu profond, des brumisateurs et une mise en lumière particulière durant la nuit ont été installés. (Ville d'Angers, 2010, p.9)

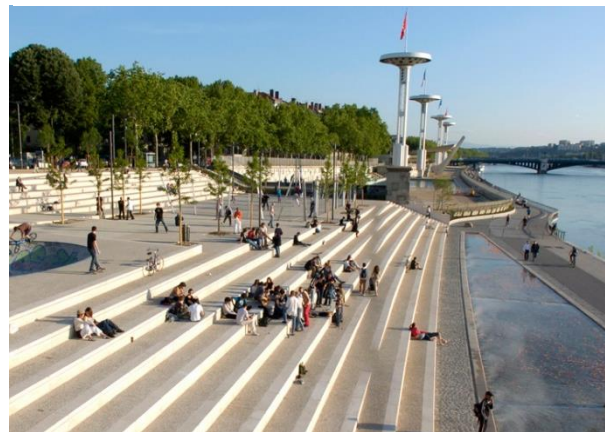
Voici quelques illustrations des actuelles berges du Rhône lyonnaises (figure 42 à 45):

Figure 42: Bars/restaurants le long des berges du Rhône à Lyon



Source : divisare.com, 2014

Figure 43: Terrasses de la Guillotière sur les berges du Rhône à Lyon



Source : [Chalet](http://Chalet.com), s.d.

Figure 44: Divers aménagements sur les berges du Rhône à Lyon



Source : divisare.com, 2014

Figure 45: Mise en lumière des berges du Rhône la nuit à Lyon



Source : Ville d'Angers, 2010, p.9

4.2.2. Paris Plages

Depuis maintenant 14 ans, chaque été, les berges de la Seine et le bassin de la Villette deviennent une station balnéaire. « Paris Plages », c'est une opération menée par la mairie parisienne qui a pour but de permettre aux personnes qui ne partent pas en vacances de profiter des abords du fleuve (Curiel, 2013). Cet événement propose 2'800 mètres aménagés, 1'200 mètres de quais équipés, 3'500 tonnes de sable, sept buvettes, de nombreuses animations aquatiques (canoë-kayak, pédalo,...), sportives (danse, beach volley,...) et culturelles (musées hors des murs) pour petits et grands (Mairie de Paris, 2016, p.6). Des plages avec des parasols, transats et palmiers, ponctuées d'animations, sont aménagées sur la voie Georges-Pompidou (Mairie de Paris, 2016, pp. 9-13) alors que le bassin de la Villette est plutôt réservé aux activités nautiques (Mairie de Paris, 2016, p.19).

Des plans de « Paris Plages » sont disponibles dans l'annexe I et voici quelques photos de ce projet (figure 46 à 48):

Figure 46: Paris Plages - Voie Georges-Pompidou



Source : Guay, 2016

Figure 47: Paris Plages - Parvis de l'Hôtel-de-Ville



Source : timeout.fr

Figure 48: Paris Plages - Bassin de la Villette



Source : Martinez, 2016

4.2.3. La Loire à Vélo

Sur l'itinéraire de « La Loire à Vélo » se trouve un certain nombre d'aires de repos proposant divers types d'infrastructure et d'aménagement (figure 49). On retrouve :

- des aires principales : dix places de parking pour les voitures, deux sanitaires (dont un pour les personnes à mobilité réduite), un abri pour huit vélos, des places de stationnement pour 16 vélos, un espace de pique-nique avec six tables et des aménagements paysagers ;
- des aires secondaires : des places de stationnement pour huit vélos, un espace de pique-nique avec deux tables et des aménagements paysagers ;
- des aires naturelles : au minimum un appui vélo et un banc. (Mission Val de Loire, 2010, pp.26-27)

Certaines d'entre elles disposent également de jeux pour enfants et de terrains multisports.

Figure 49: Aire d'arrêt sur « La Loire à Vélo »



Source : Office de Tourisme Une autre Loire, s.d.

Une étude réalisée en 2004 par ceux qui détiennent la marque « La Loire à Vélo » a pu définir en pourcentage les équipements les plus utiles pour les cyclistes sur l'itinéraire. Les trois infrastructures les plus indispensables sont la signalisation, les points d'eau et les panneaux d'informations sur les lieux touristiques à visiter. La présence de toilettes, d'abris, d'aménagements paysagers, de parkings

pour vélos, d'aires d'arrêt et de jeux pour enfants représentent un atout. Ce sont aussi des équipements que les cyclistes souhaitent retrouver sur le parcours et qui doivent être pris en considération lorsque l'on met en place un itinéraire cyclable. (Mission Val de Loire, 2010, p.14)

5. Propositions d'amélioration

Jusqu'ici, ce travail a permis de se faire une idée précise de la situation de l'offre cyclotouristique dans la zone géographique Sion-Sierre, de connaître ses points forts et faibles et de découvrir les exemples à suivre en Suisse et à l'étranger. Dans ce dernier chapitre, des recommandations sont proposées afin de rendre l'itinéraire de la « Route du Rhône » et l'offre du tourisme à vélo plus attractifs. Ces propositions s'adressent plus spécifiquement à la catégorie des cyclotouristes itinérants, qui prennent le temps de s'arrêter et de découvrir la destination dans laquelle ils voyagent. Les excursionnistes et locaux sont bien sûr aussi concernés.

Avant cela, il est important de le signaler, d'après l'étude *The Future of Cycle Tourism in the Alps*, offrir un simple itinéraire cyclable le long d'un cours d'eau ne suffit pas. Que le visiteur soit un cyclotouriste sportif ou récréatif, les attentes sont plus ou moins les mêmes. Les éléments recherchés les plus importants sont la nature, la beauté des paysages, l'attractivité de l'itinéraire et la présence d'hébergements particuliers pour l'accueil des cyclistes. Le *trekking biker* est curieux de découvrir une région, ses villes, villages, attractions culturelles, etc. (EURAC, 2015)

Selon Sarah Duchoud, les cyclistes itinérants sont ceux qui vont circuler sur la « Route du Rhône » en s'arrêtant par exemple à Sion pour visiter les châteaux. Ils sont intéressés par la culture, ils aiment bien manger, séjournent dans des hôtels mais aussi dans des campings. (S. Duchoud, CP, 1^{er} septembre 2016)

5.1. Améliorations souhaitées

Pour les inciter à venir en Valais, il faut donc proposer à ces touristes à vélo un accueil adapté, des itinéraires variés, animés et attractifs ainsi qu'une offre tout compris proposant des activités diverses, à la découverte de la région. Avant de fournir quelques recommandations allant dans ce sens, il est essentiel de présenter, à travers un tableau (tableau 7), les éléments et les améliorations souhaités à l'avenir sur les berges et à proximité du Rhône et en ce qui concerne l'offre cyclotouristique, par les personnes interrogées:

Tableau 7: Liste des améliorations souhaitées par les personnes rencontrées

Professionnels du tourisme et du vélo	Éléments et améliorations souhaités
Gaby Micheloud	Davantage d'itinéraires en plaine ; restauration et hébergements adaptés aux cyclistes ; davantage de possibilités de déguster des produits du terroir ; développement d'un projet « Au fil du Rhône » ; installation de panneaux didactiques (distances, activités dans la région) ; création de packages (avec hébergement, restauration, transport des personnes et des bagages, visite touristique et offre tarifaire); meilleure promotion de la « Route du Rhône » ; plus d'animations le long des digues ; développement de circuits à vélo électrique ; création d'un comité de pilotage pour gérer le produit « vélo » (Annexe III)
Joakim Faiss	Meilleur raccordement des berges aux villages ; développement de découvertes œnologiques le long du Rhône; meilleure indication des services existants en bordure du fleuve ; accueil adapté aux cyclistes dans les hébergements (Annexe IV)
Sarah Duchoud	Mise sur pied de buvettes, d'espaces de détente avec des places de jeux et des plages, d'une meilleure signalisation et de coins de réparation avec quelques outils disponibles ; meilleure qualité de la route ; davantage de lieux pour se restaurer/se désaltérer et de « Bike Hotels » le long du Rhône ; plus de possibilités de location de vélo de la part des magasins de cycles (Annexe VII)
Alain Glassey	Présence d'un vélodrome, de zones de détente pour la baignade et le repos et de fontaines (Annexe VIII)
Sébastien Métrailler	Signalisation amenant vers des lieux touristiques à visiter ; élaboration de boucles à travers les villages avoisinants ; organisation d'excursions dans les vergers ; mise sur pied de pontons, d'espaces de détente et de pique-nique ainsi que de buvettes ; davantage d'animations (exemple : festival dans les zones urbaines) ; aménagements écologiques (Annexe IX)
Jean-Marc Jacquod	Activités diverses proposées aux cyclotouristes (pas que du vélo) ; création d'endroits conviviaux pour s'arrêter, de parcs à vélo, de pontons, de fontaines et de douches ; davantage de lieux de

	restauration ; plus de possibilités pour réparer les vélos ; présence de panneaux didactiques et ludiques (Annexe XI)
Cyclistes amateurs	Eléments et améliorations souhaités
Karine Antille	Plages avec transats pour se détendre ; bars et buvettes ; davantage de restaurants et d'hôtels adaptés aux cyclistes (Annexe XII)
Nadège Kohler	Espaces de détente ; grill ; bars ; route plus lisse pour pratiquer le roller ; possibilités de réparer son vélo, de s'abreuver et de remplir sa gourde (Annexe XIII)
Lysiane Evéquoz	Meilleure signalisation pour indiquer les prestataires de services ; indications informatives sur le parcours ; places d'arrêt où l'on pourrait s'asseoir, se reposer et pique-niquer ; aires de jeux pour les enfants ; buvettes (Annexe XIV)
Fabienne Karlen	Buvettes ; espaces verts ; pergolas ; bancs ; tables ; grills ; jeux pour petits et grands ; terrain de pétanque ; tables de ping-pong ; petites piscines ; fontaines ; plages de sable avec des transats et parasols (Annexe XV)
Christophe Coquoz	Aire de jeux pour les enfants et familles ; stands de dégustation ; espaces de détente ; meilleur état des routes ; panneaux informatifs sur la région (Annexe XVI)

Source : Données de l'auteur

Comme déjà évoqué précédemment, l'étude réalisée par Rafael Matos-Wasem et Gabriel Bender qui date de 2006, proposait déjà des recommandations pour mettre en valeur le tourisme et les loisirs sur et en bordure du Rhône. Ces dernières ont été reprises dans le travail de Master de Géraldine Sauthier portant sur les projets touristiques et de loisirs durables dans le cadre de la 3^{ème} correction du Rhône en Valais. Certains des conseils évoqués, tels que la réalisation de deux voies distinctes (une pour les vélos et une pour les piétons), ont été pris en compte puisqu'ils font partie des modifications prévues par les ingénieurs et aménagistes de la 3^{ème} correction. Voici une liste de quelques propositions émises par l'étude :

- Infrastructures : buvettes à proximité des villages agricoles en bordure du fleuve, bateaux navettes entre Sierre et Sion, bornes-fontaines, espaces de détente (places de jeux, plages de sable pour se prélasser, aires de pique-nique), bancs publics, restaurant sous-fluvial, jeux d'eau ;
- Activités estivales : baignade, ski nautique, wakeboard, saut de pont ;

- Equipements sportifs : terrains de pétanque et de beach volley, tables de ping-pong, parcours vita. (Bender & Matos-Wasem, 2006, pp.40-49)

A partir de maintenant, la 1^{ère} personne du singulier sera utilisée puisque les recommandations ci-dessous sont proposées par l’auteur de ce travail de Bachelor qui a rassemblé ses propres idées et propositions d’amélioration avec celles de Rafael Matos-Wasem, Gabriel Bender et celles des personnes rencontrées. Souvent, les idées de tous ces acteurs se rejoignent et les intérêts sont les mêmes. Les exemples de bonnes pratiques que sont les itinéraires cyclables (« La Loire à Vélo », la ViaRhôna, la « Route du Cœur » et la francovélosuisse) et les aménagements précédemment présentés ont également été d’une grande inspiration.

5.2. Recommandations de l’auteur

Je tiens à dire que je fournis, à travers ce chapitre, en tant qu’étudiante en filière tourisme, des pistes susceptibles de rendre la pratique du vélo le long du Rhône et l’offre cyclotouristique plus séduisantes pour attirer davantage de cyclotouristes entre Sion et Sierre (certaines pistes peuvent également être appliquées ailleurs le long du fleuve). Les recommandations peuvent être majoritairement mises en place dès maintenant. En effet, nous avons en Valais, plus précisément en plaine, pris un retard considérable en ce qui concerne le développement de l’offre pour les touristes à vélo et de nombreuses lacunes sont à déplorer. Un pays comme la France est par exemple très en avance sur nous.

5.2.1. Nouveaux aménagements et infrastructures

1) Espaces de détente et de loisirs

Je recommande la mise en place d’espaces de détente et de loisirs, comme c’est le cas à Lyon et lors de Paris Plages, afin de permettre aux voyageurs de passer un agréable moment dans un cadre naturel. Pour le moment, les digues sont un peu trop étroites et il existe peu de surface en bordure du fleuve pour envisager ce genre d’espaces. Ces derniers pourraient être créés par les communes sur leur territoire et se situer à certaines intersections entre la digue et le chemin amenant aux villages avoisinants. Par exemple, une zone de ce type pourrait se trouver à l’endroit où la Borgne se jette dans le Rhône.

Dans ces zones de repos et de loisirs, nous pourrions trouver :

- des infrastructures permettant la pratique de divers sports et loisirs : tables de ping-pong, terrains de pétanque et de beach volley, un skatepark ;
- des équipements pour divertir les enfants : place de jeux avec des balançoires, des toboggans et des bacs à sable ;
- des équipements pour se détendre, se rassasier et s’abreuver: buvette, tables de pique-nique, fontaine, chaises longues, parasols, barbecues, plage artificielle.

Pour les cyclistes plus précisément, ces aires de détente pourraient procurer quelques outils pour réparer son vélo (automate à boyaux, tournevis, pompes) et donner accès à des parcs à cycles.

Une buvette, présente de juin à septembre, fournirait à boire et à manger toute la journée et quelques brochures et informations sur les itinéraires cyclables et les visites touristiques à effectuer. Elle servirait principalement des produits locaux, si possible biologiques et proposerait la vente de ces derniers. Cela permettrait de promouvoir l'agriculture valaisanne. Nous pourrions faire appel au Mouv'Bar, un container transformé en bar itinérant mis sur pied par Alexandre Zara, pour jouer ce rôle (figure 50) (mouvbar.com, s.d.).

Figure 50: Le Mouv'Bar



Source : mouvbar.com, s.d

Selon moi, le réaménagement du Cour Roger Bonvin à Sion est un très bon exemple à suivre. Les mêmes infrastructures pourrait voir le jour le long et à proximité des berges du Rhône. Des photos prises de cet espace sont visibles en annexe pour illustrer les recommandations faites ci-dessus (Annexe II).

2) Signalisation et panneaux didactiques

A l'heure actuelle, les prestataires de services et les lieux touristiques ne sont pas indiqués depuis les berges du Rhône. Il faudrait installer une signalisation adéquate permettant aux visiteurs d'accéder plus facilement aux villes et villages en bordure du fleuve et à leurs richesses touristiques. Les distances restantes, avant certains lieux stratégiques, pourraient être indiquées afin de s'y retrouver.

Figure 51: Nouvelle signalisation

Voici un exemple de ce que j'imagine (figure 51):



Source : Figure de l'auteur

Ensuite, afin de rendre le parcours plus attractif, des panneaux didactiques sur le thème du Rhône pourraient être installés dès à présent en bordure du cours d'eau. Tout au long de la digue, les visiteurs découvrirait des panneaux fournissant des informations sur le fleuve, sur son histoire, ses crues ainsi que sur la faune et la flore qui peuplent ses rives. Pour apporter une originalité, les propriétés culinaires et médicinales des plantes seraient présentées. En scannant les QR codes présents sur les bornes d'informations, les visiteurs auraient la possibilité d'écouter les cris des animaux, d'observer des vidéos sur ces derniers et sur l'histoire du fleuve. Pour ceux qui souhaiteraient en savoir davantage sur l'utilisation des plantes à travers la médecine ou la cuisine, des vidéos explicatives seraient aussi disponibles. Ces panneaux pourraient être utilisés pour créer un quizz le long du fleuve afin de rendre la « Route du Rhône » plus ludique. Une nouvelle activité appelée « parcours didactique pour découvrir le Rhône » verrait donc le jour et un nouveau sentier au fil de l'eau viendrait rejoindre ceux déjà existants (exemple : scènes sur le parcours de l'eau le

long de La Borgne, de la Grande Dixence à Bramois) (sentiers-decouverte.ch, s.d.). Pour les personnes peu à l'aise avec la technologie, des excursions guidées sur réservation pourraient être organisées.

3) Autres aménagements tout au long du Rhône

D'autres aménagements devraient être présents à plusieurs reprises sur les digues. Je pense notamment à des fontaines d'eau potable, plus petites que celles dans les espaces de détente, pour que les cyclistes et autres sportifs puissent régulièrement s'hydrater lors de forte chaleur. Afin d'observer le Rhône, ses paysages et sa faune, des pontons et des points d'observation en bois seraient les bienvenues. Finalement, le bord du fleuve possède déjà quelques plages de sable. Malheureusement, elles ne sont pas exploitées. Durant la période estivale, lorsque le soleil est au rendez-vous, quelques chaises longues et parasols pourraient être mis en place comme on le voit sur le montage ci-dessous (figure 52). Malgré le fait qu'on ne puisse pas se baigner dans le Rhône, un lien entre ce dernier et les visiteurs peut tout de même être envisageable, comme à Lyon.

Le marché des vélos électriques est un secteur qui se développe de manière importante. Les ventes croissent de 19% par an en Europe (EURAC, 2015). Il faudrait donc satisfaire les besoins des *e-bikers* en mettant sur pied des stations de recharge le long du Rhône (cela pourrait se faire dans les espaces de détente présentés ci-dessus puisque de l'électricité serait déjà présente). Un endroit clos serait idéal pour charger les batteries des vélos, étant donné le prix plutôt élevé de ces dernières. La présence d'une personne spécialisée dans la vente de vélos électriques serait une bonne idée en cas de problème. Ces nouvelles infrastructures pourraient également être installées en ville de Sion et de Sierre.

Figure 52: Nouveaux aménagements sur les plages de sable le long du Rhône



Source : Photo et montage de l'auteur

5.2.2. Développer un accueil « bike friendly »

Pour faire venir des cyclistes itinérants, il faut être une région « bike friendly », ce qui n'est pas le cas actuellement. Il existe un nombre infini de possibilités pour faire comprendre aux cyclotouristes qu'ils sont les bienvenus. (EURAC, 2015)

1) Itinéraires

D'abord, en ce qui concerne l'itinéraire de la « Route du Rhône », il faudrait que les bandes cyclables soient continues sur les routes à fort trafic automobile. Ensuite, la signalisation devrait être améliorée puisque, selon les interviews réalisés, les visiteurs s'y perdent facilement. Davantage de parcours devraient voir le jour à proximité du Rhône et en plaine. Pour le moment, comme nous l'avons déjà vu, ce sont principalement les voies situées en montagne, plus spécifiquement pour les

VTT et qui s'adressent à une clientèle sportive, qui sont mis en avant. Pour cette raison, des boucles, rejoignant les digues, pourraient être réalisées à travers les différentes communes entre Sion et Sierre. Cela permettrait de faire découvrir le charme des villages valaisans et d'attirer une clientèle qui n'est pas axée sur la réalisation d'une performance particulièrement physique.

2) Prestataires de services

Les commerçants devraient prendre conscience que le cyclotourisme est un secteur au potentiel considérable, trop peu exploité dans la plaine du Rhône. A propos des hébergements, il faudrait que, dès à présent, quelques-uns d'entre eux mettent en place une série d'aménagements et d'infrastructures en faveur des touristes à vélo (abri fermé pour les vélos, kit de réparation et de nettoyage, repas adaptés, possibilité de laver et sécher ses vêtements, etc.) ou alors s'ils le font déjà, qu'ils le mettent clairement en avant sur les portails d'informations. Il n'est pas nécessaire que tous les logements réalisent ces investissements. Je pense notamment aux hôtels Castel, des Vignes, Les Berges, Terminus, La Grotte et aux campings TCS, Sedunum, Valcentre et du Bois de Finges puisqu'ils sont soit idéalement placés, réputés pour leur bonne cuisine ou ont été récemment rénovés. A l'avenir (en 2020), si le projet « Cour de Gare », prévu à Sion se concrétise, un nouvel hôtel, doté d'une centaine de chambres, verra le jour (cour-de-gare.com, s.d.). Il pourra profiter de son emplacement stratégique, proche de la gare, pour favoriser la venue des cyclotouristes.

Dans les campings, des « Abricyclos » (figure 53), des nouveaux hébergements simples, bon marché et adaptés aux cyclistes itinérants pourraient être construits. Ces logements sur pilotis, construits en matériaux écologiques (bois et toile) sont déjà présents en Centre-Val de Loire. Ils disposent d'une table, d'une place de stationnement pour les vélos, d'un éclairage, de rangements et protègent contre les intempéries. (loireavelo.fr, 2016, p. 19)



Figure 53: Abricyclos sur « La Loire à Vélo »

Source : loireavelo.fr, 2016, p.19

Une fois les travaux de la 3^{ème} correction terminée, je recommande la construction d'un nouvel hôtel 4*** ou 3*** supérieur en bordure de la digue traversée par l'itinéraire cyclable. Celui-ci serait composé d'une trentaine de chambres, d'un petit magasin de cycle et d'un espace de massage et de relaxation pour détendre les voyageurs après une excursion. Un restaurant proposerait une cuisine et des horaires adaptés aux touristes à vélo durant la haute saison. Pour les cyclotouristes adeptes du camping, je préconise la mise sur pied d'un vélocamping. Ce dernier serait directement connecté à l'itinéraire de la « Route du Rhône », serait équipé d'un garage à vélo sécurisé, d'un espace de lavage et de séchage, d'une zone « accueil vélo » (renseignements fournis sur la pratique du vélo et les activités réalisables dans la région), d'un petit restaurant proposant une carte adaptée aux cyclistes et d'un commerce/réparateur de vélo.

Les restaurants, quant à eux, devraient s'adapter aux horaires et à la cuisine cycliste. Ce sont principalement les restaurants à proximité du tronçon cyclable qui sont concernés. Comme cela a

déjà été expliqué, seul un faible pourcentage des restaurants sont ouverts et servent des repas chauds dans l'après-midi. Par exemple, la Pizzeria du Pont du Rhône, qui se situe au bord du fleuve propose une cuisine non-stop de 11h30 à 23h avec une carte réduite l'après-midi. C'est un bel effort. Toutefois, elle est fermée le dimanche, le jour où il y a généralement le plus de monde sur les berges du Rhône. Personne ne peut forcer les restaurants à modifier leurs horaires et à travailler un jour de plus. Cela dépend de leur volonté et de leur propre intérêt. Pour cette raison, l'intention de VWP et de l'Office du Tourisme de Sion de discuter avec les restaurants est une bonne solution.

Quant aux autres prestataires de services, qu'ils soient des Offices du Tourisme, des réparateurs ou loueurs de vélo ou encore des sites touristiques ou de loisirs, ils pourraient également proposer un accueil adapté (parcs de stationnement pour les vélos, conseils et documentations sur les itinéraires, point d'eau potable, etc.).

De plus, un label « Accueil Vélo », comme on le trouve en France, pourrait être mis en place dans la plaine du Rhône.

5.2.3. Nouvelles activités touristiques

1) A vélo à travers les vergers valaisans

D'après Sarah Duchoud, l'œnotourisme est en pleine extension en Valais (S. Duchoud, CP, 1^{er} septembre) (Annexe VII). Je propose donc de profiter de cet engouement pour la dégustation pour mettre sur pied une randonnée à vélo d'une demi-journée à travers les vergers valaisans le long du Rhône. Cette activité, accompagnée d'un guide, offrirait la possibilité de rencontrer des agriculteurs, de découvrir leur métier et de déguster leurs produits (fruits, légumes, jus, tartes, ...).

Programme :

- Rendez-vous à 11h à l'Office du Tourisme de Sierre, apéritif dinatoire offert
- Après-midi : visite des vergers de Granges (Vergers du Soleil) et de Bramois (Bioterroir)
- Fin d'après-midi : dégustation de vins dans la cave Chai du Baron à Bramois
- Retour : en vélo le long des berges

A Bramois, en bordure du Rhône, les cyclistes pourraient visiter un domaine en production biologique et le plus grand verger de pommier bio de Suisse (S. Métrailler, CP, 8 septembre 2016) (Annexe IX). Pour terminer la randonnée, une dégustation de quelques-uns des meilleurs vins du Valais, voire du monde (médailles d'or au mondial des Pinots), pourrait être organisée au Chai du Baron (Chai du Baron, 2016). A l'heure actuelle, l'Office du Tourisme de Sion propose déjà une animation appelée Randocroquis à travers les vergers bramois. Ce parcours d'initiation au dessin est le 1^{er} de Suisse (Office du Tourisme de Sion, s.d.d). Cette activité pourrait être combinée à la nouvelle présentée dans ce paragraphe.

2) De la « Route du Rhône » aux vignobles valaisans en vélo électrique

Aujourd'hui, étant donné la croissance de ce secteur, il devient indispensable d'intégrer la pratique du vélo électrique dans les activités et séjours proposés aux touristes (OVT, 2016, p.9). Depuis Sierre, Sierreroule et la cave Vins des Chevaliers organisent déjà des visites guidées du vignoble de la région en vélo électrique. Etant donné le succès de cette animation, nous pourrions proposer une activité similaire sur les hauteurs de Sion en incluant la 1^{ère} nouvelle activité proposée.

Programme :

- Rendez-vous à 09h à la station Sierreroule, café-croissant offert et essai des vélos électriques puis départ sur les berges du Rhône jusqu'à Granges
- Matinée : visite des vergers de Granges (Vergers du Soleil) et de Bramois (Bioterroir)
- Midi : repas léger au restaurant du Golf de Sion
- Après-midi : découverte du vignoble entre Sion et St-Léonard
- Fin de l'après-midi : dégustation de vins accompagnée d'une assiette valaisanne dans une cave de St-Léonard (par exemple : Cave de la Brunière)

Cette balade, toujours accompagnée d'un guide, permettrait d'en savoir davantage sur les vergers, mais aussi sur le vignoble, la fabrication du vin et les cépages valaisans, tout en ayant une vue splendide sur les Châteaux de Valère et Tourbillon ainsi que sur le Rhône. Une fois la journée terminée, le retour se ferait en train depuis la gare de St-Léonard.

Ces deux nouvelles activités touristiques proposées en partie le long du Rhône s'adressent aux cyclotouristes curieux de découvrir la région mais aussi à des groupes lors de sorties d'entreprise par exemple.

5.2.4. Création d'un site web et présence sur les réseaux sociaux

Le site internet est un des vecteurs de communication les plus efficaces. D'ailleurs, dans le tourisme, environ 75% des décisions d'achats sont influencées par internet (La Meuse et vous, s.d., p.23). C'est donc un outil très utile pour promouvoir et commercialiser un produit. Pour l'avenir, je recommande donc que l'itinéraire de la « Route du Rhône » ait son propre site internet. Pour la réalisation de ce dernier, s'inspirer de ceux de la ViaRhôna, de « La Loire à Vélo », de la « Route du Cœur » et de la francovélosuisse serait une bonne idée puisqu'ils sont bien réalisés et plutôt complets. Une carte interactive représentant les différents prestataires et activités touristiques devrait être réalisée. Ceux réservant un accueil particulier aux cyclistes pourraient être signalés en une autre couleur. Un calendrier des événements organisés dans les communes traversées par le Rhône pourrait inciter davantage de touristes à visiter notre région. En plus de son propre site internet, l'itinéraire pourrait, pour commencer, avoir sa propre page Facebook afin d'aller à la rencontre de ses clients potentiels, d'inciter une interaction et de partager les nouveautés, des photos et vidéos des activités

sur et à proximité de l'itinéraire. Je propose Facebook puisqu'en 2016, c'est le réseau social qui a le plus grand nombre d'utilisateurs au monde (Viard, 2016).

5.2.5. Création d'un produit touristique « Le Rhône à vélo »

Une fois que toutes les précédentes recommandations auront été mises en place, la conception d'un produit touristique portant sur la pratique du vélo le long du Rhône pourra être envisagée. Pour le moment, d'après les recherches menées, cela ne semble pas réalisable.

Il est essentiel de rappeler la définition d'un produit touristique : « ensemble de services touristiques uniques qui sont assemblés pour être offerts à une clientèle ciblée. Ces services, généralement peu homogènes, interagissent entre eux et sont bien plus qu'une simple juxtaposition. En général, il propose au moins deux prestations bien distinctes (transport, hébergement, restaurations, loisirs et autres services), propose une thématique précise (gastronomie, aventure, wellness, etc.) et est destiné à un public ciblé. » (La Meuse et vous, s.d., p.4)

L'idéal serait qu'une nouvelle structure (idéalement implantée en Valais), une association de commune ou une société privée comme Herzroute AG par exemple, se charge de toute la conception de cette nouvelle offre touristique. Elle rassemblerait tous les prestataires de services de la région souhaitant proposer un accueil adapté aux touristes à vélo et proposerait des séjours clés en main et la réservation d'activités ou de voyages sur mesure sur son site internet. Les forfaits touristiques proposés comprendraient au moins l'hébergement, le petit-déjeuner et le transport des personnes et des bagages. Dans certaines offres, des repas et des activités pourraient être compris dans le prix.

Comme l'a expliqué Jean-Marc Jacquod, il est important de proposer aux cyclistes en visite différents types d'activités, pas uniquement le vélo (J.-M. Jacquod, CP, 14 septembre) (Annexe XI). Les voyages à vélo pourraient porter sur la culture, le sport, la dégustation et bien plus encore.

Le tableau ci-dessous (tableau 8) fournit un rapide aperçu de toutes les recommandations proposées :

Tableau 8: Synthèse des recommandations

Recommandations	
Installer des nouveaux aménagements et infrastructures	Mise en place d'espaces de détente et de loisirs, d'une signalisation adéquate permettant aux visiteurs de repérer les attractions touristiques et les prestataires de services, de panneaux didactiques et d'autres aménagements (fontaine, transats, parasols, pontons,...) tout au long du fleuve.

Développer un accueil « bike friendly »	Proposer davantage d'itinéraires variés en plaine, plus spécifiquement à travers les villages et plus adaptés aux cyclistes. Procurer un accueil particulier aux touristes à vélo à travers toutes les prestations de services (logement, restauration, réparation et location de vélos...).
Proposer des nouvelles activités touristiques	Développer deux nouvelles activités à vélo : une à travers les vergers valaisans, à la découverte des agriculteurs et de leurs produits ; une autre à vélo électrique dans les vergers et les vignobles régionaux.
Créer un site web et être présent sur les réseaux sociaux	
Créer un produit touristique « Le Rhône à vélo »	

Source : Données de l'auteur

Conclusion

Au terme de ce travail, les principaux résultats démontrent que l'offre cyclotouristique dans la plaine du Rhône, entre Sion et Sierre, n'est pas adéquate, voire clairement insuffisante. En effet, les prestations offertes, telles que les aménagements, les itinéraires, la restauration, les logements, les possibilités de louer et de réparer les vélos, ne sont pas totalement adaptées aux touristes à vélo. Les prestataires de services n'ont, pour le moment, pas pris conscience du très fort potentiel du cyclotourisme pour le canton du Valais. Toutefois, c'est une mentalité qui tend à changer, sans oublier que le contexte politique fédéral et valaisan, avec la création de l'agglomération Valais central, est favorable au développement de la mobilité douce.

Comme cela a été démontré, la 3^{ème} correction du Rhône représente une opportunité certaine pour développer l'attractivité des berges et pour rendre la pratique du vélo plus agréable le long et à proximité du cours d'eau. Les professionnels du vélo, du fleuve et du tourisme en sont persuadés. Mais cela ne suffira certainement pas à faire de la « Route du Rhône » une offre touristique à elle toute seule. Il faut que les acteurs locaux se sentent concernés et profitent de ce projet pour lancer des initiatives. De plus, pour tous ceux qui se projettent dans l'avenir du secteur, des améliorations essentielles sont à accomplir dès maintenant.

Ce constat a rendu possible la réalisation de cinq recommandations et a permis de répondre à la 2^{ème} partie de la question de recherche. Ces propositions suggèrent la mise sur pied de nouveaux aménagements, le développement d'un accueil plus adapté aux cyclistes, la création de nouvelles activités à travers les vignobles et vergers valaisans dont une à l'aide de vélos électriques, la réalisation d'un site internet et d'une page Facebook propres à la « Route du Rhône » et pour finir, la conception d'un produit touristique axé sur « Le Rhône à vélo ». A l'instar des itinéraires suisses et étrangers présentés, il serait nécessaire qu'une structure locale porte le projet afin de le développer, de rechercher des moyens de financement et d'en faire la promotion.

A l'avenir, il serait intéressant d'effectuer une étude plus poussée sur la clientèle pratiquant le vélo le long des berges du Rhône ainsi que sur l'itinérance à vélo, une pratique encore peu répandue en Valais. Cela permettrait de proposer une nouvelle offre adaptée aux touristes à vélo.

Liste des références

- Agglo Valais central. (2016a, juin). *L'agglomération du Valais central*. Récupéré sur https://www.agglo-valais-central.ch/data/documents/agglo/aggloValaisCentral_flyer_2016_fr.pdf
- Agglo Valais central. (2016b, juin). *Consultation // mesures*. Récupéré sur https://www.agglo-valais-central.ch/data/documents/consultationpublique/20160617_aggloVSC_RapportPA3_Annexes_Mesures.pdf
- Agglo Valais central. (s.d.a). *Une vision pour notre région*. Récupéré sur <https://www.agglo-valais-central.ch/agglomeration/vision-pour-notre-region-9.html>
- Agglo Valais central. (s.d.b). *Thématiques*. Récupéré sur <https://www.agglo-valais-central.ch/agglomeration/thematiques-25.html>
- Agglo Valais central. (s.d.c). *Mobilité douce*. Récupéré sur <https://www.agglo-valais-central.ch/agglomeration/mobilite-douce-28.html>
- Atout France. (2012, juillet). *Les clientèles internationales du tourisme à vélo en France : Pratiques et attentes*. Paris : Auteur
- Atout France. (2013, avril). *Les clientèles internationales du tourisme à vélo en France : Etude des marchés espagnol et italien*. Paris : Auteur
- AWP. (2016, 12 août). *Swiss envisage de créer une ligne reliant Sion à Londres. Bilan*. Récupéré sur <http://www.bilan.ch/entreprises/swiss-envisage-de-creeer-une-ligne-reliant-sion-a-londres>
- B&B La Suite. (2015). *Page d'accueil*. Récupéré sur <http://www.bnb-deleze.com/>
- Belfort Territoire de Tourisme. (s.d.). *La francovélosuisse, le vélo pour dépasser les bornes*. Récupéré sur <http://www.belfort-tourisme.com/nature/francovelosuisse.htm>
- Bender, G. (2004). Corriger le Rhône et les Valaisans : trois siècles de travaux et de débats. *Revue de géographie alpine*, 92 (3), 56. Récupéré sur http://www.persee.fr/doc/rga_0035-1121_2004_num_92_3_2308
- Bender, G., & Matos-Wasem, R. (2006, février). *Le tourisme et les loisirs dans la plaine du Rhône : Etat des lieux et perspectives*. Mandat de la haute école valaisanne (Hevs) (Hevs 2), rapport non publié, 51 p. + annexes.
- Borgeat-Theler, M., Scheurer, A., & Dubuis, Pierre. (2011). Le Rhône et ses riverains entre Riddes et Martigny (1400-1860). Quatre longs siècles de conflits et de solutions. *Vallesia*, 66, 22.
- Canton du Valais & Ville de Sion. (2012). *Traversée du Rhône en ville de Sion: Mandats d'études parallèles*. Sion : Auteurs.
- Canton du Valais. (2006, juin). *Plan sectoriel 3ème correction du Rhône*. Récupéré sur https://www.vs.ch/documents/521374/841850/Plan_sectoriel_2006.pdf/bd35dbb7-0fc3-49ac-8141-6dfddab82117
- Canton du Valais. (2015a, septembre). *Plan d'aménagement (PA-R3) : Rapport de synthèse*. Récupéré sur

<https://www.vs.ch/documents/521374/1735955/Rapport+de+synth%C3%A8se+entier/cc7e0600-dbe2-44e3-bb15-5edee6ef50eb>

Canton du Valais. (2015b). *Histoire du Rhône en Valais et de ses corrections* [Vidéo]. Récupéré sur <http://www.rhone3.ch/video/>

Canton du Valais. (2016, mai). *Développement territorial 2020*. Récupéré sur <https://www.vs.ch/documents/515661/1817326/Pr%C3%A9sentation+s%C3%A9ances+d%E2%80%99information+%C3%A0+l%E2%80%99attention+des+communes+du+Valais+romand+-+Mise+%C3%A0+l%E2%80%99enqu%C3%AAt+publique+du+plan+directeur+cantonal+2016.pdf/82064511-3041-4d20-bc1c-c3498d358e6b>

Canton du Valais. (s.d.a). *B.6 Mobilité douce de loisirs (MDL)*. Récupéré sur [https://www.vs.ch/documents/515661/1818174/B.6%20Mobilit%E9%20douce%20de%20loisirs%20\(MDL\).pdf/36f5a745-a3a8-4e03-ab85-ad5c1905a54b](https://www.vs.ch/documents/515661/1818174/B.6%20Mobilit%E9%20douce%20de%20loisirs%20(MDL).pdf/36f5a745-a3a8-4e03-ab85-ad5c1905a54b)

Canton du Valais. (s.d.b). *Les 16 engagements du canton du Valais en matière de développement durable*. Récupéré sur http://www.fddm.ch/media/document/0/pdf19_agenda21_2013_2016_fr.pdf

Canton du Valais. (s.d.c). *Sécurité précaire*. Récupéré sur <https://www.vs.ch/fr/web/pcr/securite-precaire>

CarPostal Suisse SA. (2016a, 17 mars). *Communiqué de presse du 17.03.2016*. Récupéré sur <https://www.postauto.ch/fr/news/145-millions-de-voyageurs-transport%C3%A9s-par-carpostal>

CarPostal Suisse SA. (2016b). *Transport de vélos - réservations*. Récupéré sur <https://www.postauto.ch/fr/Informations-de-voyage/R%C3%A9servations/Transport-de-%C3%A9los%E2%80%93r%C3%A9servations>

CarPostal Suisse SA. (2016c). *Découvrez le Valais en 2, 3 ou 5 jours!*. Récupéré sur <https://www.postauto.ch/fr/easy-card>

CFF. (s.d.a). *Horaire en ligne*. Récupéré sur <http://fahrplan.sbb.ch/bin/query.exe/fn?seqnr=2&ident=kk.0384721.1475660960&REQ0HafasScrollDir=1>

CFF. (s.d.b). *Billet pour le chargement du vélo par le voyageur*. Récupéré sur <http://www.cff.ch/abonnements-et-billets/billets-suisse/billets-pour-velos.html>

Chai du Baron. (2016). *Mondial des Pinots 2016*. Récupéré sur <http://www.chaidubaron.ch/fr/mondial-pinot-noir-2016/>

Chaulet, M. (s.d.). *8 raisons de (re)venir à Lyon*. Récupéré sur <http://www.fetedeslumieres.lyon.fr/fr/page/8-raisons-de-revenir-lyon>

Cholez, L.-A. (2012, 4 juillet). *ATD : une étude démontre que le tourisme durable s'en sort mieux l'été*. *TourMaG.com*. Récupéré sur http://www.tourmag.com/ATD-une-etude-demontre-que-le-tourisme-durable-s-en-sort-mieux-l-ete_a52828.html

Comité Régional du Tourisme Centre Val de Loire. (s.d.a). *La marque La Loire à Vélo*. Récupéré sur <http://www.tourisme-pro-centre.fr/marques-et-filieres/la-loire-a-velo/la-marque-la-loire-a-velo>

- Comité Régional du Tourisme Centre Val de Loire. (s.d.b). *Les conditions d'adhésion à la marque*. Récupéré sur <http://www.tourisme-pro-centre.fr/marques-et-filieres/la-loire-a-velo/les-conditions-d-adhesion-a-la-marque>
- Confédération suisse. (2012). La Suisse en mouvement. *Environnement*, (3), 8-11.
- Cour-de-gare.com. (s.d.). *Lieu de tourisme*. Récupéré sur <http://cour-de-gare.com/fr/activites-hotel>
- Curiel, R. (2013, 21 juillet). Paris-Plages fait face à la crise. *Le Figaro*. Récupéré sur <http://www.lefigaro.fr/conso/2013/07/20/05007-20130720ARTFIG00181-paris-plages-fait-face-a-la-crise.php>
- Damien. (2013, 29 août). Eurovélo 6 : itinéraire [Publication sur blog]. Récupéré sur <https://unefamilleavelo.wordpress.com/2013/08/29/eurovelo-6-itineraire/>
- Delfau, E. (2015, août). Le tourisme : quelle ambition pour la France ?. *Annales des Mines - Réalités industrielles*, (3), 5. Récupéré sur https://www.cairn.info/load_pdf.php?ID_ARTICLE=RINDU1_153_0005
- Divisare.com. (2014, 4 février). *In Situ : les berges du Rhône*. Récupéré sur <https://divisare.com/projects/250396-in-situ-les-berges-du-rhone>
- Facebook. (2016a). *Fan de La Loire à Vélo*. Récupéré sur <https://www.facebook.com/FandeLaLoireaVelo/>
- Facebook. (2016b). *ViaRhôna*. Récupéré sur <https://www.facebook.com/ViaRh%C3%B4na-461773273890782>
- Facebook. (2016c). *Herzroute*. Récupéré sur <https://www.facebook.com/herzroute/>
- Fauchère, P. (2015, 19 septembre). Les travaux de sécurisation vont redémarrer. *Le Nouvelliste*, p.5.
- Fédération française de cyclotourisme. (2016). *Dossier de presse 2016*. Récupéré sur <http://ffct.org/wp-content/uploads/2016/03/dp-ffct-2016-1.pdf>
- Fondation SuisseMobile. (2008a). *Conception d'itinéraires cyclables : Manuel*. Récupéré sur https://www.suissemobile.org/dam/jcr:445bace8-7b8f-42e3-b302-fc90edd2561b/Handbuch_Planung_Web.pdf
- Fondation SuisseMobile. (2008b, avril). *SuisseMobile : Un réseau destiné à la mobilité douce pour les loisirs et le tourisme*. Récupéré sur https://www.schweizmobil.org/dam/jcr:373b75ce-ac78-4e4e-956f-09484b4a8b93/Flyer_f_web.pdf
- Fondation SuisseMobile. (2009a). *01_Was_ist_SchweizMobil*. Récupéré sur https://www.suissemobile.org/suissemobile/downloads/medien/schweizmobil/was_ist_CHM.html
- Fondation SuisseMobile. (2009b). *Développement*. Récupéré sur <https://www.schweizmobil.org/suissemobile/entwicklung.html>
- Fondation SuisseMobile. (2009c). *01_Beherbergung*. Récupéré sur <https://www.suissemobile.org/suissemobile/downloads/medien/schweizmobil/beherbergung.html>

- Fondation SuisseMobile. (2009d). *Label_SchweizMobil*. Récupéré sur <https://www.suissemobile.org/suissemobile/downloads/medien/schweizmobil/beherbergung.html>
- Fondation SuisseMobile. (2013, 4 juin). *La Suisse à vélo : Résultat des comptages de 2012*. Récupéré sur https://www.schweizmobil.org/dam/jcr:01258fb9-5f5d-49eb-81cb-441b99a9fe6d/2013-06-04_SchweizMobil_Kurzfassung_Zaehlung_2012_f.pdf
- Fondation SuisseMobile. (2015, juin). *SuisseMobile : Enquêtes sur l'utilisation en 2013*. Récupéré sur https://www.schweizmobil.org/dam/jcr:ab230031-7ecf-48b4-895a-59b393834a22/20150703_SuisseMobile_Enquetes_sur_l_utilisation.pdf
- Fondation SuisseMobile. (s.d.a). *Map*. Récupéré sur <https://map.veloland.ch/?lang=fr&route=all&bgLayer=pk&layers=Veloland&resolution=20&X=609520&Y=127160>
- Fondation SuisseMobile. (s.d.b). *Route du Rhône : Andermatt-Genève (Chancy)*. Récupéré sur <http://www.veloland.ch/fr/itineraires/route-01.html>
- Fondation SuisseMobile. (s.d.c). *Route du Rhône : Etape 4, Sierre-Martigny*. Récupéré sur <http://www.veloland.ch/fr/itineraires/route/etappe-0932.html>
- Fondation SuisseMobile. (s.d.d). *Services recherchés ... Route du Rhône Etape 4, Sierre-Martigny: 78 résultats*. Récupéré sur <http://www.veloland.ch/fr/services-e932.html>
- Fondation SuisseMobile. (s.d.e). *Route du Cœur : Lausanne-Rorschach*. Récupéré sur <http://www.veloland.ch/fr/itineraires/route-099.html>
- France Vélo Tourisme. (s.d.). *Accueil vélo*. Récupéré sur <http://www.francevelotourisme.com/contenus/preparation-et-conseils/accueil-velo>
- Francovelosuisse.com. (2014, 6 octobre). *Dossier de presse : Belfort < > Porrentruy*. Récupéré sur <http://francovelosuisse.com/download/dossierdepresseFR-FVS.pdf>
- Francovelosuisse.com. (s.d.a). *Un projet entre la France et la Suisse*. Récupéré sur <http://francovelosuisse.com/fr/a-propos/presentation-francovelosuisse.html>
- Francovelosuisse.com. (s.d.b). *Organisez votre séjour*. Récupéré sur <http://francovelosuisse.com/fr/organisez-sejour.html>
- Francovelosuisse.com. (s.d.c). *Mon carnet de voyage*. Récupéré sur <http://francovelosuisse.com/fr/carnet.html>
- Francovelosuisse.com. (s.d.d). *Téléchargez nos brochures*. Récupéré sur <http://francovelosuisse.com/fr/a-propos/telechargez-nos-brochures.164.html>
- Francovelosuisse.com. (s.d.e). *Séjours 3 jours / 2 nuits sur la francovélосuisse*. Récupéré sur <http://francovelosuisse.com/fr/offres-sejours.html>
- Francovelosuisse.com. (s.d.f). *Page d'accueil*. Récupéré sur <http://francovelosuisse.com/fr/index.html>
- Genet, P. (2016, 17 août). Le vélo, ce produit qui reste à construire. *Le Nouvelliste*, p.5.
- Gîte des Iles. (s.d.). *Services*. Récupéré sur <http://www.gitedesiles.ch/services.shtml>

Marine Karlen

Google +. (s.d.). *Herzroute*. Récupéré sur <https://plus.google.com/+herzroute>

Gouvernement du Québec. (2016). *Fiche du terme*. Récupéré sur <http://www.thesaurus.gouv.qc.ca/tag/terme.do?id=13498>

Guay, B. (2016, 19 juillet). Paris-Plages, un avant-goût de la piétonnisation de la voie Georges-Pompidou. *Le Parisien*. Récupéré sur <http://www.leparisien.fr/laparisienne/voyages/paris-plages-un-avant-gout-de-la-pietonnisation-de-la-voie-georges-pompidou-19-07-2016-5979363.php>

Herzroute.ch. (s.d.a). *Le travail, la clé du succès*. Récupéré sur <http://www.herzroute.ch/fr/la-route-du-coeur/organisation/>

Herzroute.ch. (s.d.b). *Les étapes*. Récupéré sur <http://www.herzroute.ch/fr/les-etapes/etapes/lausanne-romont/>

Herzroute.ch. (s.d.c). *Nos offres*. Récupéré sur <http://www.herzroute.ch/fr/les-offres/>

Herzroute.ch. (s.d.d). *Réservation FLYER*. Récupéré sur <http://www.herzroute.ch/fr/service/reservation-flyer/>

Herzroute.ch. (s.d.e). *Images*. Récupéré sur <http://www.herzroute.ch/fr/la-galerie/images/>

Herzroute.ch. (s.d.f). *Page d'accueil*. Récupéré sur <http://www.herzroute.ch/fr/home/>

Hôtel Castel. (2016). *Hôtel Castel à Sion*. Récupéré sur <http://hotelcastel.ch/#accueil>

Hôtel de la Poste. (s.d.). *Sports & loisirs*. Récupéré sur <https://www.hotel-sierre.ch/activites/sports-loisirs/>

Hôtel des Vignes. (s.d.a). *Randonnées et sports d'été*. Récupéré sur <http://www.hoteldesvignes.ch/fr/sion-et-environs/randonnoees-et-biking/>

Hôtel des Vignes. (s.d.b). *Restaurant "Au Cep de Vigne"*. Récupéré sur <http://www.hoteldesvignes.ch/fr/restaurant-bar-banquets/restaurant-cep-de-vigne/>

Hôtel Elite Sion. (2016). *Nouvelles*. Récupéré sur <http://www.hotelelitesion.ch/news/21>

Hotelleriesuisse. (s.d.). *Catégorie de spécialisation*. Récupéré sur https://www.hotelleriesuisse.ch/files/pdf11/Kriterienkatalog_Bikehotel_fr_Formular.pdf

Instagram. (2016a). *Viarhona*. Récupéré sur <https://www.instagram.com/viarhona/>

Instagram. (2016b). *Herzroute*. Récupéré sur <https://www.instagram.com/herzroute/>

Itaste.com. (2016). *Restaurants*. Récupéré sur <http://www.itaste.com/fr/application/8SearchResultsRestaurantList.php?keywords=&cityAndCountry=Sion,%20Suisse&address=&cp=&countryCode=CH&bounds={%22north%22:46.3052599,%22east%22:7.4967599999999806,%22south%22:46.14615,%22west%22:7.233770100000029}&geocodedAddress=Sion,%20Suisse&isLandmark=true>

La Meuse et vous. (s.d.). *Guide à la création d'un produit touristique performant*. Récupéré sur <http://www.lameuseetvous.com/assets/Uploads/guide-produits-touristiques.pdf>

- Lacycloportivevalaisanne.ch. (2016a). *But*. Récupéré sur <http://www.lacycloportivevalaisanne.ch/cms/node/20>
- Lacycloportivevalaisanne.ch. (2016b). *Parcours*. Récupéré sur <http://www.lacycloportivevalaisanne.ch/cms/node/49>
- La-fugue.ch. (2016a). *La Fugue c'est quoi?*. Récupéré sur <http://www.la-fugue.ch/presentation>
- La-fugue.ch. (2016b). *Parcours*. Récupéré sur <http://www.la-fugue.ch/parcours>
- La-fugue.ch. (2016c). *Aires d'animation*. Récupéré sur <http://www.la-fugue.ch/aires>
- Larousse. (s.d.). *Rhône*. Récupéré sur <http://www.larousse.fr/encyclopedie/riviere-lac/Rh%C3%B4ne/140848>
- Le Groupe DBSF. (2006, septembre). *Le cyclotourisme au Québec : Diagnostic et enjeux*. Récupéré sur <http://www.tourisme.gouv.qc.ca/publications/media/document/etudes-statistiques/TQCycloDiag.pdf>
- Letour.fr. (s.d.). *Histoire*. Récupéré sur <http://www.letour.fr/le-tour/2016/fr/histoire/>
- Local.ch. (s.d.). *39 résultats pour Cycles (vélos) à Valais (Canton)*. Récupéré sur [https://yellow.local.ch/fr/q/Valais%20\(Canton\)/Cycles%20\(v%C3%A9los\).html](https://yellow.local.ch/fr/q/Valais%20(Canton)/Cycles%20(v%C3%A9los).html)
- Loireavelo.fr. (2016). *Dossier de presse 2016*. Récupéré sur <http://www.loireavelo.fr/var/crtc/storage/original/application/b9b1a9149811aa15a64f422b765b5e5b.pdf>
- Loireavelo.fr. (s.d.a). *La Loire à Vélo, vous connaissez ?*. Récupéré sur <http://www.loireavelo.fr/loire-velo-definition>
- Loireavelo.fr. (s.d.b). *La Loire à Vélo en chiffres*. Récupéré sur <http://www.loireavelo.fr/loire-velo-definition/concept-chiffres>
- Loireavelo.fr. (s.d.c). *Train Vélo Loire*. Récupéré sur <http://www.loireavelo.fr/infos-pratiques/acces-itineraire/train-velo-loire>
- Loireavelo.fr. (s.d.d). *Organisez votre séjour*. Récupéré sur <http://www.loireavelo.fr/organiser-sejour-loire-velo>
- Loireavelo.fr. (s.d.e). *A voir sur La Loire à Vélo*. Récupéré sur <http://www.loireavelo.fr/voir-faire-loire-velo>
- Loireavelo.fr. (s.d.f). *Carte de La Loire à Vélo*. Récupéré sur <http://www.loireavelo.fr/carte-loire-velo>
- Loireavelo.fr. (s.d.g). *Infos pratiques*. Récupéré sur <http://www.loireavelo.fr/infos-pratiques>
- Mairie de Paris. (2016). *Dossier de presse : Paris Plages*. Récupéré sur <http://presse.paris.fr/wp-content/uploads/2016/07/Paris-Plages-2016.pdf>
- Martinez, L. (2016, 13 septembre). *Paris-Plages : la Villette réclame du rab*. *Le Parisien*. Récupéré sur <http://www.leparisien.fr/paris-75019/paris-plages-la-villette-reclame-du-rab-13-09-2016-6117375.php>

- Mission Val de Loire. (2010, 31 mars). *La Loire à Vélo, Une marque pour se développer*. Récupéré sur <http://fr.slideshare.net/missionvaldeloire/la-loire-vlo-une-marque-pour-se-dvelopper>
- Mouvbar.com. (s.d.). *C Quoi ?*. Récupéré sur <http://mouvbar.com/c-quoi/>
- Observatoire Valaisan du Tourisme. (2016, mai). *Focus Vélo 2016*. Récupéré sur <http://tourobs.ch/media/142900/focus-v%C3%A9lo.pdf>
- Office de Tourisme Une autre Loire. (s.d.). *Aire d'arrêt principale Loire à Vélo à Montjean sur Loire*. Récupéré sur <http://www.uneautreloire.fr/aires-de-pique-nique/LOIPDL049V5000VD-6/detail/montjean-sur-loire/aire-d-arret-principale-loire-a-velo-a-montjean-sur-loire>
- Office du Tourisme de Sierre, Salgesch et Environs. (s.d.). *Sierre, capitale suisse du vin*. Récupéré sur <http://www.sierretourisme.ch/tourisme/sierre-capitale-suisse.html>
- Office du Tourisme de Sion. (s.d.a). *Voies d'accès au Valais*. Récupéré sur <http://siontourisme.ch/index.php/fr/pratique/acces-et-transport>
- Office du Tourisme de Sion. (s.d.b). *Vin et terroir*. Récupéré sur <http://siontourisme.ch/index.php/fr/gastronomie-et-vins/vin-et-terroir>
- Office du Tourisme de Sion. (s.d.c). *La démarche : Sion Terroir Urbain*. Récupéré sur <http://siontourisme.ch/index.php/fr/gastronomie-et-vins/sion-terroir-urbain/la-demarche>
- Office du Tourisme de Sion. (s.d.d). *Randocroquis*. Récupéré sur <http://siontourisme.ch/index.php/fr/sports-et-loisirs/randocroquis>
- Office fédéral des routes. (2013, 25 septembre). *Stratégie pour le développement durable 2012-2015 : Extrait Mobilité douce*. Récupéré sur https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/langsamverkehr/strategie_nachhaltigeentwicklungauszuglangsamverkehr2013.pdf.download.pdf/strategie_pour_ledeveloppementdurableextraitmobilitedouce2013.pdf
- Office fédéral des routes. (2014, 12 février). *Dossiers stratégiques pour la mobilité douce*. Récupéré sur <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/mobilite-douce/dossiers-strategiques-pour-la-mobilite-douce.html>
- Office fédéral des routes. (s.d.a). *Plan directeur de la locomotion douce*. Récupéré sur https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/langsamverkehr/lv_m104_leitbildlangsamverkehrentwurf2002.pdf.download.pdf/md_d104_plan_directeurmobilitedouceprojet2002.pdf
- Office fédéral des routes. (s.d.b). *Mobilité douce*. Récupéré sur <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/mobilite-douce.html>
- Office fédéral des routes. (s.d.c). *L'OFROU*. Récupéré sur <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/l-ofrou/aufgaben.html>
- Office fédéral des routes. (s.d.d). *La planification des réseaux mobilité douce : Point de vue de la Confédération*. Récupéré sur https://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/langsamverkehr/vorlesung_von_gottliebwitziganderhochschulefuertechnikrapperswil.pdf.download.pdf/presentation_de_gottliebwitziglorsducourscasnachhaltigemobilitae.pdf

- Organisation Mondiale du Tourisme. (s.d.a). *Comprendre le tourisme : Glossaire de base*. Récupéré sur <http://media.unwto.org/fr/content/comprendre-le-tourisme-glossaire-de-base>
- Organisation Mondiale du Tourisme. (s.d.b). *Définition*. Récupéré sur <http://sdt.unwto.org/fr/content/definition>
- Parlement européen. (2012). *Eurovélo : Le réseau européen d'itinéraires cyclables*. Récupéré sur [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/JOIN/2012/474569/IPOL-TRAN_ET\(2012\)474569_FR.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/JOIN/2012/474569/IPOL-TRAN_ET(2012)474569_FR.pdf)
- Paysagegestion SA. (2016). *Traversée du Rhône en Ville de Sion - Projet lauréat juin 2012*. Récupéré sur <http://www.paysagegestion.ch/activites/territoire/traversee-du-rhone-en-ville-de-sion-projet-laureat-juin-2012>
- Pitteloud, A., & Baumann, P. (2004, juin). *Le Rhône de Gletsch au Léman : Histoire d'un fleuve*. Sierre : Editions à la Carte.
- Prognos AG. (2015, juin). *Velofahren in der Schweiz 2014 : Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Veloland Schweiz*. Récupéré sur https://www.prognos.com/uploads/tx_atwpubdb/150624_Velofahren_CH_2014_DEF_01.pdf
- Prognos AG. (2016, juin). *Velo-Zählanlagen 2015 - Comptages vélos de 2015 : Auswertung - Dépouillements*. Récupéré sur https://www.prognos.com/uploads/tx_atwpubdb/20160718_Prognos_Veloland_2015_Auswertung-Zaehlanlagen_DEF.pdf
- PubliBike. (s.d.a). *Comment ça marche*. Récupéré sur <https://www.publibike.ch/fr/comment-ca-marche.html>
- PubliBike. (s.d.b). *Réseaux*. Récupéré sur <https://www.publibike.ch/fr/stations.html?abold=27>
- PubliBike. (s.d.c). *Les questions les plus fréquemment posées*. Récupéré sur <https://www.publibike.ch/fr/faq.html>
- RegionAlps SA. (s.d.a). *Randonnée à vélo entre Sion et Sierre*. Récupéré sur <http://www.regionalps.ch/train-valais/randonnee-velo-entre-sion-sierre-1647.html>
- RegionAlps SA. (s.d.b). *Offre transport vélo*. Récupéré sur <http://www.regionalps.ch/train-valais/offre-transport-velo-919.html>
- RegionAlps SA. (s.d.c). *Vos loisirs en train*. Récupéré sur <http://www.regionalps.ch/train-valais/loisirs-train-400.html?idcat=8>
- Rent a Bike AG. (s.d.). *Sion - Auberge de Jeunesse*. Récupéré sur <http://www.rentabike.ch/fr-ch/stations?c=879>
- Reynard, E., Evéquozy-Dayen, M., & Borel, G. (ed.). (2015). *Le Rhône entre nature et société*. Sion : Archives de l'Etat du Valais, Cahier de Vallesia, 29.
- Rhône Alpes Tourisme. (2016, janvier). *Dossier de presse : ViaRhôna, La nouvelle destination cyclable au fil du Rhône*. Récupéré sur <http://www.departements-regions-cyclables.org/wp-content/uploads/2016/09/Dossier-de-presse-ViaRhna-Janvier-2016.pdf>

- Sauthier, G. (2007, février). *Projets touristiques et de loisirs durables : le cas de la troisième correction du Rhône en Valais*. (Thèse de Master, Université de Lausanne). Récupéré sur RERO DOC. (oai:doc.rero.ch:20070410114911-BG)
- Sentiers-decouverte.ch. (s.d). *Scènes sur le parcours de l'eau*. Récupéré sur <http://www.sentiers-decouverte.ch/nature-culture/scenes-parcours-153.html>
- Slowupvalais.ch. (2014a). *Parcours*. Récupéré sur <http://www.slowupvalais.ch/parcours>
- Slowupvalais.ch. (2014b). *Aires d'animation*. Récupéré sur <http://www.slowupvalais.ch/aires-animation>
- Suisse Tourisme. (2016a). *Swiss Bike Hotels*. Récupéré sur <http://www.stnet.ch/fr/marketing-fr/cooperations-hotelières/swiss-bike-hotels.html>
- Suisse Tourisme. (2016b). *Swiss Bike Hotels*. Récupéré sur <http://www.myswitzerland.com/fr-ch/hebergement/hotel/swiss-bike-hotels.html?nodeid=77965>
- SwissTrails. (s.d.a). *Qui sommes nous*. Récupéré sur http://www.swisstrails.ch/swisstrails_franz/ueber_uns.html
- SwissTrails. (s.d.b). *Notre voyageur*. Récupéré sur http://www.swisstrails.ch/swisstrails_franz/partner.html
- SwissTrails. (s.d.c). *Herzroute du Lac Léman au Lac de Constance*. Récupéré sur http://www.swisstrails.ch/PDF/Herzroute_F.pdf
- TEDx Talks. (2015, 2 décembre). *Le Rhône et ses riverains | Muriel Borgeat-Theler | TEDxMartigny* [Vidéo]. Récupéré sur <https://www.youtube.com/watch?v=z6Abz2U9Ow0&index=8&list=PLO1fvTy7ze18IXrB9zByXhCp1rZrQselG>
- The European Academy of Bozen/Bolzano. (2015). *Alpine biking tourism: The Future of Cycle Tourism in the Alps*. Bozen/Bolzano: Auteur
- Timeout.fr. (2016, 18 juillet). *Paris Plages Sport*. Récupéré sur <https://www.timeout.fr/paris/que-faire-a-paris/paris-plages-sport>
- Tirol Werbung. (2015, 10 novembre). *Cycling in the Alps booming more than ever*. Récupéré sur <http://presse.tirol.at/en/cycling-in-the-alps-booming-more-than-ever/pr678656>
- Tourderomandie.ch. (2015). *Tour de Romandie*. Récupéré sur <http://www.tourderomandie.ch/organisation/tour-de-romandie/>
- Tourdesuisse.ch. (s.d.a). *Page d'accueil*. Récupéré sur <http://www.tourdesuisse.ch/fr/>
- Tourdesuisse.ch. (s.d.b). *Étape 5 (Brig-Glis - Cari)*. Récupéré sur <http://www.tourdesuisse.ch/fr/tds-2016/plan-en-etapes/etape-5-brig-glis-cari/>
- Twitter. (2016a). *La Loire à Vélo*. Récupéré sur https://twitter.com/la_loire_a_velo
- Twitter. (2016b). *ViaRhôna*. Récupéré sur <https://twitter.com/viarhona>
- Twitter. (2016c). *Herzroute*. Récupéré sur <https://twitter.com/herzroute>

- Valais/Wallis Promotion. (2016a, 10 mai). *Communiqué de presse*. Récupéré sur http://www.valais.ch/fr/documents/download/5093/Communique_presse_Valais%20Velo%20Tour_100516.pdf
- Valais/Wallis Promotion. (2016b, 10 mai). *Valais Vélo Tour*. Récupéré sur http://www.valais.ch/fr/documents/download/5029/Valais_Velo_Tour_VF.pptx.pdf
- Valais/Wallis Promotion. (2016c). *Tour de France*. Récupéré sur <http://www.valais.ch/fr/lieux/martigny-region/finhaut/evenement/tour-de-france>
- Valais/Wallis Promotion. (2016d). *Hôtels Vélo/VTT*. Récupéré le <http://www.valais.ch/fr/reservation/hebergement/hotels-velo-vtt>
- Valais/Wallis Promotion. (2016e). *Restaurants gourmands 2017*. Récupéré sur http://www.valais.ch/fr/documents/download/2326/savoir_faire-gastronomie-liste_des_restaurants.pdf
- Valaisroule. (2015). *Rapport annuel*. Brigue : Auteur
- Valaisroule. (s.d.a). *Location*. Récupéré sur <https://wallisrollt.ch/fr/locations/trekking/>
- Valaisroule. (s.d.b). *Réservations*. Récupéré sur <https://wallisrollt.ch/fr/reservations/>
- Valaisroule. (s.d.c). *Station de Sion*. Récupéré sur <https://wallisrollt.ch/fr/sitten/#tab-id-3>
- Valrando. (2004). *Valrando: statuts*. Récupéré sur http://www.valrando.ch/admin/data/hosts/vs/files/editorial_page_section_file/file/3/pdf/statuts_fr.pdf?lm=1448286046
- Valrando. (2016a). *A propos de nous*. Récupéré sur <http://www.valrando.ch/fr/a-propos-de-nous-21.html>
- Valrando. (2016b). *Région de Sion*. Récupéré sur <http://www.valrando.ch/fr/velo-und-mtb/sitten-region-146.html>
- Viard, R. (2016, 12 mai). *Le Classement des Réseaux Sociaux* [Publication sur blog]. Récupéré sur <http://www.webmarketing-conseil.fr/classement-reseaux-sociaux/>
- Viarhona.com. (s.d.a). *Un itinéraire à vélo européen*. Récupéré sur <http://www.viarhona.com/litinaire/un-itineraire-a-velo-europeen>
- Viarhona.com. (s.d.b). *Les types de parcours*. Récupéré sur <http://www.viarhona.com/litinaire/les-parcours-utilises>
- Viarhona.com. (s.d.c). *ViaRhôna*. Récupéré sur <http://www.viarhona.com/litinaire>
- Viarhona.com. (s.d.d). *À découvrir sur ViaRhôna*. Récupéré sur <http://www.viarhona.com/loisirs-sur-rhone>
- Viarhona.com. (s.d.e). *Séjours vélo sur ViaRhôna*. Récupéré sur <http://www.viarhona.com/idees-parcours>
- Viarhona.com. (s.d.f). *Infos pratiques*. Récupéré sur <http://www.viarhona.com/informations-pratiques>

Marine Karlen

Viarhona.com. (s.d.g). *ViaRhôna en chiffres*. Récupéré sur <https://www.viarhona.com/litinaire/viarhona-en-chiffres/view>

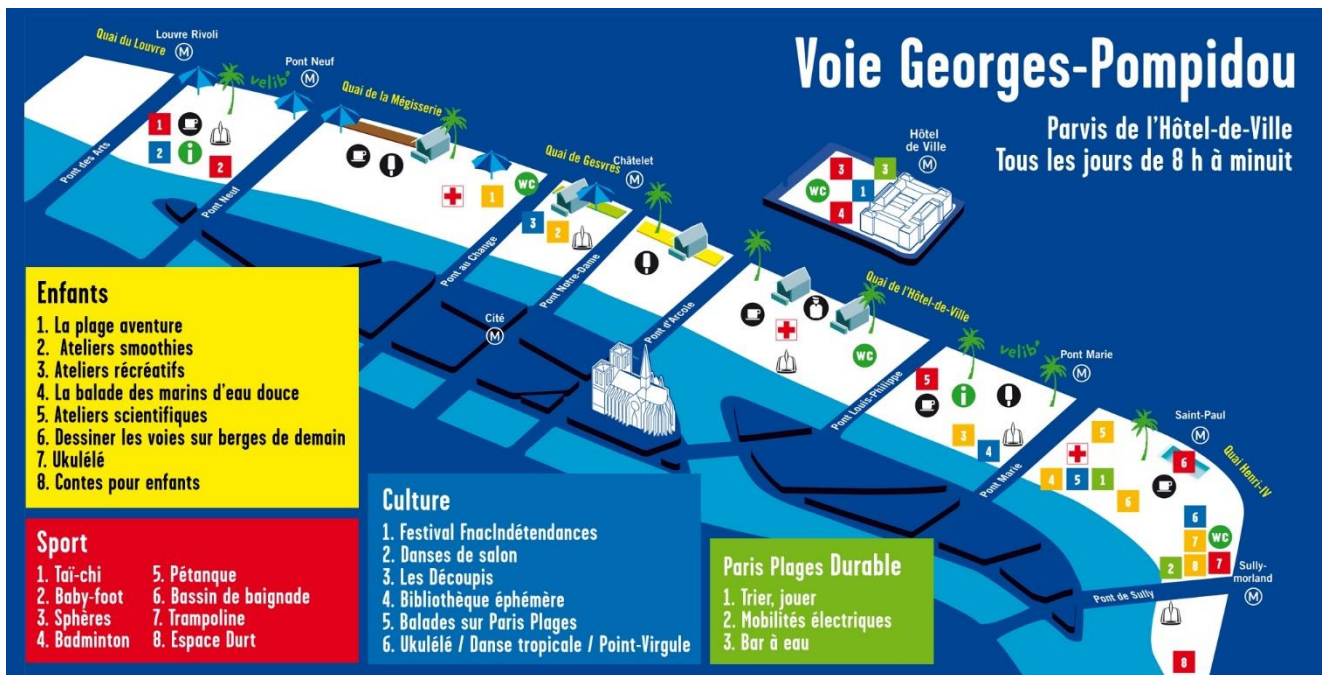
Viarhona.com. (s.d.h). *La signalisation vélo*. Récupéré sur <https://www.viarhona.com/litinaire/la-signalisation-velo-sur-viarhona>

Ville d'Angers. (2010, 12 juin). *Déplacement sur les berges du Rhône à Lyon*. Récupéré sur http://www.angers.fr/fileadmin/plugin/tx_dcddownloads/La_reconquete_de_Lyon_avec_le_Rhone_01.pdf

Vslink.ch. (s.d.). *Valais/Wallis Promotion*. Récupéré sur <https://www.vslink.ch/emploi-valais/valaiswallis-promotion.html>

YouTube. (s.d.). *Herzroute*. Récupéré sur <https://www.youtube.com/channel/UChgghVPr7s9MSRIDqzHLS6g>

Annexe I : Plan « Paris Plages »

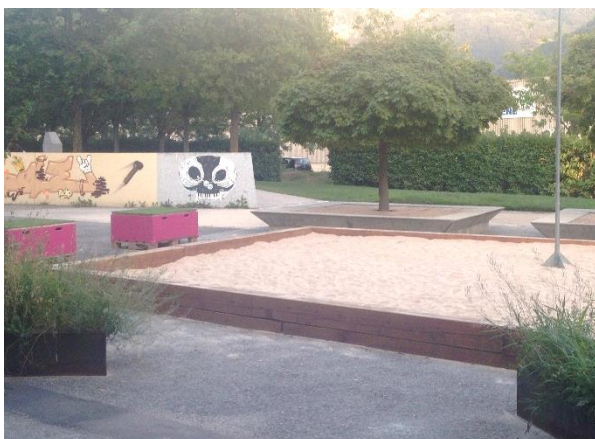


Favier, R. (2011, 2 avril). Pompidou une certaine idée de l'avenir (jusqu'au 2 avril 1974) [Publication sur blog]. Récupéré sur <https://renaudfavier.com/2011/04/02/pompidou-une-certaine-idee-de-lavenir-jusquau-2-avril-1974/>



Tania. (2014, 27 juillet). Paris Plage 2014 [Publication sur blog]. Récupéré sur <https://decliceveiblog.wordpress.com/2014/07/27/paris-plage-2014/>

Annexe II : Aménagements du Cour Roger Bonvin



Photos de l'auteur

Interviews avec les professionnels du tourisme, du vélo et du Rhône

Annexe III : Interview Gaby Micheloud

Interview réalisé le 22 août 2016 avec Gaby Micheloud, président de l'organisation de la Cyclo sportive des Vins du Valais et membre d'honneur de la Fédération cycliste valaisanne, à la HES-SO Valais à Sierre. Monsieur Micheloud a reçu par email les questions que je souhaitais lui poser, il y a donc déjà bien réfléchi au moment de l'entretien. L'entrevue a duré une quarantaine de minutes.

EN : enquêtrice (moi)

PI : Personne interrogée

EN : Tout d'abord je vous remercie pour le temps que vous m'accordez. Pour la première question, quels sont pour vous les points positifs et négatifs de la « Route du Rhône » actuellement?

PI : Bon, alors, à ma connaissance elle n'existe pas en tant que telle. Mais pour les points positifs qui peuvent ressortir c'est la route euh... le long des berges et les parties qui sont en bon état et les parties sans circulation et les pistes et les bandes cyclables bien marquées. Pour les points négatifs c'est exactement le contraire, on a des endroits où la route est très mauvaise, y a des trous et tout et ça c'est embêtant et mal entretenu et y a quand même encore des endroits où il y a de la circulation, c'est dommage parce que cette route sur la berge du Rhône devrait avoir une route de Gletsch à St-Gingolphe, qui soit bien marquée. Ici vous voulez parler seulement du vélo de route hein ?

EN : Oui, moi ce qui m'intéresse c'est vraiment la pratique du vélo le long du Rhône

PI : Alors les pistes cyclables c'est bien, les pistes c'est quand c'est séparé de la route et la bande c'est lorsque c'est seulement marqué et ça sur le papier c'est très bien mais y a des tas de piège là-dessus, y a les grilles d'évacuation des eaux par exemple. Pour que les bandes soient utilisables, il faut qu'elles soient nettoyées parce qu'au printemps on risque les crevaisons parce qu'avec l'hiver les déchets sont venus sur le côté de la route et c'est souvent pas nettoyé. Un autre truc aussi c'est quand la bande cyclable s'arrête un peu en queue de poisson. Y a un exemple à la sortie de Martigny avant d'arriver à Vernayaz. Quand on descend là c'est bordelique, faut franchement être très attentif et c'est un petit peu embêtant, donc la conclusion c'est que, ici je parle du côté technique, c'est bien mais il faut que ce soit bien entretenu. Par rapport à SuisseMobile, SuisseMobile c'est bien mais c'est pas le top. C'est quand même marqué SuisseMobile pour reconnaître le parcours alors sous cet angle-là oui c'est une bonne chose.

EN : Et quand on arrive sur les digues, il y a une berge et il n'y a pas de délimitation, elle n'est pas séparée en deux et donc que ce soit les cyclistes ou les randonneurs, tout le monde utilise la même berge.

PI : Oui ça c'est embêtant mais la « Route du Rhône » en soi c'est bien sur la globalité.

EN : D'accord, concernant l'offre cyclotouristique sur cette « Route du Rhône », qu'est-ce que vous pensez ? Il existe quelque chose ?

PI : Alors, j'ai répondu comme ça donc offre insuffisante car pas vraiment existante ou organisée. Il faut distinguer deux sortes de pratiquants, les pratiquants d'un jour ou les pratiquants de plusieurs jours. Ceux d'un jour c'est plutôt les Valaisans et les Suisses romands et pi ceux de plusieurs jours, c'est les autres Suisses et les étrangers. Pour les premiers, faudrait améliorer les parties roulantes avec des itinéraires variés. Aujourd'hui, on a disons plus ou moins que cet itinéraire, celui de la « Route du Rhône » donc, et faudrait développer des itinéraires variés comme on le fait pour la Cyclo sportive. Il y a des jolies possibilités dans les vignes à différents endroits. Il faudrait améliorer les parties roulantes avec ces itinéraires variés, la restauration style cycliste, c'est-à-dire que y a pas besoin que ce soit de la gastronomie, même si y en a qui aime bien la gastronomie, mais faut qu'on puisse manger vers 3h de l'après-midi, des choses comme ça. Et dégustation au passage des produits du terroir, ça c'est quelque chose qui pourrait être développé. Pour les cyclistes de plusieurs jours, il faut offrir des hébergements adaptés au niveau de l'accueil, avoir la possibilité d'effectuer quelques petites réparations, s'adapter aux horaires de repas des cyclistes, en particulier pour le petit-déjeuner, distribuer des itinéraires contenant les parcours avec les difficultés, les lieux intéressants...

EN : Et tout ça ça n'existe pas encore ?

PI : Y a déjà un peu mais ça peut encore être vraiment développer mais c'est pas aussi simple que de le dire

EN : Pour vous, que recherche un cycliste qui visite la plaine du Rhône ?

PI : Bon alors ceux d'un jour pas grand-chose, parce qu'en général ils connaissent bien, ils roulent, eux ce qu'ils veulent c'est faire des kilomètres, des routes en bon état avec le moins de circulation possible. C'est ça qu'ils recherchent. On le voit avec la Cyclo sportive, la majorité c'est quand même des Valaisans et ceux qui roulent par là c'est soit des Valaisans ou des Suisses romands. Ils viennent vraiment pour rouler. Après certains veulent la difficulté. La plaine du Rhône c'est pas suffisant pour eux, faut penser aux vallées latérales. Et pi ceux de plusieurs jours, ils veulent des routes en bon état mais en plus des lieux à visiter, des produits du terroir à déguster, un bon hébergement ouvert aux cyclistes mais pas trop onéreux.

EN : Ok je vois et qu'apporteriez-vous pour améliorer l'offre cyclotouristique le long du Rhône ? Quelle sorte de package offririez-vous aux visiteurs ?

PI : Alors l'idée, moi ce qui m'a un peu surpris dans l'échange de mail qu'on a eu c'est la réflexion sur le Valais central entre Sierre et Sion. Il faut vraiment voir plus large, de Gletsch à St-Gingolphe, parce qu'entre Sierre et Sion, bon ça se fait je pense, ça peut être intéressant pour le camping Robinson ou de temps en temps je vois des gens qui partent à vélo, qui font un petit tour mais ça reste marginal. Le concept cyclotouristique il devrait se faire vraiment sur tout le parcours.

EN : En fait l'idée Sion-Sierre c'est surtout, comme j'en parlerai plus tard par rapport à la 3^{ème} correction du Rhône, le fait qu'il y aura des travaux très importants. Je peux vous montrer, j'ai pris quelques photos des futurs aménagements prévus si vous voulez voir.

PI : J'ai participé au début des réflexions concernant Rhône 3 et j'ai dû faire un rapport concernant les aspects sportifs avec la correction du Rhône. J'en parlerai plus loin mais c'est effectivement des choses comme on voit là-dessus *il montre les images*.

EN : L'idée de mon travail c'est de montrer que cette « Route du Rhône » a du potentiel. Je me suis concentrée sur Sion-Sierre en supposant que des gens qui aiment faire du vélo mais qui ne sont pas des grands sportifs, seraient tout contents de venir par exemple un week-end en Valais, à Sion pour visiter un peu la ville, faire la « Route du Rhône », pourquoi pas avec des enfants et arriver à Sierre et revenir ou rentrer chez eux.

PI : Oui juste, mais quand on a fait une à deux fois la route, ça suffit mais si tu étales toute ton affaire sur la plaine du Rhône c'est bien. On pourrait dans cet ordre d'idée mettre bout à bout des étapes Sierre-Sion de Gletsch à St-Gingolphe. Ça c'est un projet qu'on avait aussi, d'ailleurs c'est ce que je voulais dire plus tard c'est de réactualiser un projet « Au fil du Rhône ». On avait mis en place l'idée d'avancer comme ça. Mais si on revient à votre question, il faut des indications bien fléchées, le fléchage de SuisseMobile ça va mais c'est pas le meilleur système. Il faudrait des panneaux didactiques avec les distances restantes et les possibilités offertes par les vallées latérales, barrages et cols. Y a tout un concept à mettre en place. Dans certains endroits, comme dans les Pyrénées ou dans tous les cols en France, il y a des bornes ou des panneaux qui indiquent le nombre de kilomètres restants, l'altitude, etc. Et j'ai testé ça sur la Cyclo sportive de St-Léonard à Lens et la plupart des participants ont dit que c'était trop génial. Après si on vient sur le package faudrait que ce soit avec des hébergements, de la nourriture, des lieux à visiter, des spectacles. Et il faut envisager un concept de transport de personnes et bagages et un concept tarifaire pour les transports publics ou autres choses si les gens sont là plus de 3 jours. Parce que si on reprend l'idée qu'on vient de dire, l'idée de faire Sierre-Sion, on vient à Sion, on fait d'abord Sion-Sierre, ben faudrait qu'un moment donné on puisse avoir un transport qui nous amène faire Viège-Brigue ou bien Ulrichen-Oberwald par exemple.

EN : D'accord merci, et selon vous, quel est le meilleur endroit pour pratiquer le tourisme à vélo de route, en Suisse ou à l'étranger ?

PI : Ça c'est difficile à dire, mais y a quand même 2-3 choses. Moi j'ai pédalé un peu partout, surtout en France et je dois dire, la première fois que j'ai été dans les Pyrénées, j'ai été impressionné, comme l'esprit vélo était inculqué chez les gens, au niveau de l'accueil, de tout où vraiment, on dirait que tout est fait pour faire du vélo. C'est comme sur les lieux mythiques du Tour de France, sur les grands cols, les vélos ont la priorité. Les automobilistes peuvent monter sans autre mais c'est vraiment la priorité aux vélos. Donc y a un esprit vélo qu'il faudrait dégager et ça en Valais on l'a pas encore au niveau des automobilistes, au niveau des gens. Donc les Pyrénées c'était vraiment un bon exemple.

EN : Et est-ce que vous avez une idée d'endroits le long des fleuves où c'est idéal pour faire du vélo ? Je pense à la ViaRhôna par exemple.

PI : Bien sûr, il existe déjà des itinéraires le long des canaux. Quasiment tous les canaux peuvent être faits à vélo mais là on entre plutôt dans le VTT car les routes sont pas toujours goudronnées. Mais c'est vrai que la France a bien développée les itinéraires le long des fleuves.

EN : D'accord, est-ce que selon vous, la promotion de la « Route du Rhône » en Valais central est adéquate ? Que pensez-vous ?

PI : C'est une bonne idée de promouvoir la « Route du Rhône » mais ça ne doit pas s'arrêter au Valais central, il faut imaginer ce Rhône comme la colonne vertébrale et puis elle devrait s'inscrire au niveau international, ça c'est important, autrement dit, le Rhône de sa source à son embouchure. Si on prend votre question suivante « Connaissez-vous des prestataires de services qui proposent des tours le long de la Route du Rhône en Valais », ça va un peu dans le même ordre d'idée. Alors ici ça n'existe pas vraiment mais j'ai constaté y a 2 ou 3 ans des cyclistes allemands qui s'arrêtaient camper vers les gouilles de Granges. J'ai discuté avec eux et j'ai demandé comment ça se fait que vous vous arrêtez là. Ils avaient un petit guide qui présentait le parcours de Gletsch à Marseille et l'hébergement conseillé pour ceux qui voulaient camper était les gouilles de Granges. Il faut aussi savoir que dans les cyclotouristes beaucoup au niveau de l'hébergement font du camping. Dans le cyclotourisme, y a ces deux types, par exemple moi je vais à l'hôtel mais beaucoup de cyclotouristes qui font par exemple Gletsch-Marseille vont dans les campings. Voilà donc il existe des guides qui proposent des tours.

EN : Ok merci. L'avant dernière question porte sur la 3^{ème} correction du Rhône, les travaux de cette correction auront pour but d'améliorer la mobilité douce le long du fleuve comme vous le savez sûrement. Est-ce que vous pensez que grâce à ça, la « Route du Rhône » peut gagner en attractivité ? Et est-ce que pour vous le cyclotourisme le long des berges pourrait devenir une offre estivale importante ?

PI : Ouai alors ça à coup sûr, c'est clair. Après comme je l'ai dit, à l'époque j'avais fait un rapport sur la 3^{ème} correction du Rhône, j'avais émis des idées sur les aspects sportifs le long des berges, au bord et dans le Rhône et j'avais imaginé que dans le Rhône, si on le laisse un peu vagabonder, on peut imaginer pourquoi pas la baignade, de l'aviron, du canoë, du rafting et des choses comme ça.

EN : Et vous savez si des choses comme ça vont être mis en place ?

PI : Non j'en ai aucune idée parce que moi j'ai fait ce rapport au balbutiement, tout au début, après je sais pas ce qui a été retenu. Par exemple, maintenant, depuis ce printemps, je roule avec un vélo à assistance électrique VTT donc ça c'est déjà quelque chose qui à coup sûr va se développer. Les cyclistes diront qu'il faut un endroit que pour les cyclistes, par exemple à la hauteur du camping Robinson, vers le manège, on a souvent des chevaux ou bien à Sion aussi il y a souvent des chevaux qui sont sur la route et ça dérange. Après on peut pas faire autrement, certains cyclistes doivent aussi

s'arrêter, rouler doucement, il y a des piétons, des enfants. Evidement l'idéal serait d'avoir une partie réservée uniquement au vélo pour éviter les conflits mais c'est difficile. Le plus important c'est que les gens tiennent leur chien en laisse. Mais vraiment je pense que cette correction de Rhône 3 pourrait apporter des éléments attractifs, alors ça c'est indiscutable.

EN : En plus quand on longe les berges, il n'y a pas d'aménagement, de petite buvette, d'espace de détente. C'est un peu dommage, non ?

PI : Y en a quelques-uns mais c'est pas exploité, c'est pas animé, c'est largement insuffisant. Et ça c'est des choses qu'il faut justement intégrer dans ces tronçons. Là il y a effectivement quelque chose à faire. Quand je fais du vélo, jusqu'à maintenant je pédalais avec un vélo de course et je ne m'arrêtais pas, sauf près d'une fontaine pour remplir la gourde et l'objectif c'est de pédaler. Maintenant que j'ai le vélo à assistance électrique, j'ai même devant une petite sacoche pour mettre mes affaires, je pédale relativement vite mais l'autre jour je passais à Sierre et j'entends quelqu'un à l'intérieur du bistro qui me dit « Hé l'ami » alors je me suis arrêté et j'ai bu un verre. C'est la première fois que je fais ça. Y a 40 ans que je fais du vélo et c'est la première fois que je me suis arrêté parce qu'avec ce vélo à assistance électrique je pédale avec un autre esprit.

EN : Pour parler du vélo électrique, j'ai constaté qu'on l'on peut louer des vélos dans la région de Sierre-Sion mais on trouve principalement des vélos style VTT ou vélos de randonnée, encore peu de vélos électriques.

PI : On en trouve quelques un à Sierre et à Sion chez Valaisroule mais c'est pas encore intégré dans un concept.

EN : Donc on arrive à la dernière question que je souhaite vous poser, d'après certaines études, les cyclotouristes en Valais sont principalement là pour des performances sportives, ailleurs, en France par exemple, le cyclotourisme de loisir a du succès. Avez-vous une idée pourquoi ce n'est pas le cas chez nous ?

PI : Alors oui je suis tout à fait d'accord, la majorité des gens qui pédalent par-là sont des cycloportifs et pas des cyclotouristes. Si en France le cyclotourisme de loisirs a du succès, contrairement au Valais c'est pour plusieurs raisons. En Valais, malgré les nombreux champions, malgré tout ce qui se passe, n'est pas un canton vélo, on n'a pas une culture vélo, on a une culture foot, on a une culture ski, hockey sur glace mais cette mentalité commence à prendre forme et on le voit avec la participation à la Cyclo sportive des Vins du Valais. Et j'aimerais aussi dire qu'il faut miser sur ces vélos à assistance électrique parce que là ça va permettre de développer le cyclotourisme. C'est vraiment quelque chose de bien, surtout chez nous, où y a des montées.

EN : D'accord donc les circuits en e-bike seraient à développer ?

PI : Oui et pi la chose la plus importante, pour moi, c'est qu'aujourd'hui, disons en langage parlé, qu'il y a 36 institutions, 36 machins qui essaient et qui développent chacun dans son coin. Le 1^{er}

objectif serait vraiment d'avoir un comité de pilotage qui pilote tout. Si on prend le long du Rhône, on pourrait aussi penser à faire des pistes qui permettraient aux VTT de faire qqch. Ce qu'il faudrait vraiment et Valais/Wallis Promotion essaie de faire ça, il faudrait arriver à un comité de pilotage qui guide, qui concentre et qui regarde toutes les énergies, sinon on va avoir du développement un peu partout chacun pour soi. On avancerait plus si on arrivait à développer quelque chose en commun. Ça serait bien si votre projet entrait en relation, en collaboration avec Valais/Wallis Promotion pour penser à différents aspects et pour dire il y a vraiment quelque chose à faire sur les berges. Pour conclure, c'est sûr que la 3^{ème} correction du Rhône apportera une nouvelle attractivité aux berges. J'espère que j'ai pu répondre à vos questions.

EN : Oui je vous remercie sincèrement pour votre disponibilité et pour vos précieuses informations.

PI : Si vous avez d'autres questions vous pouvez me recontacter puisque vous avez maintenant mon numéro de natel. J'espère que votre travail remportera le succès qu'il mérite car c'est très intéressant. Tenez-moi au courant du résultat si vous pouvez.

Annexe IV : Interview Joakim Faiss

Interview réalisé le 24 août avec Joakim Faiss, responsable du blog destiné au vélo en Valais (bikinvalais.ch), rédacteur en chef du magazine Vélo Romand, à l'hôpital de Sion, lieu où il travaille. Il a reçu par email les questions que je souhaitais lui poser, il y a donc déjà bien réfléchi au moment de l'entretien. L'entretien a duré une demi-heure.

EN : enquêteur (moi)

PI : Personne interrogée

EN : Premièrement je tiens à vous remercier pour votre disponibilité. Tout d'abord, la 1^{ère} question que je voulais vous poser c'est quels sont pour vous les aspects positifs et négatifs de la « Route du Rhône », plus précisément entre Sion et Sierre ?

PI : Alors c'est la zone que je connais le moins bien mais de manière générale l'avantage c'est que c'est une route qui est à l'abri des voitures, sur la plupart de son tracé, donc on n'a pas trop de souci à se faire à ce niveau-là. Y a quelques tronçons, à Ardon par exemple, pas totalement fermés aux voitures et c'est un peu dommage. Après il manque un bout aussi le long des berges depuis les Îles jusqu'à Sion et il y a des bouts qui ne sont pas goudronnés donc c'est un peu dommage aussi. On se retrouve par moment sur la route avec des voitures. Et puis l'avantage c'est que c'est en site propre, c'est une voie qui est rapide pour traverser le canton après l'inconvénient c'est que c'est souvent un peu loin des villages donc pour l'aspect touristique ben y a le Rhône mais au bout d'un moment on l'a assez vu et on passe pas vraiment dans les endroits qui vaudraient la peine d'être visités, comme le vignoble. On est aussi un peu à l'écart de la ville de Sion mais c'est vrai que quand on remonte entre Sion et Sierre la vallée est un peu plus resserrée donc on est quand même proche de certains villages. Mais ça manque un peu de routes et de pistes cyclables aménagées pour rejoindre les villages qui sont surtout en rive droite, ça c'est un problème un peu général.

EN : D'accord, et en plus y a beaucoup de monde, que ce soit des gens à rollers, en vélo, à pied, à cheval sur les berges, qui ne sont pas très larges. Ça devient vite compliqué pour circuler.

PI : Oui alors tout à fait, certains jours quand il y a du monde, la cohabitation peut être très compliquée et surtout entre Sion et Sierre, là y a beaucoup de monde, c'est moins le cas dans le bas Valais. Mais c'est vrai qu'il y a beaucoup de gens qui se croisent, des enfants, des familles et y a des cyclistes qui arrivent et qui veulent avancer vite. Je pense pas que ce soit un gros problème pour le cyclotourisme, pour ceux qui voyagent à vélo on va dire, parce qu'en général ils ne sont pas trop pressés mais après c'est vrai que pour ceux qui font du vélo pour s'entraîner c'est un peu problématique car ils roulent plus vite.

EN : Si on en vient à l'offre du cyclotourisme le long du Rhône, est-ce que pour vous il y a quelque chose qui existe?

PI : Moi à ma connaissance c'est un peu près inexistant, y a rien quoi. Cette année Valais/Wallis Promotion se consacrent au produit le Valais à vélo on va dire. Ils ont fait une carte et si on va sur leur site valais/cycling, ils proposent des « Bike Hotels » mais quand on va sur le site de l'hôtel rien est indiqué comme quoi les cyclistes sont les bienvenus.

EN : J'avais justement une question par rapport à l'hébergement, est-ce que vous connaissez des hôtels « bike friendly » dans la plaine du Rhône, entre Sion et Sierre éventuellement ?

PI : Alors comme ça spontanément pas, j'en connais un, un peu plus loin à Lourtier, l'hôtel de la Vallée. Mais dans la plaine rien, en tout cas personne ne communique là-dessus. Alors peut-être que si on vient à vélo, les hôtels vont être arrangeants et ils ont peut-être un local à disposition mais à ma connaissance personne en a fait un vrai produit et une vraie offre. Entre Sion-Sierre on ne sait pas où s'arrêter.

EN : Est-ce que vous avez une idée de ce qu'on pourrait faire pour améliorer cette offre ? Quelle sorte de package on pourrait proposer aux gens qui viennent par-là ?

PI : Y a pas besoin de grand-chose à mon avis, il faut surtout que les hébergeurs prennent un peu conscience du potentiel de l'offre cyclotouristique et du vélo de loisir parce que si on va en Italie, en Espagne, à Majorque ou aux Îles-Canaries, et ben y a pleins de gens qui font des longs voyages pour faire du vélo. Même ici, ce sont facilement des Anglais qui viennent et ce ne sont pas des pauvres, ils ont de l'argent et le dépensent volontiers. Et pour ces gens-là, y a pas besoin de grand-chose pour les accueillir correctement, il faut un local fermé pour les vélos, un petit coin pour les laver, peut-être un lunch avant de partir et la possibilité de manger à n'importe quelle heure quand ils reviennent pi voilà. Après on peut aussi ajouter un service de lavage des habits et on pourrait imaginer des hôteliers qui collaborent et qui assurent le transport de bagages à travers le canton. Pour quelqu'un qui visite le Valais à vélo, c'est pratique que quelqu'un transporte les bagages. Après c'est pas forcément évident à mettre en place quand on n'a pas encore les clients, c'est l'histoire de la poule

et de l'œuf quoi. Est-ce qu'il faut attendre d'avoir les clients pour commencer ou est-ce qu'il faut attirer les clients ?

EN : Oui je vois et est-ce que pour vous, un cycliste qui visite la plaine du Rhône, il cherche à faire uniquement du vélo, sans vraiment s'arrêter ou est-ce qu'il serait enclin à s'arrêter à Sion une nuit pour visiter et ensuite reprendre la route ?

PI : Je pense que oui. Après ça dépend du cycliste, mais en général ceux qui voyagent à vélo s'arrêtent facilement parce que même si on fait une grosse sortie de 5-6h, on est de retour dans l'après-midi ou en fin de journée, donc après on a le temps de faire autre chose, on aime bien manger et boire. Et pour les offres, en Valais on est quand même relativement daté on va dire. Y a pleins d'endroits où ils se passent pleins de choses, on a des centres-villes qui sont sympas, comme à Sion et Martigny, on a pleins de musées, on a les châteaux, enfin y a des festivals et y a quand même une grande richesse de l'offre culturelle et de loisirs, même en famille. Et pi si on veut que les gens fassent du vélo, il faut des aménagements, il faut qu'ils puissent faire du vélo toute l'année et pour ça on n'a pas encore eu cette prise de conscience-là. Il faudrait des vraies pistes cyclables en site propre. Y en a très peu, y a bien sûr la « Route du Rhône », à Martigny y a aussi un petit bout mais sinon c'est de la peinture jaune.

EN : Y a encore pas mal d'efforts à faire alors. J'en viens maintenant à la promotion de cette « Route du Rhône », est-ce qu'elle est pour vous adéquate ?

PI : Pour le moment j'ai l'impression que y en a pas tellement de promotion de cet itinéraire. En 2003 on avait fait la descente du Rhône de Gletsch jusqu'à l'embouchure du Rhône, en Méditerranée. Ici on sait que ça existe, qu'on peut passer là mais après c'est ce que je disais un peu au début, tant que c'est pas raccordé aux villages et aux choses à voir en Valais, c'est difficile de faire de la promotion. C'est un peu comme une autoroute où y aurait pas de sortie.

EN : En France, on a la ViaRhôna, similaire à la « Route du Rhône » et la promotion semble plutôt pas mal.

PI : Ah ben d'ailleurs j'ai reçu ce matin un communiqué de presse de ViaRhôna. Ils organisent une activité prochainement en lien avec les vignobles, découverte un peu œnologique le long de l'itinéraire, c'est typiquement des choses qu'on pourrait faire chez nous. Mais avec la 3^{ème} correction du Rhône, on peut faire quelque chose de bien, par exemple en intégrant les villages traversés.

EN : Concernant la 3^{ème} correction, il y a pas mal d'aménagements qui sont prévus, comme vous pouvez le voir sur les images de Sion et Sierre-Chippis. *Je lui montre les photos.* Il y aura des quais, des voies cyclables, on pourra se rendre directement en restant le long du Rhône au parc de Finge.

PI : Ça sera super et c'est toujours un plaisir de rouler le long d'un court d'eau et si on peut s'arrêter dans des endroits un peu attrayants c'est bien aussi.

EN : Tout au long du Rhône, il manque des aménagements, on ne trouve quasi pas de buvette pour se désaltérer, ni aucun lieu pour se poser. Vous êtes du même avis ?

PI : Oui alors c'est clair, c'est pas très animé et c'est tout droit aussi, ça aussi c'est pas forcément ce qu'on apprécie le plus quand on fait du vélo. Avec quelques petits zig zag, ça serait bien, peut-être que ça viendra avec la 3^{ème} correction du Rhône vu qu'ils ont prévu de le laisser divaguer un peu. Mais cette « Route du Rhône c'est quand même le top, c'est un peu une autoroute pour les vélos à laquelle on pourrait brancher pleins de choses, tous les villages pourraient se raccorder dessus.

EN : J'arrive gentiment à la fin de mes questions, est-ce que selon vous la 3^{ème} correction du Rhône peut permettre à la « Route du Rhône » de gagner en attractivité ?

PI : Alors oui, très certainement, ça va sûrement permettre à tout le canton de gagner en attractivité en ayant un endroit agréable le long du Rhône pour pleins de choses, pour les balades, pour voyager à vélo, pour les excursions d'un jour. Je pense que c'est une bonne chose.

EN : Et une fois que cette correction aura eu lieu, est-ce que vous pensez que la pratique du vélo sur les berges pourraient devenir une offre estivale importante ? Une fois que l'accueil sera plus adapté ?

PI : Oui bien sûr parce que ça pourrait déjà être le cas maintenant après pas forcément en pensant qu'à la « Route du Rhône » mais aussi à tout ce qu'il y a à faire dans le canton. Après cette « Route du Rhône » elle est sympa en soi mais un peu isolée et on a vite fait le tour parce qu'on fait l'allée, le retour et on ne va pas vraiment dans les villages. Ça serait intéressant de voir ce que le Canton a prévu pour raccorder les berges à ce qu'il y a autour, aux villages. Et après en voyant un peu plus loin, on a des barrages, des cols mais c'est ce qu'a mis en avant Valais/Wallis. Avec tout ça on arriverait à s'adresser à tout le monde quoi.

EN : Et si on prend l'exemple de la ViaRhôna en France, il y a surtout des cyclotouristes itinérants, qui sont là pour découvrir la région alors qu'en Valais, d'après une étude, le cyclotourisme est plutôt destiné à une élite sportive. Est-ce que vous savez pourquoi il y a cette différence ?

PI : Je pense que c'est pas mal lié à l'image qu'on a voulu donner du Valais, c'est quand même un canton alpin et pour l'instant les endroits qui ont poussé le vélo, c'est surtout les stations de montagnes comme Verbier, les Portes du Soleil, Zermatt, ou Loèche-les-bains, avec un accent sur le VTT. Quand on voit des images du vélo de route, c'est souvent quand ils arrivent au sommet d'un col. Alors y a l'aspect sportif d'un côté et l'offre culturelle de la plaine, dont on parlait tout à l'heure, qu'on connaît moins. Mais on donne surtout une image d'être un canton sportif et moins culturel.

EN : Et pour pallier à ça qu'est-ce qu'on pourrait faire ?

PI : Alors justement communiquer sur cet aspect-là, c'est ce que fait Valais/Wallis maintenant, en disant qu'il y a aussi des choses à faire en plaine ou dans le vignoble, en vélo électrique par exemple

Marine Karlen

ou bien même avec la Ville de Sion qui a son projet de faire une télécabine en direction d'une station. Mais dès qu'on est en station on a plus une vision sportive.

EN : Par rapport au vélo électrique, c'est sûrement quelque chose qui va bien se développer, puisque ça permet à des personnes qui n'ont pas forcément une condition physique incroyable de faire du vélo. Vous êtes aussi de cet avis ?

PI : Oui bien sûr et pi c'est le secteur qui progresse le plus dans le vente des vélos aujourd'hui.

EN : Et par rapport à la « Route du Rhône » du futur, est-ce que vous voudriez voir certains types d'aménagements sur cet itinéraire ?

PI : Si elle reste comme elle est actuellement alors oui il faudrait quelque chose mais si on arrive à mieux la raccorder à des choses existantes, comme par exemple à des villages ou à des campings qui sont pas forcément bien signalés, alors y a pas forcément besoin de construire beaucoup de chose. Mais il faudrait bien signaler ces endroits existants en disant « si vous avez faim, soif, sortez ici ». Mieux indiquer ce qui existe déjà, pareil pour les magasins de vélo si on a besoin de réparer quelque chose et je pense que ça stimulera beaucoup plus les gens qui ont ces services existants pas trop loin de la route.

EN : Pour vous les gens qui pratiquent du vélo, ils ont plutôt tendance à dormir dans des hôtels ou à aller dans des campings ?

PI : Je ne connais pas assez la problématique des gens qui voyagent à vélo mais je pense que ce sont des gens qui privilégient des hébergements un peu moins chers, style des campings et de temps en temps un hôtel quand il faut nettoyer ses habits. Mais ceux qui viennent pour faire du sport, je pense qu'ils aiment bien aller à l'hôtel, avoir leur bonne douche chaude et un endroit un peu confortable.

EN : Et les hôtels, en plaine, c'est pas optimal...

PI : Oui alors effectivement y en a déjà pas des masses. Mais y a de plus en plus de chambres d'hôtes, des privés et ça peut aussi être un créneau.

EN : Et pour finir une dernière chose, dans l'article qui est paru dans le *Nouvelliste* il y a quelques jours, j'ai vu que Monsieur Vincent Pellissier parle d'un projet de piste cyclable entre Gletsch et St-Gingolphe et qui serait en grande partie sur les berges du Rhône, est-ce que vous en savez un peu plus ?

PI : Bon je pense que l'idée c'est de réussir à faire de ces berges du Rhône, un seul tenant, un seul tronçon parce que il manque des petits bouts. Il a parlé d'autoroute cyclable, ça pourrait se faire là mais ça pourrait aussi longer les routes cantonales. Là ça serait bien aussi, on serait plus dans les villages.

EN : Alors je crois que vous avez répondu à toutes mes questions, je vous en remercie.

PI : Et si jamais vous avez d'autres questions, vous me dites.

Annexe V : Interview Didier Tille

Interview réalisé le 25 août avec Didier Tille, ingénieur responsable du Valais central à la Section protection contre les crues du Rhône, dans son bureau, à la Rue des Creusets 5, à Sion. L'interview a duré environ 40 minutes.

EN : enquêteur (moi)

PI : Personne interrogée

EN : Tout d'abord je vous remercie Monsieur Tille pour votre disponibilité. J'ai préparé quelques questions que je souhaiterais vous poser.

PI : Y a pas de souci, avant de répondre à vos questions précises, je vais vous dire en gros ce qu'on va faire pour la 3^{ème} correction du Rhône. Donc nous on doit réaménager le Rhône de sa source au Léman. Et pi pour ça on a 160 km de Rhône à réaménager, on ne peut pas le faire tout d'un coup donc a défini des priorités. Donc on a de mesures prioritaires, c'est Viège, c'est Sierre, c'est Sion et y a le Chablais, le Coude de Martigny. Pi là les études sont en cours et on réalise la totalité de l'aménagement. Après on a d'autres interventions qui sont plus ponctuelles, on fait qu'un tout petit bout et on ne couvre pas tous les objectifs qu'on vise mais c'est pour améliorer rapidement la sécurité des gens qui habitent à proximité du Rhône. Et dans le tronçon de Sierre-Sion justement, on a Sierre et Sion qui font l'objet de mesures prioritaires. Pour Sierre on a déjà mis à l'enquête un projet et on a Sion qui est en étude et on va faire la mise à l'enquête milieu 2018 normalement.

EN : Donc si tout va bien les travaux devraient commencer quand ?

PI : alors ça dépendra de la procédure mais il va falloir approuver le projet et ensuite on pourra commencer les travaux, au plus tôt je dirais que les travaux commenceront dans quatre ans. Ça dépend des procédures, ça dépend des oppositions, ça dépend vraiment de pleins de choses. A Sierre c'est 85 millions qu'on devra investir et à Sion, bon Sion c'est long hein, c'est pas que Sion, ça va depuis la Lienne, à Uvrier, jusqu'à la Lizerne, à Ardon, ça fait 14 km un peu prêt et là le devis c'est 450 millions pour le projet. Donc ça c'est des gros trucs et en parallèle à ça, on a un certain nombre de fils rouges qu'on doit garantir tout le long dont la piste cyclable numéro une. On doit utiliser au maximum l'infrastructure Rhône pour la mettre en place. C'est-à-dire que dans notre profil de digue et ben on va essayer de réserver un espace pour mettre cette route en avant.

EN : Donc les berges seront élargies ? Parce qu'actuellement, on se marche un peu dessus lorsqu'il y a du monde. Certains spécialistes du vélo que j'ai rencontré m'ont également dit qu'il y avait des conflits d'usages sur les berges du Rhône.

PI : Alors on va devoir faire cohabiter les cyclistes, les piétons, les poussettes et autres. Donc là vu le profil de digue qu'on a besoin pour assurer la sécurité, on aura suffisamment de place pour pouvoir faire cohabiter tout le monde. Donc oui les berges seront plus larges et même aux endroits où elles

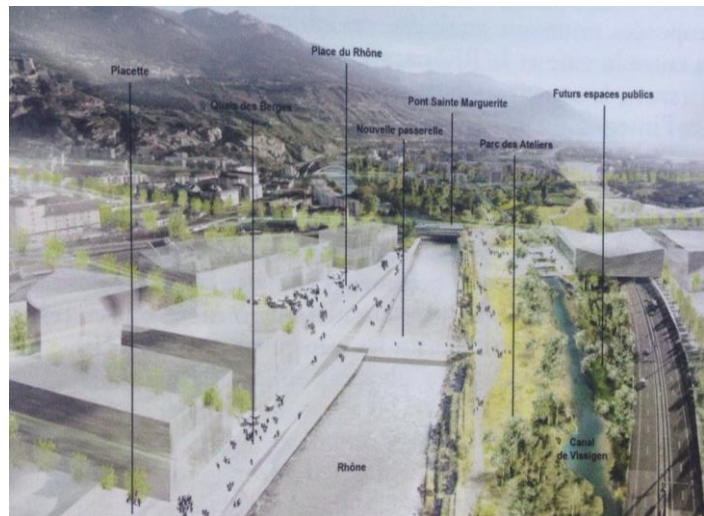
seront moins larges, on aura la possibilité de faire un passage plus bas, sur le talus externe de digue par exemple.

EN : Je ne sais pas si vous savez déjà ça maintenant, est-ce que ça sera délimité, est-ce qu'il y aura par exemple une bande cyclable ?

PI : Non alors ça on ne sait pas encore mais on va essayer au maximum de pouvoir dissocier les mobilités pour pas qu'il y ait de conflits d'usage entre ceux qui vont vite et ceux qui vont moins vite.

EN : Et depuis les Îles, jusqu'à Sierre, ça sera partout la même chose?

PI : Non alors on va traverser différents territoires sur le tronçon donc la configuration de la digue ne sera pas toujours la même. Sur Sion, ben vous avez vu, sur la rive droite on a un quai. Ici (*il montre l'image des futurs aménagements au sud de Sion*), on a une place, qui est plutôt pour les piétons. Après on a tout ce qui est longitudinale le long, donc ça c'est un quai avec des niveaux inférieurs et supérieurs. Là de toute façon on sera dans un usage « place de ville » donc on



va de toute façon pas faire des aménagements pour que les gens qui font du vélo soient la tête dans le guidon et passent à boulet. Ils pourront passer là mais y aura des gens partout. Et après on peut jouer en alternant sur une berge et sur une autre. On a une marge de manœuvre par rapport à ça. Mais on doit offrir la possibilité et c'est ce qu'on vise, de mettre la piste cyclable numéro une soit sur une digue, soit sur l'autre.

EN : Ok et à l'heure actuelle, quand on arrive à Sion à vélo, on doit quitter les berges et circuler pendant quelques mètres sur des routes où se trouvent des voitures, ce n'est pas l'idéal non ?

PI : Ouai c'est pas évident, mais là l'idée c'est vraiment d'utiliser l'infrastructure Rhône au maximum et c'est pire quand on arrive vers la gravière Luginbühl, on ne peut plus passer, enfin faut faire des zig zag et après faut remonter sur un espèce de talus.

EN : Et la piste cyclable elle sera sur les deux côtés du Rhône ?

PI : Non alors sur un seul côté, on doit assurer la continuité sur tout le linéaire et elle passera une fois d'un côté, une fois de l'autre, justement en fonction de ce qu'on traverse et des autres objectifs qu'on a dans chaque secteur traversé.

EN : D'accord et concernant l'animation des berges, ce n'est pas super, c'est simplement un long bout droit non ?

PI : Alors nous on n'a pas comme mission de faire le réseau de chemin cyclable à travers le Valais, par contre on doit offrir la possibilité que cette ligne numéro une passe dans l'infrastructure Rhône, donc ça on va arriver à le faire car on a assez de place.

EN : Par rapport au plan d'aménagement réalisé et disponible sur internet, il y a une page entière qui aborde le tourisme et qui met l'accent aussi sur la « Route du Rhône ». Et on parle aussi d'améliorer les hébergements, de faire des « Bike Hotels ». Vous pouvez m'en dire plus ?

PI : Alors nous on a un projet, on travaille sur le Rhône, c'est une espèce de colonne vertébrale qui va traverser différents territoires. Donc on va pas nous dire là il faut mettre un hôtel, mais en offrant finalement cette ligne cycliste numéro une, on ouvre un itinéraire sécurisé qui offre des opportunités de faire quelque chose autour, on espère être les moteurs de ça et aider à ce que des initiatives privées se développent.

EN : Donc là, maintenant, vous ne savez pas s'il y aura des infrastructures ou des aménagements tels que des zones de détente, des plages ?

PI : Non pas vraiment, mais des plages non pas directement car le Rhône n'est pas baignable en fait à cause de la température de l'eau, on a de l'eau très froide. Donc nous on veut rapprocher les gens du fleuve mais plutôt grâce à des quais pour la promenade

EN : Et concernant les loisirs aquatiques ?

PI : alors ça c'est toute la question de la navigabilité du Rhône, aujourd'hui on a des bouts de tronçons qui sont exploitables pour ça mais ça reste potentiellement dangereux. Dans un Rhône futur corrigé, à ce moment-là oui on aura la possibilité de faire ce genre d'activité.

EN : Et aux Îles vous pourriez m'en dire un peu plus sur ce qu'il va y avoir comme changement ?

PI : Le principe reste le même, là il y aura des plages mais côté gouille. Mais la vocation loisir-détente autour de ces Îles sera renforcée puisque c'est un « hot spot » au niveau du canton. Et en même temps avec cette ligne cyclable qui passe le long du Rhône, on va pouvoir drainer, pour que les gens puissent y arriver aux Îles, sans forcément qu'ils aient besoin de prendre la bagnole pour arriver là.

EN : Ça veut dire que les gens qui sont aux Îles pourront se rendre à Sion à vélo, sans quitter les berges du Rhône? Contrairement à ce qu'on a actuellement ?

PI : Exactement, comme à Sierre où actuellement quand on sort de Finge, on est obligé de circuler en ville et nous maintenant on a mis à l'enquête un projet où on passe le long des usines Alcan, on a plus besoin de quitter la digue du Rhône.

EN : Et sur le secteur Lienne-Borne, quand est-il ?

PI : Alors c'est toujours le même principe, nous on aménage la digue et sur une des deux digues on va mettre cette possibilité d'avoir cet axe de mobilité douce qui longe le tout. Donc c'est valable partout. Ça se matérialisera des fois par le quai, à travers Sion, des fois par un niveau inférieur mais maintenant on ne sait pas encore si on va mettre les piétons ou les cyclistes en bas ou en haut. Par contre, on aura un axe cyclable qui sera revêtu, qui correspondra finalement aux normes pour l'utilisation de ce type-là et ça deviendra la principale route cyclable à travers le Valais.

EN : Et est-ce que vous avez eu contact par exemple avec Valais/Wallis Promotion pour discuter de ça ?

PI : Oui on a contact avec eux mais nous on ne peut pas intervenir sur toute la plaine, nous on a ce cordon-là, on doit réfléchir à ce qui se passe autour pour faire quelque chose de cohérent. Les objectifs qui sont sortis de cette réflexion-là c'est qu'il faut profiter de l'infrastructure du Rhône pour développer une piste cyclable et en fonction des secteurs qu'on traverse, il faut voir ce qu'on pourrait mettre en place, que ce soit pour le mobilier ou autre parce que la piste en elle-même c'est une chose mais après il y aura sûrement un endroit où l'on peut se poser, boire quelque chose. On a un bon potentiel pour faire pleins de choses parce qu'on a une digue qui est suffisamment large, on a suffisamment de place pour pouvoir faire ce genre de chose et distinguer les mobilités aussi.

EN : Oui d'accord et une fois que les travaux seront fait, le chemin sera toujours autant « droit » ou un peu différent ?

PI : Ça sera un peu entre deux.

EN : Et pourquoi il y a tout à coup un intérêt marqué pour la mobilité douce ?

PI : Alors nous on a cet intérêt depuis toujours de favoriser ce type de mobilité. Après pour les autres partenaires qui sont impliqués, ce que je sais par rapport à l'itinéraire numéro un, c'est que c'est pas facile de trouver des itinéraires. On passe à travers la ville, on essaie de passer par des coins mais on peut pas tout à coup dire on fait une bande de quatre mètres de large à travers tout le Valais, d'où à mon avis la bonne idée de mettre en synergie ça avec le Rhône puisque nous on vient, on réaménage 160 km, autant intégrer ça dedans. Nous on a été demandeur de ça depuis le départ et y a un super écho en face. On s'est fixé comme objectif, parmi d'autres, de pouvoir offrir un espace pour mettre en place cette infrastructure Rhône.

EN : D'accord et je reviens sur un aspect évoqué à travers un entretien. Il serait difficile de rejoindre les villages depuis les berges, vous en pensez quoi ?

PI : Alors ça c'est la situation aujourd'hui. Aujourd'hui on a un Rhône, des digues hautes, étroites et qui ont peu de connections latérales.

EN : Donc avec les travaux, on pourra plus facilement rejoindre les villages ?

PI : Avec le projet de la 3^{ème} correction, on va reprendre toutes ces digues, on va les abaisser, on va les élargir et on va réfléchir à une fois qu'on est sur la piste cyclable, comment on va assurer la continuité et aussi quels sont les points d'accroches pour venir sur cette piste cyclable. Après on réfléchit aussi aux façons de paysager les choses et à une signalétique adéquate. Et il faut que ces raccords soient faits là où il y a un intérêt, si c'est juste un champ agricole.... Voilà et toutes ces réflexions on ne peut pas les faire tout seul, on doit bosser avec les communes pour concrétiser les choses et mettre des jonctions latérales, là où c'est le mieux.

EN : Ok et selon vous, cette 3^{ème} correction permettra d'accueillir, d'attirer plus de monde sur les digues ?

PI : Oui alors c'est le but, aujourd'hui, les gens s'éloignent du Rhône parce qu'il est dangereux, il fait peur et on a ces digues qui sont super hautes et donc on a un Rhône qui est plus haut que la plaine et c'est plus une barrière. Et c'est l'objectif, en donnant plus d'espace et en abaissant la hauteur des digues et avec les aménagements qu'on propose, on aimerait accueillir plus de monde. On ferait pas tout ça si on pensait que les gens ne se rapprochieraient pas le Rhône. Faut pas se leurrer, faire un quai ça coûtera plus cher que faire une simple digue. Alors si on fait un quai et que personne n'y va, ça va pas le faire. Par contre les villes et communes autour devront réfléchir à l'aménagement du territoire. Par exemple, à Sion, c'est la Ville qui va faire cette place du Rhône et il faudra une cohérence entre les quais et la ville. Si on fait que les quais et pas la place, il risque de n'y avoir personne. Il faudra aussi complètement réaménager les quartiers adjacents et c'est pas le Rhône qui va le faire. Il faut se projeter dans une vision à long terme et l'aménagement du territoire ça fait partie des compétences des communes et donc il faut trouver des synergies.

EN : Et vous avez parlé jusqu'à maintenant surtout de ramener la population vers le fleuve, est-ce que les travaux ont aussi un but touristique ?

PI : Alors vous êtes mieux amenée que moi à savoir si le Rhône peut être un attrait touristique en soi mais en tout cas ça complète le dispositif touristique valaisan et si en plus de ce qu'on peut déjà offrir en plaine du Rhône, on offre une promenade continue, des zones de détente autour de l'eau avec des aménagements de parcs autour, c'est que positif. En fait si vous voulez, nous on aimerait susciter un intérêt auprès des collectivités et des privés pour, sur la base de ce qu'on va faire, venir ajouter une plus-value que ce soit au niveau touristique ou de la vente de produit agricole ou autre. C'est pas nous qui allons construire un petit magasin mais par contre on peut tout à fait intégrer un espace pour accueillir les gens et par exemple faire une vitrine sur la production agricole du coin ou par exemple quand on est à Chippis, pourquoi pas faire des panneaux d'infos en expliquant ce qu'est l'aluminium en Valais, etc. Ça créerait des haltes qui ponctuent comme ça le cheminement et du coup y aurait cette dimension de faire du Rhône un produit d'appel au niveau tourisme.

EN : D'accord et j'ai une dernière question, dans l'article de deux pages sur le vélo paru dans le *Nouvelliste*, Monsieur Vincent Pellisier parle d'un projet justement de piste cyclable entre Gletsch et St-Gingolphe, donc c'est en lien avec votre projet de 3^{ème} correction ?

PI : Voilà c'est ça, c'est cette piste numéro une qu'on va placer sur les digues du Rhône. Donc si vous n'avez pas d'autres questions, je vais juste vous montrer deux-trois plans que j'ai sur l'ordinateur. On peut faire un tour des documents. Donc à Chippis nous on a mené une réflexion pour intégrer tout ce qu'on a dit avec différents types d'aménagements. Ici ce sont des terrasses, des gradins successifs le long du Rhône pour que les gens puissent s'arrêter (*il montre la photo numéro 1 ci-dessous*). On a ensuite un aménagement type grève avec une bande de talus qui vient jusqu'au Rhône et on aura un petit chemin qui viendra s'arpenter au-dessus, du style plutôt promenade, pour poussettes etc (*il montre la photo numéro 2 ci-dessous*). De l'autre côté, on aura la piste cyclable, donc on voit un décrochement où on descend au bord du Rhône sur la photo ici (*il montre la photo numéro 3 ci-dessous*). Et après on passe sous le pont (*il montre la photo numéro 4 ci-dessous*), donc là on résout aussi un nœud du carrefour. Si on va en vélo là c'est assez compliqué. Jusqu'à aujourd'hui, on venait jusque-là et on devait entrer dans la ville pour rejoindre Finge et nous on prolonge ça, on passe sous le pont et l'axe de mobilité douce longe l'usage de Chippis pour rejoindre la passerelle actuellement pas utilisée (*il montre la photo numéro 5 ci-dessous*).



EN : D'accord, c'est impressionnant et j'ai vu qu'il y a aussi un projet de place verte qui serait réalisé et qui relierait directement Gêronde, c'est bien juste ?

PI : Alors ça c'était dans les réflexions, après nous on doit définir ce qu'on va nous réaliser mais pour définir l'aménagement, il faut voir plus large et se dire ben c'est quoi le but. L'idée, avec ces terrasses-là, on s'est dit qu'on pouvait mettre en liaison le lac de Gêronde avec le bord du Rhône pour que les gens puissent rejoindre ces deux endroits. Et ce que je voulais dire aussi c'est qu'avec cette liaison (*il montre la photo numéro 5 ci-dessus*), on résout un problème de sécurité pour les vélos entre Finge et ici. On va aussi créer des biotopes humides ici (*il montre la photo numéro 6 ci-dessous*), ça c'est des photos montage assez explicites. On retrouve les deux digues, les vélos viennent là (*il montre une des deux digues*) ou là, ça c'est un peu égal mais le but c'est vraiment d'offrir des espaces pour éviter les conflits d'utilisation. Pour Sion, je n'ai pas plus d'image que ce que tu as déjà.



EN : Ça devrait suffire comme ça. Je vous remercie en tout cas pour toutes ces précieuses informations.

Annexe VI : Interview Damien Gross

Interview réalisé le 26 août avec Damien Gross, aménagiste au Service du développement territorial du Canton du Valais, dans son bureau, à la Rue des Creusets 5, à Sion. Muriel Borgeat-Theler, cheffe de projet à la FDDM, était également présente pour son propre intérêt. L'entrevue a duré environ 40 minutes.

EN : enquêteur (moi)

PI : Personne interrogée

MB : Muriel Borgeat-Theler

EN : Je vous remercie Monsieur Gross pour votre disponibilité. Ce qui m'intéresse particulièrement c'est de savoir quels sont les aménagements prévus principalement pour la pratique du vélo entre Sion et Sierre.

PI : Alors là on est en train de finaliser un document, je vais voir pour vous le transmettre, en tout cas partiellement. C'est un document qui s'appelle *lignes directrices paysagères* où y a une part assez importante qui concerne la mobilité douce. On est en train de faire des espèces de tronçons tests avec toutes les problématiques du côté de Viège qui est une mesure prioritaire assez avancée et là dans ce document il y a toute une série de choses. On présente bien comment on aménage les digues, y a les largeurs minimales qu'on doit mettre en place pour des questions d'entretien pi l'idée c'est de voir comment on récupère ces largeurs et comment on les aménage. Et on parle justement de la question de la séparation des vitesses, de la séparation des types de mobilité douce pour éviter les conflits d'usagers. Il y aura une voie pour ceux qui font la « Route du Rhône », pour ceux qui vont vite et une voie pour ceux qui sont plus détente. Il y aura aussi des aménagements en fonction des types de digue, d'un coup on pourrait trouver un cheminement qui descend un peu au bord du Rhône, par exemple pour les chevaux, y a tout un inventaire qui a été fait sur les différentes fonctions qu'on trouvait le long du Rhône, les manèges, les points de vue touristiques, etc. Et y a un concept qui a été développé dans ce cadre-là avec les différents points d'accès au Rhône. C'est-à-dire qu'à un moment donné on va organiser des points d'entrée principaux touristiques mais je dirais pour accueillir de manière plus large les touristes sur les points d'entrées spécifiques, alors y aurait le delta du Rhône, y aurait le coude à Martigny, enfin y en aurait quelques-uns et là on pourrait concentrer les arrivées avec des parkings pour que les gens puissent ensuite suivre le fil du Rhône. Après l'autre idée aussi c'était que les communes s'approprient aussi le tronçon de route qui traverse leur commune avec des points d'entrée communaux. C'est-à-dire que quand on va acheminer le long du Rhône, tout d'un coup on aura un élément qui signale qu'on est sur telle commune et ce qui pourrait se passer sur telle commune.

EN : D'accord. J'ai rencontré quelques spécialistes du vélo ces derniers jours qui m'ont dit que cette « Route du Rhône » était toute droite et qu'il y avait très peu d'endroits où on pouvait rejoindre les villages. Vous êtes d'accord avec ça ?

PI : Oui alors jusqu'à aujourd'hui, cette route sur les digues était pas faite pour ça. Gentiment, les gens se la sont appropriée. L'idée c'est vraiment de l'utiliser comme un fil conducteur et de pouvoir arriver vers le Rhône et de quitter le Rhône de manière assez simple. L'idée c'est d'avoir une même signalétique tout au long du cheminement, sous quelle forme on ne sait pas encore mais l'idée c'est vraiment d'avoir un seul fil conducteur pour qu'on sache tout le temps qu'on est sur ce tronçon et pi ensuite y a des règles de base aussi qui sont mises en place pour les accès. L'idée c'est qu'on ait chaque fois une rampe d'accès pour pouvoir arriver facilement avec les vélos et à cet endroit-là on trouve une plateforme avec chaque fois un peu les mêmes éléments, un système de bancs qui permet de poser le vélo et des fontaines etc. qui viendraient agrémenter le parcours comme ça tout au long. Donc ça c'est des éléments qu'on est en train de mettre en place dans le cadre de ces lignes directrices et c'est un document qui sera remis ensuite à tous les mandataires qui travaillent sur les mesures prioritaires du Rhône. Donc on a des règles comme ça. Et on avait réfléchi aux deux digues qui longeront le Rhône. Donc d'un même côté on aurait la digue prioritaire plutôt nature avec des cheminements pédestres, pas forcément en dur, pi de l'autre, la digue pour les loisirs où là on

trouverait plutôt un revêtement bitume pour le vélo. A plus petite échelle, c'est plus difficile par contre. Par exemple, je vous ai pris des plans de ce qui se fait à Martigny, du côté des Îles du Rosel (*il montre des plans sur papier*). Là aussi chaque fois qu'on intervient pour une mesure prioritaire, on essaie d'élargir la réflexion, comme on a fait à Sion pour la traversée de Sion, comme ça a été fait à Chippis avec cette connexion vers le lac de Géronde.

EN : Donc ce qui se fait aux Îles du Rosel, c'est un peu la réflexion qui va se faire aux Îles à Sion ?

PI : Oui mais aux Îles, les berges elles sont directement connectées, là à Martigny on a l'autoroute entre deux. Donc y a beaucoup de réflexions qui se mettent en place et l'idée c'est de mettre en place des lignes directrices à l'échelle de l'ensemble du canton et pi après chaque fois qu'on travaille sur une mesure prioritaire, on applique ces lignes directrices avec une petite marge de manœuvre quand même parce qu'on sait qu'il y a chaque fois des spécificités et des problématiques particulières. Aux Îles, la volonté c'est de connecter la digue au secteur des Îles. Là y a un projet de remblayage partiel des Îles. Les Îles c'est extrêmement profond et ça permettra de créer des espèces de plage dans ce secteur-là. Donc là, côté gouille on aura une digue style promenade et les vélos seraient plutôt de l'autre côté.

EN : Mais de l'autre côté, actuellement c'est une route pour les voiture non ?

PI : Oui c'est une route mais comme un élargissement est prévu, la route serait peut-être depuis le pont jusque pour desservir Aproz pi ensuite ça serait pour la mobilité douce. Ce document (*celui sur les lignes directrices paysagère*) il est parti de la question paysagère parce que tout à coup on va se retrouver avec un paysage complètement différent, tous ces alignements d'arbres vont en partie disparaître et après y a les réflexions de quel est le nouveau paysage qui va offrir des opportunités de découvrir le Rhône depuis les coteaux. Ce qu'on n'a pas l'habitude maintenant. Aujourd'hui on voit une sorte de ligne arborisée, on voit pas forcément le Rhône, donc ça, ça va changer. Les berges elles ne permettent pas forcément d'avoir des grands arbres, l'idée ça serait de signaler justement, par ces grands arbres les points d'accès au Rhône, donc depuis assez loin on pourrait voir où on peut aller se raccorder sur le cheminement du Rhône donc y a toutes ces réflexions qui sont rentrées sous l'angle du paysage pi assez vite cette notion de qu'est-ce qu'on allait faire des berges et de la mobilité douce qui est sortie et pi aussi la notion de tourisme, qu'est-ce que ça offre comme nouvelle possibilité de tourisme, y a des réflexions par rapport à des vagues à surf, etc.

MB : Ah oui ?

PI : Oui y a des gens qui réfléchissent et c'est vrai que cette 3^{ème} correction, ça ouvre des possibilités.

EN : Et est-ce qu'il pourrait y avoir aussi divers sports aquatiques ?

PI : Oui il pourrait y avoir ces choses. Dans le cadre de ce concours (*projet lauréat de Sion sur Rhône*), il y avait aussi la proposition de déplacer la piscine et de la mettre au bord du Rhône et pi d'utiliser l'eau du Rhône. C'est une idée qui était ressortie. L'idée d'aller de nouveau redécouvrir le Rhône,

Marine Karlen

elle vient avec cette correction qui avait un but sécuritaire mais y a aussi un aspect social et de mobilité douce qui se développe.

EN : Et, je ne sais pas si c'est quelque chose que vous avez déjà évoqué, mais on trouve un bon nombre de buvettes, des petits restaurants, une bonne ambiance au bord du Rhône à Genève. Est-ce que, selon vous, ça c'est quelque chose qu'il y aura une fois les travaux terminés ?

PI : Ça c'est des possibilités qui sont envisagées. On a l'exemple de la buvette de Granges mais l'idée c'est de pouvoir offrir, alors ça pourrait être des infrastructures qui se trouvent sur ces points de connexions depuis les communes aussi.

MB : Donc là vous attendez plutôt des initiatives de la part des communes ?

PI : L'idée c'est que les communes s'approprient le Rhône. L'idée c'est de dire maintenant le potentiel il est juste énorme ! L'idée c'est que vous les communes vous vous le réappropriiez et que vous veniez jusqu'au Rhône. Y a des communes qui ont déjà commencé à réfléchir, y a des communes aussi qui ont prévu des choses dans leur plan de zone avec des zones d'intérêt public pour permettre ce raccordement. Donc les choses avancent gentiment et y a ces mesures prioritaires qui sont mises en place et les réflexions sont faites vraiment pour essayer de chercher ces connexions.

MB : Mais ce concours (*le projet lauréat*), il n'est pas contraignant ?

PI : Non non, les lauréats du concours sont intégrés dans la réflexion de la mesure prioritaire.

MB : Donc c'est appelé à évoluer, c'est pas définitif ?

PI : Non non, ce sont vraiment des images qui ressortaient du concours pour montrer le potentiel et ce qu'il faudrait faire. Et à Vissigen aussi, y a une réflexion qui s'est faite sur le canal puisque du côté du Rhône on ne peut pas avoir ce contact avec l'eau puisque y a des vitesses, par contre le canal, là y a du contact, ben y a des gens qui pêchent. On pourrait imaginer pleins de choses à cet endroit-là, on pourrait imaginer tout à coup un élargissement du canal qui permettrait la baignade et ça c'est aux communes de prendre ça en charge. Et avec ce projet on a vraiment envie de montrer aux communes qu'il y a du potentiel et pleins de synergies possibles.

EN : Et concernant l'aménagement des routes cyclables à Sion et à Sierre pour se rendre sur les berges depuis la gare, est-ce qu'il y aura une amélioration ?

PI : Alors ça ça sera aux communes concernées de s'assurer que l'accès soit optimal. Mais on sent bien qu'il y a des réflexions pour avoir des continuités et après ça sera un peu en fonction des opportunités.

MB : Vous votre rôle en tant que service du développement territorial, c'est quoi exactement ?

Marine Karlen

PI : Alors par rapport au Rhône, nous on accompagne le projet puisque y a un impact au niveau du développement territorial et de l'aménagement du territoire qui est important. L'idée c'est qu'on accompagne, qu'on participe à ces démarches. On essaie de faire le lien entre le territoire et le projet du Rhône. La « Route du Rhône » sera sous la responsabilité du canton.

MB : Donc tout ce qui est vraiment à côté du Rhône, ça sera votre domaine ?

PI : Alors ce qui est dans le périmètre du Rhône, ça sera le domaine du service des transports.

MB : Ah d'accord et après les communes elles viendront se greffer avec les réseaux secondaires ?

PI : Oui voilà et en respectant les quelques règles de base, c'est-à-dire la signalétique qui doit être continue, après on peut imaginer que chaque commune personnalise son entrée sur son territoire.

EN : Mais il existe à l'heure actuelle une signalétique, créée par SuisseMobile, donc ça ne serait pas mieux de rester dans cette continuité pour que les gens s'y retrouvent un peu plus ?

PI : Maintenant il y a aussi l'idée de l'identité du Rhône qui est importante pour avoir cette réappropriation. Il faudrait avoir cette signalétique unique le long du Rhône. Si un projet à cette échelle là il n'a pas droit à sa propre identité, c'est ... mais ce qui n'empêche pas qu'on retrouvera les panneaux de la « Route du Rhône ».

EN : J'ai également lu dans un document qu'un groupe de travail appelé « Route du Rhône RR1 » avait été mis en place, est-ce que ce sont des gens de chez vous qui font partie de ce groupe ?

PI : Oui oui et y a aussi une collaboration avec ValRando qui a été faite. Dans chaque mesure prioritaire, ValRando est intégrée aussi pour vérifier que la continuité est garantie et pour voir quels passages sont les plus intéressants. Ils sont intégrés au projet. Et d'ailleurs pour réaliser ce document (*lignes directrices paysagères*), Lucien Barras, le mandataire de ce document, a collaboré avec Valrando.

EN : D'accord alors je n'ai pas d'autres questions. Merci beaucoup en tout cas pour ces informations très utiles.

PI : Je vais regarder pour vous transmettre le document sur les lignes directrices et je vais dire à Lucien Barras que vous allez le contacter et ça me permet de le relancer pour savoir où il en est par rapport à ce document.

Annexe VII : Interview Sarah Duchoud

Interview réalisé le 1^{er} septembre avec Sarah Duchoud, responsable de la mobilité douce au sein de Valais/Wallis Promotion, dans son bureau à la Rue de Pré-Fleuri 6, à Sion. Madame Duchoud avait reçu par email les questions que je souhaitais lui poser. L'entretien a duré environ 50 minutes.

EN : enquêteur (moi)

PI : Personne interrogée

EN : J'ai souhaité avoir un entretien avec vous pour en savoir un peu plus sur l'offre cyclotouristique le long du Rhône, plus spécifiquement entre Sion et Sierre.

PI : Y a actuellement pas grand-chose, y a que un tour-opérateur qui s'appelle SwissTrails, c'est l'opérateur partenaire de SuisseMobile qui propose ça. J'ai reçu d'ailleurs les chiffres d'affaire relatifs à ce parcours, pas que sur le Valais car la « Route du Rhône » va jusqu'à Genève, mais c'est pas non plus des mille et des cents, c'est comme une offre qu'elle a, alors c'est adressé à une certaine population, c'est aussi familial vu qu'ils proposent de la faire dans le sens de la descente, depuis Oberwald je crois, non ça part même d'Andermatt. Cette route est en plusieurs étapes donc c'est super, maintenant il y a quand même de sacrés soucis le long du parcours parce qu'il y a des tronçons qui sont, soit hyper dangereux, soit pas goudronnés, à certains endroits, donc ça ça serait quelque chose à améliorer. Je sais que le service des routes a pris les mesures nécessaires, est en train de faire les aménagements nécessaires, donc ça serait bien mais y a quand même des passages vraiment dangereux, ils nous font passer sur la route parce qu'il y a des bouts où on ne peut pas remonter jusque dans le Haut Valais, bon j'ai pas tout fait mais je sais qu'il y a des endroits périlleux.

EN : Oui c'est vrai, entre le centre-ville et les lacs par exemple, on ne peut pas longer le bord du Rhône. C'est ça qui est un peu dommage.

PI : Ça c'est vrai, j'espère que ce sera des choses, avant de passer à la prochaine question, ce sera des choses qui seront prises en compte dans la correction du Rhône avant l'aménagement de toutes ces zones urbaines.

EN : J'ai discuté la semaine passée avec un aménagiste et un ingénieur pour la correction du Rhône et c'est vrai que qu'ils ont pleins de projets. Ils m'ont expliqué qu'il y aura tous ces tronçons qui seront reliés ça veut dire que les gens qui longent, en tout cas en Valais central, le Rhône n'auront pas besoin justement de faire des détours chaque fois. Ils pourront longer le Rhône et il y aura justement des aménagements qui seront faits en direction des villages afin de permettre aux gens de les rejoindre plus facilement. Donc on voit quand même qu'il y a pas mal de choses qui sont prévus. Et au niveau des hébergements, ce n'est pas optimal. Qu'est-ce que vous en pensez ?

PI : Alors, le long même du Rhône effectivement y a pratiquement rien, il faut toujours s'écarter pour trouver quelque chose, bon après je trouve que ça va encore, si on doit faire 1 à 2 km à l'extérieur pour trouver un hôtel c'est pas... C'est clair ce pourrait-être plus sympa si c'était plus facilement accessible, il y aurait plus de gens qui viendraient, c'est à voir. C'est vrai qu'au niveau restauration il n'y a pratiquement rien du tout ou il faut passer par une buvette à Granges, je crois, et elle n'est pas tout le temps ouverte je pense.

EN : Oui, elle est fermée un ou deux jours. J'ai rencontré deux spécialistes du vélo, Monsieur Gaby Micheloud et Joachim Faiss qui m'ont dit que c'était dommage que dans la plaine du Rhône il y ait si peu de « Bike Hotels ».

PI : Y en a peu, alors en plaine y en a pratiquement pas. Il y en a un à Martigny, et deux ou trois sont en train de faire la démarche. C'est vrai que ça reste très très minime, y a quand même l'Hôtel des Vignes à Uvrier qui serait intéressé aussi.

EN : Justement j'ai vu que sur leur site il est inscrit qu'ils sont partenaires de SuisseMobile mais sur le site de la fondation, il n'est pas inscrit. J'ai trouvé ça bizarre.

PI : Je ne sais pas, ça viendra peut-être par la suite, c'est peut-être récent pour l'hôtel puisqu'ils viennent de tout refaire mais s'ils le disent sur leur site, c'est sûrement vrai. En général, pour qu'une information s'affiche sur un site, c'est toujours un long processus. En plus de ça cet itinéraire fait normalement partie de la loi sur les itinéraires mobilisés et de loisirs et puis c'est censé être le Canton qui s'occupe de l'entretien mais on voit aussi qu'il y a des endroits où y a des nids de poule, les racines des arbres. Ça, ça serait normalement au Canton de l'entretenir mais dans les faits c'est vraiment les communes qui s'en occupent parce que le Canton n'a pas vraiment un budget pour ça, il devrait y en avoir un mais.... Donc malheureusement je pense que c'est quand même une offre, ça pourrait être une offre vraiment fantastique, d'ailleurs y a pleins de gens tous les week-ends, il y a des milliers de cyclistes le dimanche qui passent...C'est vraiment une offre cyclotouristique de loisirs, je dirai. Familiale quoi.

EN : C'est vrai, d'ailleurs quelqu'un de ma famille qui habitait Lausanne et qui vient d'emménager à Sion, proche des berges, qui va souvent courir et se balader, m'a dit que c'est un endroit juste génial, qu'on a beaucoup de chance et que c'est dommage que ça soit un simple long bout droit sans animation.

PI : Exact ! C'est vrai que c'est un peu dommage, mais maintenant il y a beaucoup de choses qui sont en train de bouger et ça va assez dans le bon sens. Ça prendra du temps mais on arrivera je pense à faire quelque chose de bien.

EN : D'accord ! Et selon vous que recherche un cycliste qui vient dans la plaine du Rhône ?

PI : Bon, vraiment celui qui reste uniquement dans la plaine du Rhône il veut quelque chose de relativement plat et accessible facilement. C'est vraiment l'offre pour moi familiale, de venir avec ses enfants, enfin, moi quand j'étais petite j'habitais à Montreux, on allait tous les week-ends dans la plaine du Rhône dans le Chablais se balader parce qu'il y avait peu de circulation. Maintenant on cherche quelque chose de facile où y a pas de circulation, qui est super joli quand même, je pense que c'est vraiment ça le premier intérêt. Après y a, comme on a dit, peu d'offres secondaires, c'est-à-dire visiter quelque chose parce que c'est juste à côté, y a pratiquement pas, vu qu'on est, en plus, en dehors, à part si on va au centre-ville mais là on est obligé de sortir de du chemin. Donc c'est vraiment pour, à mon avis, c'est des gens qui veulent faire une petite balade une ou deux heures maximum et pis tout tranquillement. Je ne pense pas vraiment, qu'il y a des gens qui viennent exprès pour ça. Ou alors s'ils passent par la plaine du Rhône ou les berges du Rhône c'est pour aller à un endroit, enfin, moi j'y passe des fois si je veux aller faire une montée à quelque part. Je sais que ce

Marine Karlen

chemin-là il est sans trafic et après je coupe pour aller faire une montée. Là c'est vraiment dans une zone de transit plutôt.

EN : Et SwissTrails ils organisent plutôt ce qui est hébergement, transport ?

PI : Oui alors eux organisent l'hébergement et le transport des bagages, exactement.

EN : Ça s'arrête là ? Il n'y a pas d'autres prestations proposées, par exemple un billet pour un spectacle ?

PI : Non, par contre sur leur site y a toujours les points d'intérêts à visiter autour. Ces points d'intérêts c'est les destinations qui doivent les donner ou enfin si on passe à côté de la Fondation Gianadda à Martigny, c'est la Fondation Gianadda qui va dire mais nous on a un point d'intérêt, rajoutez-nous ! Donc y a pas tout non plus. Et typiquement le long du Rhône en Valais y a quand même, si on part du Bouveret avec le Swiss-Vapeur Parc, avec Aquaparc, y a le Labyrinthe-Aventure y a quand même pleins de petites activités. Je pense que les gens qui connaissent un peu la région combinent diverses activités mais c'est de leur propre chef. Pour quelqu'un qui vient faire la « Route du Rhône » comme touriste, il ne va pas forcément s'arrêter faire ces activités.

EN : Donc, vous, qu'est-ce que vous apporteriez pour améliorer cette offre le long du Rhône, qu'est-ce que vous offririez comme package ?

PI : Alors, y a plusieurs points, améliorer l'infrastructure, la qualité de la route, du balisage, des fois y a des endroits où on sait pas trop où on doit aller, ça c'est une partie, après la partie restauration par exemple, j'imagine que ça ferait plaisir aux gens de pouvoir s'arrêter boire un p'tit coup et de repartir dans l'autre sens. Ça ça manque très clairement je trouve. C'est pas obligé d'être tous les kilomètres mais sur quand même quelques points tout le long. Et puis y a déjà, enfin c'est pas vraiment au bord du Rhône même, toutes ces stations Valaisroule que les gens puissent en louer régulièrement. Par exemple à Sion, y en a une à la Planta mais est-ce que les gens vont là-bas directement pour louer quelque chose ? Ça ça serait aussi à réfléchir. Et puis, pour tout ce qui est réparations si y a quelque chose qui arrive que les gens puissent avoir accès à une petite pompe ou à quelques outils, assez facilement. Ça serait quand même chouette. Donc ça serait pas forcément un magasin de sport mais je crois que ça c'est des choses qu'on peut proposer, comme dans les stations-services assez facilement. Ça coûte pas très cher et ça ferait plaisir à beaucoup de gens et peut-être ça amènerait du monde, certainement. Donc ça c'est principalement ça. Après, à plus long terme, faire en sorte qu'il y ait beaucoup plus de « Bike Hotels » le long du Rhône, en tout cas dans les parages.

EN : Et puis concernant les packages, qu'est-ce qu'on pourrait proposer aux gens ? Quel type d'offre combinée ?

PI : Nous en tant qu'organisme de promotion sur le plan cantonal, on ne crée pas vraiment de produit, faudrait qu'un prestataire prenne l'initiative.

EN : Parce qu'à l'heure actuelle, personne ne propose des offres dans la région ?

PI : Non y a pas, nous on essaie de pousser dans ce sens-là, de sensibiliser les gens, de dire qu'il y a de plus en plus de cyclistes, que, pour les hôtels ce serait bien qu'ils fassent cette labélisation, que ça coûte pas grand-chose, et ça pourrait leur amener à terme quand même une clientèle. On a commencé à contacter des tour-opérateurs pour qu'ils proposent des choses comme SwissTrails, mais qu'ils proposent, en plus de la « Route du Rhône », d'autres itinéraires combinés à des offres culturelles par exemple. Y a Crans-Montana qui va faire je crois l'année prochaine des « bike and eat ». Quelque chose en lien avec la gastronomie. On fait son petit tour et après on va manger dans un restaurant étoilé.

EN : Mais c'est similaire à ce qu'ils font chez Valaisroule, non ? Ils proposent entre Sierre et Salquenen un « Win and Bike tour ».

PI : Ouai, alors l'œnotourisme est aussi en pleine extension. J'ai une collègue qui s'occupe de ça au département de l'agriculture, ça va aussi être proposé sur le « Chemin du vignoble », c'est aussi un itinéraire qui est proposé par SwissTrails et SuisseMobile. C'est aussi un peu autour du Rhône et ça a du potentiel car les gens peuvent visiter des caves, faire une petite pause et repartir. Ça a un super potentiel. Mais ça va venir, lentement mais sûrement. Mais ça va être des produits un peu plus complets que juste proposer un vélo et dire vous allez là puis vous vous démerdez. Ça sera des produits tout compris avec la visite de cave. Mais là, faut qu'on sensibilise les encaveurs pour qu'ils voient une opportunité pour eux, c'est vrai que tout ça prend du temps.

EN : Dans l'article de deux pages sur le vélo paru dans le Nouvelliste il y a deux, trois semaines maintenant, on parle d'offre qui n'est pas structurée. C'est-à-dire qu'il n'y a pas un organisme qui propose une offre structurée comprenant l'hébergement, l'itinéraire, etc. ?

PI : Oui c'est ça, nous on ne peut pas dire maintenant venez faire du vélo en Valais, c'est ce qu'on essaie de dire aux gens maintenant, mais y a encore personne qui dit j'organise une randonnée accompagnée, enfin je fais un petit tour à vélo accompagné, ça y a personne qui propose. On ne peut pas mettre en avant quelque chose qu'il n'y a pas. Maintenant c'est notre rôle de dire aux destinations, ce serait bien que vous parliez à vos prestataires de service pour dire que là y a un créneau, que ça serait bien qu'ils se mettent à faire ça. Faut se rendre compte que c'est quand même un risque pour les gens de se lancer là-dedans. Ce qu'on essaie de dire aussi, c'est que toutes les écoles de ski pourraient se recycler dans la partie vélo, le *mountain bike*, y a un super potentiel. Et je pense qu'il y a beaucoup de profs de ski qui cherchent à s'occuper l'été. Quatre mois, et encore pour la saison d'hiver, c'est pas beaucoup. Mais il nous faudra du temps pour sensibiliser tout le monde.

EN : Oui la sensibilisation est importante. Des personnes rencontrées m'ont dit qu'on n'avait pas réellement cette culture vélo. D'après elles, en Espagne et en France, par exemple, l'accueil est différent.

PI : C'est impressionnant ! Je pense qu'on y arrivera, en disant que c'est important et il faut que tout le monde joue le jeu, que tout le monde soit derrière, que ça soit pas que nous mais les destinations, l'Etat, le Canton du Valais. Mais y a beaucoup de choses qui vont dans ce sens-là. Dans la nouvelle politique touristique par exemple, le vélo est très clairement indiqué comme étant une thématique importante pour le futur, pour le Valais. Etant donné que les hivers sont de plus en plus courts et les étés de plus en plus longs, faudra qu'on trouve des moyens d'acquérir de nouveaux touristes.

EN : Pour la prochaine question, je souhaitais vous demander si vous connaissiez des organismes qui proposent des tours le long du Rhône mais vous avez déjà mentionné SwissTrails. Il en existe aussi quelques-uns à l'étranger c'est juste ? Il me semble que SwissTrails vend ses offres à d'autres tour-opérateurs en France et en Autriche par exemple

PI : Ah ok alors je ne les connais pas spécifiquement. Mais je pourrais vous donner les chiffres d'affaire de l'entier de la « Route du Rhône ». D'ailleurs, l'itinéraire n'est pas très cher. Eux ils proposent des tours clés en main mais c'est aussi à la carte, on peut choisir ce qu'on veut faire. Si à un moment donné on souhaite faire une autre activité, comme aller à Zermatt, on peut combiner des activités.

EN : Est-ce que la promotion de cette « Route du Rhône » est adéquate ? Mais vu qu'il n'y a pas grand-chose pour la pratique du vélo j'imagine que non ?

PI : Y avait jusqu'au début de l'année pas beaucoup d'autres itinéraires à choix en Valais, maintenant on l'a quand même étoffé avec le Valais Vélo Tour. Y avait la « Route du Rhône » et le « Chemin du vignoble » et maintenant on propose pleins d'autres itinéraires. Donc on en fait maintenant indirectement la promotion puisqu'on l'a incluse dans notre projet comme si c'était l'artère du Valais. Cette promotion plus spécifique des berges se fera dans le futur c'est sûr.

EN : Cette promotion se fera plutôt suite aux travaux ou déjà prochainement ?

PI : Je dirais que pour l'instant il faut qu'on l'inclut dans le package de la promotion du Valais Vélo Tour, sans que ça soit l'élément central. Et quand on aura vraiment quelque chose de bien à proposer, on la mettra plus en avant. Pour le moment tant que c'est pas vraiment qualitatif, on peut pas faire grand-chose. C'est ça qu'on essaie de faire, avoir d'abord quelque chose de qualitatif avant de faire venir les gens, ils risquent d'être déçus sinon, de plus revenir. C'est mieux d'attendre un, deux, voire même cinq ans avant de les faire venir pour être sûr qu'ils passent une superbe expérience et qu'ils risquent de revenir. Donc oui il y aura une promotion de cette route.

EN : D'accord. J'ai vu récemment que la « Route du Rhône » voulait s'associer à la ViaRhôna pour devenir l'Eurovélo 17, ça s'appelle la « Rhone Cycle Route ».

PI : Oui alors SuisseMobile gère ses projets à l'échelle européenne pour associer les routes suisses aux européennes. Ils obtiennent des financements pour ça. Alors effectivement j'avais entendu qu'ils allaient s'associer mais je ne sais pas quand ça va se concrétiser. Ah non en fait c'est déjà fait, c'est officiel depuis le printemps, depuis mars. L'idée c'est que les gens fassent cette route par étape.

EN : Et est-ce que ça pourrait être une bonne idée de s'associer à la ViaRhôna pour faire la promotion à l'avenir des berges du Rhône ?

PI : Bien sûr, si on peut faire la promotion via ce biais-là en Europe, ça vaut la peine. Et les gens sont assez friands de ces routes un peu historiques mais faut associer ça à quelque chose de culturel. Donc oui je pense qu'il faudrait s'associer à la ViaRhôna pour la promotion. Si on veut faire venir les gens, les cyclistes en Valais qui ne connaissent pas forcément le canton, ça serait bien.

EN : Et est-ce que vous avez un exemple à me citer en Suisse ou à l'étranger d'un endroit où la pratique du vélo de route est idéale, où les aménagements sont adéquats ?

PI : Alors il y a deux pratiques, la pratique cyclotouristique de loisir, comme on la voit le long des berges du Rhône, il faut aller dans des endroits où c'est plat. Donc par exemple la visite des Châteaux de la Loire, c'est quelque chose qui a été très développé. Pour la pratique un peu plus sportive, on a juste à aller de l'autre côté de la frontière, en France. Nous on a exactement la même chose mais les gens ne viennent pas jusqu'ici, c'est dommage, c'est pour ça qu'on essaie maintenant de lancer ces produits vélos. Dans la région où y a le Galibier, un des cols du Tour de France, ça ressemble au Valais, c'est aussi une vallée avec des cols de chaque côté, ils en ont même moins que nous et ils s'autoproclament comme étant le plus grand domaine cyclable du monde. Et ils ont des milliers de cyclistes qui passent chaque été. Nous on essaie de faire en sorte qu'ils connaissent le Valais, parce que c'est pas le cas, mais je pense que ça va arriver maintenant que le Tour de France est venu. C'est pour ça qu'on a avancé le projet Valais Vélo Tour à cette année. Voilà donc on a deux pratiques vraiment distinctes entre le cycloportif et le cyclotouriste.

EN : D'accord, et est-ce que pour vous, les futurs aménagements de la 3^{ème} correction pourraient permettre à la « Route du Rhône » de gagner en attractivité ?

PI : Alors j'ai des collègues qui vont être intégrés à la discussion dans l'après-midi. On est vraiment dans la phase de savoir comment Valais/Wallis Promotion sera intégré à ça au niveau communication et groupe de travail. Dans une deuxième phase, on pourra un peu plus discuter des enjeux touristiques, qu'est-ce qu'on voudrait faire, discuter par exemple du type de revêtement nécessaire, de la présence de buvettes ou ce genre de chose. Mais ça ça sera décidé après. Maintenant c'est un peu trop tôt mais on sera intégré à ça. Donc il y aura sûrement des groupes de travail, groupe de projet dans lesquels on pourra participer et on pourra amener notre son de cloche. Je pense vraiment que ça peut être super, surtout dans les zones urbaines. Moi j'ai encore pas vu du tout le projet finalisé, ça serait bien qu'on vienne nous le montrer.

EN : Je peux vous montrer quelques photos sur les futurs aménagements prévus (*explications des futurs aménagements en montrant les photos*).

PI : Alors on voit que c'est que du positif, en plus ils nous prennent en compte dans la réflexion finale.

EN : On remarque qu'en France, il y a une pratique itinérante du vélo alors qu'ici, selon l'Observatoire Valaisan du Tourisme, on a plutôt des gens qui recherchent la performance sportive. Est-ce qu'il y a une raison selon vous pour laquelle c'est différent en Valais ?

PI : Je pense que la topographie fait beaucoup, les gens ont sûrement un peu peur de devoir trop faire. Mais il y a aussi beaucoup d'opportunité de transport public. Une fois qu'on est montée dans une vallée, on peut faire du vélo presque tout le temps à plat. C'est aussi une question de communication, jusqu'à ce début de l'année on avait vraiment jamais communiqué sur le vélo. C'est aussi quelque chose qu'on doit mettre en avant, qu'il est aussi possible de faire du vélo facilement en Valais et maintenant avec l'arrivée du vélo électrique, ça va démocratiser beaucoup de chose. Mais le cycliste itinérant, c'est aussi celui qui va faire la « Route du Rhône », qui va s'arrêter à Sion pour voir les châteaux, lui il est intéressé par la culture, il aime bien manger aussi, il ne reste pas forcément dans les meilleurs hôtels mais il y a aussi des campings dans la région. Il y a de quoi faire. On a énormément d'Allemands et de Français qui font du cyclisme itinérant avec leur petite sacoche. Donc ça prend aussi ici. Mais pour le moment il n'y a encore pas d'offre dans ce sens-là. Personne ne dit « venez visiter les châteaux à Sion » ou « venez à Sierre manger une raclette ».

EN : Est-ce qu'à l'avenir vous vous voyez proposer peut-être un produit axé sur le Rhône ?

PI : Alors oui c'est clair mais une fois que tous les aménagements auront été faits, nous on essaie de parler aux destinations, les destinations doivent en parler un peu plus loin, il faut que ça rentre un peu dans l'inconscient collectif, pour se rendre compte qu'il y a des choses à faire. Nous, notre rôle en tant qu'organisme cantonal c'est vraiment la promotion de ce qu'il y a d'existant, normalement on est pas là pour créer des produits mais on peut pousser les gens à aller dans ce sens-là. Mais le but, bien sûr s'il y a quelque chose, c'est de soutenir ça. Donc voilà il y a une opportunité dans ce domaine-là, si jamais ça vous intéresse après votre travail de Bachelor. Mettre en relation les hôtels, proposer quelque chose, j'ai eu discuté avec les hôtels, je leur ai dit de prendre un guide et d'organiser des excursions. Après c'est clair il faut encore trouver un guide qui vient sur demande quand il fait beau. Ça dure un peu prêt deux mois et demi, trois mois l'été. Bien sûr les gens prennent des risques en faisant ça. Nous vraiment, pour les « Bike Hotels », on essaie de faire comprendre que c'est quelque chose d'assez facile à faire et il y a beaucoup de cyclistes qui sont assez indépendants, c'est-à-dire qu'on leur donne une carte, c'est pour ça qu'on a fait cette carte d'ailleurs, les gens choisissent eux-mêmes leur itinéraire. Après les cyclistes peuvent réserver tout seul leur hôtel.

EN : En fait, les gens doivent tout réserver seuls actuellement ?

PI : Oui alors pour l'instant ceux qui veulent le faire sont obligés de le faire seul après les gens ne vont pas forcément dans des « Bike Hotels ». Après le problème c'est que le cycliste qui fait 100-150 km il arrive à deux-trois heures l'après-midi, les restaurants sont fermés donc il faut aussi sensibiliser les restaurateurs, leur dire de proposer une carte un peu allégée jusqu'à une certaine heure. Et dans les « Bike Hotels », il faudrait proposer des petits-déjeuners assez consistants. Dans d'autres pays, par exemple la Mecque du vélo c'est Majorque, ils font tout dans le sens du cycliste. Le matin on a la

boisson isotonique, un petit-déjeuner adapté. En Valais il y a déjà 60 « Bike Hotels » mais la grande majorité sont en montagne, pour la pratique du *mountain bike*.

EN : Justement, j'ai vu que vous proposez des hôtels spécialement pour les cyclistes sur votre site et apparemment ce ne sont pas les mêmes que ceux proposés par Suisse Tourisme, comment ça se fait ?

PI : Alors oui, nous on a repris la liste complète des « Bike Hotels » qui sont labellisés par la fédération hotelleriesuisse et Suisse Tourisme c'est toujours une histoire de package et il faut payer pour être sur leur site. C'est pour ça. Mais la classification « Bike Hotel » c'est la même après nous on a choisi de tous les mettre sur notre site. C'est dans notre mandat de promouvoir ces hôtels sans faire payer un supplément. Mais l'idée, à l'avenir c'est qu'on en ait une certaine en tout cas, aussi le long de la « Route du Rhône ». Mais de manière générale en plaine on n'a déjà pas beaucoup d'hôtel. En discutant avec les destinations, par exemple à Sierre il y a trois hôtels, dont deux en pitieux états. Donc il n'y a pas non plus une offre fantastique à ce niveau-là. Après on a aussi des campings qui sont appréciés par les *trekking bikers*, ceux qui pratiquent le cyclisme itinérant. Ça sera aussi un potentiel le camping je pense. Même à Sion, il n'y a pas beaucoup d'hôtel. Il y a le projet Cour de Gare en cours qui propose la construction d'un hôtel, ça ça serait chouette.

EN : Oui c'est vrai ! Et j'arrive gentiment à la fin de mes questions. Qu'est-ce que vous verriez comme aménagements, infrastructures sur ces berges à l'avenir ?

PI : Alors des buvettes, des espaces pour s'arrêter et déjà une bonne signalisation et une bonne séparation entre l'espace pour les cyclistes ou pour les piétons pour qu'il y ait le moins de conflits possibles. Je vois bien aussi des places de jeux, des plages pour que les gens puissent s'arrêter, ça serait vraiment super pour nous.

EN : Je trouve aussi qu'il manque des fontaines, des lieux où on peut se désaltérer. J'imagine que ça ne doit pas être très compliqué à mettre sur pied.

PI : Oui c'est juste, il y en a plus vraiment et c'est pareil en montagne. Ce sont des petites choses qui font la différence sur un itinéraire. Et concernant d'autres aménagements, je souhaiterais voir aussi des petits coins réparation avec deux-trois tournevis avec une pompe ou alors des automates à boyaux, ça ça existe à certains endroits. Comme ça si on crève le pneu, on met CHF 5.- dans l'appareil et on a un boyau qui sort. On doit aussi briefer les magasins de sport pour proposer ces services. La location c'est aussi important, à part Valaisroule et Publibike dans certaines gares CFF, y a peu de magasins qui proposent la location. Au niveau de la localisation des stations Valaisroule, je suis pas sûre qu'à la Planta ce soit l'idéal. Ce serait intéressant de leur demander pourquoi ils se sont installés là. Nous on essaie de les intégrer, ils sont mentionnés sur notre carte, sur notre site. Pour nous, c'est un acteur important. Ils louent quand même des milliers de vélo par été, donc même si ça concerne du tourisme indigène, c'est quand même profitable pour nous, ça fait la promotion du vélo de manière générale. Pas tout le monde vient pour faire trois cols.

EN : Je voudrais vous poser une dernière question, par rapport à l'article paru dans le Nouvelliste. Votre collègue, Madame Kuonen, a dit que vous aviez contacté les destinations pour leur poser la question de ce qu'elles attendaient par rapport au vélo, des offres qu'elles pouvaient proposer, vous pouvez me dire ce qui en est ressorti ?

PI : Alors les destinations sont très intéressées par la thématique du vélo de manière générale. Les destinations de montagne sont principalement intéressées par le *mountain bike* donc il y a un projet de développement qui s'appelle « bike Valais Wallis » là on est vraiment dans la création de l'infrastructure, ça prend du temps, il faut homologuer. Mais ça va se faire car beaucoup de destinations sont partantes, comme Crans-Montana et Verbier. Pour le vélo de route, c'est plus facile car les routes sont déjà existantes à priori. Maintenant y a d'autres critères qui rentrent en compte, comme typiquement avoir des « Bike Hotel » ou permettre aux gens qui rentrent à trois heures de pouvoir manger. Ça c'est un travail de sensibilisation mais les destinations sont globalement intéressées et surtout, nous ce qu'on essaie de faire c'est de dire que le vélo de route c'est un atout pour les destinations de plaine. On fait souvent beaucoup de chose pour les destinations de montagne et peu pour celles de plaine donc là c'est vraiment une thématique qu'on essaie de mettre en avant pour elles. Certains ont compris que c'était quelque chose d'important, après c'est toujours une histoire de coûts. Nous on parle aux destinations, donc aux Offices du Tourisme, mais ceux qui prennent les décisions, ce sont les communes, il faut qu'il y ait toujours le relayage de l'information, qui n'est pas toujours fait correctement. Mais la majorité des destinations sont vraiment convaincues que le vélo a un avenir en Valais.

EN : Vous avez aussi rencontré les Offices du Tourisme de Sion et de Sierre ?

PI : Oui alors Sion et Sierre, on a eu une séance avec les destinations de plaine pour parler du vélo, car on aimerait aussi créer des événements en lien avec le vélo. C'était pour connaître leur intérêt. Donc nous sans eux, on ne fait rien. D'abord on tâte le terrain pour savoir s'ils sont intéressés à participer, si oui, on va regarder pour trouver des solutions au niveau financement. Mais oui les destinations de plaine sont intéressées par la thématique du vélo.

EN : D'accord. Et une toute dernière question, vous savez me dire dans quel type d'hébergement logent les cyclotouristes ?

PI : Alors on a fait une étude là-dessus et ce qui est ressorti c'est que le cycloportif, celui qui se paie un vélo à CHF 10'000.-, ne va pas dans les campings. La tranche des cyclistes itinérants, qui a peut-être un peu moins de moyens, iront peut-être dans des catégories d'hôtel style trois étoiles.

EN : Et les chambres d'hôtes, c'est un type d'hébergement qui peut intéresser les cyclotouristes ? J'ai constaté qu'il y en avait un nombre assez important entre Sion et Sierre.

PI : Oui je pense, après même celui qui fait du *trekking bike* a sûrement un vélo assez cher j'imagine, donc il voudra le mettre dans un endroit sûr et c'est quelque chose que les hôtes doivent prendre en

compte. Par rapport à l'étude qu'on a faite, on constate qu'il y a toujours plus de gens qui font du vélo, que le nombre de vélos augmentent.

EN : Donc là vous parlez des cycloportifs ou... ?

PI : Non alors ça c'est un constat réalisé par la Confédération suisse qui concerne toute la population suisse. Il y a une augmentation de manière générale. Et puis par rapport au profil, on a environ 63% de Suisses qui font du vélo en Valais, environ 25% d'Europe. Parmi les Suisses, ce sont plutôt des alémaniques. Au niveau de l'hébergement, on a 14% d'entre eux qui viennent dans les locations. La grande majorité va dans des hôtels et on a un pourcentage qui va dans les campings.

EN : Donc ces personnes-là sont des cycloportifs ou des cyclistes itinérants ?

PI : Alors ça on n'a pas distingué. Malheureusement, c'est issu de diverses études, ils vont plutôt dans des trois-quatre étoiles et ce sont des gens qui ont un revenu assez élevé et ils ont budget vacances relativement élevé.

EN : D'accord. L'Observatoire Valaisans du Tourisme affirme à travers son *Focus vélo* que les gens qui viennent en Valais faire du vélo sont des cycloportifs et ces gens résident dans des appartements de vacances et des résidences secondaires. Donc c'est un peu dur pour moi de savoir où logent les cyclotouristes en Valais.

PI : Ces chiffres qu'ils ont ressortis sont issus d'une étude qu'ils ont fait il y a deux ans je crois. Et ils ont interrogé des gens qui étaient déjà en Valais et principalement des gens propriétaires de résidences secondaires donc cet échantillonnage est un peu biaisé. Du coup on ne peut pas savoir s'ils vont dans des hôtels puisqu'environ 70% des personnes interrogées possédaient une résidence secondaire.

EN : Ok je vois. Les autres spécialistes du vélo que j'ai rencontré m'ont affirmé que les cyclotouristes logent assez facilement dans des hôtels et des campings. Apparemment ça dépend tout du motif.

PI : Oui exactement, ça dépend du motif mais quand même, celui qui se paie un vélo à plusieurs milliers de francs peut se payer un hôtel. Après celui qui fait du *trekking bike* par exemple sur un mois ira plus facilement au camping. Je pense qu'il faut identifier le motif clair à la base, est-ce que c'est plutôt pour faire du vélo sportif et là le soir on a pas vraiment envie d'être dans un camping, on a plutôt envie d'être dans un hôtel, limite avec un spa pour se reposer. Les cyclistes sont des gens qui dépensent pas mal par jour, plus que des randonneurs. Ce sont plutôt des hommes. Au niveau de la durée de séjour, les gens restent assez longtemps, en général environ 8 nuits.

EN : Ok et pour avoir toutes ces informations, vous avez procédé comment ?

PI : Alors on a fait une segmentation qui date de 2013 mais c'était pas que sur le vélo. Après une étude spécifique sur le vélo en Valais y a encore personne qui l'a faite. On pose la question aux gens qui viennent en vélo en Valais d'où ils viennent, qu'est-ce qu'ils recherchent, combien ils dépensent

par jour, est-ce qu'ils vont dans des hôtels, etc etc. Mais une étude spécifiquement sur le vélo y a pas eu encore. Mais l'étude qu'on a faite donne quand même un bon aperçu.

EN : Oui tout à fait. Alors je n'ai pas d'autres questions, vous m'avez fourni toutes les informations nécessaires. Je vous remercie beaucoup pour le temps consacré.

Annexe VIII : Interview Alain Glassey

Interview réalisé le 1^{er} septembre avec Alain Glassey, responsable du projet Valaisroule, dans un bistrot, sur la Place de la Planta à Sion et donc à proximité d'une de ses stations. N'étant pas au courant des futurs aménagements de la 3^{ème} correction, quelques images et explications lui ont été fournies. La rencontre a duré 35 minutes.

EN : enquêteur (moi) **PI :** Personne interrogée

EN : Tout d'abord, que pensez-vous à l'heure actuelle de la pratique du vélo et de l'offre cyclotouristique dans la plaine et le long du Rhône ? Par rapport aux hébergements, aux itinéraires proposés, etc.

PI : Alors j'ai passé souvent à l'entraînement sur les berges alors les berges du Rhône c'est un endroit tranquille, naturel, là où c'est interdit à la circulation c'est le top. Malheureusement, il faut souvent zigzaguer pour rester sur les berges. Nous à Valaisroule on a pas mal de gens qui font Sion-Sierre ou Sierre-Sion. C'est un peu les seuls endroits où c'est goudronné, plat et puis avec une certaine sécurité.

EN : Le long de ces berges, il n'y a quasi aucun endroit où on peut s'arrêter et les restaurants de la région sont souvent fermés l'après-midi, ça favorise pas l'arrivée des touristes à vélo.

PI : Bon entre Sion et Sierre il y a le Ho'Ho'Ho, la crêperie. On est partenaire et il y a pas mal de gens qui s'arrêtent. Un jour par semaine je m'y arrête et je vois souvent des vélos avec des plaques Valaisroule. Ça c'est une super offre.

EN : Donc eux servent à manger toute la journée ?

PI : Oui des crêpes. Et c'est le seul restaurant sur l'itinéraire, après sinon il faut sortir, aller sur St-Léonard, sur Bramois, tandis que là c'est sur l'itinéraire, donc ça marche bien. Donzé, le propriétaire me dit que ça marche bien, il commence déjà au mois de mai, même avril. Il m'a dit y a déjà pas mal de monde dès avril, dès qu'il fait beau, les gens sortent faire du vélo. Et chez Valaisroule, la majorité des gens font Sion-Sierre et c'est le seul endroit où on peut se ravitailler, faire une pause détente et il y a une place de jeux pour les gamins. C'est un élément qui touristiquement est bien.

EN : Ok et pour vous, qu'est-ce qui manque pour que le cyclotourisme se développe dans la plaine du Rhône, le long du fleuve ? Je pense notamment à la présence de « Bike Hotels ».

Marine Karlen

PI : Là ils sont en train de travailler là-dessus avec Steve Morabito, surtout dans les stations et ils collaborent avec les cycles Seppey qui ont acquis quelques vélos de route milieu haut de gamme pour satisfaire les gens qui viennent ici en vacances et qui veulent faire du vélo et qui sont sans leur vélo. Sinon, y a pleins de gens qui viennent chez Valaisroule, qui prennent un vélo et qui prennent même les trailers, les sièges enfant ça marche bien. Et après y a les gouilles de Granges, c'est super joli, après le Ho'Ho'Ho, après plus loin il y a le tennis, où on peut boire un verre.

EN : En fait, cette « Route du Rhône » elle manque un peu de vie, d'animation, non ?

PI : Bon elle est très animée quand il y a la slowUp et on collabore avec eux et ça ça anime bien les berges.

EN : J'ai justement participé à l'organisation du slowUp pendant mon stage à la Fondation pour le développement durable des régions de montagne. C'était une belle expérience. Il y a toujours beaucoup de monde, les gens adorent cet évènement.

PI : Oui là slowUp c'est cool. Mais c'est vrai que l'offre actuelle elle est minimale. Bon les touristes et les gens du coin aiment bien faire Sion-Sierre. Justement, c'est interdit à la circulation.

EN : Et je voudrais aussi vous demander, d'où viennent la majorité de vos clients ?

PI : Alors je peux vous montrer le Rapport annuel de 2015. Alors des hôtes nationaux, je vais te donner une moyenne sur les dernières années, 75% de Suisses et 25% d'étrangers. Sur les 75% d'hôtes nationaux, j'ai 70% de Valaisans, environ 15% des autres cantons romands et du Tessin et environ 12% de la Suisse allemande. J'ai aussi la provenance des étrangers, ce sont majoritairement des Français. Mais je vous laisse le rapport 2015.

EN : Ah super, merci beaucoup. Et est-ce que les gens qui empruntent vos vélos restent plutôt en ville ou vont ailleurs ?

PI : Non non alors c'est surtout direction Sierre. Beaucoup d'entre eux font les berges du Rhône jusqu'à Sierre et ils reviennent.

EN : Et est-ce que vos clients sont au courant de l'existence de la « Route du Rhône » ?

PI : Non alors souvent ils demandent où ils peuvent aller. Les gens qui viennent pour la 1^{ère} fois demandent aux stations où est-ce qu'il faudrait aller. Et nous on leur conseille d'aller sur les berges, tranquille, des fois il y a des familles avec des vélos.

EN : Ok donc ils ne connaissent pas la « Route du Rhône » en tant que telle ?

PI : Non. Certains vont sur Internet, se renseignent et d'autres arrivent là et demandent où c'est l'idéal pour faire du vélo et voilà. Et nous on leur conseille la « Route du Rhône ».

EN : Et pourquoi avez-vous installé la station sédunoise à la Place de la Planta et non pas à la gare ?

Marine Karlen

PI : C'est pas moi qui ai choisi. Mais la Place de la Planta c'est l'endroit convivial mais on avait pensé à la gare mais il y a déjà Publibike et il y a beaucoup trop de circulation. On pourrait éventuellement aller de l'autre côté mais il y a des places de parking. Ici on ne gêne personne et la Planta c'est facile à trouver. Et pi l'année passée on avait déplacé la station pendant trois semaines au collège de la Planta et il n'y avait pas beaucoup de monde. Ici à la Planta on est bien vu, beaucoup de gens circulent, y a des touristes qui passent.

EN : Et j'ai vu que vous organisez des « Wine & Bike Tour », vous pouvez m'en dire un peu plus ?

PI : Oui alors attendez, je vais vous chercher un flyer à la station. Alors ça c'est l'année passée, j'ai eu contact avec Deventery, qui était œnologue chez Vins des Chevaliers, maintenant il est chez Provins. Mais les successeurs ont continué. On a neuf personnes ce samedi, on en a 20 dans deux semaines. C'est quelque chose qui marche bien.

EN : Et c'est qu'à vélo électrique ?

PI : Oui c'est qu'à vélo électrique mais s'il y a une demande de faire à vélo normal, c'est possible aussi. Et nous on fait un prix spécial pour cette occasion, le vélo est à 20 francs. On loue les vélos, les gens viennent à la station de départ à Sierre. On fait la promotion de cette offre dans toutes nos stations et voilà.

EN : Et donc depuis Sierre, il y a un guide qui accompagne les gens ?

PI : Oui alors il y a un guide qui passe par le vignoble de Salquenen, il explique les cépages et les vignes. Ensuite ils arrivent à la cave, ils ont une dégustation et ils mangent une assiette de viande séchée.

EN : Et les gens qui participent à cette activité sont des gens de la région ?

PI : Non non, ce sont surtout des groupes externes, des sorties de bureau par exemple. On a eu par exemple une équipe de la Ville de Berne, il était une vingtaine.

EN : Donc c'est quelque chose que vous comptez renouveler l'année prochaine ?

PI : Oui alors nous on est toujours partant.

EN : Et selon vous, c'est quelque chose qui pourrait se faire sur cette « Route du Rhône » ? Des tours du même style en partant de Sion ?

PI : Oui mais faudrait qu'une cave s'intéresse à développer ça, c'est une offre commerciale mais bien sûr aussi touristique. Nous on est ouvert. On a une station à Chamoson donc on pourrait faire quelque chose du même style là en amenant nos vélos électriques à cette station.

EN : D'accord et selon vous, que recherche un cycliste en visite dans la plaine du Rhône ?

Marine Karlen

PI : Je dirais le calme, un parcours facilement accessible.

EN : Est-ce que vous connaissez des organismes qui organisent des tours sur la « Route du Rhône » ?

PI : Je sais qu'à l'Ho'Ho'Ho, ils louent des trottinettes, sinon non y a rien du tout. Mais maintenant que j'y pense, il y aurait aussi la réserve de Pouta Fontana à visiter.

EN : Oui bien sûr c'est un endroit super en bordure du Rhône. Et maintenant que vous avez vu quels seront les futurs aménagements de la 3^{ème} correction du Rhône, est-ce que vous pensez que la « Route du Rhône » gagnera en attractivité ?

PI : Oui c'est sûr mais à ce que je vois il y aura beaucoup d'entretien donc il faudra assurer ça.

EN : Et une fois que ces travaux seront terminés, quels types d'aménagement, d'infrastructure ou d'activité souhaitez-vous voir sur la « Route du Rhône » ?

PI : Ah oui un vélodrome, c'est beau de rêver non ? On pourrait franchement. Ou sinon des zones détente où les gens peuvent se coucher, se baigner, ou des fontaines.

EN : D'accord alors je suis arrivée au bout de mes questions. Je vous remercie pour votre gentillesse et pour votre disponibilité.

Annexe IX : Interview Sébastien Métrailler

Interview réalisé le 8 septembre avec Sébastien Métrailler, responsable des voies cyclables et pistes pour VTT au sein de Valrando, dans son bureau à la rue de Pré-Fleuri 6, à Sion. L'entretien a duré environ 50 minutes.

EN : enquêteur (moi)

PI : Personne interrogée

EN : Je vous remercie de prendre le temps de répondre à quelques questions. A l'heure actuelle, j'ai déjà rencontré pas mal de personnes en lien avec le secteur de Rhône 3, du vélo et du tourisme. Durant mon entrevue avec Damien Gross, il m'a informé que vous aviez fait partie d'un groupe de travail sur la « Route du Rhône » par rapport à cette 3^{ème} correction.

PI : Oui, on fait toujours partie d'un groupe de travail, ça perdure et on intervient au moment où on nous le demande. Mais pour l'instant il n'y a pas encore eu énormément de chose à ce niveau-là, c'était sur Martigny on a eu des discussions et puis on a aussi eu une discussion justement sur une 1^{ère} ébauche du rapport que va faire nomad. Autrement, nous on est intervenu sur la 3^{ème} correction du Rhône y a déjà un peu près quatre ans. En 2011 on a été mandaté par Rhône 3 pour réfléchir à la mobilité de loisirs, mobilité douce le long du Rhône, après la 3^{ème} correction, comment on imaginait la chose.

EN : Et qu'est-ce qu'il en est ressorti?

PI : Et bien on a pu rêver un peu et puis on avait fait un rapport, on a édité un rapport là-dessus. On devait en outre déterminer sur quel côté de la rive on pouvait se placer pour chacune des formes de mobilité. Est-ce qu'on voulait les mettre ensemble ou pas. Et puis après comment gérer ces différents types de mobilité. Parce que bien sûr y a le vélo mais y a aussi la randonnée pédestre, y a aussi l'équitation, y a pleins de formes de mobilité donc comment mettre tout cela ensemble pour faire en sorte que tout le monde trouve son plaisir le long de ces berges. C'était un peu dans cette direction-là qu'on était allé et puis on avait fait aussi, dans ce cadre-là, l'état des lieux de ce qui existait et de ce qu'on aurait pu améliorer. Parce que, par exemple, on voulait proposer une passerelle à un endroit ou un autre ou bien est-ce qu'il y avait des ponts à améliorer, est-ce qu'il y a des endroits dangereux, des choses qu'on aurait pu réfléchir différemment etc. Et puis ça je pense qu'on va le mettre plus en pratique, en réalisation dans le cadre des différents projets qui arriveront. Parce que pour l'instant on est surtout dans des mesures urgentes, des mesures prioritaires. C'est un peu les grandes choses et puis, petit à petit, on va arriver sur les mesures définitives. Comme il y a par exemple sur Viège c'est déjà une mesure définitive. Donc là il y a déjà des réflexions qui ont été faites.

EN : Et puis je me posais aussi la question, est-ce que vous proposez aussi des randonnées avec un guide ou alors c'est juste... ?

PI : Alors, peut-être pour situer le cadre, chez Valrando, à la base c'est une association pédestre qui existe depuis 1943 et puis depuis la fin des années 90 on travaille aussi dans le domaine du vélo et puis quelques années plus tard dans le VTT aussi, donc on a 15-20 ans d'expérience dans le domaine-là, et on travaille surtout au niveau des procédures d'homologation des itinéraires et de planification du balisage. Donc on est là en soutien, pour conseiller les communes. Depuis deux ans on a un mandat de prestation qui nous permet aussi de faire ça sans toujours passer par un mandat, pour certaines parties du contrat en tout cas, autrement on travaille sur mandat. Et puis sur la partie disons plus associative de Valrando, là c'est essentiellement la randonnée pédestre. Donc nos randonnées guidées, que ce soit sur un jour ou des séjours, en général c'est quasi que des randonnées pédestres. On a eu fait, par exemple l'année passée, des sorties à vélo guidées mais ça connaît pas un grand engouement, parce qu'on n'a pas fait une publicité particulière par rapport à ça et en fait les gens sont habitués à venir chez nous pour la randonnée pédestre avant tout.

EN : C'est vrai qu'en Valais, avec toute les recherches que j'ai faite, il n'y a pas un organisme qui propose des tours à vélo. Enfin il n'y a pas quelqu'un qui propose une sorte de package, avec l'hébergement, le transport, etc.

PI : Oui et non. En fait il y a des choses qui existent, maintenant ce n'est pas toujours un partenaire valaisan. C'est vrai que ça peut être plutôt au niveau suisse ou quelque chose comme cela, par exemple comme SwissTrails. Après y a des privés qui montent leur petit business comme ça. Donc ils font leur pub eux même etc., c'est pas une ampleur énorme. Mais disons quelque chose de similaire par exemple à Valrando mais pour les sorties à vélo, y a pas vraiment. Sauf erreur Pro Senectute fait de temps en temps des sorties mais il me semble que c'est plutôt VTT, oui peut-être vélo ils ont, mais

Marine Karlen

ça doit pas être grand-chose et puis autrement je pense que vous visez plutôt l'aspect touristique que l'aspect local ?

EN : Oui effectivement.

PI : Alors au niveau des touristes, c'est plutôt des petites entreprises privées et surtout dans le domaine du VTT. C'est vrai qu'avec le vélo il n'y a pas grand-chose, c'est juste.

EN : Et je voulais vous demander, selon vous quels sont les points positifs et négatifs de cette « Route du Rhône » ? Plus précisément entre Sion et Sierre si vous savez me dire? Au niveau de l'infrastructure, l'état des routes, ce genre de choses.

PI : Alors déjà au niveau de la « Route du Rhône », au niveau vélo, c'est un peu l'artère, c'est la colonne vertébrale du vélo de route en Valais, donc c'est quelque chose qui est important. Ensuite, c'est une route qui a été mise en place début 1990, donc y a quand même eu tout un travail pour mettre en place cette route, c'est des nombreuses communes qui sont parcourues, traversées. Donc il fallait l'accord de tout le monde etc. Même si la situation n'est pas partout idéale, quand même dans l'idée on a une « Route du Rhône » qui est reconnue par SuisseMobile au niveau national. C'est l'une des neuf, sauf erreur il y a neuf routes nationales, c'est une route importante qui génèrent du trafic. Maintenant c'est même plus qu'une route nationale c'est une route internationale, je ne sais pas si vous savez mais c'est une EuroVelo. C'est tout récent et ils ont mis le balisage en place mais cela fait déjà quelques années qu'il y a des réflexions là-dessus. Mais maintenant c'est une EuroVelo route, donc depuis Andermatt on va jusqu'à la mer Méditerranée, donc depuis le glacier du Rhône on va jusqu'à la mer. C'est fantastique quoi !

EN : Donc ils vont mettre une signalisation particulière pour ça ?

PI : Elle est en place. En fait la signalisation existait déjà pour la « Route du Rhône », mais elle est modifiée légèrement. En fait avant c'était un gros numéro un bleu et puis maintenant c'est le numéro un bleu qui est légèrement rétréci et autour y a sur deux côtés un liseré qui indique numéro 17 Euro route, c'est un liseré bleu foncé.

EN : En discutant avec les gens qui font souvent du vélo le long des berges, quand je leur ai demandé s'ils savaient que l'itinéraire sur les berges s'appelait la « Route du Rhône » et puis que c'était l'itinéraire numéro un de SwissMobile, ils m'ont fait comprendre qu'ils n'en avaient aucune idée. Pour eux c'est les berges du Rhône et c'est tout.

PI : La chose elle s'explique facilement. C'est qu'on a deux types, deux catégories de cyclistes. On a le cycliste du dimanche qui va en famille ou avec ses enfants ou bien tout seul, ou bien la personne âgée ou n'importe qui fait un petit peu de vélo, qui aime pratiquer ce sport mais c'est pas non plus l'adepte total, donc il fait cela de temps en temps. Lui aura plus tendance à suivre un balisage parce qu'il ne connaît pas trop, il va se référer à ce qu'il voit sur place ou à des informations qu'on va lui donner, aussi pour un touriste au niveau de l'Office du Tourisme etc. Donc il va plus facilement suivre

cette « Route du Rhône ». Puis l'autre catégorie de cyclistes c'est les cyclistes, entre guillemets, chevronnés, en tout cas des amateurs assez avertis qui ont l'habitude de pratiquer ce sport qui font beaucoup de kilomètres et qui eux en fait s'enfichent complètement si y a du balisage ou de l'information. Eux ils savent, là typiquement ils vont sur les berges du Rhône, il vont pas faire la « Route du Rhône ». Même chose s'ils vont sur des chemins dans les vignes ils ne vont pas suivre le « Chemin du vignoble », ils vont faire des parcours dans les vignes. Ils vont aller à tel endroit, ils vont monter à Loèche-les-Bains, ils ne vont pas faire le numéro untel. Donc eux ne vont pas suivre le balisage, en fait ils vont faire leur petit planning. Avant ils vont regarder sur une carte, sur internet tiens cet itinéraire-là il m'intéresse et puis il y va. Il s'en fiche si c'est une route cantonale etc. Il va regarder selon ses critères à lui puis va préparer sa randonnée comme ça. Le cycliste du dimanche lui va plus regarder. C'est pour ça, si vous avez parlé à des cycliste amateurs avertis c'est assez normal finalement qu'ils ne connaissent pas beaucoup ça.

EN : Non c'était des gens justement, qui pratiquent le vélo pour le loisir, typiquement le dimanche et qui connaissent bien la région. Pour eux c'est juste les berges.

PI : Après, le balisage, y pas tout le monde qui le lit, y a pas tout le monde qui connaît, c'est aussi ça. Pas tout le monde sait que ces panneaux bordaux qu'on voit c'est pour du vélo ou du VTT, ou du roller. Mais c'est vrai que ça manque peut-être aussi de publicité, de reconnaissance ça c'est sûr.

EN : Damien Gross m'a dit qu'une fois tous ces travaux effectués, qu'il y aura une signalisation qui sera peut-être, selon lui, plus adaptée, qui sera partout la même pour que les gens s'y retrouvent un peu plus. En France, sur la ViaRhôna par exemple, ils ont vraiment le panneau où on retrouve le logo particulier de l'itinéraire, ce qui pourrait-être pas mal pour la « Route du Rhône » non ?

PI : En fait ça c'est un peu ce qu'on a, le balisage avec cette route numéro une, si on suit ce balisage, à moins qu'il y ait un problème dans le balisage, on s'en sort très bien, c'est très clair, faut juste que les gens aient connaissance de ça, qu'on leur donne cette information. Peut-être que Damien Gross faisait aussi référence à d'autres aménagements qui pourraient venir après au niveau des marquages au sol ou des séparations des flux.

EN : Et il m'a dit aussi parlé d'un même style de signalisation pour indiquer les choses à voir dans la région.

PI : Oui exactement pour aller vers des sites touristiques etc. On peut envisager des choses comme cela. Pour l'instant on indique la « Route du Rhône », pour qu'une personne puisse aller d'Andermatt à Genève et plus loin, mais ça s'arrête là. On n'indique pas à Sion qu'on peut prendre tel ou tel itinéraire pour aller au château de Valère. On espère que dans les années à venir il y a des choses qui se mettront en place, mais pour l'instant c'est pas le cas. Et autrement au niveau infrastructures vous posez la question plutôt sur Sion-Sierre ?

EN : Oui, exactement.

PI : L'état des routes entre Sion et Sierre globalement il est très bon. Vers le pont du l'UTO y a ces racines. Il y a des discussions en cours pour les enlever. Il y a le passage à Sierre du pont de Pont-Chalais qui est aussi étroit mais il y a aussi, peut-être, un projet de la commune de Sierre pour faire une passerelle de mobilité de loisirs à côté de ce pont, qui permettrait un passage assez aisé pour tous les cyclistes et randonneurs etc. Et puis après, c'est sûr les connections du centre-ville, du noyau urbain jusque sur les berges on est dans des zones parfois industrielles, comme ici à Sion.

EN : Et il n'y a pas forcément des pistes cyclables partout.

PI : En général y a des pistes cyclables assez bien sécurisées.

EN : Si je ne me trompe pas, depuis Chippis, quand on traverse le pont direction Sierre, il n'y a pas de piste cyclable jusqu'au lac de Géronde. C'est exact ?

PI : Là le début, à mon avis, il n'y a pas de piste cyclable. Et effectivement jusqu'à Géronde y a rien. C'est seulement à partir du giratoire, avant Géronde, dès qu'on commence à monter vers la ville qu'il y a une piste cyclable tout du long jusqu'à la gare. Donc globalement c'est assez bien sécurisé, y a un petit bout où y n'y a pas de piste cyclable. Y a encore un petit problème qui arrive assez fréquemment le long de la « Route du Rhône » et qu'on aimerait un jour pouvoir enlever, mais c'est des choses qui prennent du temps, c'est d'enlever complètement la circulation là-dessus, à part celle des vélos et de la mobilité de loisirs. Sur la berge entre le pont de Pont-Chalais et quasiment la crêperie Ho'Ho'Ho au pont de Granges, il y a une bonne partie de cet itinéraire qui est ouvert à la circulation, pas entièrement mais une bonne part. C'est vrai que ce sont des choses qu'on aimerait pouvoir enlever. Il y a aussi des projets par rapport à ça. Vélo 2030, c'est une campagne qui a été lancée par SuisseMobile pour améliorer tous ces réseaux, typiquement les questions dont on parle-là, aussi si on passe à des endroits dangereux, des endroits pas très conviviaux. Il y a toute une série de points qui ont été mis en avant par SuisseMobile, qui ont été rapporté au canton. Le Canton du Valais a analysé cette question sur la « Route du Rhône » et a donné un retour à SuisseMobile. Y a des choses qui ont pu se faire ou qui vont se faire et d'autres choses qui se feront à beaucoup plus long terme dépendant de la correction du Rhône. Ça va vraiment être une chance cette correction du Rhône de se poser la question qu'est-ce qu'on fait au niveau de la mobilité de loisirs.

EN : Lors des entretiens que j'ai eus jusqu'à maintenant, on m'a fait remarquer qu'il était difficile de rejoindre un village depuis ces berges. C'est-à-dire que c'est un long bout droit et il y a peu d'intersections où on peut tout à coup décider de sortir de l'itinéraire, aller manger ou boire quelque chose. Par exemple, si on a un petit creux, à part la crêperie Ho'Ho'Ho, il n'y a pas grand-chose, il faut donc quitter l'itinéraire. D'après ce que j'ai entendu, avec les nouvelles digues on pourra plus facilement sortir des villages et ça permettrait de faire d'autres itinéraires.

PI : C'est un peu ce qu'on avait proposé dans notre projet, c'est bien sûr de connecter tout ça au reste de la plaine, avoir peut-être des boucles qui se mettent en place, quelque chose comme ça, avec les villages avoisinants. Si on prend le secteur Sion-Sierre, la première chose qui me viendrait à

l'esprit c'est au niveau de Pont-Chalais faire une connexion avec le village de Chalais, ou en tout cas vers toutes les places de sport, vers l'espace Bozon par exemple. Pour le moment c'est une zone où en famille je ne passe pas là parce que la route est assez fréquentée, les voitures vont vite, y a pas de piste cyclable, donc ça donne pas envie mais avec un aménagement sur les bas-côtés pour les vélos on pourrait se retrouver à un endroit super sympa avec une petite buvette, des places de jeux, de sport etc. C'est des choses comme ça qu'il faudra regarder.

EN : D'après vous que recherche un cycliste qui visite la plaine du Rhône ? Qu'est-ce qu'il aurait comme centres d'intérêts ? Est-ce que ça serait uniquement faire du vélo toute la journée, ou est-ce qu'il s'arrêterait volontiers pour découvrir un peu la région, un week-end à Sion par exemple ?

PI : Le cycliste aime bien s'arrêter. Y en a certains qui vont juste faire du vélo, qui vont presque pas s'arrêter. Par contre, le soir ils finiront un peu plus vite, et ils auront envie de faire peut-être quelque chose, visiter quelque chose, faire un bon repas etc. Autrement oui y a cette envie de s'arrêter pour visiter, de découvrir, sachant que c'est un peu le dénominateur commun, pas que pour les cyclistes pour les autres aussi, mais c'est vrai que ben à vélo on va beaucoup plus vite qu'à pied, on aura plus d'occasion de s'arrêter, de visiter des choses etc., c'est vrai que si y a la possibilité d'offrir des packages, en tout cas certaines propositions à ces personnes ce sera tout bénéfice pour tout le monde. Ce sera gagnant-gagnant, les personnes qui vont fournir ces prestations auront de l'argent qui rentre finalement et les personnes qui peuvent profiter de ça auront déjà des possibilités, ils ne devront pas eux-mêmes se dire est-ce qu'il y a un restaurant pas loin etc.

EN : Parce que maintenant si on veut faire du vélo dans la région, on est obligé de chercher tout tout seul. On est obligé de chercher un hôtel, un restaurant et des itinéraires par nous-même non ?

PI : Tout à fait ! Les Offices du Tourisme aident bien sûr mais c'est vrai qu'il n'y a pas vraiment de produit type déjà tout fait. Y a un petit peu ça sur le « Chemin du vignoble », qui va de Martigny à Loèche, donc y a trois voies, une qui est cyclable. Là on essaie de rester dans le vignoble et de passer à proximité de cave, de restaurant, etc.

EN : Je sais que Valaisroule travaille en collaboration avec une cave, ils organisent des tours à vélos électriques. Ce serait des choses envisageables sur la « Route du Vignoble » ?

PI : Ca peut tout à fait être envisagé, oui. Surtout dans la partie vallonnée, avec des *e-bikes*, ça serait top ! Ce sont des choses qui sont un peu proposées mais ça dépend un peu des stations. Y a des stations de Valaisroule qui sont plus actives que d'autres. Il y en a certaines qui se sont fait des petits plans en proposant des itinéraires. D'autres n'ont rien fait de spécial, chacun se débrouille. Certains proposent les itinéraires officiels. Il y en a même qui voulaient créer des cartes à distribuer. Ca dépend un peu du prestataire.

EN : Même sur les berges, on pourrait proposer des parcours de ce style. Quand on voit l'été les agriculteurs qui vendent leurs abricots sur les routes, ils pourraient faire pareil sur les berges non ?

PI : Exactement ! Il faut amener de la vie à ces berges. C'est cela qui manque pour l'instant, un peu d'animation. Jusqu'à maintenant, le Rhône c'est quelque chose qui a toujours fait peur, en tout cas pour les gens qui habitent ici. Après le touriste qui va venir ici ne va pas spécialement avoir peur du Rhône. C'est vrai qu'il a l'air plutôt menaçant quand on le regarde comme ça, à l'heure actuelle. C'est très droit et puis on ne se dit pas on va pique-niquer au bord du Rhône, au bord de la berge.

EN : C'est vrai que ce n'est pas forcément accueillant et il n'y a pas vraiment d'espace pour s'arrêter, se détendre.

PI : Ce qui viendra avec la 3^{ème} correction du Rhône ça c'est sûr. L'idée c'est aussi qu'on s'approprie le Rhône. C'est un aspect important. En tout cas pour nous c'est une grande chance. On espère qu'elle sera saisie à plein bras. Pour l'instant c'est l'idée des instances du Canton de profiter de ce remaniement pour faire quelque chose d'accueillant et d'intéressant, pour que les gens aillent vers ce Rhône, vers la nature.

EN : Et que pensez-vous de l'offre cyclotouristique? Qu'est-ce qu'il y a de négatif et de positif ? Est-ce que les prestations pour accueillir les touristes à vélo sont optimales le long de ce Rhône ?

PI : Ah d'accord ! Tout ce qui est autour du vélo à l'heure actuelle, non, il ne faut pas se leurrer, il n'y a pas grand-chose. Il y a peu de « Bike Hotels », il y a peu d'hôtels qui mettent en avant en tout cas cet aspect vélo. Au niveau des restaurants il n'y en a pas spécialement qui proposent une carte spéciale. Il y a peu de possibilité vu qu'il n'y a pas de package où on peut se dire on va faire un massage ou quelque chose comme cela, le soir, que ce soit à l'hôtel ou à l'extérieur. Les lieux de services sont un peu déconnectés de ça aussi. Je ne connais pas beaucoup de vendeur de vélos qui mettent en avant les produits vélos qu'on a chez nous. Pour l'instant on est en l'état où il y a différentes choses séparées, ça n'a pas été mis ensemble, et dans ces choses séparées il n'y a pas grand-chose. Surtout au niveau de la plaine du Rhône. C'est vrai que les « Bike Hotels », il commence à y en avoir en station, surtout dans les grandes stations par exemple comme Montana, plutôt pour le VTT. Par contre pour le vélo de route, en plaine de Rhône qui plus est, non y a pas grand-chose.

EN : C'est vrai que si on veut attirer les cyclistes, ce serait bien d'avoir les infrastructures adéquates.

PI : Bien entendu. Faut déjà que les politiques prennent aussi bien conscience du potentiel qu'il y a là derrière, que ça peut devenir un vrai produit, qu'il y a des gens intéressés à faire cela et qui cherchent des produits comme ça.

EN : Donc, pour vous, le jour où les aménagements seront faits, il y a des gens qui viendront exprès pour faire ces berges à vélo depuis la France par exemple ?

PI : Oui il y en aurait, je pense, mais je ne suis pas dans le milieu touristique, mais je pense que ce n'est pas le produit principal. Oui il y a des gens qui cherchent à faire ces routes, surtout que maintenant c'est une Euro route. Ça amène un attrait, ça peut être intéressant, mais je ne pense pas que c'est la majorité des gens. Je pense que la personne qui va venir chez nous pour faire du vélo

Marine Karlen

elle dit je vais en Valais, surtout pour la montagne. Mais on pourrait mettre en place des belles choses, avec nos vergers, même avec les sites industriels.

EN : Et l'offre culturelle elle est aussi assez riche non ?

PI : Oui exactement, tout ce qui est patrimoine naturel et culturel, c'est un peu laissé de côté pour le moment.

EN : Donc si on veut offrir des packages, des offres tout compris, il faudrait que l'hébergement, le transport des personnes et des bagages ainsi que diverses activités à choix soient inclus ?

PI : Oui il devrait avoir le choix entre plusieurs activités. Et peut-être tout présenter sur une seule carte.

EN : Donc il faudrait idéalement une structure, qui rassemble des partenaires et qui propose des offres ? Par exemple, ceux qui s'occupent de la « Route du Cœur », proposent des offres tout compris.

PI : Alors pour eux la « Route du Cœur » c'est un produit en soi, qui marche très bien, on retrouve les publicités un peu partout, même dans les newsletters des CFF par exemple.

EN : Donc ça pourrait être la même chose pour la « Route du Rhône », c'est quelque chose qu'on pourrait faire aussi ici ?

PI : Oui tout à fait. En fait, la question c'est qui doit créer le produit ? Typiquement, nous on va aider à créer des itinéraires, des balisages, etc., nous on travaille surtout au niveau de l'infrastructure, le Canton aussi, au niveau des services. Après Valais/Wallis Promotion ils sont dans la promotion, ils ne créent pas des produits. Mais voilà, qui crée ce produit ? Il manque une structure... mais on a ce problème partout ! Est-ce qu'il faut une structure qui chapote ça dans chacun des secteurs, est-ce qu'il doit y avoir une structure produit, comme il y a une structure promotion, ce sont des questions à se poser. Pour le moment, ça part plutôt d'une initiative privée où par exemple une commune lance ça.

EN : Et est-ce que vous connaissez bien cette « Route du Cœur » ? Vous pouvez m'en dire plus ?

PI : C'est une route célèbre. Je ne sais pas trop comment ça s'est mis sur pied, faut vérifier mais dans le coup il y a Flyer, qui est un grand fabricant de vélos électriques en Suisse. Eux, ils sont bien impliqués là-dedans. J'en sais pas plus. Mais il y aurait aussi des choses à faire dans la plaine du Rhône, ça ne doit pas être que les montagnes, que les coteaux, ça doit être un peu tout. Il faut un produit complet, qui propose une expérience. Après on peut tout imaginer, chaque être humain est différent et va trouver un intérêt. La « Route du Cœur » ça traverse les vergers, ça n'a rien d'exceptionnels mais c'est très beau. On pourrait imaginer faire des tours dans les vergers. Par exemple, pour Sion-Sierre, à Bramois, on a le plus grand verger de pommier bio de Suisse et ça quasi personne ne le sait. Et là c'est super joli, on pourrait faire des circuits, des boucles dans ces vergers. Et la vue sur les châteaux est différente, c'est intéressant, ça change.

EN : Et on pourrait développer des choses qui sont adaptées à tout le monde, pas qu'à des cyclistes chevronnés. On pourrait régulièrement offrir la possibilité d'avoir des vélos électriques sur des itinéraires plus difficiles, non ?

PI : Oui et le vélo électrique c'est quelque chose qui se développe beaucoup et ça va continuer.

EN : Et est-ce que vous avez un exemple, en Suisse ou à l'étranger, d'un itinéraire idéal pour la pratique du vélo. J'imagine que la « Route du Cœur », dont on vient de parler, est un bon exemple ?

PI : Bon y en a pleins, après la « Route du Cœur » je ne l'ai jamais faite. A mon avis, c'est surtout le produit qui est top, après la route en elle-même, je ne sais pas du tout. Après, par exemple, près du Lac de Constance, on a des autoroutes à vélo. C'est le vélo avant tout, on est au bord du lac à vélo, les piétons à côté. On peut faire un bon bout sur les rives du Lac de Constance. C'est très joli. A l'étranger y a toutes les voies vertes, en France par exemple.

EN : Donc qu'est-ce que vous entendez par « voies vertes » ?

PI : Ce sont des endroits où il n'y a pas de voiture, c'est vraiment pour la mobilité douce. Après la chance qu'ils ont en France c'est que c'est un grand territoire par rapport à la Suisse. Sur ce territoire y a des anciennes routes, des anciennes voies de chemin de fer qui ont été désinfectées et utilisées pour la mobilité de loisirs. Pas une seule voiture sur tout le parcours, c'est sécurisé, c'est vraiment génial. Y a beaucoup de choses qui se font. Et la 3^{ème} correction du Rhône c'est quelque chose de génial, la digue elle va s'élargir. On réfléchit justement à ces aspects-là de mobilité douce. On a une chance incroyable et on n'en aura pas d'autre.

EN : Oui tout à fait, et la promotion de cette route elle est pour le moment un peu inexistante non ?

PI : A l'heure actuelle oui, elle est faite par SuisseMobile, elle est sur leur site. On la retrouve dans leur brochure mais ça s'arrête là.

EN : Ok et c'est vrai que si l'offre n'est pas optimale, c'est dur de faire la promotion de cette route. Et donc, vous pensez bien entendu que les travaux de la 3^{ème} correction vont permettre à la « Route du Rhône » de gagner en attractivité d'après ce que j'ai compris ? Vous pensez que le cyclotourisme le long du Rhône pourra devenir une offre estivale en Valais après la réalisation des travaux ?

PI : Alors oui, on peut tout envisager. Ce qui est sûr, c'est qu'on a plus de cyclistes que de gens qui font du VTT. En tout cas au niveau suisse, sans compter les touristes, il y a plus de gens qui pratiquent le vélo que le VTT. C'est un des sports les plus cités par la population.

EN : D'accord, j'ai constaté que la pratique du vélo récréative est quelque chose qui marche bien dans les pays voisins. En ce qui concerne le Valais, les gens ont de la peine à voir cette région comme étant un lieu où on peut faire du vélo sans avoir besoin de faire beaucoup d'efforts physiques. Vous pensez que les aménagements de la 3^{ème} correction peuvent inciter les gens à venir plus facilement le long des berges ?

PI : C'est clair que quand on dit Valais, on pense aux montagnes. Mais maintenant, les gens vont aussi de plus en plus souvent dans les villes en Valais. On constate des hausses de fréquentation. On pensait que ça n'arriverait pas parce qu'on a toujours dit que les villes ne sont pas l'attrait du Valais et pourtant ça le devient. Ces villes deviennent plus attractives, plus conviviales. Sion par exemple, comme ça été refait, c'est super sympa et il y a pleins d'événements tout le long de l'été. Il y a plus de monde donc dans les villes. Et dans ce monde, il y en a peut-être certains qui ont envie de faire du vélo. Et s'il y a cette offre-là, ils vont peut-être revenir. Moi je pense bien sûr qu'il y a un potentiel, maintenant c'est à nous de le mettre en valeur.

EN : D'accord et ma dernière question c'est celle-ci : une fois que tous les travaux auront été réalisés, est-ce qu'il y a des types d'aménagements, d'infrastructures ou autres que vous souhaiteriez voir sur ces berges ?

PI : Alors je pense que ce qui est essentiel, c'est qu'il y ait de la place pour circuler et pour s'arrêter pour que les gens puissent s'imprégner des lieux. Quand il y aura des passerelles, ça sera super. On voit que lorsqu'il y a des passerelles, les gens s'arrêtent volontiers, ils regardent ce Rhône, ils s'imprègnent du paysage. Après il pourrait y avoir des avancés dans le Rhône, qui surplomberait le Rhône. Il y aura pleins d'endroits où on retrouvera des réserves naturelles. Il faudrait qu'on puisse y accéder, pas que à pied mais aussi à vélo. J'aimerais voir des espaces de détente, pique-nique et pourquoi pas des endroits où on peut faire des activités, des buvettes ou des endroits comme ça. Tout ce qui va animer ce Rhône sera le bienvenu. Mais pour moi ce qui est important, c'est que les gens s'approprient le Rhône. Quand il aura été modifié, il faudra profiter de ces modifications pour que les gens puissent se dire c'est différent et ça m'intéresse. Pour se l'approprier, il faudra des animations. Après, il faudra que ça soit des aménagements écologiques et qu'on sente bien cette nature. Donc faire un grand festival au bord du Rhône, pour moi ça ne colle pas. Après dans les zones urbaines, ça sera différent. Et dans les grandes villes, comme à Lyon on le constate, y a pleins de monde. A ces endroits-là, on peut imaginer des plus grosses animations, comme un festival.

EN : Ok et tout au long du Rhône, on pourrait imaginer des sentiers didactiques à vélo ?

PI : Alors oui, pour le moment, il n'en existe quasi pas à vélo. Il en existe qu'un je crois. C'est un sentier audio.

EN : On remarque en discutant qu'il y a vraiment pleins de choses possibles. Je vous remercie pour ces précieuses informations.

Annexe X : Interview Lucien Barras

Interview réalisé le 14 septembre avec Lucien Barras, architecte EPFL, associé gérant du bureau d'architecture nomad. Il a été mandaté par l'Etat du Valais pour définir des lignes directrices paysagères pour les futures berges du Rhône. Une rencontre a eu lieu afin qu'il me présente le document actuellement encore en cours de réalisation portant sur ces lignes directrices. La rencontre a duré environ une heure dans son bureau, à la Rue de l'Industrie 54.

EN : enquêteur (moi)

PI : Personne interrogée

EN : J'ai souhaité vous rencontrer suite à des informations que j'ai obtenues de la part de Damien Gross. J'aimerais en savoir un peu plus sur ce document que vous êtes en train de réaliser sur les lignes directrices paysagères.

PI : D'accord alors je peux vous présenter un peu ce document dans les détails. Donc le projet de Rhône 3 vous connaissez. C'est un projet hydraulique. La solution choisie c'est un élargissement du fleuve et un renforcement des digues. C'est un projet complexe, qui a mis du temps à se mettre en place mais maintenant il a été accepté et les travaux commencent, notamment à Viège. En parallèle de cette préoccupation sécuritaire, financière, technique, y a toujours eu en tête la notion d'impacts sur le paysage. C'est un projet qui va depuis Brigue jusqu'au Bouveret, qui va forcément modifier la plaine du Rhône, les abords du Rhône, les habitudes des gens, de la faune. Dès le début il y eu des études paysagères sur l'état du paysage aujourd'hui le long du Rhône, en terme visuel, d'activité et sur la façon dont ça serait modifié avec le projet Rhône 3. Par exemple, aujourd'hui on a beaucoup de peupliers et on se rend compte que les racines vont dans les digues et typiquement on aura plus ces peupliers, on aura pas mal de changements. Assez vite on a réfléchi à la façon d'aménager le paysage en pensant à qui utilise le Rhône. Nous, maintenant, ça fait deux ans qu'on travaille là-dessus, dès 2012. On nous a demandé de faire des lignes directrices, de dire qu'est-ce qu'on veut avoir comme paysage au bord du Rhône, dans le Rhône, sur les berges et au-delà du Rhône. Moi je suis mandatée par le Canton mais qu'est-ce que le Canton, propriétaire du fleuve, veut imposer, mettre en place, qu'est-ce qu'il va aussi suggérer aux communes. C'est définir un peu le cadre de l'intervention. On n'est plus dans l'hydraulique ou la technique, on est vraiment dans l'aspect paysager, usage, mobilité, végétation etc. Nous on a réfléchi à tout ça, à la mobilité douce, aux itinéraires cyclables, aux animaux, etc. et on a essayé de définir des stratégies qui sont les grands objectifs pour le Rhône au sens large. On a défini 20 stratégies dans trois espaces un peu différents, y a l'espace du fleuve, l'espace mouillé dans les digues, où là finalement y a peu d'interventionnisme humain, l'idée c'est de donner le plus de place au fleuve pour qu'il puisse divaguer. Y a un nouveau paysage qui va se créer et qui va changer au fil des saisons et de la journée. Après y a l'espace de la digue et les talus où là c'est une parcelle cantonale. Là le Canton il veut maîtriser l'image du projet, c'est-à-dire que les aménagements sur la digue, que ça soit des cheminements, du mobilier, des places d'arrêt, c'est le Canton qui définit ces éléments et qui seront les mêmes partout, à Brigue, à Sion, partout. On retrouvera les mêmes éléments, c'est pour donner une image de marque du Rhône. Ça sera défini et maîtriser par le Canton, c'est le fil rouge si on veut. Quelqu'un qui viendra se balader au bord du Rhône trouvera les mêmes choses partout, les mêmes bancs, les mêmes rampes d'accès. Au-delà de la digue proprement dite, dans la plaine, y a pleins d'espaces en relation avec le Rhône qui seront gérés par des communes. Les communes peuvent proposer pleins de choses. Il y a une marge de manœuvre. Nous on définit ces 20 stratégies. Les travaux seront réalisés par différents ingénieurs car ce sont des gros travaux, sur un long tronçon et pour pas que ça soit la cacophonie et que chacun parte avec ses idées, ses matériaux, on pose un cadre. L'idée de ces lignes directrices

c'est de donner un vocabulaire commun et après chacun va réaliser le chantier mais avec un langage commun.

EN : Et ce document avec toutes ces lignes directrices c'est quelque chose de validé ?

PI : Non pas encore, on est en phase. Ce document est la version finale qui doit être encore un tout petit peu corrigée. Moi je m'occupe vraiment des 15 derniers centimètres qui sont visibles, tout ce qui est travaux des digues, c'est déjà fait, c'est vraiment tout ce qui est sur la digue, est-ce qu'on met un cheminement en bitume, en gravier, etc. Normalement, d'ici la fin de l'année, c'est un document qui sera transmis à tous les groupements et qui sera validé. C'est un travail en cours, je peux vous montrer. Peut-être que quelques éléments vont encore changer. Nous souhaitons imposer des choses qui seront partout les mêmes, après on se rend compte que chaque contexte est très particulier, y a des choses qu'on a prévues partout et on se rend compte que ça marche pas toujours. On aimerait travailler sur les deux digues mais y a une digue à Viège par exemple qui est inexistante. On pourra rien faire sur la digue en rive gauche. Donc faut revoir un peu mon plan et je dois réfléchir si je maintiens l'aménagement des deux digues, si je mets la piste cyclable du même côté que la piste pour les piétons, etc. On doit parfois faire des exceptions. L'idée c'est de pas avoir pleins d'exceptions où finalement tout le Rhône soit une exception. Mais c'est sûr, il y aura des exceptions. La traversée de Sion elle est aussi spéciale. Y a des bâtiments, des parkings, des habitations donc comment on crée la piste cyclable, est-ce qu'on la fait longer le Rhône ou traverser la ville. Y'aura des exceptions, le moins possible mais y en aura. Voilà donc vous voulez que je passe un petit peu en revu le document ?

EN : Oui volontiers, je suis particulièrement intéressée par les aménagements en lien avec le vélo mais les aménagements en général pour tous les usagers sont aussi importants.

PI : Alors on va regarder tout ça. *Il présente les principaux points du document en montrant des illustrations.* Sur les digues y a déjà toute la question de la végétation, on aura plus les peupliers, on aura d'autres arbres, pas forcément partout, parfois des grands, parfois des plus petites arbres. Ensuite on ne veut plus de trafic automobile sur les digues. Aujourd'hui y a beaucoup de portions de digue sont accessibles à la circulation. On veut la continuité cyclable à travers tout le canton, elle existe déjà, c'est la voie numéro une mais elle est souvent loin du Rhône, elle s'écarte un peu dans le Haut-Valais, dans la région de Viège. On veut la ramener sur le Rhône. On veut aussi qu'elle soit continue. Aujourd'hui cette piste cyclable elle existe mais elle est interrompue, à certains endroits, les gens se perdent un petit peu. Et on a la chance d'avoir deux digues, donc on aimerait proposer des choses différentes, on voudrait proposer différents caractères de chaque côté. Après il y a la question de la signalétique, on veut donner cette identité visuelle à tout le projet. Donc ça veut dire que s'il y a des panneaux de directions, si y a des panneaux, des bornes kilométrique qui indiquent où on est, on va définir un type de panneau, un type de lettre communs. On veut un accès aux digues pour tous. Faut voir que les digues c'est des éléments assez hauts qui sont souvent 3-4 mètres plus hauts que la plaine. Pour réduire l'emprise des digues dans la plaine, on a fait des talus assez raides et c'est pas toujours facile de monter alors maintenant parfois il y a des escaliers. Ici à la sortie de

Sion, à la passerelle de Vissigen, il y a un escalier qui monte le long de la digue et ben il est très raide quoi. Heureusement, il y a une rampe à côté. Donc ça, la majorité des gens qui vont aller sur les berges du Rhône il vont aller à vélo, les enfants vont aller avec des rollers ou des trottinettes, il y a des familles avec des poussettes.

EN : Mais les digues seront quand même pas mal abaissées non?

PI : Non les digues ne seront pas abaissées donc il faut des rampes ou des accès. Elles seront plutôt renforcées ou pas tellement remontées parce que le Rhône est élargi mais les digues sont maintenues à leur hauteur plus ou moins actuelles. On veut aussi pouvoir s'arrêter parce qu'aujourd'hui comme les digues sont assez étroites, il y a une route pour circuler mais il y a seulement peu d'arrêts. Si on n'aménage pas des arrêts on risque d'avoir des groupes, on imagine une classe en promenade d'école qui s'arrête au milieu de la digue, qui bouche le passage donc comment on s'arrête ? Est-ce que tout d'un coup il faut de l'ombre ? Est-ce qu'il faut de l'eau courante ? Est-ce qu'il faut des toilettes ? Qu'est-ce qu'on met ? Qu'est-ce qu'on ne met pas ? Et puis il y a l'idée du produit touristique qu'on aimerait aussi finalement si on fait cet effort d'avoir des digues accessibles, d'avoir des parcours continus, d'avoir des places d'arrêts, d'avoir une signalétique que ça puisse servir comme produit touristique ou être inclus dans des produits touristiques. La descente du Rhône à vélo c'est quelque chose qui devrait être mis en valeur, il devrait y avoir des sites internet, une brochure, on devrait le vendre à l'Office du Tourisme, ça veut peut-être dire aussi que quelqu'un qui vient en voiture depuis la France ou bien l'Italie, depuis Turin quand il arrive à Martigny par le Grand St-Bernard, il est dirigé quelque part : espace Rhône, parking. Voilà donc y a cette idée aujourd'hui, il y a un espace qui est déjà utilisé en partie par des gens qui aiment faire du vélo ou de la balade au bord du Rhône mais ça reste assez confidentiel, ça peut devenir quelque chose qui est vraiment mis en valeur. On va sur le site de Valais Tourisme il y a le ski, le golf, les bisses, le Rhône, la viticulture par exemple. Voilà ça c'est en gros, maintenant je repasse quelques trucs. Voilà alors ça c'est plus au niveau paysagé, je passe rapidement mais en fait y a six grands types de digues si vous voulez. Ça c'est les digues existantes qui sont renforcées. Donc ce type de digues peut avoir des arbres des deux côtés, celui-ci n'a pas d'arbres. Typiquement on voit que quand on aura, je n'ai pas les chiffres en tête mais il y a tant de kilomètres sur le cours du Rhône qui seront avec ce type de digue : il n'y aura pas d'arbres. Techniquement si on laisse des arbres dans ces digues ça risque de créer des points faibles, c'est dangereux. Donc l'information que ça donne c'est que quand on sera à pied ou à vélo, si ce tronçon-là il fait 3 kilomètres, donc pendant 3 kilomètres c'est pelé. Voilà tout d'un coup on sait que là il fera chaud, alors on aura une belle vue, on voit le fleuve, on voit la plaine mais ce ne sera peut-être pas très agréable en plein été. Inversement sur les digues nouvelles, la digue nouvelle c'est une digue qui est, quand le Rhône sera élargi, du côté où on fait l'élargissement. On refait une nouvelle digue, on va pouvoir planter de la végétation côté Rhône. Ça c'est des grands arbres qui seront plus loin dans la plaine mais à l'extérieur de la digue on ne pourra pas planter donc l'information que ça donne c'est que les parcours seront plutôt en balcon, sur la plaine. Quand on est sur les digues on verra peu le fleuve, parce qu'on aura de la végétation dans le fleuve. On verra la plaine. Alors ça peut être intéressant lorsqu'on n'est pas dans un couloir avec des arbres mais peut-être que quelqu'un qui vient

faire du vélo au bord du Rhône il sera un peu frustré alors il faudra voir si on peut aménager, si on fait des petites places d'arrêt, une place qui est tout d'un coup déboisée et puis là on est en relation avec le fleuve par exemple. Et puis il y a encore l'autre type de digue qui n'a pas non plus de végétation. Le profil qu'on a aujourd'hui qui est presque toujours le même, c'est toujours des cailloux dans le Rhône puis une digue assez étroite en haut et puis des arbres partout. C'est assez monotone mais on retrouve quelque chose d'un peu connu partout, ça va beaucoup changer. Des fois on sera entre deux rangées d'arbres, des fois on n'aura rien, des fois on aura que des arbres dedans puis des fois on a de nouveau un petit peu. Ça c'était le contexte général. Ensuite le trafic automobile, nous on ne l'a pas beaucoup pris à cette échelle-là mais on doit juste dire ça. On veut dans la mesure du possible plus de voiture. Là moi je vois souvent devant le bureau, des groupes, y a de plus en plus de groupes de personnes plutôt âgées avec des vélos électriques qui font 3-4 jours de vélos et ils ne sont pas très à l'aise alors ils doivent commencer à marcher. Donc ça c'est des points noirs où là aussi tout d'un coup on arrive aux Îles puis on butte, il y a des poteaux, y a un parking, y a des poubelles alors qu'il y a des monstres parkings plus loin. Donc ça c'est des éléments importants. Après, l'orientation des digues, c'est un point assez important. Y a toujours eu dans le projet du Rhône l'idée d'accentuer la différence entre les deux rives. Aujourd'hui les deux rives se ressemblent beaucoup. C'est le même profil, le même chemin, bon en principe c'est une bande en bitume sur la digue. Ça c'est lié à des contraintes d'entretien, il faut qu'il y ait des véhicule d'entretien qui puisse passer donc ils ont goudronné une route. Mais du coup, le projet comme il va à chaque fois élargir ou à gauche ou à droite, il va modifier une des deux digues. Donc on a une digue qui va rester assez proche de ce qu'elle est aujourd'hui puis l'autre digue qui va être élargie, qui va changer. Donc l'idée c'était de tirer parti de la digue sur laquelle on fait des travaux pour changer d'atmosphère, changer de revêtement. Et puis nous on a repris cette idée mais on l'a transformée un tout petit peu parce que l'élargissement ne va pas toujours se faire du même côté donc on ne peut pas dire : la rive droite c'est toujours la même et puis la rive gauche elle change tout le temps. Donc les travaux se feront à gauche ou à droite. Nous ce qu'on a essayé de dire c'est qu'indépendamment des travaux on aimerait profiter de ces deux digues pour créer deux atmosphères différentes. Il y a une atmosphère qui est plutôt urbaine, c'est la digue pour les loisirs « rapide » donc c'est la digue qui sera un peu aménagée, la végétation elle sera un peu plus travaillée et on aura une bande goudronnée sur laquelle on va amener des gens à vélo, à rollers. Il y aura plus de monde qui va plus vite qui va plus loin dans un environnement. Ça sera vraiment un parcours sportif et ludique sur le Rhône. Et puis de l'autre côté, inversement, on va essayer de privilégier le caractère naturel parce qu'on est quand même dans un espace naturel, le Rhône le but c'est qu'il y ait une dynamique naturelle qu'il y ait un peu plus au niveau de la faune et de la flore que ce soit un peu plus riche qu'aujourd'hui etc. On essaie, sans empêcher les gens d'y aller, de faire un aménagement un peu plus doux, nature, donc c'est des chemins peut être un peu plus étroits, peut-être en terre battue, la végétation qui est un peu plus sauvage. Du coup, cette nature de chemin elle va pas attirer la majorité des cyclistes, on va aller peut-être à VTT, on va aller à pied, on va aller pour faire des plus petits parcours. Celui qui veut regarder peut-être les oiseaux dans la tranquillité ira peut-être là. Et puis ici il sait qu'il y aura plus de monde.

EN : Donc par exemple la voie pour les vélos elle ne sera pas toujours en rive droite ?

PI : Le but c'est pas que ça change de côté chaque 2 kilomètres mais par contre il y aura des séquences. Par exemple on imagine que de Sierre à Sion on pourrait aménager plutôt la rive droite comme ça, on est côté Sierre et Sion, côté ville, il y a aussi St-Léonard qui est une zone sportive qui est près du Rhône, on est vraiment en relation avec les villes, avec les gares etc. Et puis sur la rive gauche où y a Punta Fontana, la Borgne, le golf faut que ça soit plus naturel. Après, à Sion ça pourrait tout à fait s'inverser et puis en moyenne on a quand même chaque 5 kilomètres un pont dans l'état actuelle. Peut-être qu'on aura plus de passerelle dans le futur donc on peut imaginer de changer de côté assez facilement. Après, ça c'est le principe, après on verra qu'il y a des exceptions, je parlais de Viège, Viège y a une rive sur toute la traversée de Viège qui n'est pas accessible ou quasiment pas. Donc on aura probablement les deux chemins du même côté. On travaille aussi dans le Chablais, le Chablais ils ont beaucoup de gens qui viennent du Rhône des deux côtés à vélo donc beaucoup de sportifs mais de plus en plus de pendulaires. Eux ils aimeraient avoir vraiment une piste cyclable, carrossable des deux côtés. On est en train de regarder, le but c'est pas d'être figé puis de bloquer les gens, c'est d'avoir un principe assez clair mais qui a un petit peu de souplesse d'application. Et puis alors ça ça se définit dans des types de revêtement et des gabarits. Pour le côté piétons, alors on part toujours sur un chemin carrossable de 3m40 parce que ça c'est une exigence d'avoir un vide où on peut aller avec des véhicules d'entretien de 3m40. Ils passent un fois par année avec un de ces camions qui passent des fois sur l'autoroute, qui a un grand bras qui fauche, qui entretient. Ils doivent aussi pouvoir intervenir sur la digue s'il y a des problèmes. On doit garder ça ouvert. Et puis on aura un chemin d'au minimum 1m60 pour les piétons. Minimum, on veut pas aller plus bas parce qu'après ça devient difficile de marcher deux personnes côte à côte, un enfant un adulte. Mais ce chemin il peut être plus grand et il peut sinuer dans les 3m40 voir au-delà. Et puis de l'autre côté, côté piste cyclable, là on part sur un truc un peu plus généreux, c'est Valrando qui a fait des directives et il faudrait avoir au moins 2m carrossable en continu pour que les vélos puissent rouler, ou se dépasser ou se croiser facilement. Après si on veut aller au-delà on peut aller tout à fait au-delà. Donc ça c'est le principe pour le vélo. L'aspect signalétique c'est ça, c'est définir une identité visuelle qui a une charte graphique qu'on retrouve après dans des panneaux. Peut-être qu'il y a des inscriptions au sol, des indications de directions. On veut plus avoir pleins de flèches partout, on aimerait regrouper ça sur un seul panneau.

EN : Donc la signalisation de SuisseMobile disparaîtra ?

PI : Non, elle doit être là, c'est une exigence légale si on veut être homologué chemin pédestre ou cyclable, on doit reprendre cette signalétique rouge ou jaune etc. et on pourrait très bien l'intégrer à un support Rhône par exemple. La question aussi c'est qu'est-ce qu'on indique ? En fonction des piétons et des cyclistes, on ne va pas indiquer la même chose. Les gens ne parcourent pas les mêmes distances. Par exemple pour un piéton, depuis Sion on ne va pas indiquer le lac Léman, on va indiquer les Îles ou bien on va indiquer la Borgne à Bramois. Peut-être que de ce côté-là c'est intéressant d'indiquer la destination. Les gens qui font du vélo ils vont facilement faire 30-40km donc ils vont

aller à Martigny ou à St-Maurice voilà donc on peut trouver des signalétiques. Après cette signalétique plutôt directionnelle, y a la signalétique plutôt sensorielle ou d'ambiance. On traverse des milieux naturels, on traverse des choses à voir sur le Rhône, au-delà du Rhône donc on peut imaginer d'avoir des petites indications qui disent « si vous quittez là le Rhône vous allez voir tel château, telle réserve ou tel élément ». Et pi y a cette notion de progression. On aimerait bien toujours situer où on est. Le point zéro ça sera le glacier et le point final c'est le lac Léman. On devrait toujours savoir où on est, combien de temps il reste. Maintenant quand on est à Sion, on sait pas où on est sur ces berges par rapport au lac ou au glacier. Faudrait toujours avoir ce point de repère. Nous on pourrait faire un cahier des charges de ce qu'on veut, et lancer un concours et chercher des graphistes, designers capables de proposer des idées dans ce concept. Après je vais un peu plus loin dans le document, on a pensé aussi au concept touristique, comme par exemple le Tour du Léman, c'est une route normale mais y a un portail, y a des étapes qui sont prévues, y a chaque fois, à chaque étape un hébergement qui est proposé.

EN : Donc en fait ce Tour du Léman c'est un peu comme la ViaRhôna ? On a aussi un portail.

PI : Oui c'est comme la ViaRhôna. C'est plutôt un support de balade après quand on est sur place on se retrouve sur une route voilà. On pourra très bien faire un lien entre le visuel qui se trouvera sur place et sur le site pour le Rhône.

EN : Oui ça serait bien. Et il existe beaucoup de pistes cyclables qui ont leur propre site internet où on retrouve pleins d'infos et des offres tout compris.

PI : Oui et on en a vu notamment en France, le Rhône à Lyon et la visite des Châteaux de la Loire avec aussi tout un parcours qui est très bien documenté. Ça ça reste pour le moment plus théorique mais c'est vraiment quelque chose auquel on aimerait réfléchir en parallèle. Si on est en train de construire quelque chose et qu'on est en train d'installer une signature visuelle, après elle devrait correspondre à un projet touristique. On n'a pas beaucoup développé cet aspect pour le moment mais on a déjà discuté avec des gens du secteur du tourisme. Pour nous maintenant c'est pas encore tout à fait clair si y a un potentiel touristique pour le Rhône. Nous on le voit depuis nos bureaux, le Rhône est de plus en plus fréquenté après est-ce que c'est quelque chose qui doit être vendu comme tel ou est-ce que ça doit faire partie d'autres packages ? C'est des discussions qu'on a eu en se demandant si ça doit plutôt faire partie du produit les vacances sportives où le Rhône c'est un volet. Aujourd'hui, c'est le constat qu'on fait, tout est là, si on veut descendre le Rhône à vélo on peut après avec beaucoup d'interruptions, des secteurs qui sont ouverts à la circulation. D'ailleurs vers la gravière à Sion, la Route numéro une elle quitte les berges. A cause de cette gravière, on doit quitter les berges et se trouver en ville, avec les voitures, c'est pas forcément agréable. Le canton a fait un inventaire de tout ce qu'il y a à faire ou à voir dans la région, que ça soit les manèges, les campings, les terrains de sport, les activités de loisir. Et c'est impressionnant quoi. Y a pleins de camping qui sont à côté du Rhône. Je pense aujourd'hui si on fait un site internet qui dit « descendez le Rhône à vélo » et qu'on indique avec des petites cartes interactives tout ce qu'il y a à faire, les campings, les

restaurants, les endroits où on peut parquer... L'offre elle est grande mais elle est pas du tout organisée comme telle.

EN : Alors effectivement c'est une réflexion qui a été faite plusieurs fois durant mes entretiens, le fait qu'il y ait cette offre un peu inexistante. Il faudrait une structure qui chapote un peu tout ça.

PI : Oui voilà, après je pense qu'une fois qu'on sera un peu plus avancée, là on pourra aller voir Valais Tourisme pour savoir qui doit faire ce projet. Il faut que quelqu'un porte le projet. C'est intéressant parce qu'en Valais on parle souvent de la limitation des projets aux communes. Finalement ce sont toujours les communes qui portent les projets, après comment porter un projet au niveau cantonal ? Le projet touristique du Rhône c'est cantonal, ça touche pleins de communes. Est-ce que c'est le Canton qui porte ce projet, est-ce que c'est SuisseMobile, Valrando ? Ou des privés ? Enfin, j'avance un peu. On prône l'accès aux digues avec des rampes, toujours dans le même sens, dans le sens d'écoulement du fleuve. Ça veut pas dire que personne va remonter le Rhône à vélo mais instinctivement on se met dans le sens de la descente. Après on essaie de définir quelques règles. Après y a la notion de placette d'arrêt, on a aussi défini qu'à certains endroits on veut créer des places d'arrêt. Bien sûr les gens peuvent s'arrêter partout mais on veut choisir quelques endroits spécialement pour ça. Ça sera souvent des endroits où y a des franchissements. Dès qu'il y a un peu un obstacle, par exemple une rampe, on profitera de faire des places d'arrêt où on pourra s'asseoir, poser son vélo, pique-niquer rapidement par exemple. Et on aimerait, on a défini un style de mobilier, de revêtement qui devra être répété. On aimerait retrouver ces éléments partout, avoir le même cheminement. Après, on quitte les éléments du Rhône, y a des éléments exceptionnels, chaque commune peut tout à coup dire « nous on veut faire un point de vue sur le fleuve, une tour d'observation de la nature ». Souvent là où y a une autre rivière qui se jette dans le Rhône, les communes pensent faire des couverts pour pique-niquer, ce genre de chose. Ça ça reste des initiatives communales.

EN : En fait chaque fois qu'on arrive dans une commune différente, on peut retrouver des choses différentes le long du Rhône ?

PI : Voilà. L'idée du Canton c'est de suggérer pleins de choses et d'encadrer les communes si elles le souhaitent soit pour discuter ou pour financer certains éléments. Mais après c'est vraiment les communes qui vont porter leur projet parce qu'elles en ont envie, besoin. Ça permet aussi aux communes d'exploiter le Rhône. Ce qui se passe dans chacune des communes, c'est à elle de décider. Si une commune veut rien faire et garder juste une zone agricole le long du Rhône, elle peut.

EN : Et est-ce qu'il y aura, à part ces places d'arrêt, des zones typiquement comme le Cour Roger Bonvin, des zones très sympas, aménagées dans ce style ?

PI : Alors pas directement sur les digues. L'idée c'est vraiment d'avoir juste le parcours avec quelques petits bancs, des points d'arrêt et des points de repères, là où y a la signalétique. Dans les zones fréquentées, on aura normalement chaque kilomètre au moins une rampe d'accès. On peut imaginer

qu'il y ait régulièrement des petites places dans les zones habitées. Après des endroits comme le Cour Roger Bonvin y en aura, y en aura peut-être aux Îles, là on peut imaginer ça, on pourrait proposer de louer des vélos, de les réparer. Ça c'est des choses qu'on va développer en relation avec le Rhône mais pas que. On pense aussi que c'est pas mal de coupler, si les Îles et le Rhône amènent des gens, on va regrouper cette clientèle pour faire marcher les commerces. Y a peu de commerces qui marchent aujourd'hui qu'avec le Rhône. J'ai un exemple en tête aujourd'hui c'est la crêperie de Granges. J'imagine qu'elle marche un peu avec le village de Granges mais y a vraiment que le Rhône qui amène des clients sur ce point de passage. Tant mieux si ça marche.

EN : D'accord donc sur ces digues, y aura très peu d'aménagements, en tout cas pas de buvette ou ce genre de chose ?

PI : Non, en tout cas le moins possible. Alors par exemple à Viège, ils ont prévu de faire un couvert pour pique-niquer, là ça viendra vraiment très proche du Rhône. C'est pas l'idée d'avoir chaque 5 km une buvette, comme celle qui a au Cour Roger Bonvin. Ça c'est vraiment laissé aux choix des communes de développer qqch.

EN : Donc si les communes veulent faire quelque chose de sympa, ça sera plutôt donc aux abords des digues ?

PI : Oui voilà et faut voir que les digues elles n'auront pas forcément la place de mettre des buvettes. Sur certaines digues qui font 4m de large, une fois que vous avez mis le chemin, il reste plus beaucoup de place. Après sur les digues nouvelles qui font environ 12 mètres, là on pourrait éventuellement faire quelque chose mais c'est pas trop l'idée de construire. Si on met un bâtiment, on doit faire des fondations, mettre de l'électricité, de l'eau courante, des sanitaires, c'est un peu trop lourd. Par contre juste en bas des digues, là à fond.

EN : Et lorsque j'ai interrogé quelques personnes pour savoir ce qu'elles voudraient voir sur ce futur Rhône, elles m'ont dit que ça serait sympa d'avoir des sortes de plages aménagées, pas de pouvoir forcément de baigner car c'est froid mais juste pour se détendre, avec pourquoi pas des chaises-longues. C'est quelque chose qui est envisagé ?

PI : Alors pas forcément pour le moment mais c'est quelque chose qui pourrait facilement être aménagé. Après ces aménagements sont très fragiles car le débit varie beaucoup. Y a quelques endroits où y a quelques plages de sable mais le paradoxe c'est qu'elles sont plus facilement utilisables en hiver. Mais c'est vrai que si on fait du vélo, c'est assez sympa de pouvoir s'arrêter et d'être en relation avec le fleuve. Donc c'est pas du tout impossible de faire ça. Y aura des sortes de plages et elles pourront être exploitées, par exemple par la crêperie. Et de manière générale, y a peu d'aménagements. L'idée quand même c'est que l'espace du fleuve aie un caractère plutôt naturel, c'est pas l'idée d'avoir des constructions trop dures, trop construites. Voilà en gros ce que je peux vous dire sur ce document et sur ces lignes directrices.

EN : Alors ce document vous allez le donner à qui une fois qu'il sera terminé ?

PI : Pour le moment moi je suis mandaté par le Canton, c'est lui qui valide ce document et à partir du moment où il est validé comme étant les lignes directrices paysagères du Canton, il sera distribué aux communes et aux groupements d'ingénieurs qui travaillent sur les tronçons. Plutôt que chaque groupement fasse ses propres réflexions, on va leur donner quelques règles. Et on devrait définir, aller un peu plus loin, avec les matériaux des cheminements, on aimerait les définir nous. Au niveau de la signalétique et du mobilier on aimerait peut-être lancer un concours assez rapidement pour définir l'image du Rhône, cette signalisation. Après chaque groupement va utiliser les mêmes panneaux.

EN : Et est-ce qu'il y aura davantage de chemins qui amèneront aux villages ? Souvent, on ne peut pas quitter facilement les berges.

PI : Alors il y a des liens naturels par exemple les affluents. Souvent les villages sont où y a des affluents. Une voie d'accès assez naturel c'est de suivre les affluents, par exemple on peut suivre la Lienne à St-Léonard pour arriver au Rhône ou la Borgne à Bramois, etc. Souvent ces affluents ils sont déjà équipés avec une route ou un chemin. Ça c'est des propositions, si les communes veulent exploiter ça, elles peuvent. Après nous on propose de mettre des rampes. Donc les ingénieurs, une fois que les travaux sur les digues seront faits, ils vont se demander où mettre la rampe. Là il faut discuter avec la commune pour que la rampe amène à un chemin et ce chemin doit amener quelque part, s'il arrive nulle part, ça sert à rien. On pose des principes et maintenant il faut vraiment discuter avec les communes. Et les communes elles ont aussi leur projet, par exemple certaines élaborent leur piste cyclable. Faudrait aller discuter avec elle pour relier ces pistes cyclables aux digues.

EN : Ok et si une commune souhaite mettre un espace, comme je disais avant, un peu comme au Cour Roger Bonvin, elle pourrait le faire mais pas sur les digues mais aux abords ?

PI : Oui exactement, si eux ils pensent que c'est intéressant pour eux ils peuvent. Et souvent, on sait pas comment arriver sur les digues. Si on est d'ici on sait un peu où aller, où parquer mais parce qu'on vient de la région, celui qui connaît pas va chercher un moment. C'est aussi l'idée de créer cette signalétique qui va au-delà du Rhône. On voit que déjà maintenant cette « Route du Rhône » ça a du succès donc je me dis une fois que ça sera mieux aménagé, que cet itinéraire sera continu, ça peut être mieux. Ça sera le défilé ! Nous ça fait 14 ans qu'on a le bureau ici, on voit chaque été l'évolution du nombre de gens. Au début, le long des berges c'était plutôt des sportifs, plutôt des hommes, d'un certain âge. C'était plutôt des gens du coin. A l'époque y avait presque que ça la semaine. Mais maintenant, en juin, juillet, août même septembre, y a vraiment des groupes de 6-7 même 10 personnes qui n'ont pas de vélo de course, des fois ils ont des vélos électriques. On trouve de tout, des familles et des gens plus âgés qui font des balades à vélo, des fois ils ont les sacoches donc je pense qu'ils voyagent sur plusieurs jours. Avant ces gens on ne les voyait jamais. Maintenant il y a beaucoup de gens qui descendent ce Rhône, qui font sûrement la « Route du Rhône » à vélo. Moi j'avais fait du vélo autour du lac de Constance, là on voit vraiment des familles qui restent dans des campings avec des charrettes, des sacoches, ils s'arrêtent, ils campent, ils vivent vraiment pendant plusieurs jours au bord du lac. Ils vont pas forcément à l'hôtel, ils restent au bord du lac. Y

a une infrastructure qui est faite pour ça. Ici les conditions de base existent mais y a pas les aménagements de confort et de facilité. Moi quand je fais du vélo, je suis jamais sûre de savoir où je suis, si je suis toujours sur l'itinéraire numéro un de SuisseMobile, c'est très bricolé. Ils ont balisé cette route mais y a pas vraiment d'aménagement pour cette route numéro une. Là c'est l'occasion vu qu'on refait toute façon cette route. Après y a un dernier point, c'est la question des conflits.

EN : C'est bien que vous en parliez car c'est aussi un élément dont on m'a parlé à plusieurs reprises.

PI : Alors la semaine y a peu de monde mais le week-end il peut y avoir beaucoup de monde et du monde sur des tronçons très courts. Par exemple depuis Sion, en direction des Îles et même de la Borgne, y a beaucoup de monde. Les gens qui font du vélo assez rapidement, ils savent qu'à partir de 10h le dimanche matin faut plus aller sur les berges. Soit on peut pas avancer, soit on risque de bousculer quelqu'un et y a des familles, des enfants, des chiens. Nous on s'est posé la question comment gérer ça. On a les cyclistes rapides qui vont à 40 à l'heure, on a les cyclistes, cyclotouristes, qui s'arrêtent souvent, qui se balade, qui sont en groupe, on a les famille qui vont lentement et qui zigzaguent. On a les rollers, trottinettes qui font des petits tours, des poussettes, les chevaux... enfin comment gérer ça ? Idéalement, il faudrait que chacun ait son chemin mais c'est ridicule, on n'a pas la place. Donc on a choisi de faire deux distinctions, une voie priorité pour les loisirs plutôt rapides, comme le vélo, qui n'exclue pas les piétons et une priorité piétonne plutôt lente qui n'exclue pas certains types de vélo.

EN : Donc cette « Route du Rhône » elle serait plutôt côté « rapide » alors ?

PI : Oui côté « rapide » en sachant qu'il peut y avoir des piétons. Peut-être qu'en traversant Sion, il risque d'y avoir beaucoup de piétons. Là par exemple faudrait dédoubler. Peut-être qu'à Sion on aura la route vélo et on aura quand même, soit on élargi le chemin et on met une ligne de peinture au milieu, soit on met deux chemins et on remet quand même une bande de gravillon à côté pour les piétons.

EN : Mais donc il n'y aura pas de différence entre les cyclistes qui vont tranquillement et ceux qui tracent à 40km/h ?

PI : Non alors le but c'est d'exclure personne, on veut pas commencer à mettre des panneaux pour interdire ou obliger. On veut faire en sorte que le revêtement fasse le trie. Ils ont fait ça très bien à Lyon. A Lyon, ils ont du gravillon compacté, ils ont fait un sol avec des boules du Rhône très rugueuses, des espaces en béton et des espaces en bitume. Donc y a un chemin lisse, très lisse, semi-lisse, très rugueux et rugueux. Donc on a les piétons avec les vélos, on a un chemin pour ceux qui vont un peu plus vite à vélo et on a un chemin très lisse pour les rollers par exemple dans espace assez grand. Y a un peu prêt quatre revêtements côte à côte. Nous on va pas aller aussi loin mais on va essayer de distinguer un petit peu les vitesses en sachant que les chevaux ils n'auront pas un itinéraire propre, ils devront s'adapter. Le problème c'est les cyclistes sportifs qui vont vite et qui ne veulent pas s'arrêter. Eux ont peut imaginer qu'il y ait un panneau qui dit qu'ils doivent laisser la priorité aux

plus lents ou alors qu'ils doivent aller sur la route cantonale. Celui qui est pressé, ma fois il passera ailleurs. La priorité ira au plus lent. Plus on va vite, plus on doit faire attention aux autres.

EN : Donc si je récapitule, il y aura cet espace plutôt « nature » pour tout ce qui est piétons, poucettes d'un côté et de l'autre côté, on aura une route « rapide », la « Route du Rhône », une voie pour les vélos, rollers, etc. avec éventuellement un voie pour les piétons dans les endroits où il y a beaucoup de monde ?

PI : Oui voilà, on va parfois doubler certains cheminements soit parce qu'il y a trop de monde, soit parce que c'est trop serré. Donc de nouveau ce document-là ça reste des lignes directrices de principe qui sont là pour fixer un peu les intentions du Canton qui va transmettre ses intentions aux différents bureaux. C'est vraiment une aide, ce sont vraiment des lignes qui dirigent mais ne bloquent pas.

EN : Et ce document donc d'ici la fin de l'année il sera entre les mains du Canton ?

PI : Oui alors ça fait presque une année que ces lignes existent, on les modifie régulièrement un petit peu. Malheureusement c'est pas un document que je peux vous donner puisqu'il n'est pas terminé et pas encore entre les mains du Canton.

Annexe XI : Interview Jean-Marc Jacquod

Interview réalisé le 14 septembre avec Jean-Marc Jacquod, directeur de l'Office du Tourisme de Sion, dans son bureau, à la Place de la Planta. L'entrevue a duré environ 40 minutes.

EN : enquêteur (moi)

PI : Personne interrogée

EN : Tout d'abord, pour vous, quels sont les points positifs et négatifs de ces berges du Rhône, plus précisément sur le tronçon Sion-Sierre ?

PI : Pour l'instant, ce qu'il y a de positif c'est qu'il est quasiment partout fermé à la circulation, il est facile à trouver, il est extrêmement bien fréquenté les weekends. Il est sur un parcours qui est plaisant, naturel, entre Punta Fontana, ouai. Il a une longueur intéressante. Pour quelqu'un qui fait un petit peu du vélo, 30km aller-retour c'est déjà bien. On le voit dans le cadre du slowUp. Il est mis en avant une fois par année par le slowUp. Et cet événement prouve l'intérêt de ce parcours.

EN : Et les aspects plus négatifs ?

PI : Alors il y a très peu de points de restauration sur le parcours, c'est très peu utilisé commercialement, ni par les Offices du Tourisme et encore moins par les commerçants. Après y a des problèmes de cohabitation entre les gens qui vont très vite, entre les jeunes familles, y a vite des accidents. Il faudrait que quelqu'un gère ça, je suis content de savoir que dans le cadre de Rhône 3, il y aura des réflexions pour améliorer ça. Moi je crois vraiment à ça. On a une tendance touristique qui va vers ça, y de plus en plus de sportivo-farniente, y a un retour à ça. Globalement c'est bien. Maintenant c'est sous-exploité c'est sûr. On de la chance en Valais, on a une offre touristique

incroyable. Y a pas mal d'activités par contre dans les loisirs accessibles à tous, on est faible. Là ça peut vraiment rentrer là-dedans. Et un des challenges, c'est qu'il faudrait qu'on puisse tous cohabiter, si entre-deux étangs aux gouilles vers Granges par exemple on peut passer à vélo, ça serait cool, qu'on puisse mélanger les genres, ça serait bien. Actuellement, si on veut voir la nature, faut aller à pied sur les chemins adaptés.

EN : D'accord et pour vous, que recherche un cycliste qui vient dans la plaine du Rhône ? Est-ce qu'il va chercher à faire que cet itinéraire, à tracer ou à s'arrêter à Sion, à Sierre pour découvrir la région ?

PI : Alors y a déjà pleins de sortes de cyclistes. Y a le sportif qui va faire des kils et il va tracer. Le cycliste entraîné il va faire 100km et il va tracer. Cette catégorie de cyclistes m'intéresse moins. Moi je me demande si le cyclotouriste de plaine peut être actif. Quelqu'un qui cherche à faire des vacances comme ça ira peut-être plutôt sur le plateau, dans le Jura, faire des cols. Ici y a aussi le problème du vent. Par contre, le cyclotouriste de loisir famille, ça oui. Tu vas au camping des Îles, tu veux faire un petit challenge familial, tu fais la traversée du Valais, ça oui. Et ce qu'il faut c'est sécuriser le périmètre, mélanger les genres en se disant là il faut à la fois du Happy Land et de la réserve naturelle, des endroits conviviaux pour s'arrêter, parquer le vélo, pouvoir manger quelque chose. Il faudrait aussi des fontaines, des lieux de réparations de vélo, des choses comme ça. Ça fait beaucoup de chose mais ça peut être seulement quelques établissements. On pourrait avoir un resto cyclo. A la fois on pourrait avoir la restauration, la réparation, recevoir des informations etc. Mais vraiment je pense que ce qu'il faudrait développer c'est la restauration, la possibilité de réparer son vélo, de l'entretenir et des panneaux didactiques, ludiques.

EN : Ok et du coup cette offre cyclotouristique elle un peu inexistante on est d'accord ?

PI : Oui totalement inexistante mais le potentiel est là. Pour moi, ce qu'il manque c'est de mélanger les genres ! Il y a pas une clientèle oenotouristique, cyclotouristique, y a des gens qui veulent vivre une expérience et pour moi on pourrait proposer le lundi du vélo, le mardi Happyland et le mercredi une visite de cave par exemple. On a cette chance en Valais, c'est qu'on peut vraiment mélanger pleins de choses. On peut faire pleins de sports, manger pleins de produits du terroir, visiter des barrages et tout ça dans un même périmètre. Typiquement dans certains endroits où ils disent « on est une destination oenotouristique ou cyclotouristique », c'est parce qu'ils ne peuvent pas faire forcément tant d'autre choses que nous. J'avais été sur la Costa Bravo et j'avais pas prévu d'aller faire du vélo. Ils ciblent là-bas les Suisse allemands qui font du vélo. Je ne m'attendais pas à faire du vélo et finalement j'en ai fait chaque deux-trois jours. La signalisation c'était top. Au début, je me disais faire du vélo en regardant la mer c'est classe et en fait au bout de la 3^{ème} fois, la variété des paysages c'est pas terrible. On compare pas avec la Valais où on a des itinéraires incroyables et très différents. Et y a de plus en plus de vélo et avec l'électrique c'est une révolution.

EN : Oui c'est vrai, même si on n'a pas beaucoup de physique, on peut aller dans des endroits incroyables. Et si on devait proposer des sortes de packages à ces cyclotouristes, faudrait mélanger

justement diverses activités ? Comme vous avez dit, un jour on leur propose de faire un itinéraire, un jour d'aller à Happyland, etc.?

PI : Oui voilà, après il faut quand même arriver avec des concepts, des « Bike Hotels ». Par exemple ce matin, on avait une séance pour la Fête du Goût, on a rencontré la responsable de l'Indus, le restaurant au bord du Rhône, vers le Pont du Rhône et je lui ai demandé comment les vélos et elle m'a dit qu'il y a pas mal de cyclistes qui s'arrêtent. Et je lui ai dit qu'il y aurait vraiment quelque chose à faire là-bas, avec celui de la Pizzeria du Pont du Rhône. Ils ont deux cartes différentes et il faudrait proposer de la restauration à toute heure. Ça serait une révolution. C'est ça qu'il faudrait adapter. Mais c'est pas un reproche aux restaurateurs, souvent c'est fermé le dimanche mais si en six jours ils font assez de chiffres d'affaires, c'est pas des services publics, ils ont pas de subventions pour faire plaisir aux gens, donc ils ouvrent quand ils veulent. Mais ça ça serait bien.

EN : Qu'est-ce qu'il faudrait faire pour améliorer ça ?

PI : Faudrait déjà leur parler. Avec Sandra Duchoud, ce qu'on a convenu c'est que je réunissais les hôtels, les magasins de sport, les restaurateurs pour leur présenter quelque chose de concret. Valais/Wallis Promotion doit leur dire voilà ce que nous on est prêt à faire et vous, qu'est-ce que vous êtes prêts à faire ? Eux je pense qu'on doit leur demander, dans les restos c'est de s'adapter aux niveaux des horaires d'ouvertures, des plats proposés, un endroit où on peut poser son vélo, des choses comme ça. Ça c'est quelque chose qui doit se faire avant le dés-endiguement du Rhône.

EN : Donc c'est quelque chose qui pourrait se faire à court terme ?

PI : Oui et on peut déjà valoriser ce qu'on peut trouver sur le périmètre. Avant de créer des choses, on peut déjà identifier les choses. Peut-être que sur les parcours existants, entre Sion-Sierre, à 1km de la « Route du Rhône » on peut manger. Avant de trop créer des choses, on peut travailler sur l'existant.

EN : Et au niveau de la promotion de cette « Route du Rhône », est-ce que c'est quelque chose qui est bien mis en avant ?

PI : Non pas du tout, mais y a pas de produit donc on ne peut pas faire la promotion de ça.

EN : Et est-ce qu'ici à l'Office vous avez souvent des personnes qui demandent des renseignements pour pratiquer du vélo ?

PI : Non pas beaucoup, il y en a quelques-uns. Souvent ils se renseignent avant et ils savent qu'à Sion c'est pas terrible. Par contre, des Allemands m'ont dit qu'ils avaient fait la « Route du Rhône », que c'était magnifique mais alors qu'ils se sont perdus pleins de fois.

EN : Donc la signalisation elle n'est pas géniale ?

Marine Karlen

PI : Oui et pi il faut faire attention qui on cible. Si on cible un cycliste d'Allemagne où ils sont en train de faire des autoroutes à vélo, faut assurer. Nos concurrents sont supers forts. Nous, où on peut être plus fort qu'eux, c'est dans la richesse de ce qu'on peut greffer sur un parcours cyclotouristique, sur une expérience cyclotouristique. On a Happyland et quelques mètres après, on peut être au Château de Valère, au domaine des Îles. Mais il faut regarder aussi ce qu'il se passe ailleurs, regarder où y a des choses qui se font mieux que chez nous. Donc moi j'ai dit à Sarah Duchoud, volontiers le cyclotourisme mais avant ça, je vais vérifier l'intérêt des partenaires. Si les hôtels et les magasins du coin ne sont pas convaincus ben on va pas forcer les gens.

EN : Donc là vous allez rencontrer prochainement ces divers partenaires ?

PI : Oui je vais les rencontrer durant le mois d'octobre et on verra comment en fonction de leur intérêt.

EN : Donc la pratique du vélo de route en plaine c'est quelque chose qui vous intéresse alors ? Les destinations de plaine en général ?

PI : Oui oui tout à fait.

EN : Et par rapport à cette 3^{ème} correction, vous pensez qu'une fois tous les travaux effectués la « Route du Rhône » pourra attirer davantage de touristes, gagner en attractivité ?

PI : Oui bien sûr ! Touristiquement c'est sûr. On va enfin pouvoir faire quelque chose avec ce Rhône, c'est vraiment chouette.

EN : Et pour mon avant dernière question, on remarque que dans les pays comme la France ou l'Italie, il y a beaucoup de cyclistes qui pratiquent le vélo de manière itinérante, qui s'arrêtent facilement, qui aiment découvrir une région. En Valais, c'est un type de clientèle quasi inexistante. Est-ce qu'avec les aménagements, c'est quelque chose qui va changer ?

PI : Oui ça serait le pied en tout cas. Mais par exemple, ça me fait penser, y a 10-15 ans l'été c'était la randonnée. En gros, si on était pas sportif, fallait pas venir en Valais. Et pareil pour le ski, fallait pas y aller. Après on s'est rendu compte que même des gens moins sportifs pouvaient pratiquer ce style d'activité. Et je pense que pour le vélo c'est la même chose et c'est le super exemple du slowUp. Idéalement, ce qu'on trouve sur un jour au slowUp, on devrait le trouver toute l'année ! Le vélo comme moyen de déplacement c'est top, ça a un côté familial, on peut discuter, on ne se prend pas la tête. Typiquement sur Sion-Sierre, y a pleins de choses à voir. On a tout à faire mais pas en l'état. Mais il faut des chaises-longues !

EN : Oui et aussi des fontaines non ? Pour moi c'est quelque chose qui manque sur ces digues.

PI : Oui alors y en a une vers la gravière à Bramois mais après depuis là jusqu'à Sierre, y a plus rien.

EN : Et je trouve que ce qu'ils ont fait au Cour Roger Bovin à Sion, c'est super, c'est selon moi quelque chose qui pourrait être fait sur les berges. Vous en pensez-quoi ?

PI : Alors cette place Roger Bonvin c'est un très bon exemple. Mais j'ai vu ça en Italie, des pontons sur le Rhône, ça serait génial. Mais ça nécessiterait 28'000 prescriptions. Un truc comme ça où les gens peuvent se poser, ça serait top. Et par endroit on pourrait mettre des douches pour que les gens puissent un peu se rincer. En été, en plaine, les gens vont aller se rafraîchir, se rincer dans ces douches. Et faut pas avoir peur de faire payer des prestations aux gens. Moi je suis conscient que ces berges c'est une chance de les avoir. Mais pour revenir à la cour Roger Bonvin, je pense que de faire un parallèle avec ça c'est très bien. On voit qu'il y a du monde.

EN : Oui tout à fait, j'y suis allée hier pour la 1^{ère} fois, j'étais impressionnée par le monde. Et les infrastructures sont chouettes, on peut faire du skate, on peut faire des grillades, du volley, de la pétanque et il y a même une petite plage et une jolie fontaine.

PI : Et avec la buvette c'est juste magique quoi. Ils savent maintenant créer des aménagements de vie. Je pense qu'avant, on ne savait pas faire. Avant les gens allaient aux mayens. Mais maintenant les gens n'ont pas tous un mayen ou une villa. Ils ont besoin de ces lieux de vie. Et les gens recherchent ce genre de contact, le côté nature. Et pour revenir à la pratique du vélo, si on veut attirer des gens qui font du vélo un peu farniente, il faut qu'ils soient détendus, qu'ils n'aient pas peur de se faire ramasser par d'autres vélos qui arrivent comme des fous. Après ceux qui veulent vraiment faire de la course, ils peuvent aller sur les routes cantonales. Y a assez de routes. Il faut donner la priorité à ceux qui vont moins vite.

EN : Ok super, merci pour le temps que vous m'avez consacré.

Interviews réalisés auprès de cyclistes amateurs valaisans

Toutes les personnes interrogées sont des personnes que je connais depuis longtemps. Pour cette raison, le tutoiement est majoritairement utilisé.

Annexe XII : Interview Karine Antille

Interview réalisé à mon domicile le 08 septembre 2016 avec Karine Antille (28 ans), employée à l'Office du Tourisme de Sierre et domiciliée dans la même ville. Elle pratique le vélo par pur plaisir. Pour elle, le vélo est également un moyen de transport pour aller d'un point A à un point B. La rencontre a duré environ 20 minutes.

EN : enquêteur (moi)

PI : Personne interrogée

EN : La toute première question que j'aimerais te poser c'est est-ce que pour toi la pratique du vélo sur les berges c'est plutôt du pur plaisir ou est-ce que tu recherches une performance sportive ?

Marine Karlen

PI : Alors c'est plutôt détente en général. Pour moi le vélo c'est aussi un moyen de transport mais c'est clair que c'est pour le plaisir.

EN : Et en général, sur les berges, tu fais quel tronçon ?

PI : Plutôt Sierre-Sion.

EN : Et sur ce tronçon, est-ce que tu fais des pauses ou tu pédales sans arrêt ?

PI : C'est rare que je m'arrête, en général je trace, je compte 1h en général.

EN : Et est-ce que tu savais que l'itinéraire des berges s'appelaient la « Route du Rhône » avant que je t'en parle ?

PI : Alors maintenant que je travaille à l'Office du Tourisme oui, avant je ne savais pas. Pour moi, c'était juste les berges du Rhône.

EN : Pour toi, quels sont les points positifs et négatifs de cet itinéraire, plus spécifiquement entre Sion et Sierre ?

PI : Le point positif c'est que t'es à part en fait, tu peux te promener, faire du vélo en sécurité, à ton rythme, y a pas de voiture. La partie où y a Pouta Fontana, c'est super sympa. Y a aussi la crêperie pour s'arrêter qui est aussi super sympa si on veut faire une pause. C'est un peu le seul truc qu'il y a mais y a moyen de se restaurer si on veut, ça c'est dommage.

EN : Et pour ce qui est des points négatifs ?

PI : La route elle n'est pas toujours bien, y a des endroits où y a des racines, c'est un peu dangereux, c'est quelque chose qui pourrait être amélioré. Et la signalisation n'est pas top non plus. Pour y arriver en tout cas à l'Office on a beaucoup de questions.

EN : Les gens vous disent facilement « on aimerait aller aux berges » à l'Office ?

PI : Alors y en a qui ont aucune idée et qui aimeraient juste faire du vélo, après il y a ceux qui connaissent mais qui ne savent pas comment y arriver. C'est vrai que depuis le centre-ville de Sierre, c'est pas très bien indiqué. On leur donne souvent une carte pour leur expliquer.

EN : D'accord donc il y a quand même certaines personnes qui ont connaissance de l'existence de ces berges. Et pi est-ce que pour toi cet itinéraire est animé ?

PI : Non pas vraiment, ça pourrait être beaucoup plus animé, là c'est pas incroyable.

EN : Et qu'est-ce qui te plaît le plus le long des berges ?

PI : Le fait d'être tranquille, c'est un endroit magnifique. On est en pleine nature, au calme, surtout la semaine.

Marine Karlen

EN : Et est-ce que des fois tu remarques des problèmes de cohabitation avec d'autres usagers de la route ?

PI : Alors non pas spécialement mais je n'y vais pas vraiment les week-ends, c'est peut-être pour ça. Sauf parfois quand j'arrive à Sion, on se retrouve avec les chevaux et là c'est un peu serré.

EN : Je te confirme, par expérience, le week-end il y a vraiment énormément de monde et on se marche vite dessus. Et avec la présence des chevaux ça vient vite dangereux. On ne sait pas toujours comment réagir. Et est-ce que t'aurais un bon exemple à me donner d'un endroit en Suisse ou à l'étranger où la pratique du vélo de route est idéale, où les aménagements sont adéquats ?

PI : Ben... en général je dirais en Allemagne. Moi j'avais fait le Lac de Constance et c'est génial, les vélos ont vraiment leur route à eux, c'est très bien indiqué, c'est tranquille, c'est dans les forêts. Mais l'Allemagne c'est le pays du vélo.

EN : Ok et d'après toi, à quel type de clientèle, la pratique du vélo le long des berges est-elle adaptée ?

PI : Actuellement, il y a pas mal de gens qui vont sur les berges pour faire de la course, mais c'est aussi pour les familles. Selon les tronçons, on peut facilement parquer à un endroit, faire un bout et revenir. C'est adapté un peu à tout le monde.

EN : Oui et c'est plat donc pratique et accessible à tous. Et sinon est-ce que tu souhaiterais pouvoir pratiquer d'autres activités le long du Rhône ?

PI : Alors juste sur les digues ou aussi dans l'eau par exemple ?

EN : Alors tout ce qui te passe par la tête.

PI : Je trouve que le Rhône ça serait tellement bien si on pouvait aménager des plages avec des transats, pas forcément pour se baigner mais juste pour se poser car je sais que le débit est assez fort. Après y a peut-être des endroits où c'est plus calme.

EN : Et pour en venir à la 3^{ème} correction du Rhône, est-ce que tu as une idée des travaux qui seront entrepris ?

PI : Non alors pas concrètement.

EN : Alors je vais te montrer quelques illustrations et t'expliquer un peu ce qui est prévu (*explications des futurs aménagements*).

PI : Oh c'est super ce qui est prévu, surtout le fait de pouvoir longer les berges à Chippis pour rejoindre le parc de Finges. C'est vraiment trop bien. C'est quoi les échéances ?

Marine Karlen

EN : Alors si tout va bien, d'ici quatre ans les travaux devront commencer. Et les ingénieurs vont faire en sorte d'assurer la continuité de l'itinéraire de SuisseMobile.

PI : Ok ok donc oui c'est incroyable ce qui est prévu.

EN : Et sinon au niveau touristique, est-ce que selon toi, en plus tu es bien placée vu que tu travailles à l'Office de Sierre, les prestations disponibles pour les cyclotouristes sont optimales ?

PI : Non alors pas vraiment, c'est trop limité, les hôtels y en a déjà pas beaucoup à Sierre, encore moins adaptés aux cyclistes, y a l'Hôtel des Berges mais c'est pas incroyable. Pi c'est vrai que les restaurants sont fermés l'après-midi donc on ne peut pas manger à n'importe quelle heure, et sur les berges, y a qu'un endroit où on peut manger par exemple. Ouai... c'est mort quoi. C'est quelque chose qu'il faudrait développer.

EN : Et à l'Office, tu as parfois des gens à vélo qui recherchent des hébergements adaptés dans la région ? Des « Bike Hotels » ?

PI : Oui il y en a de temps en temps. Mais en général, les gens regardent déjà sur internet ou se renseignent avant de venir.

EN : D'accord et une fois que ces travaux colossaux seront terminés, est-ce que y a des infrastructures, des aménagements que tu voudrais voir le long des berges ?

PI : Alors s'il pouvait y avoir des bars, ça serait génial pour l'animation. Pour moi, y aurait deux choses, des bars le soir pour les locaux et aussi des buvettes la journée, l'été pour les voyageurs. Ça peut être un très bel endroit pour boire un verre le soir.

EN : Ok super, je te remercie d'avoir pris le temps de répondre à mes questions.

Annexe XIII : Interview Nadège Kohler

Interview réalisé le 15 septembre avec Nadège Kohler (26 ans), étudiante en économie à la HES-SO et domiciliée à Sion. Elle pratique le vélo mais également d'autres activités telles la course à pied par pur plaisir le long des berges. La rencontre a duré environ 20 minutes à mon domicile.

EN : enquêteur (moi)

PI : Personne interrogée

EN : Première question, lorsque tu pratiques du vélo sur les berges, est-ce que c'est pour la détente ou est-ce que tu recherches une performance sportive ?

PI : C'est plutôt pour le plaisir, la détente. Un temps j'utilisais aussi le vélo comme moyen de transport, quand je travaillais au Technopole à Sierre. J'y allais pas tous les jours car c'est quand même assez long. Des fois je faisais des pauses au lac de la Brèche, aux gouilles de Granges quoi. Une ou deux fois j'ai fait ça. Mais je vais vraiment pour le plaisir. Je ne cherche pas du tout la recherche de la performance. Je me dis qu'un peu de sport ça fait aussi du bien.

EN : Et en général donc tu fais quel tronçon ? Plutôt Sion-Sierre alors ?

PI : Moi en général, je pars plutôt depuis chez moi, à Vissigen en direction de Sierre. Je vais jamais dans l'autre sens. Je ne sais même pas si y a un chemin d'ailleurs vers les Îles, j'ai jamais vraiment trouvé ce chemin, c'est pas très bien indiqué alors j'y vais pas trop de ce côté. En général si je vais aux Îles je suis carrément sur la route quoi, avec les voitures alors ça donne pas en vie, c'est dommage et assez stressant.

EN : Et pi quand tu vas sur les berges faire un tour à vélo tu traces ou tu t'arrêtes ? T'as déjà parlé que tu t'arrêtais des fois aux gouilles de Granges, sinon tu peux m'en dire plus ?

PI : Si je vais jusqu'à Sierre, je fais une pause chaque fois. En général vers les gouilles, c'est un peu au milieu du parcours il me semble.

EN : D'accord et tu sais que l'itinéraire sur ces berges ça s'appelle la « Route du Rhône » ? T'as déjà entendu ce nom ?

PI : Non pas du tout, aucune idée.

EN : Et pour toi, quels sont les aspects positifs et négatifs de ces berges ?

PI : Alors pour les points positifs, t'es un peu dans la nature, t'as quasi pas de voiture. Après le désavantage c'est qu'y a quand même des endroits où on se retrouve face à des voitures. Sinon par exemple quand tu vas à Bramois ou ailleurs y a pleins de racines des arbres, ça peut être dangereux dépend la vitesse à laquelle on va. Ça peut vite créer des accidents. La route elle n'est pas toute lisse donc souvent on doit pas mal ralentir. Faut faire gaff. Après l'autre souci, c'est parfois y a trop de monde sur un tronçon étroit quand même. On doit parfois klaxonner pour passer, on doit être super prudent et des fois on doit faire des freinages d'urgence et ça gueule.

EN : Oui faut être prudent ! Et qu'est-ce qui te plaît le plus alors sur ces berges ?

PI : Alors le paysage, surtout quand on revient de Sierre avec la vue sur les châteaux et les vignes, c'est trop beau, avec le soleil c'est magnifique quoi.

EN : Et est-ce que par hasard tu connais ou t'as déjà entendu parler d'endroits en Suisse ou à l'étranger où la pratique du vélo elle est super ?

PI : La Hollande ! Dans les villes c'est génial, y a pleins de pistes partout. Ici pour aller en ville je prends toujours le trottoir parce que y a pas de pistes cyclables, je sais que je suis amendable mais c'est stressant sur la route. Y a souvent des accidents en plus. Ici les voitures ne sont pas habituées alors que dans les villes en Hollande c'est génial.

EN : D'après toi, à quel type de clientèle la pratique du vélo le long des berges est-elle adaptée ?

PI : Je dirais à la clientèle de complaisance si on peut dire ça, à celle qui va tranquille. Après ça dépend à quelle heure on y va, quand y a moins de monde, c'est le pied pour ceux qui font du vélo de course.

EN : Et à part le vélo, tu aimerais pouvoir pratiquer d'autres types d'activités sur les berges ?

PI : Oui j'aimerais bien faire du roller, on peut en faire, j'en ai déjà fait mais comme je disais avant y a des endroits où la route elle n'est pas génial. Genre à roller quand on va vite ça chatouille les pieds, ça secoue. On doit toujours lever les pieds. Il faudrait faire quelque chose de plus lisse. C'est pas adapté et c'est dommage car y a pas mal de gens en roller.

EN : D'accord, c'est un bon exemple je pense. Et je sais pas si tu as déjà entendu parler des futurs travaux qui auront lieu dans le cadre de la 3^{ème} correction du Rhône ?

PI : Non pas vraiment, vite fait comme ça.

EN : Je vais t'expliquer un petit peu lors (*explications des futurs travaux*). Maintenant que tu en sais un peu plus, est-ce qu'il y a des infrastructures, des aménagements que tu voudrais voir sur ces berges à l'avenir?

PI : J'ai pas d'idée précise mais tout ce qui est espaces détente ça m'irait bien ! Et aussi des trucs pour faire des grillades, comme y a à la cour Roger Bonvin. C'est génial, on a plus qu'à arriver et à griller notre viande. D'ailleurs en Australie on trouve pleins d'endroits où on peut faire des grillades gratuitement, y avait pas besoin de prendre le charbon etc. On pourrait faire un peu la même chose qu'à cette cour Roger Bonvin en respectant bien la nature.

EN : Et ça aiderait peut-être à dynamiser l'itinéraire, surtout que si on a envie de s'asseoir, boire un truc, à part à la crêperie de Granges, y a rien.

PI : Ouai non y a rien quoi. S'ils arrivent à aménager certaines choses dans des endroits stratégiques ça serait bien. A la fin d'un truc, où y a une autre route par exemple.

EN : Par exemple à Genève, le long du Rhône y a des bars, ça amène de l'ambiance. A Paris, chaque été y a Paris Plage où ils aménagent le long de la Seine des animations, des petites plages avec des chaises-longues.

PI : Ah ouai je savais pas, ça doit être super, pourquoi pas aussi faire ça chez nous le long du Rhône alors. Peut-être qu'avec ça ça inciterait les gens à rester en vacances en Suisse. Non je rigole mais même à Géronde y a rien alors que y a pas beaucoup d'habitations autour donc on pourrait faire des soirées. Donc si on avait quelques bars le long du Rhône, ça motivera les gens à y aller.

EN : Oui tout à fait et pi le Rhône il est quand même assez proche du centre des villes, surtout à Sion, on y est facilement le long des berges.

PI : Ouai pi ce qui serait intéressant c'est aussi de pouvoir réparer son vélo ou de pouvoir s'abreuver, remplir sa gourde, je pense à ceux qui court ou à ceux qui font du vélo sur des assez longues distances. Moi tout ce qui est aménagement je suis pour quoi, il manque et c'est dommage parce que c'est un joli chemin qui mériterait d'être un peu mis en avant.

EN : Et j'ai une dernière question, si tu te mets à la place d'un touriste qui vient faire du vélo dans la plaine du Rhône, le long des berges, tu penses que les prestations disponibles elles seront à la hauteur de leur attentes ? Par rapport aux hôtels, à la restauration, etc. ?

PI : Ouai tout ce qui est restauration, café, il manque ! Il manque des hôtels qui accueillent des gens en vélo. Bon déjà ces hôtels y en a pas beaucoup, c'est cher. Les gens à vélo ils vont peut-être plutôt aller à vélo dans des chambres d'hôtes ou des campings. A ce niveau-là ça pêche un peu. En tout cas je vois jamais de la pub sur ça après je vois pas tout et je me balade pas avec des brochures sur le Valais mais quand même. Je ne sais pas si les gens vont venir jusqu'ici pour le vélo car la mise en avant c'est pas top. Parce que y a des hôtels qui sont particuliers pour les cyclistes ?

EN : Non alors entre Sion et Sierre en plaine non, c'est quelque chose qui se développe plutôt en montagne avec le VTT. C'est dommage car y a quelques hôtels qui sont vraiment proches du Rhône.

PI : Ouai pi y a pas mal de gens qui font du vélo quand même !

EN : Oui de plus en plus ! Donc j'ai terminé avec mes questions, merci pour ton aide !

Annexe XIV : Interview Lysiane Evéquo

Interview réalisé le 15 septembre avec Lysiane Evéquo (56 ans), secrétaire à l'hôpital de Sion et résidant à Erde. Elle pratique le vélo presque tous les vendredis avec une équipe d'amis pour le plaisir. Elle a également l'habitude de réaliser des voyages à vélo à l'étranger. La rencontre a duré une vingtaine de minutes à mon domicile.

EN : enquêteur (moi) **PI** : Personne interrogée

EN : Tout d'abord, quelques questions assez faciles, quand vous pratiquez du vélo sur les berges, est-ce que c'est le plaisir ou vous recherchez la performance sportive ?

PI : Alors, c'est le plaisir. C'est le plaisir d'être avec d'autres personnes qui ont la même passion que moi. On discute, on partage des choses, c'est génial, ça procure un bien fou.

EN : D'accord, et en général, quel tronçon ou distance parcourez-vous durant une sortie à vélo ?

PI : D'abord on commence au plat, pour chauffer les muscles et ensuite on parcourt durant 2h-2h30 des montées et des descentes pour un parcours entre 40 et 60km. Mais on fait souvent le tronçon Sion-Sierre pour ce qui est du plat.

EN : D'accord et en général, vous faites des pauses durant vos sorties ?

PI : Si on fait un grand effort, où y a un grand dénivelé oui, sinon sur les berges pas vraiment. En plus il y a pas vraiment d'endroit qui donne envie de s'arrêter particulièrement. Souvent, la pause on la fait à la fin, quand on a fini notre virée.

EN : Ok et sinon savez-vous que l'itinéraire le long des berges s'appelle la « Route du Rhône » ou pour vous c'est simplement des berges ?

PI : Oui je sais que ça s'appelle la « Route du Rhône ».

EN : Ok et est-ce que vous sauriez me donner les aspects positifs et négatifs de la « Route du Rhône », de ces berges plus précisément dans ce tronçon Sion-Sierre ?

PI : Alors faut que je réfléchisse un peu... Côté positif c'est un itinéraire tranquille, accessible à tous, on se sent en sécurité presque sur tout le trajet car y a quasi pas de voitures qui peuvent accéder aux berges. C'est génial parce que c'est pour les vélos mais aussi pour ceux qui font de la course à pied, du roller ou ceux qui se baladent à pied tout simplement, on rencontre pleins de gens. Y a beaucoup de verdure alors qu'à certains endroits y a la ville à deux pas. Après côté négatif c'est que y a pas mal de vent mais ça on peut rien faire. Après les week-ends, y a beaucoup trop de monde quand il fait beau, on se marche un peu dessus et on va pas tous à la même vitesse alors c'est vite compliqué.

EN : Et au niveau de l'animation des berges, c'est quelque chose qui est adéquat ?

PI : Alors pas vraiment, c'est pas particulièrement animé, il ne se passe pas grand-chose. A part le restaurant, la crêperie je crois vers Granges, y a quasi rien sur ce long bout.

EN : Oui c'est ce qui ressort souvent à travers les entretiens réalisés avec les spécialistes et d'autres cyclistes. Et qu'est-ce qui vous plaît le plus le long des berges du Rhône ?

PI : Alors moi vu que j'y vais plutôt la semaine, le vendredi c'est la tranquillité qui me plaît le plus. Là y a pas trop de monde, c'est assez calme, on a l'impression d'être en pleine nature. C'est vraiment agréable

EN : Et pi, selon vous, quel est le meilleur endroit, que ça soit en Suisse ou à l'étranger pour pratiquer le vélo de route ?

PI : Pour moi c'est le Valais, c'est sûr. Le Valais propose assez de parcours je trouve. Je n'ai pas d'idée d'endroit où c'est particulièrement mieux. C'est dur à dire...

EN : Y a pas de souci si vous n'avez pas d'idée en tête. On va passer à la prochaine question qui est : selon vous à quel type de clientèle la pratique du vélo le long des berges du Rhône est-elle adaptée ?

PI : Alors je dirais à tout le monde et aussi aux gens avec des handicaps. C'est ça qui est génial. Qu'on soit jeune ou vieux, on peut tous aller faire des activités au bord du Rhône.

EN : Oui c'est idéal ! Et sinon est-ce que vous souhaiteriez pouvoir pratiquer d'autres activités le long du Rhône ?

PI : Alors pourquoi pas mais il faudrait que ça soit des activités qui respectent la nature, que le Rhône reste un peu sauvage et faudrait surtout pas impliquer du trafic automobile. Mais je trouve qu'on peut déjà faire pas mal d'activité.

EN : D'accord et si on en vient à la thématique du tourisme, si vous vous mettez à la place d'un touriste qui vient faire du vélo sur les berges, pensez-vous que les prestations disponibles sont à la hauteur de ses attentes ?

PI : Alors pas vraiment, le parcours devrait être signalé de façon adéquate pour mieux s'y repérer et on devrait trouver des panneaux un peu informatifs qui dirigeraient les personnes vers des hôtels, café, etc. Là on sait jamais ce qu'il y a à voir ou s'il y a un restaurant ou un hôtel dans la région si je me rappelle bien.

EN : Et puisque vous faites quand même toutes les semaines du vélo ou presque, est-ce que vous pensez que l'hébergement ou la restauration sont adaptés pour les cyclistes ?

PI : Alors c'est dur à dire pour l'hébergement, en tout cas on en a jamais parlé avec mes amis, ça ne me dit rien les hôtels pour les cyclistes ici. Après on a fait l'expérience de vouloir manger un petit quelque chose dans un restaurant après notre tour et malheureusement le restaurant ne proposait plus de cuisine. Ça c'est négatif comme point. C'est pas très accueillant pour les touristes je pense. Il risque de pas revenir chez nous.

EN : Exactement, ils pourraient avoir une mauvaise image de notre destination. Et est-ce que vous connaissez un peu les futurs aménagements qui verront le jour avec cette 3^{ème} correction du Rhône ?

PI : Alors non pas vraiment. On n'a pas reçu vraiment d'information.

EN : Alors je vais vous montrer quelques illustrations et vous expliquer un peu ce qui est prévu (*explications des futurs aménagements*).

PI : Wahou, c'est chouette vraiment ! Ça va vraiment être encore plus sympa ces berges.

EN : Oui ça a l'air en tout cas comme ça. J'ai une toute dernière question, maintenant que vous avez vu les travaux qui sont prévus, quels types d'aménagement ou d'infrastructure souhaiteriez-vous voir le long des berges du futur ?

PI : Alors peut-être plus d'indications informatives sur le parcours. Après peut-être des infrastructures qui inciteraient à s'arrêter vu qu'on le fait pas trop maintenant. Et euh... oui des endroits où on pourrait peut-être s'asseoir, se poser un moment et pourquoi pas pique-niquer. Et peut-être pour les parents avec enfants, des aires de jeux avec une petite buvette pour satisfaire tout le monde. Un peu comme y a à Granges.

Marine Karlen

EN : Ok super c'est déjà pas mal d'informations. Merci beaucoup !

Annexe XV : Interview Fabienne Karlen

Interview réalisé le 16 septembre avec Fabienne Karlen (64 ans), à la retraite et résidant à Sion. Elle pratique le vélo, mais aussi la marche assez régulièrement, le long des berges, avec des ami(e)s. La rencontre a duré une vingtaine de minutes à mon domicile.

EN : enquêteur (moi) PI : Personne interrogée

EN : Ma première question c'est, est-ce que lorsque tu pratique du vélo sur les berges, est-ce que c'est pur plaisir, sans stress ou alors tu recherches une performance sportive ?

PI : Ah non par pur plaisir, moi je vais tranquillement, quand je suis avec des gens on discute, on s'arrête un moment sur un banc des fois, tranquille. Je mets pas un chrono ou j'essaie pas d'aller le plus vite possible, c'est pas mon but c'est sûr.

EN : Ok et pi en général tu circules sur quel tronçon ?

PI : Alors sur les berges c'est en général Sion-Sierre, je pars depuis chez moi donc de la ville, je prends la passerelle de Vissigen et je vais direction Sierre. Souvent je fais environ 10km aller-retour.

EN : Et tu vas de temps en temps en direction des Îles ?

PI : Non pas vraiment, pour y aller c'est un peu plus compliqué, faut rester sur la route un moment pi c'est pas toujours rassurant. C'est plutôt embêtant que la route ne longe pas constamment le Rhône.

EN : Ouai c'est pas faux, tu n'es pas la 1^{ère} à me dire ça. Et sinon, tu as dit que ça t'arrive de faire des pauses et de t'arrêter sur un banc, tu ne t'arrêtes jamais ailleurs ?

PI : Euh... Si ça arrive, des fois on boit un verre à Granges, à la crêperie, c'est sympa là-bas. Sinon oui une fois ou deux je me suis arrêtée aux gouilles aussi à Granges, super apaisant comme endroit. Après sinon y a pas beaucoup d'autres choix.

EN : D'accord et pi toi tu sais que l'itinéraire le long des berges ça s'appelle la « Route du Rhône » ?

PI : Alors j'ai lu ça une fois sur un panneau, vers le Pont du Rhône à Sion. Mais pour moi c'est pas très connu. C'est pas mis en avant.

EN : Ok et sinon pour toi, quels sont les aspects positifs et négatifs de la « Route du Rhône », de cet itinéraire le long des berges, et plus précisément dans la zone Sion-Sierre ?

PI : Pour ce qui des points positifs, j'apprécie la tranquillité, le paysage, le fait de rencontrer les gens de tout acabit. Côté négatif, je trouve dommage la proximité entre les cyclistes amateurs, chevronnés, les coureurs, les marcheurs, on se marche un peu dessus, particulièrement les week-

ends. Et le manque de poubelles et de quoi se rafraîchir. Dommage également qu'il n'y ait pas trop de buvette sur le trajet, à part à Granges.

EN : Par rapport aux différents conflits d'usagers, c'est quelque chose qui sera pris en considération lors des aménagements. Et sinon qu'est-ce qui te plaît le plus le long de ces berges ?

PI : Je dirai le fait qu'il n'y ait pas de voiture, enfin majoritairement pas, la proximité du Rhône et de la nature.

EN : D'accord. Et pour toi, quel est le meilleur endroit ou le meilleur exemple en Suisse ou à l'étranger pour faire du vélo de route ?

PI : Alors le long des berges du Rhône de manière générale, aussi en France ou sinon le long d'une rivière ou sur des chemins de plaine en tout cas. J'ai pas un exemple concret.

EN : Pas de souci, ça va bien. On passe à la prochaine question, selon toi, à quel type de clientèle la pratique du vélo le long des berges du Rhône est-elle adaptée ?

PI : Alors aux promeneurs et aux randonneurs souhaitant éviter la circulation des routes à grand trafic. C'est adapté à tous, autant aux familles à vélo avec leur enfant, aux groupes à vélo, aux gens avec poucettes, aux gens plus âgés, enfin vraiment à tout le monde.

EN : C'est vrai, personne n'est exclu de ces berges. Et à l'avenir, tu souhaiterais pouvoir pratiquer d'autres activités le long du Rhône ? A part le vélo et donc la marche vu que tu pratiques les deux.

PI : Alors au niveau des activités sportives pour moi ça me suffit, après j'apprécierais l'installation de buvettes, des tables et des bancs, parce que maintenant c'est quasi inexistant, des lieux adaptés au pique-nique ou aux grillades dans des lieux ombragés et pourquoi pas quelques chaises longues. J'aimerais voilà pouvoir me détendre aux bords du Rhône, passer des bons moments sans forcément être toujours en mouvement. Un peu comme aux Îles. En plus le Rhône c'est plus proche que les Îles depuis Sion !

EN : Oui c'est pas faux, mais je pense qu'à l'heure actuelle le Rhône ne donne pas trop envie, il a longtemps fait peur et maintenant l'Etat a envie que les gens se rapprochent ce fleuve. Donc c'est l'occasion de faire quelque chose de chouette pour attirer du monde. Et du point de vue touristique maintenant, si tu te mets à la place d'un cyclotouriste qui vient faire du vélo le long du Rhône, tu penses que les prestations disponibles, comme les hôtels, les restaurants, les aménagements, etc. sont à la hauteur de ses attentes ?

PI : Pas vraiment. Les berges du Rhône sont souvent un peu trop éloignées des centres urbains. Pour les transports publics, les hôtels, restaurants il en est de même. Pas d'indications non plus quant aux possibilités de se loger ou de se restaurer quand on est sur le parcours. Certains tronçons sont goudronnés, donc agréable à rouler, dommage par endroits il y a des nids-de-poule ou des racines.

Marine Karlen

EN : Ok ! Je sais, vu que je t'en ai déjà parlé, que tu connais un peu les futurs travaux de la 3^{ème} correction entre Sierre et Sion, est-ce qu'une fois que tout ça sera réalisé, il y a d'aménagements ou des infrastructures que tu souhaiterais voir le long des berges ?

PI : Je verrais bien une buvette, comme sur le Cour Roger Bonvin à Sion, des espaces verts avec des pergolas, des bancs, des tables, des grills à disposition des randonneurs, des jeux pour les jeunes et moins jeunes, pétanques, tables de ping-pong, des petites piscines, des fontaines et pourquoi pas une plage avec du sable et comme je disais avant avec des transats, parasols et tout ce qui faux. Je viens d'aller au cour Roger Bonvin alors ça m'a donné des idées. Je pense que si c'était aménagé un peu comme ça tout le long du Rhône, ça attirerait encore plus de monde et pourquoi pas même des touristes.

EN : Oui je trouve cet endroit génial. C'est apaisant ! J'en ai terminé avec mes questions, merci beaucoup !

Annexe XVI : Interview Christophe Coquoz

Interview réalisé le 17 septembre avec Christophe Coquoz (28 ans), enseignant au Lycée-Collège des Creusets et résidant à Sion. Il pratique le vélo durant ses loisirs, de temps en temps le long des berges, avec des ami(e)s ou en famille. L'entretien a duré environ 20 minutes à mon domicile.

EN : enquêteur (moi) **PI :** Personne interrogée

EN : Lorsque tu pratiques du vélo sur les berges, est-ce que c'est pour le plaisir ou tu recherches la performance sportive ?

PI : C'est plutôt pour le plaisir tout en pensant à me garder en forme.

EN : Et en général, quel tronçon tu parcours sur les berges ?

PI : Je fais plutôt du vélo entre Sion et Chippis, un aller-retour, tout dépend du temps que j'ai à dispo.

EN : Ok et ça t'arrive de faire des pauses sur ce parcours ou tu pédales sans arrêt ?

PI : Souvent, surtout si je suis avec d'autres gens, je fais une petite pause à mi-parcours avant de faire demi-tour pour revenir d'où je viens.

EN : Et ces pauses tu les fais où ? Toujours au même endroit ?

PI : Alors ça dépend, le choix est assez limité, soit à proximité d'un banc si je suis seul, sinon vers les gouilles de Granges ou vers le restaurant Ho'Ho'Ho, je crois ça s'appelle comme ça. Ça nous arrive de boire un verre et de manger une crêpe là.

Marine Karlen

EN : Oui ça s'appelle comme ça. Et tu sais que l'itinéraire le long des berges s'appelle la « Route du Rhône » ?

PI : Non je n'en avais jamais entendu parler, ni même lu sur une quelconque brochure.

EN : D'accord et pour toi, quels sont les aspects positifs et négatifs de cet itinéraire, plus précisément dans la zone Sion-Sierre ?

PI : Alors euh... les points positifs sont qu'il n'y a pas de trafic automobile, ou alors très peu. La route est relativement bien dans la nature avec le Rhône toujours assez proche et de nombreux arbres en bordure de route pour faire de l'ombre. Pour les aspects négatifs je dirais l'état de la route, souvent y a des fissures sous l'effet des racines des arbres, le manque de fontaines et d'espaces pour faire des pauses. Et autre chose, souvent y a trop de monde sur ces berges, c'est un peu chaotique.

EN : Ok et parmi les éléments que tu trouves positifs, qu'est-ce qui te plaît le plus le long de ces berges ?

PI : La verdure présente en bord de route.

EN : Ok et est-ce que tu connais ou saurais me donner un exemple d'endroit où la pratique du vélo est idéale ?

PI : Je dirais en Islande, d'après des reportages que j'ai vu à la télé, y a des paysages magnifiques et des routes qui traversent toute l'île. Bord de mer, montagnes et prairies. Ça doit être vraiment très bien.

EN : D'après toi, à quel type de clientèle la pratique du vélo le long des berges du Rhône est-elle adaptée ?

PI : Plutôt à des personnes qui recherchent à entretenir leur corps, faire du sport et passer du bon temps avec leur famille, des amis. Y a pas besoin d'avoir des capacités physiques particulières. Par contre, les enfants peuvent vite être lassés de la monotonie du parcours qui est finalement toujours un peu pareil pour eux. Peut-être que la présence de jeux à certains endroits pour rendre la pratique du vélo encore plus sympa pour eux.

EN : Et à part le vélo, est-ce que tu souhaiterais pouvoir pratiquer d'autres activités le long du Rhône ?

PI : Alors, oui, je trouverais ça très intéressant, faire une aire de jeu pour accueillir des enfants et des familles, avec des stands de dégustations, un coin de repos etc. un peu comme une aire d'autoroute mais en version vélo.

EN : C'est une idée intéressante ! Et sinon si tu te mets à la place d'un touriste qui vient faire du vélo sur les berges du Rhône, penses-tu que les prestations disponibles sont à la hauteur de ses attentes ?

Marine Karlen

PI : Non je pense que les touristes peuvent être déçus. En plus en partant de Sion par exemple, il n'y a pas d'indications claires. Il est difficile de trouver le chemin qui n'est pas continu. Aussi le chemin est toujours identique, une route quelconque sans beaucoup de surprises...

EN : Et tu penses que les hébergements et les restaurants sont adaptés à la clientèle cycliste ? Si tu as une opinion là-dessus ?

PI : Alors je suis pas sûr mais je dirais que non. Déjà pour les hôtels y en a pas beaucoup et les restaurants ont des horaires assez strictes donc on peut pas y manger tout le temps. C'est pas génial quoi.

EN : D'accord. Tu m'as dit avoir déjà entendu parler des futurs travaux de la 3^{ème} correction du Rhône, du coup est-ce qu'il y a des types d'aménagement ou d'infrastructure que tu aimerais voir le long des berges à l'avenir?

PI : Des aménagements ludiques pour attirer des familles seraient intéressants. Un petit parcours pour que les familles prennent leur vélo le dimanche et puissent allier sport et détente. Il faudrait surtout que le bitume soit amélioré sur certains tronçons qui ont énormément de racines.

EN : Et t'entends quoi par des aménagements ludiques ?

PI : Alors je pense à des places de jeux avec des balançoires, des bacs à sable, ce genre de truc. Et pi des petits panneaux tout au long du parcours qui informe peut-être sur la région en adaptant ça au langage des enfants.

EN : Ok super, j'en ai terminé avec mes questions, je te remercie beaucoup !

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 : Alain Glassey, Damien Gross, Didier Tille, Gaby Micheloud, Jean-Marc Jacquod, Joakim Faiss, Lucien Barras, Muriel Borgeat-Theler, Sarah Duchoud et Sébastien Métrailler. »

Marine Karlen

