

## Table des matières

<b>Liste des figures.....</b>	vii
<b>Liste des abréviations .....</b>	viii
<b>Introduction.....</b>	1
<b>1. Contexte du travail.....</b>	2
<b>1.1 Choix du thème.....</b>	4
<b>2. Revue littéraire .....</b>	5
<b>2.1 Mobilité douce / mobilité active .....</b>	6
<b>2.2 Mobilité durable .....</b>	6
<b>2.3 Concepts existants .....</b>	6
2.3.1 Villages sans voiture.....	7
2.3.3 Navettes gratuites .....	8
2.3.4 Bus Alpin .....	8
2.3.5 Téléphériques .....	8
2.3.6 Calèches .....	9
2.3.7 Segways et trottinettes électriques .....	9
2.3.8 Funiculaires.....	10
2.3.9 À pied .....	10
<b>2.4 Labels .....</b>	10
<b>3. Le cas de la station de Werfenweng .....</b>	11
<b>4. Méthodologie .....</b>	13
<b>5. Problématique.....</b>	14
<b>5.1 Objectifs.....</b>	15
<b>6. Étude de cas : Vercorin .....</b>	16
<b>6.1 Présentation de Vercorin .....</b>	16
<b>6.2 Mobilité.....</b>	18
6.2.1 Analyse SWOT de la mobilité à Vercorin .....	18
<b>6.3 Projets en cours et futurs .....</b>	22
<b>6.4 Compatibilité des concepts de mobilité avec Vercorin .....</b>	24
6.4.1 Village sans voiture.....	24
6.4.3 Navettes gratuites .....	25

6.4.4 Bus Alpin .....	26
6.4.5 Téléphérique.....	26
6.4.6 Calèches .....	27
6.4.7 Segways et trottinettes électriques .....	28
6.4.8 Funiculaire.....	30
6.4.9 À pied .....	30
<b>7. Analyse de données sur le terrain .....</b>	<b>31</b>
<b>7.1 Construction du questionnaire.....</b>	<b>32</b>
<b>7.2 Réflexion sur le questionnaire.....</b>	<b>33</b>
<b>7.3 Construction des questions des entretiens .....</b>	<b>34</b>
<b>8. Analyses des résultats obtenus .....</b>	<b>34</b>
<b>8.1 Qualité des navettes gratuites .....</b>	<b>35</b>
<b>8.2 Perception de la mobilité actuelle.....</b>	<b>37</b>
<b>8.3 Marketing autour de la mobilité durable.....</b>	<b>37</b>
<b>8.4 Porte d'entrée du Vallon de Réchy .....</b>	<b>38</b>
<b>8.5 Liaison avec le Val d'Anniviers .....</b>	<b>38</b>
<b>8.6 Mobilité du futur.....</b>	<b>39</b>
<b>9. Idées innovantes.....</b>	<b>39</b>
<b>9.1 Vélos en libre-service.....</b>	<b>40</b>
<b>9.2 Uber Vercorin .....</b>	<b>42</b>
<b>9.3 Covoiturage .....</b>	<b>43</b>
9.3.1 Fanions.....	45
<b>9.4 Acquisition de voitures électriques .....</b>	<b>46</b>
<b>10. Améliorations de l'existant .....</b>	<b>46</b>
<b>10.1 Signalisation de la vitesse dans le village .....</b>	<b>47</b>
<b>10.2 Parking Chalais.....</b>	<b>47</b>
<b>11. Recommandations.....</b>	<b>48</b>
<b>11.1 Réalisations à court terme.....</b>	<b>49</b>
<b>11.2 Réalisations à moyen terme.....</b>	<b>50</b>
<b>11.3 Réalisations à long terme.....</b>	<b>51</b>
<b>Conclusion .....</b>	<b>52</b>
<b>Sources .....</b>	<b>54</b>
<b>Annexe I : Entretien 1 .....</b>	Erreur ! Signet non défini.

<b>Annexe II : Entretien 2 .....</b>	Erreur ! Signet non défini.
<b>Annexe III : Entretien 3 .....</b>	Erreur ! Signet non défini.
<b>Annexe IV : Entretien 4 .....</b>	Erreur ! Signet non défini.
<b>Annexe V : Entretien 5 .....</b>	Erreur ! Signet non défini.
<b>Annexe VI : Entretien 6 .....</b>	Erreur ! Signet non défini.
<b>Annexe VII : Entretien 7 .....</b>	Erreur ! Signet non défini.
<b>Annexe VIII : Entretien 8 .....</b>	Erreur ! Signet non défini.
<b>Annexe IX : Questionnaire .....</b>	Erreur ! Signet non défini.
<b>Annexe X : Exemples de lieux pour les aires d'attente .....</b>	Erreur ! Signet non défini.
<b>Déclaration de l'auteur .....</b>	Erreur ! Signet non défini.

## Liste des figures

Figure 1	: Exemple de <i>Jetflyer</i> .....	11
Figure 2	: Exemple de <i>Biga</i> et de Segway.....	12
Figure 3	: Carte de Vercorin .....	17
Figure 4	: Analyse SWOT de la mobilité à Vercorin .....	18
Figure 5	: Moyen de transport utilisé pour se rendre à Vercorin.....	27
Figure 6	: Répartition des classes d'âge des répondants.....	32
Figure 7	: Fréquence de venues de Vercorin.....	35
Figure 8	: Utilisation de la navette .....	36
Figure 9	: Souhait des vélos en libre-service .....	41
Figure 10	: Exemple de zone d'attente.....	45
Figure 11	: Localisation des parkings.....	49

## Liste des abréviations

CFF	:	Chemins de fer fédéraux
CHF	:	Franc suisse
CO <sub>2</sub>	:	Dioxyde de carbone
Km	:	Kilomètre
Km/h	:	Kilomètre par heure
Etc.	:	Et cetera
OFROU	:	Office fédéral des routes
R2	:	Résident secondaire
SAMO	:	Sanfte Mobilität
STARTER	:	<i>Sustainable Transport for Areas with Tourism through Energy Reduction</i>
VTT	:	Vélo tout terrain

## Introduction

La mobilité est un sujet auquel chaque individu est confronté quotidiennement et cela démontre son importance. Que ce soit dans un milieu urbain, dans un milieu rural ou en montagne, la population est constamment en contact avec un ou plusieurs moyens de transport. Ce domaine d'activité nécessite énormément de réflexions pour restructurer des zones afin que la mobilité soit en totale adéquation avec son environnement tout en visant une optimisation maximale.

Avec l'évolution technologique et un changement de mentalité chez les personnes, la voiture privée est un moyen de transport qui a nettement gagné en importance durant ces dernières années. Cela provoque évidemment des répercussions qui agissent directement sur la mobilité. Les grandes villes ont un trafic routier très encombré et cela provoque des bouchons. Du côté des stations alpines, cette augmentation d'automobiles péjore logiquement l'environnement et la convivialité de ces villages.

La station de Vercorin qui est une petite station de moyenne altitude, est également touchée par cette concentration de voitures surtout dans son centre. Bien que la commune ait déjà pris des mesures pour améliorer la mobilité dans sa station alpine, il est difficile de constamment trouver de nouvelles idées. Vercorin se doit également de répondre à une cohérence environnementale toute particulière ; ce village est la porte d'entrée du Vallon de Réchy, une réserve naturelle et préservée très reconnue. La commune de Chalais doit donc démontrer que Vercorin reste proche de la nature dans tous les sens du terme.

Ce travail a donc pour objectif de faire une analyse de la situation actuelle de la mobilité dans la station vercorinarde et de proposer d'éventuelles solutions basées sur des études sur le terrain, sur un *benchmarking* de la concurrence et sur des aspects innovants.

Le travail sera composé tout d'abord d'une recherche sur le problème de la mobilité actuelle et des concepts existants mis en place pour y faire face. Ensuite, l'analyse sera centrée sur Vercorin avec notamment l'application et la compatibilité pour cette station anniviarde, des divers concepts efficents dans d'autres stations. Puis les attentes, les

résultats obtenus des études qualitatives et quantitatives ainsi que des idées innovantes seront utilisés pour formuler des recommandations adressées à la commune de Chalais afin de rendre meilleure la mobilité à Vercorin.

## 1. Contexte du travail

En Suisse, lorsque l'on parle de mobilité, les trains avec leur ponctualité légendaire, sont très souvent évoqués. Et pourtant, en termes de transports, ils ne sont pas les seuls à occuper le devant de la scène. En effet, le nombre de voitures privées augmente sans cesse et en 2019, le parc automobile suisse compte plus de 4,5 millions de voitures de tourisme et ce chiffre est en constante augmentation (Confédération suisse, 2019). Cette croissance, très significative pour le si petit pays qu'est la Suisse, interpelle depuis bien des années les différentes autorités suite à la concentration de CO<sub>2</sub> due à l'augmentation du trafic dans de nombreuses zones du pays. Il faut ajouter à cela, le nombre de touristes venant avec leur propre véhicule pour se rendre dans les montagnes et le trafic routier en station peut vite s'avérer compliqué.

Pourtant, la Suisse bénéficie encore, à l'étranger, d'une bonne image quant à sa gestion du trafic routier dans les régions alpines (Mobilservice, 2005). Cependant, il est tout de même important de souligner que selon une étude réalisée par l'association Bus Alpin, environ 80 % des personnes se rendant dans les stations suisses viendraient avec leur véhicule privé (Mobilservice, 2018). La mobilité devient donc une préoccupation pour la confédération helvétique. Des représentants suisses participent à de nombreux congrès sur la mobilité, notamment à Werfenweng en Autriche en 2017 avec comme thème central, la mobilité durable dans les régions alpines touristiques (Confédération suisse, 2019). Plusieurs institutions suisses comme quelques communes, certains offices cantonaux et fédéraux etc., font partie du programme Espace Alpin ayant pour but le renforcement de l'espace alpin grâce à la coopération transnationale. En plus de la Suisse, on y retrouve l'Autriche, le Liechtenstein, la Slovénie, l'Allemagne, la France et l'Italie. Diverses priorités thématiques sont décidées pour chaque période de programmation et une des préoccupations de la période actuelle qui s'étend de 2014 à 2020, repose sur un espace alpin pauvre en CO<sub>2</sub> en

élaborant des solutions concrètes sur la mobilité et les transports (Confédération suisse, 2019).

Les stations de montagne, comme les différentes agglomérations en général, ont un défi de taille à relever ; la gestion du transport des personnes. Pour échapper au stress quotidien et à la pollution de la vie citadine, de plus en plus de personnes partent à l'assaut de la montagne dans le but de trouver calme, nature et air pur. Or, ce phénomène actuel induit inévitablement le risque d'y retrouver la plupart des désagréments liés au trafic. Lors de leurs voyages, les touristes privilégient souvent leur voiture privée aux transports publics et cela pour des raisons essentiellement pratiques en raison du nombre conséquent d'affaires personnelles à transporter.

Le Valais est un canton très préoccupé par sa mobilité en général et désire fortement l'améliorer d'ici 2040. L'État souhaite supprimer environ un tiers des routes jugées comme « peu utiles » afin de se concentrer, en termes de qualité, sur le reste du réseau routier. Le canton du Valais a aussi pour objectif, d'ici 2040, de développer 10 nouvelles liaisons plaine-montagne avec des téléphériques. D'autres projets cantonaux en lien avec différents moyens de transport sont en cours d'étude et visent une amélioration réelle de la situation. Ces nombreux objectifs, tous en rapport avec la mobilité sont liés à la réduction de voitures privées et au développement maximal de la mobilité douce. (Le Nouvelliste, 2018)

Vercorin est une petite station qui se situe dans le Val d'Anniviers. Les habitants et touristes qui y séjournent, l'apprécient notamment pour son aspect reposant et son côté nature (Commune de Chalais<sup>1</sup>, 2018). Toutefois, Vercorin ne déroge pas à cette problématique liée aux transports. Cette destination de montagne subit également les désavantages inhérents à l'augmentation exponentielle de la population durant les hautes saisons touristiques. De plus, les nouveautés de ces dernières années comme l'introduction du Magic Pass en 2017 ainsi que la construction de la résidence SwissPeak également en 2017, attirent un nombre croissant de personnes dans ce petit village de montagne (RMA, 2018). Par conséquent, cela nuit dans un premier temps à la fluidité du trafic et engendre

---

<sup>1</sup> Étude réalisée par l'Observatoire Valaisan du Tourisme

tout type de pollutions. Ce nombre ascendant de voitures péjore inéluctablement le côté naturel et authentique de la station anniviarde.

Contrairement à la plupart des stations de montagne, ce village possède pourtant un atout incontestable : le téléphérique qui relie Chalais à Vercorin en passant par le hameau de Briey. Vercorin dispose donc actuellement en termes de transports publics d'un téléphérique depuis la plaine, de navettes gratuites disponibles, à certaines heures pendant la haute saison, d'une liaison postale en direction de Chalais et également pour se diriger dans le cœur du Val d'Anniviers. Cependant, ce système actuel de transports ne répond plus du tout au développement de la station et risque même de nuire à son image de destination familiale et conviviale.

Cette station ayant toujours mis l'accent sur sa proximité et son charme grâce à son village à taille humaine, arrive à saturation en termes de transports individuels motorisés. La commune de Chalais, consciente de ce nouveau problème, espère fluidifier le trafic et y développer la mobilité douce afin de préserver l'attrait que possède ce village du Val d'Anniviers. Pour cela, il est intéressant de prendre connaissance des solutions existantes qui fonctionnent dans d'autres stations de montagne et de s'en inspirer afin d'améliorer la situation actuelle. De plus, il demeure essentiel de considérer que le tourisme de durabilité satisfait énormément de touristes (Confédération suisse, 2012). Cependant, il faudra prendre en compte qu'il n'est pas aisément de révolutionner un système de transports dans un lieu spécifique, car cela est également synonyme de changements de mode de vie.

Ce travail, mandaté par la commune de Chalais, a pour but d'analyser la thématique de la mobilité inhérente à la station de Vercorin. Il proposera des solutions innovantes, concrètes et applicables afin de réduire le trafic dans la station en améliorant les conditions actuelles de circulation tout en répondant aux attentes et besoins différents des résidents, des touristes et des multiples acteurs de la station.

## 1.1 Choix du thème

Ce thème a été suggéré par Madame Martine Hofstädter, conseillère communale de Chalais, responsable notamment de la section tourisme et travaillant aussi pour l' Institut

valaisan du tourisme. Cette problématique a directement interpellé l'étudiant rédigeant ce travail puisqu'il vit depuis toujours dans la commune Chalais dont Vercorin en fait partie, a travaillé à l'office du tourisme de Vercorin lors de son année pratique pour l'obtention de sa maturité commerciale, apporte régulièrement son aide dans les buvettes d'alpage du Vallon de Réchy et surtout aime cette station de montagne. Ayant de fortes attaches et passablement d'expériences vécues dans ce petit village de montagne, cela lui tenait particulièrement à cœur de proposer à la commune de Chalais, diverses pistes et analyses dans le but d'améliorer si possible la mobilité à Vercorin.

## 2. Revue littéraire

Globalement, le tourisme s'accroît fortement dans les différentes stations alpines et cela a pour répercussion une augmentation du trafic motorisé individuel. Cet accès facilité aux stations, grâce au développement des routes, permet certes un développement, mais engendre parfois un concentré de trafic dans les villages de montagne (Cipra, 2006).

Cette concentration de trafic provoque diverses nuisances dans les Alpes tant au niveau sonore qu'au niveau environnemental. Cependant, le bruit et le rejet de CO<sub>2</sub> causés par les véhicules arrivant dans les multiples stations alpines peuvent être réduits grâce à de nombreuses solutions. Actuellement les stations alpines connaissent une augmentation des déplacements par les touristes et les habitants ainsi qu'un nombre considérable de visites sur les week-ends ou les courts séjours. Malheureusement, pour répondre à ces besoins, la voiture privée se veut le moyen de transport qui est favorisé (Kaufmann & Munafò, 2010, pp. 6-7). Pour lutter contre ce phénomène, des remises en question quant au respect de l'environnement dans les stations, se multiplient. Suite aux modifications climatiques, de nombreuses initiatives se développent pour un tourisme plus durable (François & Marcepoil, 2009, p. 151). La sensibilisation aux problèmes environnementaux ainsi que la démocratisation de la tendance favorisant un tourisme plus durable ont également été soulevés, il y a 10 ans déjà, par les très connus et réputés guides touristiques Lonely Planet et Le Guide du Routard. À travers ces publications, des voyages différents ont été suggérés pour éviter le tourisme de masse et pour voyager autrement en tentant d'être en accord avec l'environnement (Knafo & Pickel, 2011, p. 7).

## 2.1 Mobilité douce / mobilité active

On peut parler de mobilité douce ou de mobilité active lorsque le moyen de locomotion est uniquement basé sur la force musculaire comme, par exemple, se déplacer à pied, à vélo, en trottinette, etc, (Canton de Berne, 2019). Cela signifie donc que même un moyen de transport peu, voire pas du tout polluant comme une voiture électrique ou bus navette électrique ne fait pas partie de la catégorie de la mobilité douce. En Suisse, elle n'est pas encore très exploitée, mais elle permet cependant de réduire les dépenses privées et publiques en transports et demeure en adéquation avec l'écotourisme évidemment (Confédération suisse, 2019). L'Office fédéral des routes (OFROU) a pour mission la promotion de la mobilité douce, notamment en aidant financièrement à l'aménagement des infrastructures pour la développer. La mobilité douce crée une nouvelle tendance et préoccupe de nouveaux adeptes, notamment chez les Américains (Observatoire Valaisan du Tourisme, 2019).

## 2.2 Mobilité durable

La mobilité durable ou éco-mobilité est la préoccupation du système de transports ainsi que la planification de ceux-ci, dans le but de réduire ou de minimiser les aspects négatifs de la pollution sur l'environnement (Forum geographic, 2013, p. 165). En Suisse, la notion de mobilité durable n'est pas égale à la notion de mobilité douce. En effet, la mobilité durable englobe les déplacements en transports publics et l'autopartage ou le covoiturage, soit tous les modes de déplacements, sauf la voiture individuelle et privée, les deux-roues motorisés et l'avion, tous grands consommateurs de carburant et émetteurs de polluants. Selon Mobilité piétonne Suisse, « Il est durable d'aller à pied ou à vélo. Les modes doux sont durables, en revanche les transports publics ne sont pas des modes doux » (Mobilité piétonne Suisse, 2015).

## 2.3 Concepts existants

Aujourd'hui, on retrouve diverses solutions dans les Alpes afin de minimiser le trafic motorisé individuel et par la même occasion développer la mobilité douce en station. Des changements majeurs de gestion des stations en montagne ont été effectués dans le but d'avoir un double impact : une incidence sur la consommation de CO<sub>2</sub> et avant tout sur la

stratégie marketing de la station. En effet, proposer un village de montagne différent de ce qui se fait dans des stations dites “standard”, permet de se mettre en avant en prônant calme et réduction massive de pollution.

### 2.3.1 Villages sans voiture

En Suisse, on dénombre actuellement 11 stations/villages sans voiture dont cinq se trouvent sur le territoire valaisan (Suisse Tourisme, 2019). Parmi ces cinq stations valaisannes on retrouve évidemment des lieux bien connus comme Zermatt ou Saas-Fee mais également Blatten-Belalp, Bettmeralp et Riederalp. Ces 11 destinations touristiques de Suisse ont réussi le défi fou de se développer sans aucune voiture exceptés les véhicules électriques et en proposant l'accès à la station uniquement par un moyen de transport tel qu'un téléphérique ou un train. Il est aussi possible, parfois même obligé de laisser la voiture à l'entrée du village, comme à Saas-Fee. Évidemment, les points de départ depuis la plaine ou à l'entrée du village sont idéalement optimisés afin qu'il n'y ait aucun problème majeur pour les personnes à parquer leur voiture.

Les stations de Zermatt et Saas-Fee qui ont opté pour être des villages sans voiture motorisée à essence ont cependant développé une alternative pour permettre une bonne mobilité dans les villages. En effet, il est possible de se déplacer en véhicules électriques dans ces stations. À Zermatt, le concept des voitures électriques a été lancé dans les années 70 déjà. Actuellement, quelque 500 véhicules dont 40 taxis électriques sont homologués dans le village et font en partie, le charme de la station. À la fin des années 70, Zermatt obtenait les honneurs du monde entier pour son modèle électrique. New York s'en était même inspiré pour un éventuel remplacement de ses 12'000 taxis. Cependant, ceux-ci ne roulant qu'à 20 km/h, l'idée a vite été délaissée par cette métropole (Zermatt, 2019). Saas-Fee prône vraiment le côté relaxant de la station avec son absence de voitures polluantes d'un point de vue environnemental et sonore. La station haut-valaisanne en a même fait son slogan : « Chez nous, même votre voiture se repose » (Saas-Fee, 2019).

### 2.3.3 Navettes gratuites

De nombreuses stations de ski mettent à disposition des skieurs et de la population, des navettes gratuites afin de leur faciliter l'accès aux départs des remontées mécaniques. Ce système de navettes est actuellement très développé dans les stations alpines et on le retrouve dans plusieurs villages comme par exemple Verbier, Nendaz, Vercorin, Anzère... Dans la plupart des cas, ces bus navettes circulent exclusivement durant la saison hivernale, cependant il est quand même possible d'en trouver durant la saison estivale notamment à Nendaz. L'utilisation des bus navettes est une alternative intéressante pour inciter les touristes et locaux à ne plus ou déjà, à moins utiliser leur voiture dans le village ce qui permet donc de réduire efficacement le trafic routier dans les stations.

### 2.3.4 Bus Alpin

En Suisse, quelques destinations touristiques de montagne, en lien avec des stations comme Moosalp ou la Lenk, pourtant très attractives, ne peuvent malheureusement pas proposer de transports publics à leurs visiteurs. En effet, les lieux qui enregistrent moins de 100 résidents permanents ne bénéficient pas de l'aide financière pour le trafic régional. Il existe cependant une alternative pour certains de ces lieux afin de réduire les transports individuels motorisés. L'association Bus Alpin propose alors des solutions de transports publics dans des destinations peu, voire pas desservies par les transports en commun afin d'améliorer leur attractivité touristique. Dans les lieux desservis par Bus Alpin, environ 30 % des visiteurs ont laissé leur véhicule pour se déplacer en transports publics (Bus Alpin, 2019).

### 2.3.5 Téléphériques

Le téléphérique est un système qui permet de réduire efficacement le trafic routier en montagne. Les utilisateurs de ce moyen de transport laissent leur véhicule privé en plaine et par conséquent, cela réduit la circulation alpine.

En Valais, le téléphérique reliant Riddes à Isérables a été l'un des premiers en Suisse, celui-ci datant d'avant la deuxième guerre mondiale (Remontées Mécaniques Suisse, 2019). À la base, il a été construit pour développer la vie industrielle à la montagne. Par la suite, d'autres installations ont été entreprises mais désormais, pour développer l'aspect

touristique d'une station ; ce qui est notamment le cas de Vercorin. Partant de Chalais pour relier Vercorin, le premier téléphérique de la commune de Chalais a été construit en 1952 pour des raisons touristiques (Le Temps, 2015). Aujourd'hui, la perspective de relier la plaine aux stations grâce à un système câblé devient tendance et le Valais réfléchit actuellement à de nombreux projets concernant les liaisons plaine-montagne. Sion-Piste de L'Ours, Riddes-La Tzoumaz, Châteauneuf-Conthey-Haute-Nendaz, Les Haudères-Arolla, Bramois-Nax, Fully-Chiboz et Sion-Anzère font partie de cette nouvelle approche. Ces projets ont des buts multiples comme permettre aux touristes venant en transports publics de pouvoir accéder plus facilement aux stations alpines valaisannes, gagner du temps sur la durée de trajet, mais aussi désengorger la circulation routière (Le Nouvelliste, 2018).

### 2.3.6 Calèches

La calèche est une alternative qui invite les utilisateurs de voitures à se déplacer par un moyen de transport original. En outre, cela permet de se rendre à l'endroit désiré de la station sans commettre le moindre bruit motorisé et en étant en accord avec l'environnement. Ce style de transport qui amène un côté authentique aux stations alpines devient très tendance et de nombreuses stations touristiques de montagne telles Zermatt et Braunwald, dans le canton de Glaris, l'ont déjà adopté. Cela permet de proposer une mobilité plus durable et cela offre également une expérience insolite et originale aux touristes.

### 2.3.7 Segways et trottinettes électriques

Les gyropodes, plus connus sous le nom de la marque Segways ainsi que les trottinettes électriques occupent une place grandissante dans le panel des nouveaux styles de locomotion. Ces moyens de transport pratiques par leur taille et leur facilité d'usage sont déjà appréciés dans les grandes villes. Selon l'organisation en place, les utilisateurs doivent les ramener aux bornes situées à divers endroits stratégiques de la ville, parfois il est possible de les abandonner où les personnes le souhaitent car il y aura toujours un autre utilisateur qui passera par là.

Quant aux stations alpines, Werfenweng en Autriche propose déjà quelques Segways pour se déplacer dans le village (Tourismusverband Werfenweng, 2019). Les Segways sont aussi utilisés dans d'autres régions de montagne proposant des tours organisés et accompagnés d'un guide pour partir à la découverte des environs. Des balades en Segways, sur terre ou même sur neige, sont mises en avant notamment dans la station savoyarde des Karellis en France (Snowplaza, 2019). En Suisse, de plus en plus de stations proposent des Segways dans leur offre touristique mais davantage comme activité *fun*. Pour une utilisation favorisant la mobilité durable, la station des Diablerets voit dans le futur, un développement possible des gyropodes (Tribune de Genève, 2015).

### 2.3.8 Funiculaires

Le funiculaire est également une alternative pour améliorer la mobilité dans une station de montagne. Comme avec le téléphérique, le funiculaire permet de laisser la voiture en plaine ce qui, par conséquent réduit le nombre de voitures en station. C'est le cas du funiculaire qui part depuis Sierre pour relier la gare de Montana.

### 2.3.9 À pied

Afin d'améliorer la mobilité dans les stations alpines et de la rendre plus agréable, certaines stations bloquent l'accès aux voitures dans certaines rues afin de les réservier exclusivement aux piétons. C'est notamment le cas de la station de Chamonix en France dans laquelle, en été comme en hiver, la promenade dans la zone piétonne au bord de l'Arve est devenue un des principaux loisirs de la clientèle (Thénoz<sup>2</sup>, 1988, p. 242).

## 2.4 Labels

En 2010, Savoie Mont Blanc Tourisme, Valais Tourisme, Prioriterre ainsi que d'autres acteurs du développement durable tels que Moutain Riders et la Fondation pour le développement durable des régions de montagne en Suisse, ont créé le concept EcoStations. Ce label a pour but de mettre en avant l'aspect environnemental et économique des stations de montagne (Valais Excellence, 2013). Une année après la création d'EcoStations, un autre label a vu le jour en France : Flocon Vert. Pour obtenir cette appellation de qualité, les

---

<sup>2</sup> Dans la Revue de géographie de Lyon, 1988

stations doivent valider 21 critères basés en partie sur les ressources naturelles et l’écologie (Flocon Vert, 2015). La mobilité est évidemment l’un des aspects déterminants pour cette labellisation car il faut prôner au maximum la mobilité douce, non seulement dans la station de montagne mais également pour l’accès à celle-ci par des transports en commun efficaces et bon marché. Cette distinction est ouverte à toutes les stations du monde (Mountain Riders, 2014) cependant, aucune station suisse ne possède ce label. Villars-sur-Ollon avait décroché le Flocon Vert en répondant à plus de 75% des objectifs exigés (Le Nouvelliste, 2015). Toutefois, actuellement elle ne répond plus aux critères et ne fait donc plus partie des stations lauréates.

Ces labels de qualité apportent incontestablement une plus-value en créant une réelle opportunité de développement avec des objectifs environnementaux pertinents pour les stations de montagne. Ils répondent ainsi aux aspirations des clients qui sont de plus en plus attachés aux aspects écologiques (Rhône FM, 2018).

### 3. Le cas de la station de Werfenweng

Werfenweng est une station de montagne située en Autriche. Durant la saison estivale, ce village qui enregistre quelque 900 habitants à l’année met à disposition de ses hôtes de nombreux véhicules électriques. Cette destination autrichienne possède même la plus grande flotte de véhicules électriques de l’espace alpin (Alpine Pearls, 2018). Les moyens de

Figure 1 : Exemple de *Jetflyer*



Source : Steiermark

transport à disposition sont les navettes, les vélos avec ou sans batterie électrique, les Segways, les scooters, les voitures électriques et d’autres véhicules qui sortent de l’ordinaire comme des « Bigas » ou des « Jetflyers » (Werfenweng, 2019). Afin de favoriser une mobilité verte, il suffit de débourser 10 euros par personne et par séjour. En échange de cette modeste contribution,

chaque touriste reçoit une carte SAMO lui offrant le libre accès à tous les véhicules électriques de la station autrichienne. SAMO vient de l'allemand *sanfte Mobilität* se traduisant en français par mobilité douce. La modique charge financière que représente la carte SAMO donne accès à des prestations s'élevant à quelque 350 euros par personne ; cela démontrant une réelle volonté d'action. Cependant, il est possible d'obtenir ce sésame uniquement si le visiteur présente ses tickets de transports en commun utilisés pour s'y rendre ou, si toutefois il s'est rendu dans la station avec son propre véhicule, en déposant les clés de sa voiture à l'office du tourisme. Ces prestations vraiment attractives et innovantes ont vu le jour grâce au gouvernement de Salzbourg mais aussi avec le soutien de l'Union européenne et son programme STARTER pour *Sustainable Transport for Areas with Tourism through Energy Reduction*.

Figure 2 : Exemple de Biga et de Segway



Source : Tourismusverband Werfenweng, Bernhard Bergmann

#### 4. Méthodologie

Dans un premier temps des recherches et des données secondaires quant à l'incidence de l'intensification du trafic motorisé dans les stations alpines arborant une qualité de vie particulièrement attractive ont été effectuées. Des résultats obtenus par l'institut de recherche en tourisme en lien avec l'étude en question ont été analysés. Des lectures de rapports internes, de données publiées, de données commerciales et scientifiques, une documentation sur internet et des recherches à la médiathèque ont permis d'agrémenter au mieux les sources d'informations pour réaliser ce travail.

Dans un deuxième temps, une prise de contacts a été établie avec des professionnels de la mobilité afin de mieux cerner la problématique générale de la mobilité en Valais. Les analyses de cas de la mobilité qui se font actuellement dans les autres stations de montagne se sont faites aussi avec des recherches sur internet et ont permis de faire un *benchmarking* avec différentes stations alpines. Des contacts directs, des échanges de courriers électroniques ainsi que des entretiens téléphoniques ont aussi été réalisés avec des professionnels du tourisme officiant dans diverses stations de montagne.

À partir de ce type de recherches, il a fallu étudier la faisabilité de chaque exemple pour la station de Vercorin. Les résultats des attentes des différents acteurs de Vercorin ainsi que celles des résidents et des touristes ont été obtenus à travers des questionnaires effectués directement sur place par des contacts personnalisés aux endroits stratégiques du village et également au restaurant d'altitude du Crêt-du-Midi, à l'office du tourisme ainsi qu'aux alentours du SwissPeak de Vercorin. Ce questionnaire a permis de cerner comment la station est perçue, quels sont ses besoins et quelles modifications sont souhaitées. Pour l'obtention d'informations plus précises, plusieurs entretiens qualitatifs ont été planifiés avec des personnes clés pour la station.

Ce travail répertorie des solutions pour favoriser la mobilité durable dans les stations alpines et analyse leur faisabilité dans le village de Vercorin. De plus, il propose d'autres alternatives concrètes et innovantes, adaptées spécialement à la station anniviarde.

## 5. Problématique

De nombreuses destinations alpines sont confrontées à la gestion complexe du flux croissant de véhicules motorisés. La plupart des personnes voyagent avec leur véhicule privé pour se rendre dans les stations de montagne. Cependant, un paradoxe apparaît car de plus en plus de touristes se plaignent d'un surplus de véhicules dans les lieux de vacances alors que ces mêmes personnes continuent à privilégier leur véhicule privé au détriment des transports publics. Les responsables de la mobilité recherchent différentes solutions afin de proposer des destinations adaptées aux exigences actuelles. Ce nombre croissant de transports individuels motorisés risque de contrarier les attentes des voyageurs et ce phénomène peut contribuer au déclin d'une certaine clientèle. Vercorin n'échappe pas à ce phénomène et par conséquent, le but de ce travail de Bachelor est de répondre dans un premier temps à la question suivante :

**Dans quelle mesure le trafic motorisé influence-t-il le positionnement stratégique des destinations touristiques de montagne ?**

**Étude de cas : Vercorin**

La gestion de la circulation motorisée à Vercorin devient un problème à résoudre rapidement. En effet, si la station demeure très appréciée pour son aspect naturel et authentique, notamment avec la proximité du Vallon de Réchy, l'augmentation continue de voitures dans le village ne véhicule pas les valeurs que prône ce petit village de montagne appartenant à la commune de Chalais. Les transports publics disponibles actuellement dans la station ne suffisent plus à satisfaire les besoins exponentiels des touristes et des résidents. Si Vercorin veut continuer à se vendre comme station familiale proche de la nature, la commune se doit d'y apporter de nouvelles solutions. Ce travail a pour but principal de répondre à la question suivante :

**Comment optimiser le transport de personnes pour fluidifier le trafic, tout en répondant aux besoins actuels et spécifiques des résidents ainsi que des touristes de Vercorin ?**

### **5.1 Objectifs**

Le premier objectif est de répertorier les différentes mesures actuellement en vigueur dans les stations de montagne en Suisse et à l'étranger, d'analyser leur application et leur efficacité, de faire un *benchmarking* avec d'autres stations de montagne et de relever les expériences éventuellement applicables à Vercorin.

Le deuxième objectif est d'inventorier les nombreuses attentes et besoins des principaux acteurs, des résidents et des touristes concernant le transport et la mobilité en élaborant un questionnaire complété sur place et en menant des entretiens qualitatifs avec des personnes clés de la station et de la mobilité en général.

Le troisième objectif est de soumettre à la commune de Chalais diverses solutions applicables à court, moyen et long terme à propos de la station de Vercorin. Ces solutions pourront être analysées par la commune de Chalais afin de définir quelles sont les opportunités à disposition pour atteindre une amélioration positive en termes de mobilité et de transports.

## 6. Étude de cas : Vercorin

Dès à présent, les sources proviennent directement de l'auteur, sauf indications contraires.

### 6.1 Présentation de Vercorin

Vercorin est un village de montagne du Valais central qui se situe à 1334 mètres d'altitude. Il se trouve à l'entrée du Val d'Anniviers et du Vallon de Réchy. Ce dernier, qui se veut une réserve naturelle, est l'un des sites les plus authentiques du Valais central (Suisse Tourisme, 2019). Avec ses 595 habitants à l'année, cette petite station est au cœur de la nature et offre une vue magnifique sur la plaine du Rhône (Val d'Anniviers, 2019). L'authenticité est un atout très apprécié par ses habitants et par les personnes qui s'y rendent. En effet, Vercorin doit son charme en grande partie à ses raccards d'antan. Plusieurs activités sont proposées en été ainsi qu'en hiver et le tourisme tend à devenir davantage un tourisme réparti sur les quatre saisons. Le Parc à Moutons est un lieu couvert qui définit le centre du village. De nombreuses manifestations se déroulent à cet endroit connu et très apprécié des touristes et des habitants.

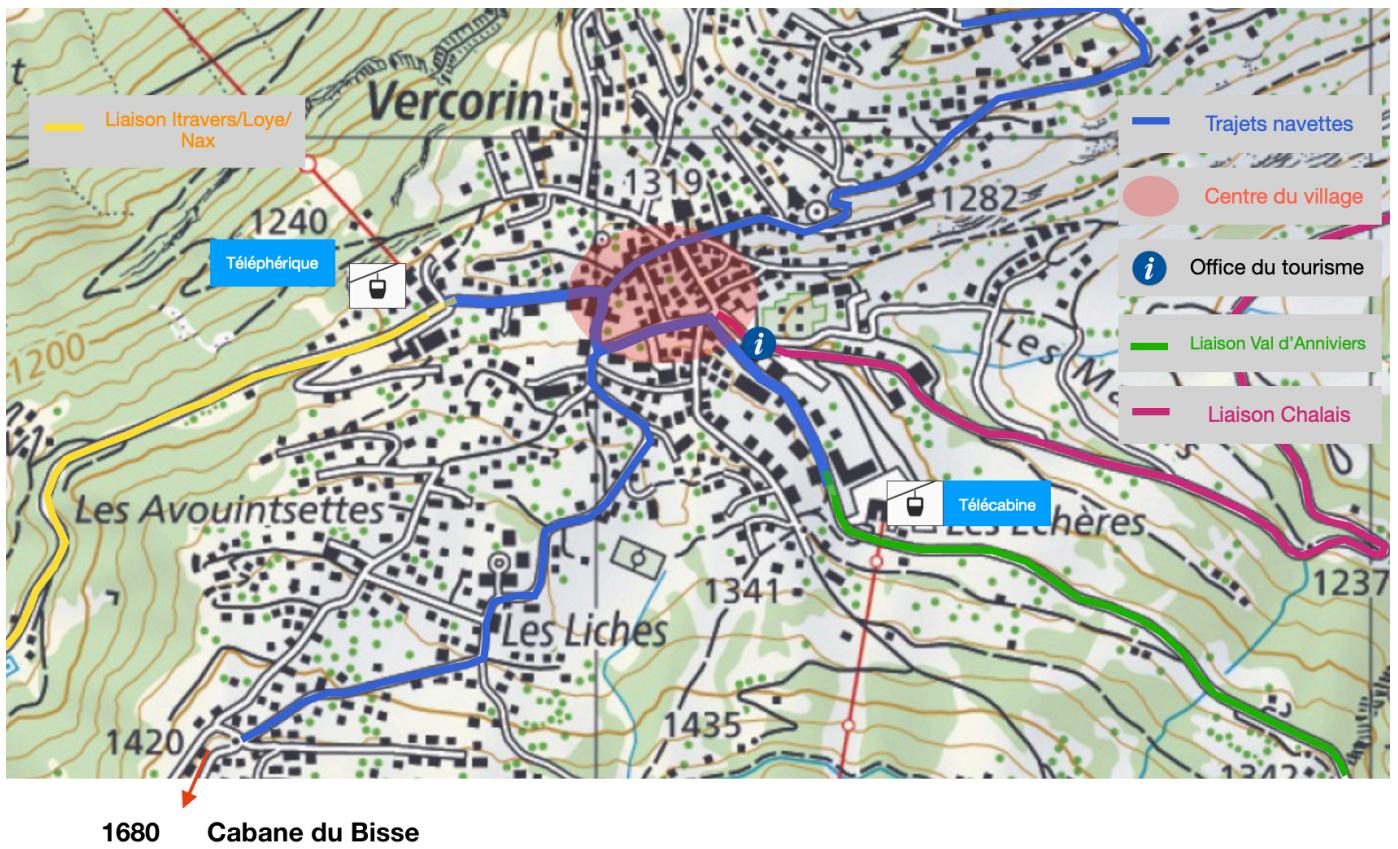
En été, Vercorin c'est plus de 240 km de randonnées pédestres ainsi que de nombreux itinéraires pour les VTT. Cette station est très prisée par les parapentistes qui ont la possibilité de s'élancer depuis Vercorin ou depuis plus haut, c'est-à-dire depuis le Crêt-du-Midi à plus de 2300 mètres d'altitude. Vercorin, qui se veut être une station pour familles (Stations de ski, 2015) a déjà bien développé son offre pour les jeunes. On y retrouve en été des activités adaptées aux attentes des personnes cherchant de nouvelles sensations avec notamment un parcours dans les arbres, des trottinettes pour dévaler les pentes depuis le Crêt-du-Midi, de l'escalade, etc. Des activités moins physiques sont aussi proposées dans cette station comme la visite guidée du vieux village, le minigolf ou les visites d'expositions d'art.

Les activités hivernales sont plus axées sur l'aspect sportif. Effectivement, on y retrouve une piste de ski de fond d'environ 16 km et un domaine skiable de quelque 35 km. Bien évidemment, ce n'est de loin pas le plus grand domaine skiable de la région mais c'est

justement une des raisons pour laquelle les gens aiment se rendre dans ce village car ils se sentent bien dans une station à taille humaine. Pour les non-skieurs, de nombreuses activités sont disponibles comme le *snowtubing*, une patinoire, 34 km de randonnées en raquettes, 18 km de randonnées pédestres hivernales et une piste de luge. Depuis 2 ans, il y a cependant la possibilité de se détendre au spa du SwissPeak pour les résidents évidemment mais aussi pour les personnes qui séjournent ailleurs dans la station et qui cherchent simplement à se relaxer à défaut de profiter des activités hivernales dans la nature. Le SwissPeak est un concept de résidences touristiques qui allie expériences et logements de standing (SwissPeak Resorts, 2019).

Comme pour les autres destinations alpines, le tourisme est le secteur le plus important pour la station en termes de retombées financières.

Figure 3 : Carte de Vercorin



Source : carte Suisse Mobile, personnalisée par l'auteur

## 6.2 Mobilité

La mobilité à Vercorin se distingue en deux parties : la mobilité pour atteindre le village et la mobilité inhérente à la station. Pour se rendre à Vercorin, il est possible d'utiliser son véhicule privé car il n'y a pas de restrictions en termes de transport comme à Zermatt, d'arriver avec le bus postal ou de monter grâce à la liaison par câble entre Chalais et Vercorin. Bien évidemment, les moyens de transport appartenant à la mobilité douce, comme le vélo ou la marche sont aussi parfois utilisés pour s'y rendre. Le village est traversé par une route cantonale et cela limite quelque peu les décisions communales quant aux choix en lien avec la mobilité. Actuellement, aucune zone majeure n'est totalement réservée aux piétons. La circulation routière est relativement calme hors-saison mais elle s'accentue très clairement pendant les hautes saisons.

### 6.2.1 Analyse SWOT de la mobilité à Vercorin

Afin d'analyser la mobilité actuelle de manière plus précise, une analyse SWOT a été réalisée. Elle permet de faire ressortir les forces, les faiblesses, les opportunités ainsi que les menaces potentielles.

Figure 4 : Analyse SWOT de la mobilité à Vercorin

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"><li>- Diversité des transports pour s'y rendre</li><li>- Accès multiples</li><li>- Liaison par câble plaine-montagne en sept minutes</li><li>- Petites distances à l'intérieur du village</li><li>- Commerces situés au centre</li><li>- Navettes gratuites en hiver</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Manque de places de parc en hautes saisons</li><li>- Parking sauvage pendant les hautes saisons</li><li>- Dénivelées de la station</li><li>- Prix du téléphérique</li><li>- Route de montagne difficile pour les non-initiés</li></ul>

Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"><li>- Capacité de parking à Chalais</li><li>- Construction nouveau téléphérique</li><li>- Route de contournement</li><li>- Développement du tourisme doux</li><li>- Station pionnière de la mobilité durable du Valais central</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Développement de nouvelles liaisons par câble dans les stations concurrentes</li><li>- Dangers naturels</li><li>- Ressources économiques</li></ul>

Source : réalisation de l'auteur

Par sa localisation ainsi que son système de fonctionnement actuel, Vercorin a la chance de pouvoir proposer un accès varié à la station grâce aux multiples types de transport existants. En effet, chacun peut trouver son bonheur et y venir avec le moyen qu'il affectionne. Certaines personnes préfèrent se rendre dans leur lieu de vacances uniquement avec leur véhicule privé, d'autres favorisent plus volontiers les transports publics comme le bus ou le téléphérique. De plus, Vercorin est un village situé sur un mont et les infrastructures permettent d'accéder à la station depuis la plaine et également en venant directement depuis le Val d'Anniviers ou d'Itravers. Le téléphérique qui part depuis Chalais est vraiment un atout incontestable car il permet d'être à la montagne en sept minutes. Outre sa rapidité, il apporte une solution pour éviter d'emprunter la route d'accès vraiment étroite à certains passages. Vercorin est un village qui s'étend sur une petite superficie, ce qui est un avantage pour les déplacements. Il est aisément de traverser le village à pied même pour un trajet d'une extrémité à une autre, d'autant plus que les principaux commerces et les divers centres d'intérêts de la station sont regroupés en son centre. Toutefois, il faut compter avec une dénivellation de quelque 100 mètres au nord comme au sud du noyau central. Malgré la taille raisonnable de la station mais compte tenu des montées à effectuer, des navettes mises gratuitement à disposition du public durant la saison hivernale circulent dans tout le village et sont bien évidemment un atout incontestable pour Vercorin. Elles offrent la possibilité de se rendre facilement à la télécabine ou ailleurs s'il vient à transporter du matériel encombrant comme les skis ou les commissions. Cela permet d'éviter d'emprunter des routes et des trottoirs parfois glissants ou enneigés.

Parmi les faiblesses, les places de parc sont un véritable casse-tête pour la station. Durant les hautes saisons, énormément de véhicules circulent dans Vercorin et cela a évidemment des répercussions sur le partage des automobiles. Il y a bien des parkings publics dans la station mais ils commencent à saturer car le nombre d'automobilistes augmente constamment. Par conséquent, cela engendre des problèmes ainsi que des désagréments engendrés par le parking sauvage. Il faut considérer aussi que les prix en vigueur incitent certains usagers à se parquer à des endroits inappropriés, comme les trottoirs destinés aux piétons, dans le but d'économiser de l'argent. Cela rend le passage pour les piétons plus compliqué et beaucoup moins agréable à emprunter. On retrouve souvent cette problématique sur la route qui passe à côté de l'office du tourisme pour se rendre à la télécabine. Pour remédier à ce problème, la commune a demandé une plus forte implication de la police sur ces lieux afin de sanctionner les personnes qui s'accordent trop de liberté sur cet aspect. Les dénivelées positives dans le village peuvent être considérées comme une faiblesse car elles atténuent évidemment la motivation des vacanciers et résidents à se déplacer seulement à pied selon où ils se trouvent. Il suffit d'avoir quelques affaires encombrantes ou lourdes et la montée ou la descente nécessite un effort plus ou moins physique. Le prix du téléphérique est plutôt onéreux et cela ne favorise ainsi pas son utilisation. Il faut débourser CHF 13.60 pour un aller-retour Chalais-Vercorin pour un adulte qui ne possède pas de demi-tarif et qui a plus de 16 ans. Durant la saison estivale un supplément de CHF 4.- est demandé pour l'aller-retour si le voyageur transporte son vélo (RMA, 2019). En été comme en hiver, le téléphérique peut être utilisé gratuitement si le client est détenteur du Magic Pass. En définitive, le prix des billets du téléphérique décourage certains usagers et familles à se déplacer grâce à ce moyen de transport car cela est nettement plus rentable de se rendre à Vercorin avec sa voiture privée. Ces prix sont certes élevés, mais ils sont à peu près identiques à ceux en vigueur pour les autres liaisons plaine-montagne comme pour Riddes-Isérables, où il faut compter CHF 12.- pour un aller-retour aux mêmes conditions (Riddes, 2013). Une autre faiblesse est probablement la route qui relie Chalais à Vercorin. En effet, c'est une route de montagne très étroite et sinueuse sur laquelle, à plusieurs endroits, il est impossible de croiser avec d'autres voitures. Pour corser la situation, la ligne postale passe sur cette route et cela implique alors, de la part des automobilistes, quelques manœuvres périlleuses afin de permettre au bus de passer. Cette route de montagne est totalement différente de la route principale pour se rendre dans la

station de Crans-Montana et sur laquelle la voie de gauche est toujours délimitée de la voie de droite par la ligne blanche. Pour les personnes habituées aux routes de montagne, le tronçon entre Chalais et Vercorin peut être qualifié de normal mais pour les touristes et les citadins peu habitués à ce genre de routes, elle peut s'avérer être extrêmement stressante d'autant plus en hiver avec des conditions régulièrement difficiles.

Au niveau des opportunités, le parking proche du terrain de football à Chalais est actuellement sous-exploité. Il se situe à 300 mètres à l'ouest du téléphérique et celui-ci pourrait facilement doubler la capacité des places de parc du téléphérique d'autant plus que celui-ci est gratuit et sans contrainte de temps réglementaire. Il pourrait être dorénavant vraiment utile car le parking officiel du téléphérique commence à devenir de plus en plus saturé durant les hautes saisons touristiques. Cependant, à l'heure actuelle, il faut vraiment le connaître pour y stationner car aucun panneau n'indique sa présence. Le nouveau téléphérique qui remplacera l'existant dans les années à venir aura une capacité intéressante d'environ 60 places à la place des 15 actuelles. Cela induit que beaucoup de personnes pourront se rendre à Vercorin sans devoir attendre une, voire deux cabines, comme cela arrive fréquemment à certaines heures pendant les hautes saisons. Une fluidité optimale permettra donc un gain de temps certain pour les utilisateurs. La route reliant le Val d'Anniviers à la plaine, passant directement vers la télécabine et continuant à travers le village, est actuellement un sujet de discussion relativement important auprès des autorités communales. Effectivement, un projet de contournement est à l'étude ce qui permettrait d'éviter l'accès direct au village en créant un raccourci passant par les jardins à l'est de Vercorin. Cette route contribuerait à réguler la circulation ce qui, constituerait un atout incontestable quant à la diminution du trafic dans la station. Le développement d'un tourisme plus doux ou d'un tourisme plus en accord avec la nature serait une opportunité pour gagner en visibilité en répondant véritablement aux préoccupations environnementales croissantes des personnes. Il serait intéressant pour Vercorin de devenir une des stations pionnières du Valais central se démarquant au travers de réalisations concrètes en adéquation avec la nature et en initiant des concepts peu, voire pas encore développés ailleurs.

Parmi les menaces, les futures réalisations de liaisons câblées plaine-montagne comme mentionnées auparavant vont inéluctablement augmenter la concurrence entre les stations alpines de la région. Par conséquence, Vercorin ne sera plus l'unique destination du Valais central pouvant mettre en avant son accès rapide à la montagne en laissant sa voiture en plaine grâce au téléphérique. Naturellement cette concurrence sera effective uniquement si ces projets voient le jour. Selon un spécialiste de la mobilité et des liaisons par câble, les liaisons plaine-montagne sont l'avenir de la mobilité ; cela signifie que Vercorin devra adapter sa stratégie publicitaire et au besoin changer un de ses arguments de vente pour attirer les touristes. Les dangers naturels et les conditions atmosphériques critiques constituent également une menace constante quant à l'accès à la station. Bien qu'il soit impossible de totalement anticiper ceux-ci et de les éviter, ils jouent un rôle primordial dans la mobilité à Vercorin. En effet, avec la cabine actuelle, lors de vents violents dépassant les 40 km/h, le téléphérique est stoppé en gare en attendant une accalmie. Évidemment cela pose problème pour les personnes voulant se rendre à Vercorin et qui n'ont pas de véhicule privé. D'autres dangers naturels tels que les glissements de terrain, les éboulements, la neige ou le verglas peuvent présenter des menaces pour l'accès à Vercorin depuis Chalais. Pour ces différentes raisons, la route de liaison entre le Val d'Anniviers et Vercorin, ainsi que la route qui permet de se rendre à Nax sont également régulièrement fermées à la circulation par mesure de sécurité. Des travaux de réfection sont alors effectués sur une, voire plusieurs semaines et cela provoque, par conséquent une incidence négative sur la mobilité pour se rendre à Vercorin. Le temps de trajet peut facilement tripler ou quadrupler s'il faut redescendre en plaine et remonter sur l'autre vallée. Les ressources financières peuvent aussi être un frein majeur au développement de la mobilité à Vercorin car même s'il y a une volonté politique d'améliorer la mobilité actuelle ou de développer de nouveaux concepts adaptés à la station, cela a évidemment un coût. Plus la commune souhaite développer la mobilité pour se rendre à Vercorin ou pour simplement se déplacer dans le village, plus les dépenses seront conséquentes. La mobilité est un domaine important pour la commune mais ne représente pas forcément la plus haute priorité.

### 6.3 Projets en cours et futurs

Le remplacement du téléphérique reliant Chalais à Vercorin est actuellement le plus important projet en cours pour la mobilité. L'emplacement des gares actuelles de départ et

d'arrivée se verra modifié pour laisser la place à des nouvelles structures qui seront construites non loin des bâtiments existants. La commune de Chalais va devoir injecter une somme importante dans la construction de ce nouveau téléphérique (État du Valais, 2017). Remplacer le téléphérique actuel n'est pas un choix mais une obligation pour la commune car celui-ci va, dans quelques années, atteindre sa date butoir d'exploitation ce qui signifie qu'après ce délai, il sera considéré comme vétuste et ne sera donc plus homologué pour transporter les personnes. Les autorités communales souhaitent combiner la gare de départ de Chalais avec un arrêt sous forme de terminal pour les bus afin d'améliorer le confort des usagers. À l'arrivée du téléphérique, à Vercorin donc, la gare sera probablement de l'autre côté de la route, c'est-à-dire du côté où se situe l'école primaire. Cette modification majeure va amener davantage de sécurité pour les élèves des classes primaires qui empruntent quotidiennement le téléphérique pour se rendre à l'école car actuellement, ils doivent traverser la route pour aller et revenir de l'école tandis que certains automobilistes roulent à vive allure sur ce secteur situé à la sortie ouest du village. Cette future gare facilitera également les situations critiques de la haute saison hivernale puisqu'elle permettra de prendre les bus navettes directement à la sortie du téléphérique.

Les bus navettes circulant actuellement de décembre à avril, sont repensés chaque année pour que ceux-ci soient optimisés. De nombreuses rencontres ont été effectuées entre les transporteurs et la commune mais il est très difficile d'améliorer la situation actuelle sans débourser une somme colossale. Un autre projet, pour le moment seulement au stade de réflexion, est la mise en place de navettes pour l'été car pour l'instant, elles sont uniquement disponibles pendant la haute saison hivernale. Les projets futurs des bus navettes sont basés sur la capacité des véhicules car cela ne sera plus pareil avec les nouvelles cabines du téléphérique ; elles auront une capacité d'environ quatre fois supérieure à la capacité actuelle. Cela signifie donc qu'un nombre bien plus important de touristes atteindront Vercorin dans le même laps de temps et voudront prendre immédiatement la navette pour se rendre au départ de la télécabine. Par conséquent, les navettes actuelles devront être remplacées pour éviter les désagréments d'une attente non souhaitée à la sortie du futur téléphérique.

La ligne postale Chalais-Vercorin, toujours en vigueur à ce jour, sera supprimée principalement en raison du nouveau téléphérique. La commune de Chalais n'a pas encore de solution ou de projet pour résoudre le problème de la mobilité pour les habitants de Briey de Chippis plus particulièrement. Un arrêt de bus dessert actuellement les gens qui habitent à Briey de Chippis, cependant celui-ci va bien entendu disparaître avec la suppression de la ligne en question. Les personnes vivant dans ce hameau seront très éloignées de l'arrêt du téléphérique prévu à Briey et n'auront alors plus aucune possibilité d'emprunter les transports publics. Parmi ces personnes, on retrouve de nombreuses personnes âgées qui emploient le bus comme moyen de transport pour se rendre à Vercorin ou à Chalais. L'abolition de cette ligne postale est un véritable casse-tête pour la commune qui peine à trouver une solution pour remédier à ce problème.

La construction d'une route de contournement, comme mentionné auparavant, est un projet que la commune souhaiterait mener à bien. Cette route permettrait de rendre plus conviviale la station car il y aurait inéluctablement moins de trafic routier dans le village de Vercorin. Cependant, il n'est pas aisément de définir le futur tracé de cette nouvelle route car cela implique d'exproprier plusieurs terrains ce qui, évidemment suscitera de nombreuses oppositions et par conséquent retardera considérablement sa réalisation.

#### 6.4 Compatibilité des concepts de mobilité avec Vercorin

Afin de rendre la station de Vercorin plus conviviale grâce à une restructuration de la mobilité ou du moins grâce quelques modifications, il est nécessaire dans un premier temps de vérifier si les concepts déjà existants dans les autres stations alpines sont applicables à Vercorin.

##### 6.4.1 Village sans voiture

Vercorin sans aucune voiture peut paraître magique, mais cela est très utopique. En effet, les différentes manières dont on accède à ce village ne permettent pas de bloquer les véhicules à l'entrée du village ; trop de routes permettent d'atteindre la station. Il a été plus aisément pour des stations comme Bettmeralp ou Riederalp d'empêcher la circulation routière dans le village car ces stations se situent à la fin d'une vallée ou bien elles ne sont pas sur un

axe routier permettant de relier deux stations entre elles. Vercorin se situe sur une route qui permet de se rendre dans le Val d'Anniviers ou dans la direction du Val d'Hérens, ce qui complique fortement l'isolement de la station vis-à-vis des automobiles. De plus, au problème de la situation géographique, de grands parkings devraient être construits aux différentes entrées de Vercorin afin que tous les résidents et visiteurs puissent garer leur voiture. Par conséquent cela aurait un coût exorbitant pour la commune.

Autoriser uniquement les voitures électriques dans le village est une solution certes plausible mais irrationnelle car cela serait probablement trop radical pour les Vercorinards. Il est vraiment difficile de complètement bouleverser la mobilité en disant aux habitants et résidents secondaires qu'ils doivent acheter une automobile électrique s'ils souhaitent se déplacer en voiture dans la station. Et une fois de plus, apparaîtraient les problèmes liés aux coûts et à la construction des parkings.

#### 6.4.3 Navettes gratuites

Les navettes gratuites sont actuellement beaucoup utilisées quand elles circulent, c'est-à-dire durant la saison hivernale. Les retours des utilisateurs sont globalement très positifs et ce service gratuit est vraiment apprécié. Certaines personnes pensent que la plage horaire des navettes devrait être beaucoup plus étendue afin de pouvoir profiter de l'*after-ski* qui, comme son nom l'indique, débute en fin d'après-midi et se prolonge toujours jusqu'après la fermeture des remontées mécaniques. Il n'y a donc plus de navettes ensuite pour regagner son logement dans les lieux plus éloignés de la station, alors que les skieurs ont encore tout leur matériel. Le créneau horaire entre 14h00 et 15h10 est également dépourvu de navettes ce qui pose également un problème d'organisation pour les usagers devant tenir compte d'horaires irréguliers ce qui complique leur gestion du temps pendant les vacances. Bien qu'il serait préférable de proposer un service en continu sur la journée, les chauffeurs ont légalement droit à ce temps de pause réglementaire. La commune a donc réfléchi pour l'intégrer au moment où les personnes sont le moins susceptibles d'y avoir recours. Pour remédier à ce problème d'absence de navettes durant la journée, il faudrait engager plus de personnels, ce qui signifie encore plus de coûts pour la commune. Développer les navettes pendant l'été est un souhait qui est souvent exprimé par les habitants et par les touristes, cependant cela engendrerait les mêmes difficultés en termes d'investissement financier.

#### 6.4.4 Bus Alpin

Vercorin pourrait bénéficier des services de Bus Alpin en devenant membre de l'association éponyme. En effet, suite à quelques échanges d'*emails* et un entretien téléphonique avec Monsieur Samuel Bernhard, Directeur de Bus Alpin, des renseignements utiles ont été apportés. Devenir membre de Bus Alpin en payant une cotisation de CHF 2200.- permet de bénéficier de conseils pertinents et adaptés pour la mobilité en bus. De plus, les solutions concrètes peuvent être financières ou structurelles, notamment avec l'adaptation des horaires selon le besoin d'une région. Il serait très intéressant pour la commune de Chalais de pouvoir disposer de l'aide de Bus Alpin pour la liaison avec le Val d'Anniviers et celle de Briey de Chippis. L'association, par l'intermédiaire de son directeur a manifesté un intérêt certain pour une collaboration avec la commune de Chalais et souhaiterait développer ses prestations en Valais car pour l'instant, seule la région de Moosalp bénéficie de leurs prestations.

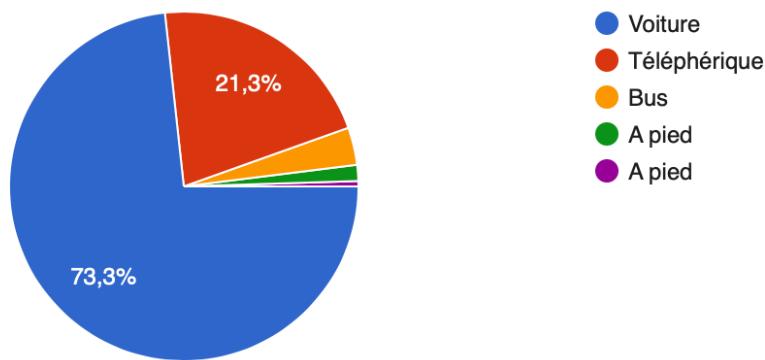
#### 6.4.5 Téléphérique

Le téléphérique est un moyen de transport qui est très utilisé par les personnes désirant se rendre à Vercorin ou voulant rejoindre la plaine. Outre sa capacité de transport assez limitée actuellement mais qui va quadrupler dans les années à venir, les tarifs relativement élevés sont parfois un frein quant à son utilisation. Comme mentionné auparavant, il serait judicieux de réduire sensiblement le prix, tout en restant quand même dans les normes concurrentielles. Cependant, par un marketing plus ciblé et prononcé, Vercorin pourrait mettre davantage en avant ce transport public car il reste quand même sous-utilisé comme on peut le constater avec les résultats obtenus sur le terrain. Le schéma ci-dessous démontre clairement qu'une grande majorité de la population utilise l'automobile privée pour se rendre à Vercorin.

Figure 5 : Moyen de transport utilisé pour se rendre à Vercorin

## 1. En général, par quel moyen de transport venez-vous à Vercorin ?

202 réponses



Source : réalisation de l'auteur

On peut constater que la voiture privée est très clairement privilégiée par les usagers pour se rendre à Vercorin. Il est possible d'émettre plusieurs raisons à cet écart flagrant grâce aux données récoltées. Tout d'abord, l'autonomie joue un rôle crucial quant au choix du moyen de transport car avec la voiture, il n'y a aucune contrainte d'horaires et cela importe beaucoup pour les personnes qui voyagent car celles-ci aiment se sentir libres. Ensuite, il y a bien évidemment la question du transport de matériel car venir en vacances pour une semaine, voire quelques semaines, nécessite un nombre conséquent d'affaires. Il suffit d'être une famille pour que transporter des affaires dans le téléphérique puisse s'avérer être une tâche extrêmement encombrante. De plus, le transport en téléphérique est une première étape mais ensuite il faut encore atteindre son logement. De ce fait, il est aisément de comprendre pourquoi la plupart des personnes favorisent l'accès à Vercorin avec un véhicule privé.

### 6.4.6 Calèches

La calèche est un moyen de transport qui n'est certes pas rapide, mais il permet de prendre le temps d'admirer le paysage durant la promenade. Posséder une seule calèche ne va presque rien changer à la mobilité actuelle de Vercorin, cependant ce moyen de transport d'autan qui fait honneur aux traditions, amènerait certainement un charme supplémentaire

à la station. Toutefois, les pentes abruptes qui sillonnent le village fatiguerait trop les chevaux et nécessiteraient des calèches hybrides. Ces dernières comportent une assistance électrique qui peut s'activer manuellement ou de manière automatique pour aider le cheval dans son effort de traction (Recherche Agronomique Suisse, 2013). Néanmoins, il faudra attendre encore quelques années pour une éventuelle acquisition d'un véhicule hippomobile hybride car actuellement ce concept de transport est majoritairement à l'état de prototype et en phase de tests. Il faudra donc être patient pour que ce genre de mobilité se démocratise et que son prix soit accessible.

#### 6.4.7 Segways et trottinettes électriques

Les gyropodes Segways apparaissent de plus en plus dans les stations alpines et par conséquent, sont très utilisés comme arguments marketing. Il est vrai que le coût financier pour l'acquisition d'un Segway conçu pour déambuler en dehors des sentiers battus représente un investissement significatif. Cependant, cela amènerait de la nouveauté, de la curiosité et du dynamisme dans la station vercorinarde. Évidemment, il est impossible d'acquérir une vingtaine de véhicules de ce genre, mais l'achat de quelques-uns serait déjà un plus pour le village.

Quant aux trottinettes électriques, c'est un moyen de locomotion qui est encore moins connu du public que les gyropodes Segways mais elles seront de plus en plus présentes dans l'offre de déplacement future. Sur le marché des trottinettes électriques, il existe des modèles qui possèdent suffisamment de puissance pour assurer les montées. Actuellement, il est possible d'acquérir des trottinettes électriques performantes pour se déplacer sur une route asphaltée, pour un prix situé entre CHF 300.- et CHF 1'000.-. Pour des trottinettes électriques tout terrain avec des roues plus adaptées, il faut compter environ CHF 2'500.-. Mettre en place un système de mobilité électrique signifie qu'il faut développer des bornes de recharge dans le village et dans les endroits stratégiques qui se situeraient probablement à l'arrivée du téléphérique, au départ de la télécabine, à côté de la poste, proche de l'église et à la Cabane du Bisse.

La mobilité électrique se développe de manière exponentielle et cela veut dire que le marché de l'automobile électrique s'accroitra à une vitesse fulgurante durant ces prochaines

années. C'est pourquoi, un jour ou l'autre, Vercorin n'aura pas le choix d'installer de nombreuses bornes de recharge électrique pour rester compétitif envers ses concurrents directs. De ce fait, il serait judicieux de combiner des zones pour recharger les voitures électriques ainsi que les autres véhicules électriques comme les Segways ou les trottinettes. Au niveau de la détérioration du matériel et des véhicules, chaque véhicule est conçu pour supporter les intempéries estivales et en hiver, il est trop dangereux de les employer. Pour Vercorin, il faudrait que la prise du véhicule et le retour de celui-ci se fassent obligatoirement aux bornes de recharge afin d'éviter de créer du travail supplémentaire aux employés communaux ou autres personnes. Le système adéquat pour utiliser ces véhicules est basé sur une application qui se doit d'être facile d'utilisation. Chaque nouvel utilisateur doit créer un compte avec ses données personnelles et doit scanner un code QR du véhicule qu'il souhaite prendre car sans cette étape de scannage le véhicule est bloqué à la borne de recharge. De ce fait, lorsqu'une personne scanne un code QR pour avoir droit à un véhicule, il est possible de savoir qui a pris tel véhicule et à quelle heure, cela est utile pour retrouver une personne qui n'a pas remis le véhicule à l'endroit approprié.

Afin de pouvoir couvrir une partie des frais pour l'achat de gyropodes ou trottinettes, un tarif peut être appliqué pour chaque location de véhicule et pour chaque kilomètre par exemple. Et pour davantage encourager les utilisateurs à remettre les véhicules aux bornes conçues pour cet effet, un tarif peut être exigé pour chaque minute supplémentaire à partir du dépassement d'un certain temps d'utilisation.

Ce type de mobilité induit évidemment un investissement conséquent mais cela rendrait la mobilité plus *fun* et agréable à Vercorin car cela inciterait de nombreuses personnes à utiliser ces moyens de transport en lieu et place de leur véhicule privé. Cela pourrait s'avérer être aussi une solution pour les marcheurs désirant se rendre au cœur du Vallon de Réchy. La Cabane du Bisson est le point de départ de cette balade très réputée pour les promeneurs or elle se situe à une altitude de 1'680 mètres, soit à environ 300 mètres de dénivelée positive depuis le centre de la station. Une route forestière permet d'accéder à cette Cabane du Bisson aussi appelée « Baraque » du Bisson. Cependant, dès le début de la route forestière, il y a un panneau officiel qui indique qu'il est strictement interdit de l'emprunter avec un véhicule à moteur non électrique et il faut compter environ une heure de marche pour se

rendre à la Cabane du Bisse depuis Vercorin. Ce trajet dissuade certaines personnes à se rendre dans le Vallon de Réchy car cela peut être long pour des promeneurs qui ne veulent ou ne peuvent pas autant marcher. Vu qu'actuellement aucun transport n'est proposé pour s'y rendre, la commune a maintenu son panneau d'interdiction mais se dit tolérante envers les personnes qui utilisent tout de même leur véhicule privé. Cette décision n'est cependant pas très équitable car c'est principalement les habitants de la région qui sont au courant de cet accès que l'on peut considérer comme étant privilégié. A contrario, les touristes ou autres personnes qui souhaitent se rendre à la Cabane du Bisse peuvent se sentir lésés.

#### 6.4.8 Funiculaire

Vercorin n'est pas concerné par ce moyen de transport car un téléphérique relie déjà la plaine à la montagne et contrairement à Nendaz, la création d'un funiculaire à l'intérieur de la station n'améliorerait pas de manière significative la mobilité et serait vraiment de l'argent gaspillé quant au montant à investir vis-à-vis d'éventuelles retombées positives.

#### 6.4.9 À pied

La mise en place d'une zone totalement destinée aux piétons dans le centre de Vercorin est souvent demandée par les visiteurs et certains villageois. Toutefois, la manière dont le village de Vercorin est construit rend pratiquement impossible la fermeture du centre car de nombreuses habitations nécessitent un accès par celui-ci. Divers projets sont toutefois étudiés par la commune afin de pouvoir proposer un cœur du village réservé aux piétons. Une des solutions serait de construire une route qui contourne le centre et qui pourrait desservir les chalets excentrés comme ceux se trouvant proche du Mont. Bien que cette alternative soit idéale pour le trafic routier, le véritable frein à cette idée est évidemment l'argent car il faudrait des moyens exorbitants pour de tels travaux d'aménagement du territoire.

Une autre idée serait de définir des heures pendant lesquelles les véhicules à moteur ne seraient pas autorisés à circuler mais cela nuit évidemment à la liberté de déplacement de certains habitants. Ce type de restriction peut facilement devenir une contrainte ennuyeuse pour les Vercorinards se situant à plusieurs minutes à pied du centre et qui ont besoin de

leur voiture pour descendre travailler en plaine. À défaut de ne pas faire plaisir à tous les villageois avec un système horaire restrictif, cet aménagement ne serait pas trop onéreux pour la commune et la mobilité serait alors plus agréable au cœur du village.

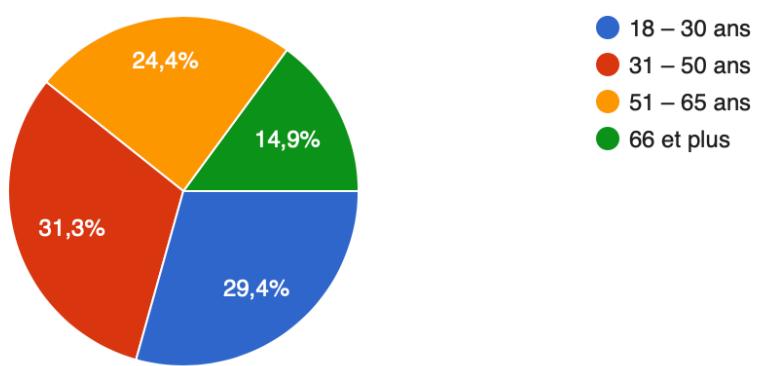
## 7. Analyse de données sur le terrain

Pour obtenir des informations plus spécifiques à Vercorin, un questionnaire a été créé dans un premier temps. Il était important d'avoir l'avis des habitants et des touristes venant séjourner dans le village sur des questions de mobilité. Il a fallu obtenir un nombre significatif de répondants car pour une étude pertinente, l'analyse d'un large échantillon était nécessaire. Ce sont plus de 200 volontaires qui ont pris le temps de répondre aux questions de l'auteur. Il a été important d'avoir l'avis de personnes avec une provenance géographique différente évidemment, mais aussi de toucher toutes les classes d'âge qui se trouvent à Vercorin.

Figure 6 : Répartition des classes d'âge des répondants

### 13. Quelle est votre tranche d'âge ?

201 réponses



Source : réalisation de l'auteur

Le graphique ci-dessus démontre que l'avis de chaque classe d'âge a été pris en considération pour obtenir un résultat très significatif de la réalité.

Par la suite, des interviews ont été réalisées avec des experts de la mobilité ou de la région. Au total, il y a eu huit entretiens qualitatifs avec des interviewés qui venaient de domaines divers et variés. Il était primordial d'avoir la vision de personnes spécialisées dans différents milieux afin d'obtenir un panel de réponses beaucoup plus riche. Parmi ces experts, il y avait un directeur d'office du tourisme, un responsable de la mobilité en Valais, un expert communal, un entrepreneur très concerné par la mobilité durable, un restaurateur de la station, un responsable des transports en bus, un responsable des résidents secondaires et un ingénieur en transports, responsable d'une agence spécialisée sur la mobilité. Pour assurer la qualité de ce travail, chaque entretien a été intégralement enregistré et retranscrit mot à mot, en accord avec les répondants.

## 7.1 Construction du questionnaire

Les questions étaient tout d'abord ciblées sur le moyen de transport généralement utilisé pour se rendre à Vercorin. Cette question a son importance, premièrement pour voir quel est le moyen le plus utilisé pour aller dans cette station et pour voir s'il y a un lien entre le moyen de transport et la provenance des personnes. Ensuite, il a été essentiel d'avoir des informations sur la fréquence des venues à Vercorin car cela permet de déterminer si le moyen de transport utilisé pour se rendre dans le village varie en fonction du nombre de fois que les gens viennent sur l'année. Ensuite, les questions étaient plus ciblées sur les moyens de transport que les habitants et touristes utilisent dans la station. Cela permettait de comprendre pourquoi tel ou tel moyen de transport était mis à l'écart au profit d'autres moyens de locomotion. D'autres questions ont été créées pour déterminer la qualité et l'usage des navettes gratuites. Par la suite, il était intéressant de poser une question pour savoir comment la mobilité en général était perçue afin d'éclaircir la situation actuelle du trafic routier. Les questions suivantes reposaient sur la nouveauté et le changement pour savoir si les personnes étaient intéressées à avoir accès à des vélos, avec ou sans batterie électrique, en libre-service ainsi qu'une question ouverte pour savoir si elles avaient des remarques ou des suggestions sur la mobilité à Vercorin. Finalement, le questionnaire se terminait par les diverses questions sociodémographiques. Étant donné que les lieux ont été définis pour avoir un contact avec un maximum de personnes, cela impliquait que les questions vraiment personnelles que l'on retrouve dans des questionnaires classiques,

n'étaient pas posées aux passants. Par exemple, il était préférable de ne pas demander le statut professionnel car cela aurait pu occasionner des situations embarrassantes pour les répondants qui pourraient se sentir jugés par des personnes se trouvant inévitablement à proximité.

## 7.2 Réflexion sur le questionnaire

Certaines réponses obtenues peuvent être un peu biaisées, notamment les questions sur les navettes car l'exécution des questionnaires s'est effectuée principalement à la fin du mois de février et au début du mois de mars. La raison qui découle de ce choix de dates est tout simplement que c'était la période des vacances scolaires pour les Suisses. Cela signifie que durant ce laps de temps, la station est peuplée de touristes en plus des habitants permanents ce qui apporte plus de diversifications aux réponses. Les résultats pourraient considérablement varier si les personnes sont en vacances à Vercorin durant la saison estivale. Beaucoup de touristes viennent une fois dans l'année et pendant la haute saison hivernale. Cela a une incidence sur la problématique des bus navettes et de leur usage car un touriste qui serait là l'été aurait probablement un autre avis quant à l'utilisation des navettes car il n'y en a tout simplement pas. Lorsqu'un touriste est en vacances pendant la saison hivernale, c'est normal qu'il trouve que les navettes soient un système qui fonctionne relativement bien car il a accès à ce service. Il aurait été intéressant de questionner une clientèle estivale et de pouvoir comparer les réponses avec la clientèle hivernale. Cependant, ce n'était pas possible d'attendre la haute saison estivale en raison des délais de remise de ce travail.

Le questionnaire est volontairement composé de questions ouvertes pour ne pas influencer les répondants et être sûr de cerner le vrai ressenti des gens. Il est important aussi de relever que les personnes du troisième âge sont moins représentées parmi les répondants, mais cela vient principalement du fait de la période de récolte de données du questionnaire. En effet, la haute saison hivernale est logiquement composée de personnes plus jeunes et plus actives. Pour obtenir un ratio plus élevé de personnes à la retraite, il aurait fallu se rendre à Vercorin en été ou en automne. Il est essentiel de relever que des précisions ont été apportées si nécessaire. Par exemple, pour la question qui permettait de savoir à quelle fréquence les répondants se rendaient dans la station, l'auteur a précisé que

la réponse possible de deux à trois fois dans le mois, signifiait deux à trois fois par mois en haute saison. En addition à cela, la question de la fréquence d'utilisation du téléphérique pourrait être mal interprétée car la réponse obtenue est par rapport à toutes les fois où les touristes viennent. Par conséquent, si un voyageur se rend une fois par année à Vercorin mais que celui-ci utilise à chaque fois le téléphérique pour relier la plaine à la montagne, la case pour la réponse « tous les jours » est donc appropriée à ce cas.

### 7.3 Construction des questions des entretiens

Au travers des divers entretiens, de nombreuses questions posées aux différents spécialistes étaient similaires ou vraiment proches, tout en étant adaptées à la personne qui allait être interviewée. L'intérêt de faire des questions pratiquement semblables permet de trouver des tendances pour les réponses et cela renforce les idées ou concepts énumérés. Évidemment d'autres questions, propres à chaque spécialiste, ont été développées pour obtenir des experts, des idées plus précises sur certains aspects. Avant chaque enregistrement, l'intervieweur a demandé au répondant si celui-ci souhaitait connaître les questions avant de commencer l'entretien pour qu'il n'y ait pas de surprise ou bien si celui-ci préférait répondre de manière spontanée afin d'exprimer vraiment son ressenti du moment. Selon la tournure et l'orientation que prenaient les interviews, des questions appropriées étaient improvisées pour obtenir une information supplémentaire qui n'était pas forcément prévue avant l'entretien.

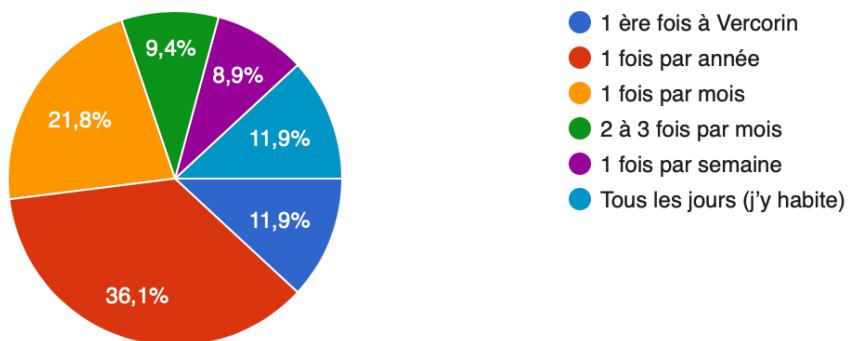
## 8. Analyses des résultats obtenus

La question permettant de savoir combien de fois par année les touristes se rendent à Vercorin ou bien si les personnes habitent dans ce village ou si elles s'y rendent tous les jours pour travailler, indique une première tendance.

Figure 7 : Fréquence de venues à Vercorin

## 2. A quelle fréquence venez-vous à Vercorin ?

202 réponses



Source : réalisation de l'auteur

Le constat qui apparaît très clairement est qu'un peu moins de la moitié des personnes interrogées viennent à Vercorin seulement une fois dans l'année. Les réponses au questionnaire ont été récoltées principalement début mars comme mentionné auparavant, cela indique que presque la moitié des répondants sont des touristes hivernaux. Comme cité avant, cela sera très significatif sur l'incidence des réponses car ce type de touristes est habitué à une navette gratuite pour ses déplacements.

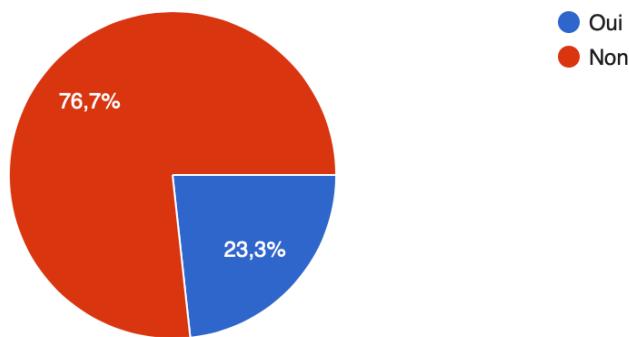
### 8.1 Qualité des navettes gratuites

Les bus navettes sont un atout incontestable pour la station car cela permet de ne pas utiliser son véhicule privé pour les déplacements. Cependant, ce service est surtout développé pour véhiculer les skieurs.

Figure 8 : Utilisation de la navette

### 8. Employez-vous les navettes gratuites pour une autre utilisation que le ski ?

202 réponses



Source : réalisation de l'auteur

Les résultats obtenus grâce à cette question permettent de réaliser à quel point ces navettes ont été conçues principalement pour les skieurs. Comme l'a relevé un expert durant un entretien, ce moyen de transport ne peut pas vraiment être considéré comme un transport public car il est utilisé principalement dans un domaine d'activité précis, celui des remontées mécaniques. Bien que les navettes soient axées sur le ski, ce système de transport est vraiment apprécié auprès de ses utilisateurs. Lors de la collecte des réponses presque l'intégralité des répondants ont relevé du positif quant au système actuel de mise à disposition de ce service. La gentillesse des chauffeurs a souvent été relevée ce qui est très bénéfique pour la station car cela laisse pour les touristes une image chaleureuse de l'accueil.

Les résultats de l'enquête ont aussi montré que la navette est le transport le moins utilisé à Vercorin. Lorsqu'on approfondit la raison qui cause cette tendance, il apparaît que la localisation du logement en est la cause. Une location bien située comme le SwissPeak, ne nécessite en aucun cas l'utilisation de la navette car celui-ci est directement situé à côté des remontées mécaniques et des pistes de ski. De nombreuses remarques et suggestions ont été formulées vis-à-vis de la disponibilité du service des bus navettes. De plus, la demande

d'un service estival est un souhait qui ressort régulièrement auprès des touristes principalement.

## 8.2 Perception de la mobilité actuelle

Concernant la réflexion sur la perception de la mobilité à Vercorin, il est intéressant de constater qu'un peu moins d'un tiers des personnes estiment que le trafic routier est un problème majeur pour le village. Parmi ces réponses négatives, de nombreux répondants ont relevé qu'il y avait tout simplement trop de voitures en général dans cette station alpine et pour d'autres le problème se trouvait dans le nombre de places de parc, car ils estimaient que les automobilistes garaient leur voiture à des endroits inappropriés. Ce type de désagréments est très fréquent durant la haute saison hivernale sur la route de la télécabine évidemment car les gens désirent marcher le moins possible avec le matériel de ski pour se rendre aux remontées mécaniques. Beaucoup de touristes recherchent la proximité des installations et la gratuité du parking, même si cela implique un parking dit sauvage. Ironie du sort, lorsque l'on établit une corrélation entre le moyen de transport utilisé pour se rendre à Vercorin et les personnes y trouvant le trafic routier saturé, presque l'intégralité des répondants sont venus... en voiture. Quant aux réponses positives à cette question, il y a moins de 15 personnes qui sont totalement satisfaites et conquises par la mobilité actuelle dans le village. Par conséquent, le reste des répondants, c'est-à-dire la majorité des personnes, sont indifférentes. Ces données sont la preuve que Vercorin peut encore passablement s'améliorer en termes de mobilité pour satisfaire un plus grand nombre de visiteurs et de locaux.

## 8.3 Marketing autour de la mobilité durable

Tous les experts ayant participé aux entretiens qualitatifs, partageaient le même avis au sujet de l'importance grandissante que les touristes accordent à l'environnement lors de leurs voyages. La nécessité d'agir pour le climat et peut-être aussi l'effet de mode seraient un axe plutôt lucratif selon les spécialistes. Actuellement, Vercorin peut mettre en avant le téléphérique bien sûr ainsi que les navettes gratuites pour se rendre aux remontées mécaniques. Certes, cela est déjà nettement mieux que rien en termes d'infrastructures

néanmoins, cela reste insuffisant pour développer un concept marketing axé sur la mobilité durable. Par conséquent, en plus de faire attention à la planète, il est nécessaire d'adapter ou d'améliorer la mobilité actuelle afin de tirer profit de l'attention portée à l'environnement et de dynamiser le marketing. Il est évident que si Vercorin devient une station pionnière du Valais central pour ce type de mobilité, cela fera logiquement beaucoup parler de celle-ci à travers les différents médias. De nombreux touristes souhaiteront alors découvrir cette petite station, ce qui induirait à une augmentation des entrées financières pour la commune et donc la possibilité d'investir davantage pour la mobilité.

#### **8.4 Porte d'entrée du Vallon de Réchy**

Un spécialiste a tenu à relever un point essentiel quant au type de mobilité que Vercorin devrait développer. Selon cet expert, cette petite station doit se montrer plus durable en termes de mobilité car elle est la porte d'entrée du Vallon de Réchy. D'après lui, il faut être cohérent ; si la station veut vendre aux touristes le Vallon de Réchy comme réserve naturelle où la faune et la flore sont véritablement préservées, il faut qu'elle se montre exemplaire envers l'environnement. Il est bien vrai que cela n'aurait aucun sens de proclamer la pureté du Vallon de Réchy, si Vercorin ne fait pas d'efforts significatifs au niveau environnemental.

#### **8.5 Liaison avec le Val d'Anniviers**

Une liaison en bus postal existe actuellement pour relier Vercorin au Val d'Anniviers et vice versa. Ce service a été mis en place car de nombreuses personnes demandaient à l'office du tourisme de Vercorin et à la commune de Chalais de proposer des solutions de transport pour se rendre dans le Val d'Anniviers. Selon un expert, cette ligne postale est toutefois sous-utilisée et semble ne pas avoir autant de fréquentation que les gens l'affirmaient avant sa création. Cette liaison n'est pas rentable car c'est exclusivement une ligne touristique, ce qui signifie qu'elle ne fait pas partie du service CarPostal. De ce fait, ce sont les communes de Chalais et d'Anniviers qui paient l'intégralité des coûts pour cette prestation. Les voyageurs doivent payer leurs trajets puisque ce ne sont pas des navettes gratuites. Les prix sont plutôt conséquents car pour effectuer un aller simple Vercorin-Vissoie, il faut débourser CHF 7.- par adulte et aucune réduction n'est accordée pour les détenteurs d'abonnement CFF (Val d'Anniviers, 2018). Si les communes qui payent ce

service regardaient seulement le taux de fréquentation de cette liaison, cela ferait longtemps qu'elle n'existerait plus. Elle est maintenue car elle est symbolique pour l'offre touristique. Ce même expert pense que de nombreuses personnes qui demandent cette ligne de bus n'en sont pas forcément utilisatrices. La commune de Chalais devrait donc se montrer ouverte à d'autres moyens de transport ou à d'autres concepts de mobilité pour relier le Val d'Anniviers.

## 8.6 Mobilité du futur

La vision de tous les experts interrogés quant à la mobilité du futur, varie très peu d'un à l'autre. Le concept d'un transport encore plus basé sur l'énergie électrique est la tournure qui paraît inévitable pour la mobilité de demain selon les spécialistes. Il semblerait que les voitures privées ont encore des beaux jours devant elles car de plus en plus d'automobiles électriques seront utilisées. Il est, par conséquent, indispensable pour la station de Vercorin d'anticiper cette tendance, de se préparer à ces modifications majeures sur la mobilité et de rester attractive en se montrant prête à accueillir divers véhicules électriques. Un autre aspect qui devrait être de plus en plus développé, c'est évidemment les liaisons plaine-montagne. De nombreux spécialistes interviewés croient fortement que les différents projets de mobilité par câble seront la mobilité du futur. Ce genre de prévisions est d'une part positif pour la station mais cela peut aussi s'avérer être délicat ; comme mentionné précédemment, l'expansion des transports par câble signifie que Vercorin avec son téléphérique est dans la tendance mais cela présage également une augmentation de la concurrence. En effet, les nouvelles stations reliées par câble ne manqueront évidemment pas de faire valoir cet argument environnemental incontestable.

## 9. Idées innovantes

La station de Vercorin doit se démarquer pour rester compétitive envers les autres destinations alpines de taille moyenne. Pour valoriser son image, elle se doit d'aller au-delà des projets déjà fonctionnels dans les stations environnantes. Elle doit donc développer des concepts innovants et surprenants. C'est en s'affirmant avec des projets qui sortent de l'ordinaire et non pas en se contentant de copier des idées se développant actuellement ou prochainement dans les autres stations alpines que les touristes et les médias parleront de

Vercorin. Après une longue période de réflexion de l'auteur, voici quelques projets qui sont adaptés aux besoins et aux attentes des habitants de Vercorin ainsi que des visiteurs.

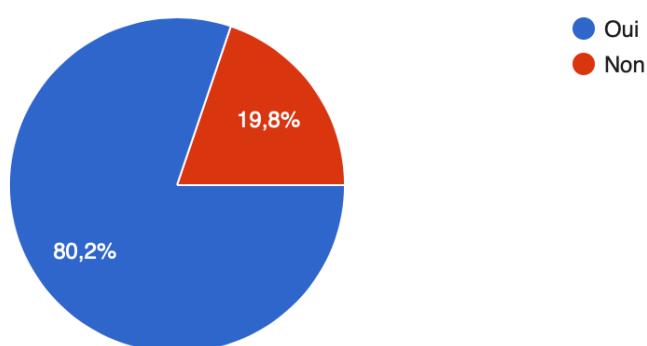
### 9.1 Vélos en libre-service

Des stations avec des vélos disponibles apparaissent de plus en plus dans les centres urbains, alors pourquoi ne pas adapter ce concept à la montagne ? Il serait judicieux pour la petite station anniviarde de faire l'acquisition de plusieurs VTT afin de proposer un nouveau style de mobilité pour la période estivale. Évidemment, il est bien plus aisé en termes de dénivélées de pédaler dans une ville que dans une station de montagne, c'est pourquoi des vélos électriques devraient aussi être disponibles en libre-service. Les vélos électriques font partie de la mobilité de demain et une rubrique dans Le Nouvelliste du 5 juin 2019 était justement consacrée à leur expansion. La Une du quotidien valaisan était consacrée à la mobilité du futur en Valais. Selon l'article, on peut y apprendre par le président de Pro Vélo Valais, Monsieur Yves Degoumois que l'État du Valais va débloquer quelque 40 millions de francs dans les vingt prochaines années pour développer cette nouvelle mobilité (Le Nouvelliste, 2019). Lors des recherches sur le terrain, une question dans l'étude quantitative portait justement sur l'intérêt pour des vélos en libre-service.

Figure 9 : Souhait des vélos en libre-service

#### 10. Utiliseriez-vous d'éventuels vélos électriques mis à disposition durant la saison estivale ?

202 réponses



Source : réalisation de l'auteur

Lors de la récolte des réponses, des précisions ont aussi été apportées à cette question, en précisant que cela pouvait être des vélos avec ou sans batterie électrique, en libre-service. On peut constater qu'une majorité écrasante souhaite la mise en place d'un service de vélos dans la station. Il y a un engouement certain quant à l'envie de voir apparaître des stations pour les vélos. Pour les personnes qui ont répondu à cette question par la négative, il faut relever que ce sont principalement des personnes âgées ne se sentant pas forcément à l'aise sur un vélo. Les répondants dans la tranche d'âge 18-30 ans et qui ne ressentent pas le besoin de ces vélos en libre-service, se rendent à Vercorin, pour certains d'entre eux, avec leur propre vélo. Il est par conséquent normal et logique que ce genre de service ne les concerne pas.

L'avis des spécialistes au sujet des vélos en libre-service à Vercorin était majoritairement très positif quant au développement de ce service. Certains experts, malgré le fait qu'ils soient pour le développement de ces prestations, sont un peu sceptiques vis-à-vis de la rentabilité d'un tel système de transport. Il est vrai qu'il est quasiment impossible de tirer un profit avec la mise en place de vélos à disposition des habitants et de la clientèle, mais les retombées économiques se feraient de manière indirecte. En effet, des voyageurs peuvent choisir Vercorin comme destination de vacances suite aux diverses actions entreprises par la commune, favorisant le transport et le développement durables. De ce fait, les dépenses des touristes contribueraient au développement de la station en général. Cependant, il serait quand même possible d'obtenir un minimum de revenus, si les autorités communales le souhaitent. Comme expliqué précédemment pour les Segways et les trottinettes électriques, un tarif peut être exigé pour chaque minute supplémentaire à partir du dépassement d'un certain temps d'utilisation. En plus de ce système tarifaire, il peut aussi être intéressant de demander un forfait pour la saison et qui permettrait d'avoir accès aux vélos librement à n'importe quel moment de la journée. Ce service de transport pourrait être intégré au Magic Pass afin d'accroître l'attractivité durant la saison estivale ainsi qu'à l'entre-saison automnale. La mise en place de vélos en libre-service nécessiterait bien entendu le développement d'une application mobile mais celle-ci pourrait également être utilisée comme support informatif pour la station. Lors d'un entretien, un expert a émis l'idée de non seulement mettre à la disposition des parents des vélos avec ou sans batterie électrique mais également des remorques pour transporter les enfants. Cette idée est très intéressante

car elle inciterait les familles à oublier leur voiture pendant leur séjour à Vercorin. Un système de vélos en libre-service réduirait le nombre de déplacements en voiture et amènerait dans la station une mobilité encore plus conviviale. De plus, un tel service proposé aux habitants de Vercorin ainsi qu'aux visiteurs, contribuerait fortement à une amélioration de la mobilité pour se rendre à la Cabane du Bisse. La liaison avec le Val d'Anniviers serait facilitée avec les vélos électriques car il n'y aurait plus le souci de la faible cadence horaire du bus postal.

## 9.2 Uber Vercorin

Le succès que connaît la firme américaine Uber pourrait être une source d'inspiration pour la mobilité à Vercorin. Pourquoi ne pas créer une application qui recense des chauffeurs dans tout le Val d'Anniviers ? Comme avec le système d'Uber, le client entre sa destination dans l'application et un chauffeur disponible dans les environs accepte de véhiculer la personne à l'endroit souhaité, contre rémunération bien sûr. Cette application servirait également pour la location des véhicules électriques et recenserait toutes les informations sur la station. Il faudrait créer sa propre application car Vercorin et le Val d'Anniviers sont évidemment trop petits pour que le géant américain s'y développe. Une fois de plus, créer un concept de mobilité qui n'a encore jamais été développé dans la région, découlerait sur une meilleure visibilité pour les stations de Vercorin et du Val d'Anniviers. Ce genre de projets pourrait non seulement contribuer à solutionner le problème de liaison entre Vercorin et le Val d'Anniviers, mais cela permettrait aussi de réduire de manière considérable les voitures dans la station, donc à améliorer la mobilité en général. Cela pourrait aussi limiter le nombre d'automobiles qui surchargent le parking non-officiel de la Cabane du Bisse et de véhiculer les randonneurs qui n'ont pas forcément la motivation de se rendre à pied à la Cabane du Bisse ou de revenir sur Vercorin après une longue journée de marche. Les touristes et les locaux auraient moins besoin d'utiliser leur véhicule personnel.

Ce système de mobilité qui dès à présent sera nommé VerCARin pour permettre de mieux imager le concept, pourrait être développé dans le cadre d'un projet à mettre en place par des étudiants en informatique. Les habitants et autres personnes qui souhaiteraient transporter les gens contre rémunération sont globalement plus disponibles les week-ends, les vacances et les jours fériés ce qui est à la faveur des utilisateurs de cette application. Il

faudrait cependant analyser plus en détail l'offre et la demande à l'aide d'un questionnaire ciblé sur l'éventuelle mise en place de ce service. VerCARin serait alors un atout incontestable pour la mobilité de la station sans devenir un projet coûteux pour la commune de Chalais. Effectivement, aucun investissement ne serait nécessaire pour la construction d'infrastructures ou pour l'achat de véhicules puisque les coûts financiers avec VerCARin seraient principalement liés au développement de l'application.

### 9.3 Covoiturage

Une autre solution pouvant participer à l'amélioration de la mobilité dans la station de Vercorin serait tout simplement le covoiturage. L'exemple le plus utile nécessitant un tel système, est probablement la route qui mène à la Cabane du Bisson. Actuellement, beaucoup de personnes n'osent pas emprunter cette route à la vue du panneau routier interdisant toute circulation aux voitures et motos. Et pourtant, il n'est pas rare de voir des voitures dépassant des marcheurs ; ce sont des automobilistes favorisés car ils ont connaissance de la tolérance accordée par la commune quant à l'utilisation de cette route forestière avec un véhicule à moteur. Cette situation crée fréquemment un malaise tant chez les marcheurs que chez les automobilistes. En effet, les personnes qui montent à pied et n'avaient pas forcément la motivation de le faire, vont se sentir lésées lorsque des véhicules vont les dépasser. Du côté des automobilistes, lorsqu'ils se rendent en voiture à la Cabane du Bisson et dépassent des randonneurs, une certaine culpabilité les rend souvent mal à l'aise car ils peuvent se sentir jugés par les personnes respectant les lois. Ce problème est davantage marqué en fin d'après-midi car les promeneurs sont plus fatigués et les articulations sont logiquement plus douloureuses après une journée de marche ; la descente sur Vercorin peut paraître alors bien pénible. L'expérience de l'auteur se rendant une fois par semaine à la Cabane du Bisson pendant la saison estivale, confirme cet épuisant trajet après une journée de marche. En effet, par gentillesse bien sûr et pour l'expérience, à chaque trajet avec un véhicule privé, l'auteur a demandé si les marcheurs voulaient bénéficier du transport pour se rendre à la Cabane du Bisson ou pour redescendre sur Vercorin. Sans surprise, la quasi-totalité des personnes ont accepté avec grand plaisir de se faire véhiculer.

En définitive, les personnes sont en faveur du covoiturage mais elles n'osent pas forcément demander de partager la voiture pour un court instant. C'est pourquoi, il serait

très intéressant et judicieux de créer une zone dédiée au covoiturage, proche du panneau interdisant les véhicules à continuer sur cette route pour atteindre la Cabane du Bisson. Cette zone d'attente n'a pas besoin d'être complexe et très onéreuse, il faut juste qu'elle soit conviviale et clairement délimitée. Pour cela, il faudrait aménager un espace couvert, avec un banc et pourquoi pas avec une ruche à livres dans laquelle l'on peut trouver évidemment des livres, mais aussi des brochures sur la station et le Vallon de Réchy. Un panneau informatif très visible pour les promeneurs et les automobilistes doit être installé afin de signaler clairement que la route forestière reliant les hauts de Vercorin à la Cabane du Bisson est un accès de covoiturage fortement suggéré. Une zone d'attente pour covoiturage devrait aussi être aménagée sous le même modèle, à la Cabane du Bisson pour les gens qui ne souhaitent pas effectuer la descente à pied jusqu'à Vercorin.

Figure 10 : Exemple de zone d'attente



Source : photo prise par l'auteur

Voici une photo qui a été prise proche de l'église de Vercorin. Bien qu'elle serait beaucoup trop grande pour une zone d'attente de covoiturage, le style de réalisation

pourrait être très similaire. En effet, il serait intéressant d'avoir un seul banc, un abri nettement plus adapté à la situation, la ruche pour les livres et brochures et une poubelle. La construction d'un abri tout simple n'est pas très coûteuse mais il permet aux randonneurs d'avoir un toit pour se protéger du soleil ou de la pluie pendant l'attente d'un automobiliste. Dans les annexes, vous trouverez les photos des lieux imaginés par l'auteur où il serait judicieux d'aménager ces espaces.

Ce système de covoiturage et de zones d'attentes serait probablement la solution la moins onéreuse pour la commune de Chalais quant au problème récurrent de l'accès à la Cabane du Bisson. De plus, elle évite toute interdiction et restriction en misant uniquement sur la convivialité et la solidarité. Elle ne nécessite aucune organisation particulière si ce n'est l'entretien régulier mais peu contraignant, des espaces d'attente. Cette activité pourrait même être effectuée durant l'été par les étudiants engagés aux travaux publics par la commune de Chalais. Une fois de plus, ce concept simple mais innovant pourrait avoir des répercussions médiatiques car c'est un service de mobilité original et efficace pour réduire la pollution et fluidifier le trafic.

### 9.3.1 Fanions

Une complémentarité au covoiturage serait la mise en place d'un système de fanions. Les habitants, les résidents secondaires, les restaurateurs, les hôteliers ainsi que tout autre acteur touristique de la station en recevraient soit pour leur usage personnel, soit pour les proposer à la clientèle de Vercorin.

Ce fanion unique indique, lorsqu'il est installé sur son sac, que la personne souhaite se rendre à la Cabane du Bisson et qu'elle profiterait volontiers d'un véhicule s'y rendant également. Ce système serait très intéressant pour les personnes qui rejoignent la station en téléphérique ou qui logent loin de la route forestière donnant l'accès à la Cabane du Bisson. Il est vrai que marcher depuis le téléphérique, par exemple, rajoute inévitablement environ une heure et 300 mètres de dénivelée pour se rendre au départ du Bisson. Ce fanion affiché sur le sac à dos, permettrait de marcher dans la direction de la Cabane du Bisson et avoir à tout moment l'opportunité d'être pris en voiture si un automobiliste s'y rend également. Les coûts, certes peu conséquents, pour l'acquisition de fanions à l'effigie de la station, peuvent

être financés par un système de sponsoring impliquant les acteurs touristiques de Vercorin. Chaque résident permanent et secondaire recevrait gratuitement à son domicile un fanion avec une notice explicative ce qui permettrait déjà une communication rapide et pertinente. Une fois de plus, l'innovation dans la mobilité amenée grâce à cette simple mais efficace réalisation, permettrait de médiatiser le concept pour apporter à Vercorin une visibilité intéressante.

#### 9.4 Acquisition de voitures électriques

Cette idée n'est pas forcément innovante car elle existe actuellement à Nax et dans le Val d'Hérens mais n'en demeure pas moins intéressante pour Vercorin. L'idée serait que les hôteliers ou autres personnes intéressées par ce projet, achètent une voiture électrique pour la mettre à disposition de la clientèle. Le principe de location pourrait être le même qu'à Nax, c'est-à-dire que les utilisateurs paient ce que bon leur semble. Les voitures ne peuvent pas être réservées à l'avance et peuvent être utilisées pendant un certain temps qui doit être défini. Cependant, il ne suffit pas que la volonté d'améliorer la mobilité vienne seulement de la commune de Chalais. Pour un projet de ce type, les hôteliers et le SwissPeak doivent également être parties prenantes. Mettre à disposition une voiture électrique auprès de la clientèle serait un atout indéniable de vente et serait également un argument de taille pour favoriser l'accès dans la station grâce aux transports publics. Il y a évidemment un coût pour acquérir une automobile électrique mais ces dépenses peuvent être partagées entre les hôteliers et la commune de Chalais. Si Nax et le Val d'Hérens ont réussi à développer ce concept intéressant, Vercorin peut le faire aussi, en s'en inspirant. Cela pourrait fortement contribuer à l'amélioration de la qualité du trafic routier dans le village et deviendrait également un moyen efficace pour se rendre dans le Val d'Anniviers.

### 10. Améliorations de l'existant

La commune peut directement agir en faisant des actions pour améliorer ou corriger l'existant en termes de mobilité. En effet, il est possible d'entreprendre des petites modifications pour rendre la mobilité plus agréable à Vercorin.

## 10.1 Signalisation de la vitesse dans le village

L'indication de la vitesse n'est, selon un expert ayant participé aux entretiens, pas assez visible et devrait donc être plus frappante. De plus, il serait également judicieux de réduire la vitesse à 30 km/h dans toute la station pour un meilleur confort des piétons, pour donner une impression de trafic plus tranquille et amener une mobilité beaucoup plus conviviale fortement appréciée par la clientèle.

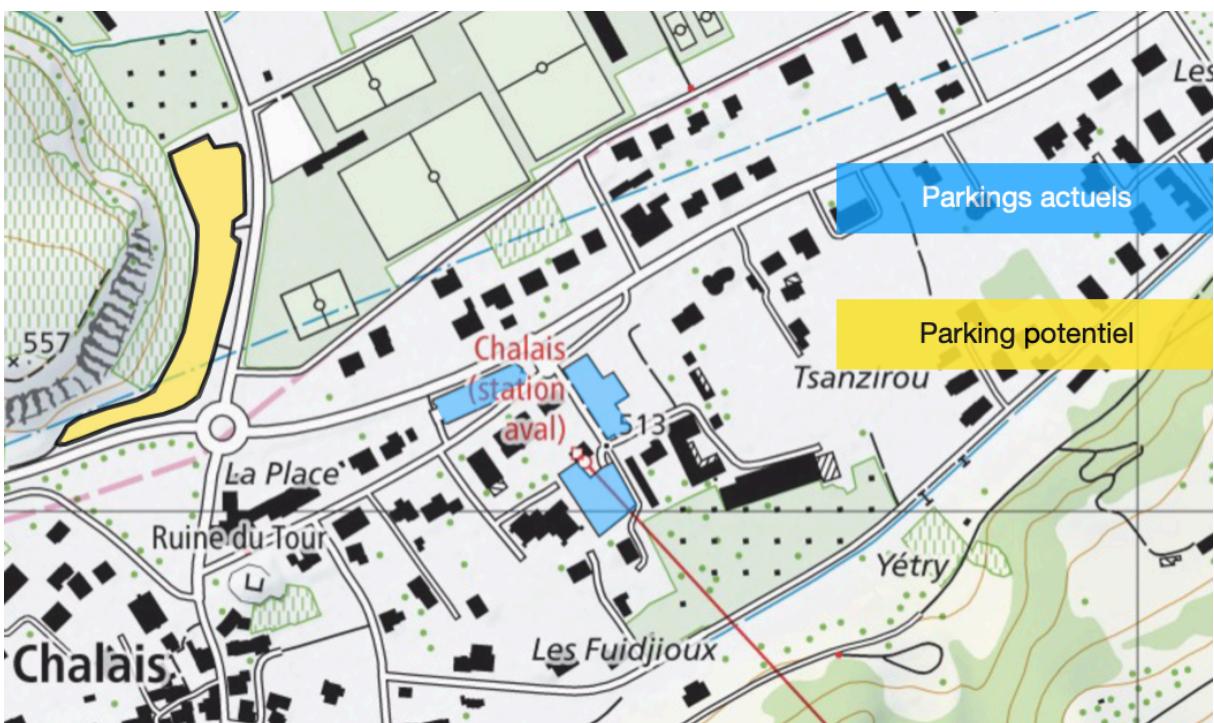
Pour réguler la vitesse dans le village et inciter les conducteurs à rouler calmement, la mise en place de gendarmes couchés ou de dos d'âne pourrait être une solution supplémentaire au problème de vitesse excessive de certains conducteurs ; ce système dissuade efficacement la conduite rapide et non adaptée. Cela nécessite certes des travaux pour la commune, mais ce ne sont pas des rénovations extrêmement coûteuses.

Pour une approche plus originale et conviviale, il serait intéressant de créer un projet de sensibilisation à chaque entrée de zone de rencontre en combinant notamment avec R&Art qui avait proposé des réalisations insolites et éphémères dans Vercorin. Comment mettre en évidence l'aire de rencontre du centre de la station, serait la thématique d'un nouveau concept ; R&Art deviendrait Aire&Art.

## 10.2 Parking Chalais

Comme mentionné auparavant, durant les hautes saisons hivernales principalement, les parkings proches du téléphérique à Chalais saturent rapidement. De ce fait, la commune se doit d'installer un panneau qui indique clairement la possibilité de laisser son véhicule à 300 mètres du téléphérique. Ce parking encore sous exploité se situe près du rond-point de l'Envol et permet de laisser sa voiture même pour une longue période, cela gratuitement et sans aucune contrainte horaire ce qui n'est pas le cas pour la majeure partie du parking le plus proche. Signaler ce parking qui est encore méconnu des touristes, des skieurs voire même des habitants de la région est une décision efficace et utile.

Figure 11 : Localisation des parkings



Source : carte Suisse Mobile, personnalisée par l'auteur

On peut facilement voir sur cette carte qu'avec le parking potentiel encore peu connu, la capacité des places de parc peut facilement être doublée, voire triplée. Ce parking est un atout de taille pour la commune pour améliorer la mobilité à Vercorin car aucun frais n'est nécessaire quant à son utilisation.

## 11. Recommandations

À travers ce travail de recherche et suite aux résultats quantitatifs et qualitatifs obtenus sur le terrain, diverses recommandations peuvent être transmises à l'autorité communale ayant mandaté ce travail. Tout d'abord, il est très important de continuer à développer et toujours rechercher à améliorer la mobilité à Vercorin. Il faut rester ouvert, suivre les tendances dans le domaine et ne pas avoir peur de prendre quelques risques en innovant avec un projet, afin de rester une station attractive ou même de le devenir encore plus. Malheureusement, il est évidemment impossible de proposer une solution miracle améliorant la mobilité à Vercorin. La mobilité en général est un problème de taille pour chaque station alpine et implique d'énormes enjeux. C'est pourquoi, ce n'est pas un seul

concept qui va changer drastiquement la mobilité, mais c'est la mise en place de plusieurs projets qui peuvent l'améliorer. Certes, chaque transformation de l'actuel peut s'avérer être plus ou moins onéreuse. La mobilité peut faire la force ou la faiblesse d'une station et la commune de Chalais le sait pertinemment.

### 11.1 Réalisations à court terme

Diverses actions peuvent, dès à présent, être entreprises car elles nécessitent peu de ressources tant financières qu'humaines. Parmi celles-ci, on retrouve dans un premier temps l'indication signalétique du parking de Chalais. En effet, il serait vraiment important d'installer deux panneaux non loin du départ du téléphérique qui indiquent la présence de ce parking gratuit et illimité. Pour être utile, un panneau indicatif doit alors se trouver à l'ouest du rond-point de l'Envol pour que les automobilistes en provenance de Réchy en soient informés suffisamment tôt. L'autre panneau doit être positionné évidemment à l'est du téléphérique pour les conducteurs en provenance de Sierre.

Pour favoriser la réduction de voitures dans le village, il faut aussi proposer une alternative aux habitants de Vercorin afin que ceux-ci utilisent moins leur véhicule personnel et aient la possibilité de le laisser en plaine. Cependant, le prix du téléphérique n'encourage pas forcément les Vercorinards à utiliser ce type de transport et la plupart d'entre eux privilégient par conséquent la voiture. De ce fait, la commune pourrait proposer un tarif préférentiel aux habitants de la commune pour les inciter à utiliser le transport par câble. Cela a évidemment un coût mais réduirait rapidement et efficacement la circulation dans la station de Vercorin.

Le système de covoiturage explicité quelques paragraphes auparavant, est une mesure qui nécessite peu de frais et pourrait être appliquée assez rapidement. Les ressources humaines ne sont pas énormes car une seule personne suffirait largement à la mise en place de ce projet. Le covoiturage avec aires d'attente conviviales et la distribution de fanions seraient un service plutôt simple à développer et pourraient fortement contribuer à améliorer la qualité de la mobilité à Vercorin.

Une prise de contact avec Monsieur Samuel Bernhard, de l'association Bus Alpin, permettra de débuter une collaboration bénéfique pour la commune quant à ses liaisons avec le Val d'Anniviers, Briey de Chippis et voire même avec la Cabane du Bisse.

La dernière recommandation à court terme serait d'étendre la plage horaire des bus navettes et de palier à leur absence entre 14h00 et 15h00 afin qu'ils deviennent un véritable transport public. En effet, il serait intéressant de proposer un service continu de 8h30 à 19h00 pendant la haute saison hivernale, ce qui favoriserait une véritable ambiance de vacances en tenant compte notamment de l'*after-ski*.

## 11.2 Réalisations à moyen terme

Les recommandations de l'auteur à moyen terme pour les autorités communales touchent à des projets qui demeurent plus conséquents financièrement mais qui ont une importance capitale pour la station. On retrouve notamment tous les concepts de transports électriques et de stations de recharge qui sont un investissement plutôt onéreux pour la commune. Toutefois, Vercorin se doit vraiment d'être dans cette tendance de transports ou mieux encore, être une station pionnière. La mobilité électrique sera de plus en plus omniprésente dans les années à venir et il y a, par conséquent, une carte à jouer en termes de positionnement marketing.

L'aspect signalétique dans le village semble pouvoir être amélioré et cela, les autorités communales doivent être conscientes. Quelques transformations pourraient être envisagées afin de réguler au mieux la vitesse de déplacement dans le village. Des dos d'âne et des limitations de la vitesse générale plus adaptées donneraient aux habitants et aux visiteurs une ambiance plus chaleureuse dans le village d'autant plus si un projet R&Art peut s'y associer.

La réalisation d'une application sur la station avec des informations utiles et un service comme VerCARin devrait être développée à moyen terme. Les personnes sont de plus en plus connectées à leur téléphone portable, ce qui signifie que Vercorin doit s'adapter à ce phénomène. Une application comme VerCARin pourrait fortement contribuer à résoudre certains problèmes liés à la qualité de la mobilité à Vercorin et environs.

Le nouveau téléphérique sera la réalisation qui modifiera profondément l'accès à la station et sa gestion de la mobilité. Ce sera une grande opportunité pour réduire le trafic routier dans le village. La stratégie marketing devra alors se focaliser sur cet atout incroyable de manière plus intense en mettant en avant cette liaison câblée comme le moyen d'accès principal pour se rendre à Vercorin.

### 11.3 Réalisations à long terme

À long terme, les autorités communales doivent indéniablement envisager des routes de déviation pour permettre de désengorger le trafic au cœur du village, voire même de développer des zones piétonnes dans le centre. Ce serait des travaux d'aménagement du territoire vraiment complexes et bien entendu, les coûts financiers seraient exorbitants, mais cela offrirait aux résidents et aux visiteurs, un confort certain dans la station.

## Conclusion

À travers ce travail, il a été démontré que la plupart des stations alpines dont Vercorin n'échappent pas à l'augmentation des véhicules privés ce qui entraîne inévitablement des répercussions négatives sur la fluidité du trafic. De plus en plus de touristes recherchent des lieux de vacances en adéquation avec une nature préservée dans lesquels la mobilité est maîtrisée. Comme porte d'entrée principale sur le Vallon de Réchy, la station de Vercorin se doit de porter une attention toute particulière à l'aspect environnemental en développant une réelle mobilité durable. Avec le téléphérique qui relie déjà Chalais à Vercorin, la station détient un atout incontestable et a véritablement une longueur d'avance car la mobilité du futur passera par les liaisons câblées plaine-montagne.

À l'heure actuelle où les dérèglements climatiques deviennent préoccupants, il est urgent d'apporter des réponses concrètes notamment quant à la mobilité. D'innombrables études se sont penchées sur le sujet mais évidemment aucune ne propose la solution miracle. Pour Vercorin comme pour toutes les autres destinations touristiques, une amélioration mesurable ne résultera non pas d'un seul changement mais de multiples actions favorisant la mobilité durable.

Malgré les coûts inhérents à tout projet, la commune de Chalais doit rapidement entreprendre des mesures efficaces pour minimiser le nombre d'automobiles et assurer une mobilité durable dans la station de Vercorin. En plus des bus navettes très appréciés, la commune doit absolument anticiper le développement inéluctable de la mobilité électrique en s'équipant de bornes de recharges et de différents véhicules électriques tels que les VTT. Une incitation originale au covoiturage réduira le nombre de véhicules et induira un élan solidaire entre résidents et touristes. La réduction de la vitesse dans le village et une claire délimitation par des réalisations artistiques à l'entrée de la zone de rencontre apporteront tranquillité et convivialité. Une collaboration avec Bus Alpin ainsi que la mise en place de VerCARin amèneront des perspectives nouvelles pour les liaisons avec le Val d'Anniviers et Briey de Chippis.

## Florent Zablotz

Toutefois, sans volonté politique claire, rien ne se fera pour améliorer la mobilité durable dans la station de Vercorin. Ce sont principalement les autorités communales qui ont les cartes en main. La commune de Chalais se doit d'aller au-delà des intentions d'amélioration en proposant des réalisations concrètes. La station de Vercorin ne pourra pas seulement se contenter d'évoluer de manière individuelle en menant des actions uniquement à titre de petite destination touristique mais devra prochainement envisager une réelle collaboration avec tout le Val d'Anniviers d'abord puis avec les autres stations valaisannes pour développer une mobilité électrique du futur de type Magic Pass.

## Sources

Alpine Pearls (2018). Des vacances douces et mobiles à Werfenweng. Récupéré sur :

<https://www.alpine-pears.com/fr/vacances/autriche/werfenweng/>

Bus alpin (2019). Brève présentation. Récupéré sur : <https://busalpin.ch/fr/breve-presentation.html>

Canton de Berne (2019). Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie. La force musculaire au service de la mobilité. Récupéré sur :

[https://www.bve.be.ch/bve/fr/index/mobilitaet/mobilitaet\\_verkehr/langsamverkehr.html](https://www.bve.be.ch/bve/fr/index/mobilitaet/mobilitaet_verkehr/langsamverkehr.html)

CIPRA (2006). Les Alpes : des agrès ou de précieux paysages à préserver ? - Sports d'hiver : situation, tendances et solutions possibles. Récupéré sur :

<https://www.cipra.org/fr/nouveautes/2386>

Commune de Chalais (2018). Stratégie touristique, Vercorin, village touristique.

Observatoire Valaisan du Tourisme. Récupéré sur :

<https://www.chalais.ch/data/documents/officiel/reglements/STRATOUR2018.pdf>

Confédération Suisse. (2012). Office fédéral du développement territorial ARE, Tourisme et développement durable ; Bonnes pratiques et pistes d'action. Récupéré sur :

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwjLzbSJjYngAhXt8eAKHQ7kBmQQFjAAegQIABAC&url=https%3A%2F%2Fwww.ae.admin.ch%2Fdam%2Fare%2Ffr%2Fdokumente%2Fnachhaltige\\_entwicklung%2Fdokumente%2Fbericht%2Ftourismus\\_und\\_nachhaltigeentwicklung-gutebeispieleundaktionsmoeg.pdf.download.pdf%2Ftourisme\\_et\\_developpementdurable-bonnespratiquesetpistesdaction.pdf&usg=AOvVaw2yPwixoYOabMuk2ULSnfAf](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwjLzbSJjYngAhXt8eAKHQ7kBmQQFjAAegQIABAC&url=https%3A%2F%2Fwww.ae.admin.ch%2Fdam%2Fare%2Ffr%2Fdokumente%2Fnachhaltige_entwicklung%2Fdokumente%2Fbericht%2Ftourismus_und_nachhaltigeentwicklung-gutebeispieleundaktionsmoeg.pdf.download.pdf%2Ftourisme_et_developpementdurable-bonnespratiquesetpistesdaction.pdf&usg=AOvVaw2yPwixoYOabMuk2ULSnfAf)

Confédération Suisse (2019). Office fédéral du développement territorial, Congrès sur la mobilité durable dans les régions alpines. Récupéré sur :

<https://www.are.admin.ch/are/fr/home/media-et-publications/communiques-de-presse/medienmitteilungen-im-dienst.msg-id-68463.html>

Confédération Suisse (2019). Office fédéral du développement territorial, Programme Espace Alpin. Récupéré sur : <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/espaces-ruraux-et-regions-de-montagne/cooperation-internationale/interreg/programme-espace-alpin.html>

Confédération Suisse. (2019). Office fédéral des routes OFROU, Mobilité douce. Récupéré sur : <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/mobilite-douce.html>

Confédération suisse (2019). Office fédéral de la statistique, Mobilité et transports. Récupéré sur : <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transports.html>

Etat du Valais (2017). Projet téléphérique Chalais-Vercorin. Récupéré sur :

[https://parlement.vs.ch/common/idata/parlement/vos/docs/2017/11/2017.12\\_Re\\_nouvellement%20téléphérique%20Chalais-Briey-Vercorin\\_MES\\_CE.pdf](https://parlement.vs.ch/common/idata/parlement/vos/docs/2017/11/2017.12_Re_nouvellement%20téléphérique%20Chalais-Briey-Vercorin_MES_CE.pdf)

Flocon Vert (2015). Critères pour le label. Récupéré sur : <http://www.flocon-vert.org/les-criteres/>

Forum geographic (2013). Urban mobility management: new challenges for a sustainable future, volume XII, issue 2, pp. 164-170. Récupéré sur : [http://forumgeografic.ro/wp-content/uploads/2013/2/Famoso\\_1.pdf](http://forumgeografic.ro/wp-content/uploads/2013/2/Famoso_1.pdf)

François, H. & Marcelpoil, E. (2009). Développement durable des stations de montagne : état des lieux et perspectives. Récupéré sur : <http://www.set-revue.fr/sites/default/files/articles-eat/pdf/DG2009-PUB00027025.pdf>

Kaufman, V. & Munafò, S. (2010). Vers une mobilité plus durable à Verbier ; État des lieux et pistes d'améliorations. Récupéré sur :

<https://documents.epfl.ch/groups/c/ch/chaire-landolt-et-cie/www/Verbier/2010%20GPS%20Rapport%20Verbier-fr.pdf>

Le Nouvelliste (2015). La station décroche le label Flocon vert. Récupéré sur :

<https://www.lenouvelliste.ch/articles/valais/chablais/la-station-decroche-le-label-flocon-vert-476673#top-body>

Le Nouvelliste (2018). Mobilité en Valais : ce qui va changer d'ici à 2040. Récupéré sur :

<https://www.lenouvelliste.ch/articles/valais/canton/le-plan-ambitieux-du-valais-pour-la-mobilite-de-demain-751610>

Le Nouvelliste (2018). Découvrez les sept projets de liaison entre la plaine et la montagne du Valais romand. Récupéré sur :

<https://www.lenouvelliste.ch/articles/valais/valais-central/dcouvrez-les-sept-projets-de-liaison-entre-la-plaine-et-la-montagne-du-valais-romand-736860>

Le Nouvelliste (2019). La nouvelle mobilité est en marche. Récupéré sur :

<https://jd.lenouvelliste.ch/nouvelliste/2019-06-05/view#p=3&t>

Le Temps (2015). Quand plaine et montagne se prennent à rêver de téléphérique.

Récupéré sur : <https://www.letemps.ch/suisse/plaine-montagne-se-prennent-rever-telepherique>

Mobilité piétonne Suisse (2015). Marche et piétons : réflexion sur le vocabulaire. Récupéré

sur : [https://mobilitepietonne.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/07/11\\_2015\\_Fiche\\_Info\\_vocabulaire\\_web-1.pdf](https://mobilitepietonne.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/07/11_2015_Fiche_Info_vocabulaire_web-1.pdf)

Mobilservice (2005). Mobilité douce en montagne. Récupéré sur :

<https://www.mobilservice.ch/fr/accueil/actualite/dossiers-dactualite/mobilite-douce-en-montagne-823.html>

Mobilservice (2018). Mobilité durable : innover dans les stations alpines. Récupéré sur :

<https://www.mobilservice.ch/fr/accueil/actualite/dossiers-dactualite/mobilite-durable-innover-dans-les-regions-alpines-1885.html>

Mountain Riders (2014). L'écoguide des stations de montagne. Récupéré sur :

[https://www.mountain-riders.org/upload/editor/files/Ecoguide\\_stations\\_2014-min\(1\).pdf](https://www.mountain-riders.org/upload/editor/files/Ecoguide_stations_2014-min(1).pdf)

Observatoire Valaisan du Tourisme (2019). Portrait des touristes américains en Suisse.

Récupéré sur : <https://www.tourobs.ch/fr/articles-et-actualites/articles/id-7264-portrait-des-touristes-americains-en-suisse/>

Pickel, S. & Knafou, R. (2011). Tourisme et développement durable: de la lente émergence à une mise en œuvre problématique Sylvine. Récupéré sur : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01572134/document>

Recherche Agronomique Suisse (2013). La calèche à assistance électrique, un projet innovateur d'ALP-Haras, (4), pp. 204–207. Récupéré sur :

[https://www.agrarforschungschweiz.ch/artikel/2013\\_04\\_f\\_1871.pdf](https://www.agrarforschungschweiz.ch/artikel/2013_04_f_1871.pdf)

Remontées Mécaniques Suisses (2019). Histoire : L'esprit pionnier dans l'histoire des remontées mécaniques. Récupéré sur : <https://www.seilbahnen.org/fr/La-branche/Statistiques/Histoire>

Riddes (2013). Téléphérique Riddes-Isérables. Récupéré sur :

<https://www.riddes.ch/data/documents/TarifTlphriqueRiddes-Isrables.pdf>

RMA. (2017). Rapport d'activité 2017-2018, Télévercorin. Récupéré sur :

[http://www.rma.ch/data/documents/VRC\\_2017\\_2018\\_web.pdf](http://www.rma.ch/data/documents/VRC_2017_2018_web.pdf)

RMA (2019). Tarifs téléphérique Chalais-Vercorin. Récupéré sur :

<http://www.rma.ch/tourisme/tarifs-telepherique-chalais-vercorin-225.html>

Rhône FM (2018). Bientôt des stations de ski "écolo" en Valais pour séduire les jeunes ?

Récupéré sur : <http://www.rhonefm.ch/fr/news/bientot-des-stations-de-ski-ecolo-en-valais-pour-seduire-les-jeunes--1060630>

Saas-Fee (2019). Durabilité. Récupéré sur : <https://www.saas-fee.ch/fr/randonnee/durabilite/>

Snowplaza (2014). Segway en station de ski. Récupéré sur :

<https://www.snowplaza.fr/weblog/6109-segway-en-station-de-ski/>

Stations de ski (2007). Vercorin. Récupéré sur : <https://www.stations-de-ski.ch/stations-de-ski-valaisannes/station-de-ski-vercorin/>

Suisse Tourisme (2019). Localités sans voiture. Récupéré sur :

<https://www.myswitzerland.com/fr/localites-sans-voitures.html?regionid=011>

Suisse Tourisme (2019). Vercorin. Récupéré sur :

<https://www.myswitzerland.com/fr/destinations/vercorin/>

SwissPeak Resorts (2019). Page d'accueil. Récupéré sur :

<https://www.swisspeakresorts.com/fr>

Thénoz, M. (1988). Le tourisme à Chamonix / Tourism at Chamonix. Revue de géographie de Lyon, vol. 63, n°4 Rhône-Alpes, région touristique. pp. 237-245. Récupéré sur : [https://www.persee.fr/doc/geoca\\_0035-113x\\_1988\\_num\\_63\\_4\\_3378](https://www.persee.fr/doc/geoca_0035-113x_1988_num_63_4_3378)

Tourismusverband Werfenweng (2019). Anreisen auf die sanfte Tour. Récupéré sur :

<http://www.rohrmoser.at/pdf/samo-vorteilspass.pdf>

Tribune de Genève (2015). La mobilité douce et fun lorgne les stations alpines

<https://www.tdg.ch/suisse/mobilite-douce-fun-lorgne-stations-alpines/story/25597752>

Valais Excellence (2013). Fondation pour le développement durable des régions montagnes: Lancement du kit EcoStations. Récupéré sur : <http://www.valais-excellence.ch/fr/news/fondation-pour-le-developpement-durable-des-regions-montagnes-lancement-du-kit-ecostations-184>

Val d'Anniviers (2018). Bus navette Vercorin-Anniviers. Récupéré sur :  
[https://www.valdanniviers.ch/data/montagne/documents/Anniviers/Bus\\_navette\\_HORAIRES/Affiche\\_FA\\_2018-2019.pdf](https://www.valdanniviers.ch/data/montagne/documents/Anniviers/Bus_navette_HORAIRES/Affiche_FA_2018-2019.pdf)

Val d'Anniviers (2019). Vercorin. Récupéré sur :  
<https://www.valdanniviers.ch/tourisme/vercorin.html>

Zermatt (2019). Ce que vous avez toujours voulu savoir sur les voitures électriques.  
Récupéré sur : <https://www.zermatt.ch/fr/Media/Recits-sur-Zermatt/nh-elektromobile>