

La Seine à Vélo : le développement d'un modèle de tourisme créatif et durable

La Seine à Vélo: developing a model of creative and sustainable tourism

Alice Sohier¹, Cristina Sanchez Algarra²

¹ Université de Rouen Normandie, NIMEC Normandie - alice.sohier@univ-rouen.fr

² Architecte-urbaniste, associée agence YAP, affiliée laboratoire ATE, ENSA et CETAPS, Université de Rouen Normandie - cristina.algarra@gmail.com

RÉSUMÉ. L'article interroge le déploiement d'un itinéraire cyclable en France et les logiques touristiques mobilisées, à l'ère du renouveau touristique et des nouveaux modèles plébiscités – tourisme durable, slow tourisme et tourisme créatif. Le focus est fait sur un itinéraire encore jeune et toujours en développement, celui de *La Seine à Vélo*, porté par différentes collectivités territoriales, qui a fêté son 10^{ème} anniversaire en 2025. Une étude qualitative exploratoire basée sur 14 entretiens semi-directifs et des observations de terrain, ainsi qu'une étude documentaire, nous apportent un éclairage sur la construction d'un itinéraire cyclable qui se revendique comme étant un modèle créatif et durable. Notre analyse révèle un intérêt croissant des politiques publiques pour ces modèles. En ambitionnant de potentielles retombées économiques, les pouvoirs publics semblent y voir un moyen de se démarquer sur le marché touristique. Néanmoins, le développement de cet itinéraire se heurte à une gouvernance fragmentée et sectorielle.

ABSTRACT. This article examines the rollout of a cycling route in France and the tourism logics mobilized in the context of a renewed tourism landscape shaped by emerging, highly valued models – sustainable tourism, slow tourism, and creative tourism. The focus is on a relatively young and still-evolving itinerary, *La Seine à Vélo*, which is being developed through the joint efforts of several local authorities and celebrates its 10th anniversary. Drawing on an exploratory qualitative study based on 14 semi-structured interviews, field observations, and document analysis, we shed light on the development of a cycling route that positions itself as a creative and sustainable model. Our analysis reveals a growing interest from public policies. By aiming for potential economic benefits, they have found new ways to distinguish themselves. However, the development of this approach is hampered by fragmented and sectoral governance.

MOTS-CLÉS. Tourisme créatif, Tourisme durable, Slow tourisme, Cyclotourisme, Territoires.

KEYWORDS. Creative tourism, Sustainable tourism, Slow tourism, Cycle tourism, Territories.

Sous la pandémie de Covid-19, les villes ont déployé les « coronapistes » comme des aménagements temporaires dans l'objectif d'éviter « un report modal vers la voiture des personnes craignant la fréquentation des transports en commun » (Baudelle et Marrec, 2022). Leur utilité a été constatée dans certaines villes comme Lyon avec des hausses de 66% de la pratique cycliste (Otar et *al.*, 2010). Un double effet d'entraînement a été observé : d'une part, l'incitation de nouveaux usagers à adopter le vélo ; d'autre part, l'émergence de nouveaux usages. Hormis quelques exemples comme la ville de Saint-Étienne, la hausse observée a conduit les territoires à pérenniser ces dispositifs. La mise en œuvre de ces derniers a joué un rôle d'accélérateur des politiques de cyclabilité (Otar et *al.*, 2010). Cette dynamique ne s'est pas limitée aux mobilités quotidiennes. Elle s'est aussi étendue au tourisme où le développement des aménagements cyclistes comme expérience culturelle s'est intensifié (Sanchez Algarra, 2024). La Métropole de Rouen illustre bien cette évolution : sa stratégie vélo à l'horizon 2035 intègre notamment le réseau touristique *La Seine à Vélo* et affiche l'objectif de passer de 42 km d'itinéraires cyclables existants à 110 km en 2026¹.

¹ Métropole de Rouen. 2035 La Métropole à vélo. Plan de vélo 2035 en résumé. <https://www.metropole-rouen-normandie.fr/sites/default/files/2023-12/A4-Synthese-PlanVelo-2023.pdf> (consulté le 22 février 2026)

Ainsi, dans un contexte marqué par l'ère post-covid², l'ambition du développement d'un tourisme plus responsable³ et la quête de singularité de l'offre touristique des différents territoires en concurrence, les initiatives combinant mobilité douce et expérience culturelle suscitent un intérêt croissant en France et à l'étranger⁴. L'itinéraire cyclable à vocation culturelle s'inscrit dans cette tendance combinant tourisme créatif (Richards et Raymond, 2000), tourisme durable (Parra, 2010) et tourisme de loisirs sportifs (Bessy, 2010), à l'instar d'autres itinéraires comme les itinéraires culturels⁵ plébiscités par le Conseil de l'Europe mettant en valeur la mémoire, l'histoire et le patrimoine européen notamment, et que les touristes peuvent arpenter à pied tels que la *Via Francigena*, le *Sentier de Stevenson* ou encore les *Chemins de Saint-Jacques de Compostelle*, par exemple.

Alors que la France affiche l'ambition de devenir la première destination de vélotourisme⁶ au monde, le développement des véloroutes se multiplie⁷. Cette dynamique s'inscrit dans le *Schéma National des Véloroutes* (SNV), créé en 1998, et qui se développe au fil du temps. Ce dernier définit « *le réseau de grands itinéraires cyclables sur le territoire national* »⁸. Ce schéma s'inscrit dans le *Plan National Vélo* qui vise notamment à atteindre 100 000 km d'aménagements cyclables sécurisés d'ici 2030.

Ces itinéraires traversent des communes de tailles variées aux ambitions touristiques plus ou moins développées, articulent une diversité d'aménagements et de paysages, tout en jouant un rôle stratégique : ils constituent un fil conducteur d'expériences reliant destinations célèbres et territoires méconnus et participent à l'étayage symbolique des territoires traversés. Parfois reliées à des routes *EuroVélo*⁹, souvent thématiques (la mer, les fleuves, le pèlerinage, etc.), elles permettent aux voyageurs itinérants, tout comme aux touristes de passage, ou aux excursionnistes, de créer leur propre parcours en découvrant au fur et à mesure de leur périple les patrimoines naturels et culturels des destinations. Ces itinéraires sont autant de possibilités pour les cyclistes d'expérimenter les territoires qu'ils traversent.

Dans cet article, nous nous demandons comment le déploiement d'un itinéraire cyclable intégrant des expériences culturelles peut incarner un modèle créatif et durable tout en contribuant à l'étayage identitaire et symbolique d'un territoire. Concrètement, nous ambitionnons d'étudier la genèse, les dynamiques de gouvernance, ainsi que les freins et leviers à sa mise en œuvre.

Notre travail s'appuie sur l'étude d'un cas particulier (Dumez, 2016), celui de la réalisation de la véloroute *La Seine à Vélo* en France, qui relie Paris à la mer (avec pour point d'arrivée Honfleur ou Le Havre) et qui s'appuie sur le territoire de *l'Entente Axe Seine*¹⁰. Afin d'étudier ce projet, nous avons réalisé une étude qualitative exploratoire – entretiens semi-directifs avec des parties prenantes du projet – combinée à une étude documentaire.

² Gouvernement français. Atout France. Tourisme responsable en France. 8 juillet 2021. Document en ligne, <https://www.atout-france.fr/fr/actualites/tourisme-responsable-en-france> (consulté le 18 février 2026)

³ Gouvernement français. Direction générale des entreprises. Rendre le tourisme plus durable. 11 septembre 2024. Document en ligne, <https://www.entreprises.gouv.fr/priorites-et-actions/transition-ecologique/rendre-le-tourisme-plus-durable> (consulté le 18 février 2026)

⁴ La Loire à Vélo, itinéraire cyclotouristique de 900 km longeant la Loire et la Véloroute de la Somme, longeant le canal de la Somme en témoignent.

⁵ Conseil de l'Europe. Itinéraires culturels. Explorez tous les itinéraires culturels par thème. <https://www.coe.int/fr/web/cultural-routes/by-theme> (consulté le 18 février 2026)

⁶ Réseau Vélo et marche. Destination France à vélo. Cap vers 2030. Juin 2024. Document PDF en ligne, <https://reseau-velo-marche.org/app/uploads/2024/06/Strategie-nationale-du-tourisme-a-velo-document-complet.pdf> (consulté le 18 février 2026)

⁷ Réseau Vélo et marche. Le schéma national continue de porter la progression des réseaux de véloroutes françaises et s'affiche désormais en visualisation dynamique. 27 mars 2025. Document en ligne.

<https://www.velo-territoires.org/actualite/2025/03/27/le-schema-national-continue-de-porter-la-progression-des-reseaux-de-veloroutes-francaises-et-saffiche-desormais-en-visualisation-dynamique/#> (consulté le 18 février 2026)

⁸ Préfecture du Finistère. Le schéma national des véloroutes. 15 avril 2025. Document en ligne, <https://www.finistere.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Transports-deplacements-et-securite-routiere/Mobilite/Le-Schema-national-des-Veloroutes> (consulté le 18 février 2026)

⁹ Site internet des routes EuroVélo. <https://fr.eurovelo.com/france>

¹⁰ La Métropole du Grand Paris, la Ville de Paris, la Métropole Rouen Normandie et la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole ont créé, en fin d'année 2022, l'Entente Axe Seine, un outil de coopération destiné à accélérer le développement de projets liés à la transition écologique, énergétique et industrielle, à la stratégie fluviale, aux mobilités et à la valorisation de la destination touristique et culturelle que représente la Vallée de la Seine.

Les premiers résultats de notre recherche mettent en évidence que la construction de ce projet repose d’abord sur une volonté politique affirmée. Elle vise la mise en lumière des atouts culturels et naturels locaux, mais également une stratégie économique renouvelée aux objectifs précis : la désaisonnalisation de l’offre et l’irrigation des retombées économiques sur un territoire plus large que les centres historiques de villes. Un tel dispositif suppose néanmoins la mise en œuvre d’une gouvernance partenariale solide mobilisant acteurs publics, privés, associatifs et culturels.

1. Repenser et croiser les modèles touristiques

1.1. Le tourisme créatif : un tourisme durable et culturellement riche

Le tourisme créatif est vu comme une évolution du tourisme culturel, voire une réaction à ce dernier (Richards, 2018). En effet, contrairement aux touristes culturels traditionnels, les touristes créatifs recherchent des expériences interactives, participant à la construction de leur identité et à leur développement personnel. Richards (2011, p. 1237) définit le tourisme créatif comme « *des expériences participatives et authentiques [qui] permettent aux touristes de développer leur potentiel créatif et leurs compétences au contact des populations locales et de leur culture* ». Il s’appuie notamment sur les expériences qui peuvent être enrichies par la co-création entre locaux et touristes, devenant à la fois co-producteurs et co-consommateurs (Richards, 2020 ; Tan et al., 2014). Selon l’UNESCO (2006)¹¹, le tourisme créatif est « *un voyage orienté vers une expérience engagée et authentique, avec un apprentissage participatif à travers les arts, le patrimoine ou le caractère spécial du lieu visité et il fournit une connexion avec ceux qui résident dans cet endroit et crée cette culture vivante* ».

Concept apparu à la fin des années 1990 (Remoaldo et Ribeiro 2022), le tourisme créatif a fait l’objet de nombreuses recherches ces vingt dernières années. Très récemment plusieurs auteurs ont réalisé des revues systématiques de la littérature afin de poser les bases de ce concept et d’identifier les sujets étudiés au fil du temps. Parmi ceux-ci, Benhaida et al. (2024) ont montré que les thématiques culture et patrimoine, à l’origine du concept, ont peu à peu laissé la place aux notions d’expériences, d’innovation et de développement touristique, et que les thématiques de durabilité et d’engagement communautaire ont ensuite pris le relais, ce qui relève une tendance du tourisme créatif vers des pratiques durables. Les auteurs indiquent par ailleurs que le tourisme créatif peut transformer l’industrie touristique, et de ce fait, contribuer au développement durable et responsable du tourisme mondial. Composante indispensable des stratégies de développement économique local, il favoriserait des pratiques porteuses de sens à la fois pour les touristes et pour les habitants (Bettoni, 2023), et permettrait le développement d’une identité territoriale (Seulin, 2023).

Notre étude s’inscrit dans la continuité de ces travaux en interrogeant la potentialité de ce modèle que sont les véloroutes en termes de tourisme créatif et durable.

1.2. Tourisme durable et cyclotourisme

Bien loin des images du tourisme de masse, du surtourisme et des modalités de déplacement polluantes qui y sont liées – voyages en avion ou en bateau de croisière –, le cyclotourisme, parfois aussi appelé tourisme sportif et récréatif, s’inscrit dans des formes de *slow tourism* (Standen et al., 2019) et de tourisme durable (Scheurenbrand et al., 2018). Prendre le temps de découvrir des territoires moins connus et d’échanger avec les populations locales, vivre des expériences à portée de main en consommant local, être actif (Schlemmer et al., 2019) – faire du sport – sans nuire à la nature (Gazzola et al., 2018), se ressourcer et réapprendre à vivre plus simplement sont des concepts valorisés par les cyclotouristes et mis en avant par les tenants d’un tourisme plus durable (Buning et Lamont, 2021).

Aujourd’hui, de nombreuses destinations cherchent à s’inscrire dans cette démarche du tourisme durable, que ce soit par opportunisme (effet de mode), par conviction (cas des destinations dans ou à

¹¹ UNESCO. Stratégies pour le tourisme créatif : réunion de planification de la Conférence internationale 2008 sur le tourisme créatif. 2008. Document PDF en ligne, https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000159811_fre (consulté le 18 février)

proximité des parcs nationaux, régionaux), par nécessité (exemple des stations de montagne qui doivent trouver des alternatives au ski lorsque la neige se fait attendre) ou par souci de compétitivité (Streimikiene et *al.*, 2021).

Selon Carvalhinho et *al.* (2024), le développement du cyclotourisme sur un territoire est particulièrement lié à l'offre proposée – les itinéraires cyclables et les points d'intérêt présents sur chacun de ces circuits – et aux services dédiés, permettant aux touristes de se déplacer, de se loger et de se restaurer facilement. Une bonne planification de la part des opérateurs ainsi que la participation des différents acteurs publics et privés – associations, pratiquants, collectivités, entreprises – peuvent contribuer au développement d'une destination cyclotouristique, permettant au territoire de se positionner comme une destination vélo, répondant ainsi à la désaisonnalisation de la demande touristique, et à la diffusion des flux de touristes sur un territoire plus large évitant ainsi le surtourisme.

Aussi, penser son territoire en prenant en compte ses forces et ses faiblesses, notamment en termes d'accès facilités ou non aux patrimoines culturels et naturels, mais aussi d'offres servicielles associées pour les cyclotouristes, pourraient permettre de consolider l'identité de la destination et les symboles qui lui sont associés.

1.3. Penser le cyclotourisme par le prisme du tourisme créatif

Benhaida et *al.* (2024) montrent les interactions et relations existantes entre tourisme créatif, tourisme culturel et tourisme patrimonial, tout comme Sharma et *al.* (2025) qui présentent les thèmes émergents des recherches en tourisme créatif que sont l'authenticité, l'expérience créative, la culture et le patrimoine, mais aussi les contextes urbains et ruraux, et la co-création. Aussi, intégrer le cyclotourisme dans les stratégies du tourisme créatif, au-delà de l'aspect sportif et durable de ce dernier, permet de proposer des expériences culturelles et patrimoniales (inter)actives aux touristes pour qu'ils s'imprègnent davantage des patrimoines matériels, mais aussi immatériels des destinations (Richards, 2016), tels que l'architecture, la nature, les arts (Saidi, 2016 ; Dechamp et Szostak, 2016) ou encore la gastronomie (Richards et Wilson, 2006) et qu'ils la partagent avec les populations locales. Le temps long permis par la pratique du cyclotourisme et les possibilités pour ses pratiquants d'appréhender en douceur et en profondeur les destinations offrent d'innombrables occasions d'expérimenter ces expériences enrichies et co-crées. Pour Huang et *al.* (2023), ce tourisme de la lenteur permet une immersion culturelle plus profonde tout en favorisant des pratiques de voyage durables.

Notre étude, qui interroge le fait que les véloroutes puissent être un nouveau modèle créatif et durable, s'inscrit ainsi dans cette tendance des recherches sur le tourisme créatif et tentera d'apporter un nouvel éclairage sur ce sujet.

2. Un itinéraire cyclable à vocation culturelle en bord de fleuve

2.1. La Seine à Vélo : un terrain de recherche approprié

Nous concentrons notre recherche sur l'itinéraire cyclable de *La Seine à Vélo* en France, qui relie Paris à la mer (La Manche, en Normandie) [Figure 1.]. Le choix de cet itinéraire se justifie par plusieurs points. Premièrement, cette jeune véloroute, « *la petite dernière [...], un parcours de 420 km entre Paris-Le Havre, ou Paris- Deauville* » (Avignon, 2021), est toujours en cours de structuration. En effet, contrairement à de grands itinéraires plus anciens et aboutis tels que *La Loire à Vélo* (Coupy et Pinson, 2015), des parties de l'itinéraire de *La Seine à Vélo* doivent encore être modifiées, notamment pour se rapprocher au maximum du fleuve, et augmenter les sites en voie propre afin de sécuriser davantage le parcours. En mars dernier (28 mars 2025), *La Seine à Vélo* a fêté ses 10 ans d'existence (versus 30 ans pour *La Loire à Vélo*) lors d'un rassemblement anniversaire organisé par le département de l'Eure, chef de fil de l'itinéraire, et destiné à l'ensemble des parties prenantes engagées dans le déploiement de *La Seine à Vélo* (comité technique et comité d'itinéraire composé des EPCI, communes et agglomérations traversés par l'itinéraire) et socioprofessionnels jalonnant le parcours (professionnels de l'hôtellerie-restauration, chambres d'hôtes, services dédiés tels que la location de vélo, les ateliers de réparations,

etc.). À cette occasion, une carte Michelin© de l'itinéraire et des attraits touristiques de ce dernier a été dévoilée aux participants, une première pour l'éditeur qui n'avait pas encore proposé de carte consacrée à un itinéraire cyclable¹².



Figure 1. Carte simplifiée de La Seine à Vélo la reliant aux deux grands itinéraires cyclables EuroVélo (source : © Site internet de Normandie Tourisme)

Deuxièmement, cette véloroute fait partie intégrante de la nouvelle stratégie de tourisme créatif menée à l'échelle du territoire de *L'Entente Axe Seine*¹³ allant de Paris au Havre en passant par Rouen. En effet, cette association des Départements de *L'Axe Seine*, regroupant depuis 2016 les Départements de l'Eure, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Maritime, du Val-d'Oise et des Yvelines, rejoints par le Calvados, a fait depuis 2025 « un choix de positionnement stratégique : « *La Seine, patrimoine naturel créatif* », en dialogue avec 5 patrimoines majeurs (art, histoire, littérature, gastronomie, industrie, sports et loisirs) [...]. Cette stratégie vise à faire émerger un tourisme créatif structurant et différenciant de *L'Axe Seine*, de nature à révéler son potentiel exceptionnel sans se substituer aux stratégies propres à chaque territoire¹⁴ ». L'idée est de proposer aux touristes des expériences engageantes, à la fois sportives et culturelles, leur permettant de vivre au plus proche des habitants [Figure 2.]. Ce choix du tourisme créatif « *se servant de la Seine pour l'itinérance douce* » était déjà au programme de la Candidature de Rouen au titre de Capitale européenne de la culture 2028 (Puydebat, 2023).

Troisièmement, la région Normandie, qui accueille plus de la moitié de cet itinéraire cyclable sur son territoire communique largement sur *La Seine à Vélo*, au travers de son organisme de gestion des destinations (OGD), le centre régional du tourisme *Normandie Tourisme*¹⁵, avec une volonté affichée de développer la culture vélo dans le territoire normand et de faire de la Normandie une région de cyclotourisme et de tourisme durable. Le développement de cette véloroute permet notamment de réadapter l'offre du cyclotourisme dans le territoire pour l'aligner aux offres de territoires comparables, comme celui de *La Loire à vélo*, par exemple.

¹² La Seine à Vélo. Carte Michelin ©. Document PDF en ligne,

<https://www.laseineavelo.fr/sites/seineavelo/files/Carte%20Michelin%20compl%C3%A8te.pdf> (consulté le 17 février 2026)

¹³ Axe Seine. La Seine à vélo. Document en ligne, <http://www.axeseine.fr/nos-actions/veloroute/> (consulté le 17 février 2026)

¹⁴ Le Havre Seine Métropole. Développement territorial. 8^{èmes} Rencontres de l'Axe Seine. 12 juin 2025. Document en ligne, <https://www.lehavreseinemetropole.fr/actualites/8emes-rencontres-de-laxe-seine> (consulté le 18 février 2026)

¹⁵ Normandie Tourisme. Le vélo en Normandie. <https://www.normandie-tourisme.fr/actif/le-velo/> (consulté le 18 février 2026)

Long de 510 km de Paris à la mer, cet itinéraire cyclable se déploie aussi bien dans des grandes villes et métropoles (Paris, Rouen et Le Havre) que dans de plus petites villes et territoires ruraux riches pour leurs patrimoines naturels et historiques notamment (Giverny, Les Andelys, La Bouille, Jumièges, Le Marais Vernier, Honfleur, etc.). Ses univers touristiques associés sont l'impressionnisme, la culture et l'art, le patrimoine architectural, la gastronomie et bien évidemment la Seine¹⁶.

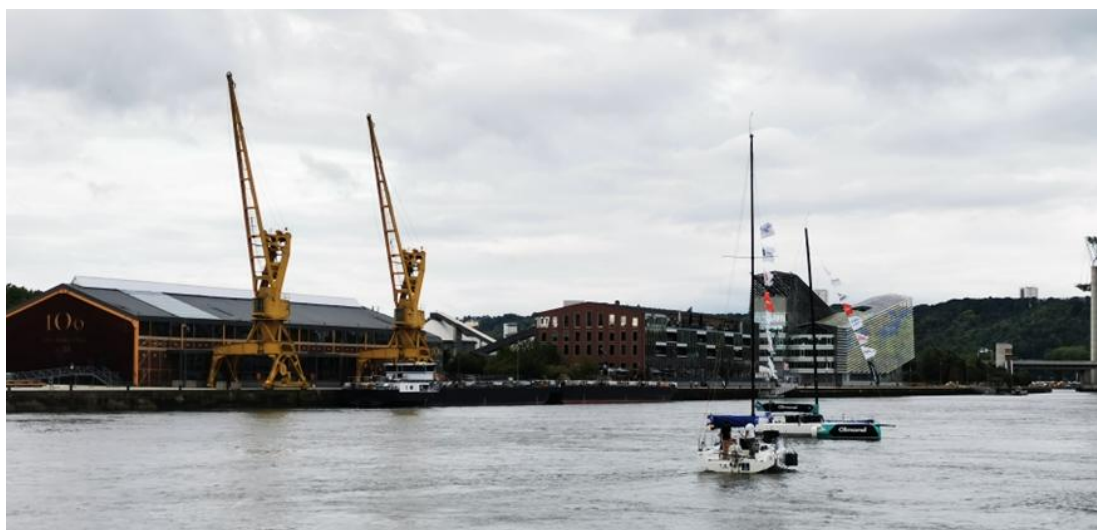


Figure 2. Photographie illustrant deux pans des univers mis en avant sur La Seine à Vélo : Culture et sport en lien avec La Seine (en arrière-plan Le 106 à Rouen, salle de musiques actuelles de la Métropole Rouen Normandie et sur la Seine des voiliers de La Solitaire du Figaro) (source : © auteures, août 2024)

2.2. Collecte et analyse des données

Notre méthodologie s'appuie sur une étude qualitative exploratoire et une étude documentaire. Nous avons collecté, de manière parallèle, des données primaires issues d'entretiens semi-directifs avec des parties prenantes du projet et d'observations sur le terrain – randonnées à vélo le long de la Seine avec prise de photos [Figures 2 à 9.] illustrant la diversité des paysages et usages spécifiques de la Seine et des abords (naturels, industriels), participation à des journées spéciales, séminaires, colloques en lien avec la thématique de *La Seine à vélo* – et des données secondaires – documents fournis par les personnes interviewées ou récupérés sur les sites internet des structures identifiées, articles de presse et documents divers relatifs au cyclotourisme, à l'usage du vélo, issus de structures de référence sur le sujet telles que Atout France, Vélo et Territoires, France Vélo Tourisme, Réseau vélo et marche, etc.



Figures 3 et 4. Photographie montrant un usage récréatif des Bacs de Dieppedalle et de la Bouille pour passer d'une rive à l'autre de la Seine à Vélo (source : © auteures, 2025)

¹⁶ Ces univers sont indiqués sur le recto de la carte Michelin ® de *La Seine à Vélo* disponible sur <https://www.laseineavelo.fr/sites/seineavelo/files/Carte%20Michelin%20compl%C3%A8te.pdf> (consulté le 17 février 2026)



Figure 5. Photographie illustrant les dernières écluses avant la mer depuis Paris – Ecluses et Barrage de Poses (source : © auteures, 2025)



Figure 6. Photographie illustrant la diversité des paysages et des usages en Seine et bords de Seine – Zone industrielle et silos en bord de Seine sous les coteaux boisés (source : © auteure, 2025)

Combiner ces différentes sources nous a permis de trianguler les données (Patton, 2002 ; Yin, 2003), nous fournissant ainsi des bases solides pour appréhender l'analyse.

Au total 14 personnes ont été interviewées entre mars et septembre 2025 [Annexe 1.]. Elles sont toutes considérées comme des expertes du domaine, car leurs postes et statuts leur ont permis de jouer un rôle important dans la réflexion et la mise en place de l'infrastructure ou dans la mise en communication et tourisme de l'itinéraire ces dernières années, à l'exception d'une artiste qui a été sollicitée pour proposer une œuvre sur le parcours de *La Seine à Vélo* et d'un chargé de plaidoyer infrastructures pour la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB). Les 12 autres répondants travaillent pour les structures suivantes : Région Normandie, Normandie Tourisme, départements de l'Eure et de la Seine-Maritime, Métropole Rouen Normandie, Agglo Seine-Eure, ainsi que dans les agences d'attractivité des départements de l'Eure et de la Seine-Maritime. Ils occupent des postes d'anciens ou actuels coordinateurs de *La Seine à Vélo*, directeur adjoint d'infrastructures, espaces publics et mobilités durables, chargé d'études d'un Pôle Observatoire, chargé de mission développement touristique, chargé de mission activités de pleine nature, responsable d'un pôle mobilité, responsable d'un pôle attractivité, chargé de mission qualification de l'offre de tourisme de pleine nature, chargé de mission en lien avec la Seine et responsable du service patrimoine. Notons que nous avons fait le choix de ne pas interviewer d'élus de quelques bords politiques que ce soit afin de ne pas « subir » les discours politiques convenus, par ailleurs déjà entendus lors des journées et séminaires organisés autour de la thématique de *La Seine à Vélo* ou de *l'Entente Axe Seine*, et archivés comme données secondaires. Nous souhaitons plutôt recueillir le discours des techniciens en prise directe avec les problématiques de terrain, que nous entendons peu publiquement.

Notre guide d'entretien consistait en une série de questions regroupées dans les grandes thématiques suivantes : gouvernance, conception et déploiement dans un premier temps, puis considérations touristiques, tourisme durable, communication et préoccupations environnementales, dans un second temps. Les questions posées à l'artiste étaient plus axées sur la commande qui lui avait été passée, le lien qu'elle avait pu tisser avec l'espace industriel dans lequel elle situait son œuvre, l'intérêt de son travail pour le parcours de *La Seine à Vélo*. Quant au chargé de plaidoyer infrastructures de la FUB, nous l'avons plutôt interrogé sur les collaborations effectives entre les associations d'usagers et les porteurs de projets, le rôle des usagers dans les prises de décisions des élus et le travail des techniciens de terrain, et les freins ou retards de déploiement des infrastructures.

Les données recueillies (entretiens, observations, données secondaires) ont fait l'objet d'une analyse flottante. Les deux auteures ont écouté plusieurs fois les entretiens, les ont retranscrits et ont fait ressortir les grandes tendances qui émergeaient, à la fois des discours, mais aussi des documents archivés. Les photos ont à la fois permis d'illustrer les propos recueillis, mais aussi d'étoffer l'analyse en apportant des données parfois complémentaires aux discours. Les observations de terrain réalisées en arpentant le parcours de *La Seine à Vélo* nous ont aussi permis de nous approprier l'itinéraire. Ceci nous a permis de mieux comprendre les problématiques relevées par les répondants en termes par exemple de choix du tracé et des difficultés à passer au plus proche de la Seine, mais aussi en termes de mises en tourisme de certains territoires. Le recoupement des observations de terrain, des données secondaires, et des propos des répondants a favorisé une réflexion plus riche sur notre sujet d'étude, et nous a permis de nous détacher des discours de nos répondants et des discours institutionnels et touristiques pour appréhender différemment le terrain. La figure 7, qui met en perspective l'étape phare Rouen – La Bouille sur près de 20 km, via, d'une part, ses supports promotionnels – son tracé à l'aide d'un extrait de carte routière et une photographie d'illustration de cette étape présente à la fois sur le site Internet et sur la carte Michelin ® dédiée – et, d'autre part, quelques-unes de nos photographies, montre par exemple un écart entre le discours promotionnel et touristique lié à cette étape (mise en valeur par les univers suivants : impressionnisme, culture et art, patrimoine architectural avec la ville de La Bouille en arrière-plan) et la réalité du parcours qui serpente successivement au milieu de zones industrielles et naturelles, alternant entre des paysages bucoliques et d'autres moins champêtres.

Bien que les villes de départ et d'arrivée de cette étape correspondent bien au discours retenu, la définition du tracé, à destination des cyclotouristes, n'est pas complète. Cet exemple montre l'importance de la diversité des sources de données, et est un résultat en soi.



Figure 7. Étude détaillée du tracé de l'étape Rouen – La Bouille (19.56 km) de La Seine à Vélo (en haut : extrait de la carte routière Michelin ® ; en bas à gauche : carte complète de La Seine à Vélo et photographie d'illustration (© D. Darrault) de cette étape sur le site internet et la carte Michelin ® de La Seine à Vélo ; en bas à droite : photographies prises par les auteurs en 2023 illustrant le tracé : l'itinéraire débute à Rouen et se termine à la Bouille, il est repéré à l'aide des numéros en rouge sur la carte, en blanc sur les photographies)

3. De nouveaux enjeux pour le territoire

3.1. Une gouvernance imbriquée et intersectorielle

Nos résultats montrent un morcèlement de la gouvernance, à l'image de la création des coronapistes en région parisienne (Eskenazi et Thébert, 2025), et ce, à plusieurs échelles : la construction, la valorisation, la mise en tourisme et l'évaluation de l'itinéraire.

Notre premier résultat révèle que le déploiement de *La Seine à Vélo* se base premièrement, sur une superposition d'échelles décisionnelles, ensuite sur une juxtaposition de communes devant coopérer, et enfin, un décloisonnement de services mobilisés pour assurer la cohérence du projet. Les échelles territoriales s'imbriquent dès la conception : l'État impulse des orientations stratégiques¹⁷, la Région et le Département assurent l'essentiel du financement des aménagements¹⁸ et les actions liées¹⁹, et les communes et intercommunalités portent la concrétisation du projet. Cette superposition des responsabilités conditionne même la faisabilité du projet. Le dépassement de multiples frontières administratives par l'itinéraire oblige les collectivités à réaliser un travail coopératif. La continuité du tracé ne pouvant être envisagée à l'échelle d'un territoire unique, elle demande une coordination minimale entre les pouvoirs locaux des communes souvent hétérogènes en taille, en ressources et en processus de gestion (Gauthier, 2025). Enfin, l'absence de compétence spécifique dédiée au « vélo » ou au développement cyclotouristique conduit à une mobilisation transversale des services et une multiplicité de compétences. La diversité des profils impliqués dans les entretiens menés témoigne de cette hétérogénéité : les services de voirie, d'aménagement, de tourisme, de communication, de culture et du patrimoine interviennent conjointement dans la conception, réalisation, valorisation et mise en tourisme de l'itinéraire sans orientation commune officielle. Nos résultats montrent que la réussite d'un tel projet repose d'une part sur des volontés politiques affichées en lien avec les exigences nationales, et d'autre part, sur la détermination des techniciens des différentes collectivités locales qui tentent / testent des collaborations pour mener des projets communs. La mise en place d'œuvres d'art sur le parcours de la Seine à Vélo a par exemple été le fait du Pôle métropolitain, une entente entre l'Agglomération Seine Eure et la Métropole Rouen Normandie, d'une part, à l'initiative des élus qui souhaitaient quelque chose de nouveau sur leurs territoires respectifs, afin de marquer cet itinéraire, et d'autre part, grâce à l'imagination des techniciens, qui se sont emparés du sujet pour proposer ces œuvres in situ²⁰.

S'agissant de l'évaluation de l'itinéraire cyclable de *La Seine à Vélo*, nous constatons un manque d'études de terrain sur les 10 ans passés, qu'elles soient qualitatives ou quantitatives, permettant d'observer de façon objective les retombées de cette véloroute sur le temps long. En effet, malgré la grande quantité de données secondaires disponibles sur le tourisme et le cyclotourisme au niveau national, issues d'Atout France, France vélo tourisme, Vélo et territoire, etc., ces données sont générales, mais rares sont celles consacrées à un itinéraire précis (Gauthier, 2025). Dans notre cas, la seule étude réalisée à ce jour proposant des chiffres sur *La Seine à Vélo* est celle initiée par *Normandie Tourisme*²¹ pour l'ensemble des véloroutes traversant la Normandie (*La Vélomaritime, L'Avenue Verte London – Paris, La Seine à Vélo, La Véloscénie, La Vélo Francette et La VélouestNormandie*). Malheureusement cette étude ne fournit que des informations spécifiques partielles pour chacun des itinéraires étudiés, et ce, uniquement pour l'année 2023. L'absence de chiffres touristiques sur les 10 ans de cette piste ne nous permet pas de constater une évolution des différents indicateurs qui ont été étudiés en 2023 (nombre de

¹⁷ Le vélotourisme occupe une place importante dans le plan *Destination France* (lancé en 2021) et qui attribue 40 millions d'euros au vélotourisme dans l'objectif de développer le réseau cyclable et les conditions d'accueil des cyclotouristes.

¹⁸ Le Département de l'Eure a investi 30 millions d'euros pour 72 km de voie verte et 46 km de voie partagée jusqu'à 2025.

Département de l'Eure en Normandie. *La Seine à Vélo Pédaler en pleine nature*. <https://eureennormandie.fr/accueil/les-actions-du-departement/developpement-touristique/la-seine-a-velo-pedaler-en-pleine-nature-eure/> (consulté le &_ février 2026)

¹⁹ Selon la convention partenariale signée par les membres du comité d'itinéraire, un versement annuel est dû par chaque membre (15 000 euros pour la Région de Normandie et 10 000 euros pour le Département) de manière à constituer un plan d'action pour 2023-2027 (hors infrastructures).

²⁰ Voir partie 3.4 Vers une offre touristique, culturelle et sportive renouvelée, pour plus de détails.

²¹ Normandie Tourisme. Rapport. L'Étude de fréquentation et de retombées économiques des véloroutes de Normandie. 2024. Document PDF en ligne, <https://www.normandie-tourisme.fr/app/uploads/sites/2/2025/07/normandie-tourisme-synthese-etude-velo.pdf> (consulté le 18 février 2026)

sorties, taux de touristes, nombre d'itinérants, dépenses par jour et par personne, retombées par kilomètre)²². Ce premier travail d'évaluation, qui se base sur une méthodologie commune aux études sur le vélo (EVA Vélo) est une étape cruciale qui permet de situer les itinéraires cyclables de Normandie sur le plan national, mais aussi de les comparer entre eux, et qui permettra, sur le temps long, de réaliser des recoupements à 5, 10 ou 20 ans selon les choix réalisés par les différentes parties prenantes (Région, Départements, et autres EPCI). Là encore, la fragmentation de la gouvernance a sans aucun doute limité ce travail autour des indicateurs de performance, mais les collectivités ont réussi à travailler de concert sur cette première étude, en répondant de façon positive à l'initiative proposée par *Normandie Tourisme*. Toutes y voyant un intérêt commun. Toutefois, nos répondants nous ont indiqué des niveaux d'implications différenciées de la part des différents acteurs. Enfin, cette étude ne concerne qu'une partie de l'itinéraire, de Giverny au Havre (Région Normandie) et toute la partie amont, de Paris à Giverny (Région Île-de-France) est exclue de l'étude. Selon nos répondants, cette absence peut s'expliquer par plusieurs éléments : la gouvernance morcelée, qui rend difficile les prises de décisions entre parties prenantes, le coût des études et la difficulté à les mettre en place, le manque de ressources et compétences nécessaires en interne pour mettre au point ce genre d'étude, mais aussi la nécessaire coordination des acteurs.

3.2. Un nouveau récit : au-delà d'une ville attractive, raconter un territoire résilient

Le déploiement de *La Seine à Vélo* contribue à l'émergence d'un récit territorial renouvelé qui rompt avec le paradigme de la « ville attractive » (Grossetti, 2022), basé sur la compétition interurbaine, l'événementialisation et l'exhibition de marqueurs urbains. En tant que support de narration, l'itinéraire permet aux acteurs locaux une mise en cohérence territoriale offrant une consolidation des espaces d'action partagée, comme l'*Entente Axe Seine*²³. Les logiques de compétitivité sont ainsi remplacées par des dynamiques de coopération. *La Seine à Vélo* ouvre ainsi la voie à un tourisme de proximité qui prend sa source dans une ville monde, avec un grand bassin de population (Gauthier, 2025).

Ce narratif renouvelé s'accompagne d'un déplacement dans les pratiques et les référentiels du tourisme. D'une part, l'attention se détourne des centralités urbaines et de leurs équipements emblématiques vers les espaces périphériques et ruraux. D'autre part, l'itinéraire agit comme un dispositif d'articulation entre des lieux de notoriété variable : les espaces moins connus s'appuient sur la renommée des sites emblématiques des centres-villes, établissant de cette manière un réseau de visibilité (Sanchez Algarra, 2025). L'offre touristique urbaine devient offre territoriale. Dans cette perspective, le produit touristique ne repose plus sur la logique du *city-break*, centrée sur la consommation rapide d'une ville, mais sur l'expérience prolongée d'un territoire traversé à vélo. Les collectivités s'emparent de cette dynamique pour promouvoir une mobilité culturelle décarbonée face aux enjeux de transition écologique, que ce soit pour les habitants ou pour les touristes (Eskenazi, 2022).

Enfin, ce nouveau récit territorial s'appuie sur des imaginaires collectifs préexistants liés à la Seine, tels que les références littéraires (Mestouri, 2023) ou picturales comme l'impressionnisme (Brennetot, 2019). Les représentations très médiatisées telles que les *Jeux olympiques* ou les politiques de dépollution et de renaturation du fleuve contribuent également à construire l'image symbolique. Ces références, réactivées et reconfigurées par une lecture écologique positionnent la Seine comme acteur central de la transition environnementale et médiatisent son itinéraire cyclotouristique.

3.3. Les dynamiques économiques générées par La Seine à Vélo

D'après nos répondants, l'intérêt économique dépasse la seule logique de fréquentation.

²² Voir partie 3.3 Les dynamiques économiques générées par La Seine à Vélo, pour plus d'informations

²³ Métropole du Grand Paris. L'axe Seine en mouvement. Un nouvel élan pour les territoires de Seine Aval. Avril 2023. Document PDF en ligne, https://metropolegrandparis.fr/sites/default/files/media/document/230424_6986_MGP_PlaquetteSyntheseAxeSeine_24_OJ_Web.pdf (consulté le 18 février 2026)

Dans les territoires traversés par *La Seine à Vélo*, à proximité de Paris ou facilement accessibles depuis la capitale, les stratégies touristiques s'appuient fortement sur la capacité d'attirer à la fois les habitants franciliens à la recherche d'escapades rapides et les touristes arrivés à Paris. L'argument consistant à offrir un itinéraire « de Paris à la mer » en pratiquant une mobilité douce est mis en avant pour capter ces flux potentiels.

Les données issues de l'étude menée par *Normandie Tourisme* en 2023 où l'un des itinéraires analysés est notre cas d'étude, reflètent clairement l'intérêt économique du développement du cyclotourisme : 74% des touristes interrogés considèrent la possibilité de faire du vélo comme un critère très important dans le choix de leur destination. 72% des retombées économiques seraient directement attribuées aux pratiques cyclables. Et sur l'itinéraire de *La Seine à Vélo*, les touristes excursionnistes généreraient 87 euros de dépenses, par jour et par personne, contre 70 euros en moyenne pour l'ensemble des itinéraires normands, soit le plus haut panier moyen de tous ces itinéraires. Il en est de même concernant les retombées économiques de *La Seine à Vélo* (niveau 2²⁴) qui s'élèvent à 46 100 euros par kilomètre, soit le plus important de tous les itinéraires étudiés avec une moyenne de 26 200€/km pour l'ensemble de la Normandie.

Nos répondants, qui pour rappel sont des techniciens, connaissent ces chiffres depuis la publication de l'étude en 2024 et s'appuient dessus pour illustrer l'intérêt croissant pour développer ces types d'itinéraires. Leurs intuitions et hypothèses de travail à ce sujet sont aujourd'hui confirmées et ils peuvent désormais montrer aux différentes parties prenantes, en particulier les élus et les socioprofessionnels les gains potentiels de ces projets cyclotouristiques. Pour ceux travaillant pour des communes de petite taille, il s'agit aussi de dynamiser des espaces où l'activité touristique demeure faible, voire inexistante. Dans la continuité du « réseau de visibilité » précédemment expliqué, les cycloroutes permettraient de connecter des lieux peu connus à des pôles plus attractifs, permettant non seulement leur exposition, mais aussi une distribution de flux et de retombées.

Répondant à une demande croissante d'expériences singulières et alternatives, *La Seine à Vélo*, cherche à s'éloigner des sentiers battus en constituant une proposition décarbonée. Cette orientation peut attirer un public disposant d'un capital économique élevé (Gauthier, 2025) qui peut être aussi plus sensible aux enjeux environnementaux (Zhong *et al.*, 2024).

Enfin, les répondants travaillant pour des structures regroupant l'attractivité touristique, résidentielle, d'entreprises et des professionnels, sont unanimes sur un point central. Ils relèvent l'intérêt de *La Seine à Vélo* et des itinéraires cyclotouristiques en général comme un outil stratégique permettant aux territoires de se positionner en contrepoint des grandes métropoles, en mettant en avant la qualité de vie, la sobriété et la proximité avec la nature.

3.4. Vers une offre touristique, culturelle et sportive renouvelée

La construction de l'expérience cyclotouristique ne repose pas uniquement sur son tracé ou sur la qualité de ses aménagements. Elle oblige à la conception d'outils d'interprétation, de dispositifs culturels, d'animation et d'accueil.

Dans le cas de *La Seine à Vélo*, plusieurs actions ont été mises en place ou sont en cours de développement dans le but d'enrichir et de rythmer l'expérience des usagers. À l'image du « cyclisme artistique dans la ceinture verte » de la région belge de Limbourg ou des propositions de l'artiste néerlandais Daan Roosegaarde, plusieurs œuvres artistiques ont été installées ou vont être installées le long du trajet de *La Seine à Vélo* [Figures 8 et 9.], dans le but de renforcer la dimension culturelle du parcours et en s'inscrivant dans une logique de valorisation du fleuve et de ses berges. Ainsi, l'artiste

²⁴ « Retombée économique de niveau 2 (retombée de l'itinéraire) : elle correspond à la retombée de niveau 1 sans la pondération par le poids du vélo dans le choix de la destination. » « Retombée économique de niveau 1 (retombée primaire) : agrégation des dépenses réalisées localement par les cyclistes sur les kilomètres parcourus sur l'itinéraire uniquement les jours où ils ont randonné et pondérées par le poids du vélo dans le choix de la destination. Il s'agit donc d'une vision minimaliste des impacts ».

Elsa Tomkowiak a par exemple proposée une œuvre impressionnante [Figure 8.] dans/sur la Seine à proximité de la zone d'évitage d'Hautot-sur-Seine, commune du département de Seine-Maritime traversée par l'itinéraire cyclable. Cette œuvre est positionnée au sein de la Seine sur deux ducs-d'Albe mis à disposition par Haropa Port, « *1^{er} hub logistique de France, né de la fusion de 3 grands ports français Le Havre, Rouen et Paris* »²⁵. Inaugurée le 3 juillet 2025, elle est le fruit d'une commande publique des acteurs du Pôle métropolitain, regroupant la Métropole Rouen Normandie et l'Agglo Seine-Eure. Installée pour faire face aux industries en arrière-plan et s'inscrire visuellement dans ces constructions volumineuses, cette œuvre d'art est aussi, selon les dires de l'artiste que nous avons interviewée, un hommage rendu à l'industrie présente sur cette partie de la Seine.



Figure 8. Photographies de l'œuvre *Octa Pillar*, conçue par Elsa Tomkowiak à Hautot-sur-Seine lors de son inauguration le 3 juillet 2025 (source : auteures, 3 juillet 2025)

Ces interventions artistiques opèrent comme autant de « stations » ponctuant l'itinéraire et invitent les cyclistes à s'arrêter et étudier les paysages aussi divers soient-ils. Ces propositions ne s'adressent pas exclusivement aux touristes car elles ambitionnent aussi de « *sensibiliser les habitants du territoire et rendre plus vivant l'Axe Seine autour de la culture à travers des haltes un peu différentes, des espaces de respiration [dans le but] d'avoir un autre regard sur ce fleuve qui ne sert pas qu'à naviguer* »²⁶. Comme le souligne le journaliste Frédéric Durand, dans son article paru dans *Le Parisien* le 5 août 2022, le belvédère *La Proue* [Figure 9.], proposé par les architectes de l'Atelier 1:1 à Saint-Aubin-Les-Elbeuf, commune du département de Seine-Maritime, dans le cadre du Pôle métropolitain, est un bon exemple des propositions artistiques pensées pour cadencer le parcours et proposer des pauses aux touristes, mais aussi des points de vue spécifiques. Sur cette proue de bateau posée au sol et se détachant sur la rive

²⁵ Haropa port. Qui sommes-nous ? 15 juin 2023. MAJ 22 janvier 2026. Document en ligne, <https://www.haropaport.com/fr/qui-sommes-nous> (consulté le 18 février 2026)

²⁶ *Le Parisien*. Des œuvres d'art pour égayer le tracé de la Seine à Vélo. 5 août 2022. Document en ligne, <https://www.leparisien.fr/seine-maritime-76/des-oeuvres-d-art-pour-egayer-le-trace-de-la-seine-a-velo-05-08-2022-LMRRLSW6HBC5JAH2HJ4FOVKA2I.php> (consulté le 18 février 2026)

droite de la Seine au milieu des arbres, le cycliste de passage peut se faufiler entre la végétation pour se positionner au-dessus de l'eau et voir passer tantôt les péniches, tantôt les cygnes et les poules d'eau. Sur ce belvédère, qui offre un point de vue impressionnant sur la Seine, et sur la forêt et les coteaux de la rive gauche, le voyageur peut aussi s'octroyer un moment de repos avant de reprendre son chemin vers Rouen.



Figure 9. Photographies de l'œuvre *La Proue*, belvédère conçu par l'Atelier 1:1 à Saint-Aubin-Les-Elbeuf, et de son cartel (source : auteures, septembre 2025)

En plus de ces jalons artistiques, d'autres dispositifs participent aussi à la construction d'une expérience renouvelée. La création de panoramas, la labellisation « Accueil vélo » proposée aux activités servicielles (restauration, hébergement, lieux culturels, etc.), ou encore l'élaboration d'une charte pour l'aménagement des zones de repos contribuent également à la structuration des moments d'arrêt ainsi qu'à diversifier les modes d'appropriation.

Conclusion, limites et voies de recherche

La volonté des acteurs, aussi divers soient-ils, de déployer l'itinéraire cyclable *La Seine à Vélo* à un rythme cohérent par rapport aux plans vélo qui se sont succédés, et notamment au dernier *Plan Vélo et Marche 2023-2027*, montre un dynamisme des collectivités parties prenantes de cet itinéraire, et un engagement de leur part vers le tourisme durable, et ce, quelle que soit la couleur politique de leurs élus, et les échéances électorales. Cet itinéraire, qui offre des expériences culturellement riches, reposant sur les atouts des territoires devenus des filières du tourisme créatif revendiquées – impressionnisme, culture et art, patrimoine architectural, et gastronomie – semble servir de fil conducteur pour la mise en tourisme des espaces traversés. Dans cette recherche, nous avons cherché à retracer les étapes du développement de cet itinéraire cyclable, de sa genèse à sa mise en tourisme à travers des dynamiques de gouvernance entre les acteurs. Nous souhaitons aussi étudier comment ce type d'itinéraire, faisant la part belle aux expériences culturelles, pouvait incarner un modèle créatif et durable du tourisme actuel. Nos résultats semblent aller en ce sens, montrant de nouvelles façons de travailler entre acteurs de collectivités variées, dépassant ainsi les limites et frontières habituelles. Coopérer entre territoires sur une vision commune permet de développer des projets de plus grande envergure, source d'opportunités pour les différents acteurs. Au travers d'un projet commun, d'autres récits peuvent émerger et attirer des voyageurs. Les résultats montrent un intérêt partagé pour l'accueil de touristes d'un genre nouveau au travers d'une offre touristique, culturelle et sportive, travaillée pour qu'elle soit créative et durable. Cela s'inscrit dans l'agenda à l'actif des départements constitutifs de l'association de *l'Entente Axe Seine* et des outils d'itinérances – marches, vélo – mobilisés à cet égard pour une exploration lente et sensible des territoires (Rotolo, 2024). Cependant on peut se demander si cette proposition s'inscrit véritablement dans une volonté de décarboner les offres culturelles ou bien de poursuivre cette quête d'attractivité à travers

l'introduction d'un modèle qui pourrait davantage attirer un public plus aisé et plus soucieux des enjeux environnementaux.

Finalement notre étude n'est pas exempte de limites qui ouvrent autant de voies de recherche. En effet, notre travail s'appuie principalement sur les discours de techniciens travaillant pour des collectivités normandes, représentant les territoires allant de Giverny au Havre. Il serait judicieux d'interviewer les autres acteurs (EPCI) représentant les territoires franciliens, adhérents du comité d'itinéraire de *La Seine à Vélo*, et donc impliqués dans le projet, afin de vérifier si les propos de nos répondants concordent avec ceux de leurs collègues franciliens, pour lesquels les enjeux sont peut-être différents. Par ailleurs, notre étude porte sur la gouvernance de ce projet, mais il serait pertinent d'étudier aussi sa réception par d'autres acteurs, tels que les habitants vivant à proximité de l'itinéraire, les différents usagers (ceux du quotidien, du week-end ou des vacances), ou encore les socioprofessionnels qui peuvent faire vivre cet itinéraire de par les services qu'ils proposent (restaurateurs, hébergeurs, lieux d'accueils divers : bar, épicerie, lieux culturels). Ces professionnels, qui peuvent par ailleurs bénéficier du label Accueil Vélo et rendre d'autant plus visibles leurs activités, sont des acteurs incontournables à la réussite des grands itinéraires. Leur point de vue sur ce projet et leur mobilisation pourraient également être étudiés dans une prochaine recherche afin d'avoir une vision plus complète des parties prenantes. Enfin, nous n'avons pas étudié le début du processus de construction de cet itinéraire bien que cela ait été évoqué par quelques répondants. Afin de bien comprendre les prémices d'un tel projet, il pourrait être intéressant de questionner aussi les notions de concertation habitante et d'outils mobilisés (dialogue, réunions publiques, etc.), d'aménagements, de préemption et d'expropriation, de traversée de sites – naturels, industriels, urbains, etc. Ceci pour bien cerner la totalité des enjeux de développement de ce type de projet.

Bibliographie

- Avignon C. (2021), Le vélo, une activité devenue "essentielle" pour les territoires. *Espaces-Enquête*, Avril.
- Baudelle G. et Marrec S. (2022), L'impact de la crise sanitaire et de l'urbanisme tactique sur l'aménagement cyclable des villes françaises. *L'Espace géographique*, Tome 51, 2, 176-191. <https://doi.org/10.3917/eg.512.0176>.
- Benhaida S., Safaa L., Perkumienė D. et Labanauskas G. (2024). Creative tourism: Two decades of conceptual evolution and characterization. *Administrative Sciences*, 14, 8, 172.
- Bessy O. (2010), Les loisirs sportifs de nature, vecteurs du renouvellement des contours du tourisme. Sud-Ouest européen. *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 29, 105-114, doi:[10.4000/soe.1470](https://doi.org/10.4000/soe.1470)
- Bettoni G. (2023), Tourisme et développement territorial : quelles pistes et quelle gouvernance ?, *Espaces*, novembre-décembre, 375, 44-49.
- Brennetot A., Cartographie de Boissière A. (2019), La Seine : une puissante source d'inspiration, Atlas de la vallée de la Seine (p. 34-35), *Autrement*.
- Buning R.J. et Lamont M. (2021), Mountain bike tourism economic impacts: A critical analysis of academic and practitioner studies. *Tourism Economics*, 27, 3, 500–509, <https://doi.org/10.1177/1354816620901955>, 10.1080/14927713.2012.701881.
- Carvalho L., Pereira E., Durão R. et Rosa P. (2024). Assessment of recreational and tourist cycling routes, Case study in the West Region of Portugal, *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 45, 100729.
- Coupy P. et Pinson N. (2015), La Loire à Vélo : Une success story à la française !: *Annales des Mines - Réalités industrielles*, Août 2015(3), 34-37. <https://doi.org/10.3917/rindu1.153.0034>
- Dechamp G. et Szostak B. L. (2016), Créativité organisationnelle et territoire créatif : nature de l'influence et enjeux stratégiques pour les organisations, *M@n@gement*, 19, 2, 61-88.
- Dumez H. (2016), *Chapitre 11. Qu'est-Ce Qu'un Cas Et qu'attendre D'une Étude de Cas ? Méthodologie de la recherche qualitative Les questions clés de la démarche compréhensive*, Vuibert, p. 203-218.
- Eskenazi M. (2022), *Voir, faire et vivre la ville pour le vélo : Pratiques du vélo et politiques de mobilité dans deux métropoles européennes* [Géographie], Paris-Est.

- Eskenazi M. et Thébert, M. (2025), Entre parenthèse enchantée et héritage : la crise sanitaire de COVID-19 et la gouvernance des politiques d'aménagements cyclables en Ile-de-France, *Flux*, 141, 3, 71-88, <https://doi.org/10.3917/flux1.pr1.0020>.
- Gauthier J. (2025), Vélotourisme : acteurs publics et privés doivent s'associer pour que la France devienne la première destination mondiale ! *Annales des Mines - Responsabilité & environnement*, 119, 3, 75-79, <https://doi.org/10.3917/re1.119.0075>.
- Gazzola P., Pavione E., Grechi D. et Ossola, P. (2018), Cycle tourism as a driver for the sustainable development of little-known or remote territories: The experience of the apennine regions of northern Italy, *Sustainability*, 10, 6, 1863, <https://doi.org/10.3390/su10061863>
- Grossetti M. (2022), L'attractivité, un mythe de l'action publique territoriale, *Métropolitiques*, 17 janvier.
- Héran F. (2020), Le vélo, une solution d'avenir ?, In *Villes durables* (p. 41-45), Éditions Sciences Humaines, <https://doi.org/10.3917/sh.rymar.2020.01.0041>
- Huang T.Y.T., Chen J.S., et Ramos W.D. (2023), Slow tourism: the relationship between tourists' slow food experiences and their quality of life, *Tourism Review*, 78,1, 159-176.
- Laffont G. H. (2023), Évènementiel et créativité à Saint-Etienne : Articulations, transformations et tensions au cœur de la fabrique et de la pratique de l'urbain *Cité et Tourisme*, 2, 1.
- Mestouri S. (2023), La Seine à la Belle Époque : la construction d'un mythe moderne, *Sociopoétiques*, 8.
- Ortar N., Sayagh D., Poisson A., Lammoglia A., Feildel B., Depeau S., Chapelon L., Hentgen-izaguirre A. et Barbé, L. (2023), Comment les coronapistes ont influencé les pratiques cyclistes. Enquête en selle dans 5 métropoles françaises. *L'Espace Politique*. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique, (47-48). <https://doi.org/10.4000/espacepolitique.11218>
- Parra C. (2010), *Tourisme et développement durable*, In B. Zuideau (éd.), Développement durable et territoire, Presses universitaires du Septentrion, <https://doi.org/10.4000/books.septentrion.15439>
- Patton M.Q. (2002), *Qualitative Research & Evaluation Methods* (3d. ed.), Sage Publications.
- Puydebat J.M (2023), Du tourisme culturel au tourisme créatif, du patrimoine aux patrimoines, *Espaces*, 375, novembre-décembre, 88-92.
- Richards G. (2011), Creativity and tourism: The state of the art, *Annals of tourism research*, 38, 4, 1225-1253.
- Richards G. (2016), The challenge of creative tourism, *Ethnologies*, 38, 1, 31-45.
- Richards G. (2018), Cultural tourism: A review of recent research and trends, *Journal of hospitality and tourism management*, 36, 12-21.
- Richards, G (2020), Designing creative places: The role of creative tourism, *Annals of tourism research*, 85, 102922.
- Richards G. et Raymond C. (2000), Creative Tourism, *ATLAS News*, 23, 16– 20.
- Richards G. et Wilson J. (2006), Developing creativity in tourist experiences: A solution to the serial reproduction of culture?, *Tourism management*, 27, 6, 1209-1223.
- Remoaldo P. et Ribeiro J.C. (2022), Definition and evolution of creative tourism: how can it contribute to the sustainability of territories?. In *Creative Tourism and Sustainable Territories* (pp. 7-33), Emerald Publishing Limited.
- Rotolo M. (2024), "Slow tourisme", vers un nouveau modèle de Capitale européenne de la culture ?, *Cité et tourisme*, 1, 3, DOI : 10.21494/ISTE.OP.2025.1253.
- Saidi H. (2016), Créativité et médiation en tourisme et en patrimoine : Modalités, acteurs et enjeux, *Ethnologies*, 38, 1, 3-29.
- Sanchez Algarra C. (2025), Décarboner la mobilité culturelle : le paradoxe au sein du label Capital Européenne de la Culture, *Culture et Musées*, 49.
- Sánchez Algarra, C. (2024). *Recettes urbaines pour être labellisé Capitale européenne de la Culture : De la ville souhaitée au territoire réinventé*. Thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, spécialité architecture, université de Rouen Normandie.

- Scheurenbrand K., Parsons E., Cappellini B. et Patterson A. (2018), Cycling into headwinds: Analyzing practices that inhibit sustainability, *Journal of public policy & marketing*, 37, 2, 227-244.
- Schlemmer P., Blank C., Bursa B., Mailer M. et Schnitzer M. (2019), Does health-oriented tourism contribute to sustainable mobility?, *Sustainability*, 11, 9, 2633.
- Seulin L. (2023), L'identité territoriale pour moteur touristique, *Espaces*, hors série, 16-19.
- Sharma I., Lim W.M. et Aggarwal A. (2025), Creative tourism: reviewing the past and charting the future, *Benchmarking: An International Journal*, 32, 11, 109-149.
- Standen C., Greaves S., Collins A.T., Crane M. et Rissel, C. (2019), The value of slow travel: Economic appraisal of cycling projects using the logsum measure of consumer surplus, *Transportation research part A: policy and practice*, 123, 255-268.
- Streimikiene D., Svagzdiene B., Jasinskas E. et Simanavicius A. (2021), Sustainable tourism development and competitiveness: The systematic literature review, *Sustainable Development*, 29, 1, 259–271. <https://doi.org/10.1002/sd.2133>
- Tan S.K., Luh D.B. et Kung S.F. (2014), A taxonomy of creative tourists in creative tourism, *Tourism Management*, 42, 248-259.
- Yin R. K. (2003), *Case Study Research: Design and Methods*, Sage Publications.
- Zhong B., Niu N., Li J., Wu Y. et Fan, W. (2024), How Subjective Socioeconomic Status Influences Pro-Environmental Behavior: The Mediating Role of Sense of Control and Life History Strategy, *Behavioral Sciences*, 14,7, 591. <https://doi.org/10.3390/bs14070591>

Remerciements

Les auteures tiennent à remercier les membres de l'équipe du projet de recherche « villes en scène et méga-événements culturels », les financeurs du projet – la métropole Rouen Normandie, l'association Rouen seine normande et le programme popsu –, ainsi que l'ensemble des personnes interviewées et les acteurs impliqués dans la construction et mise en tourisme de l'itinéraire la seine à vélo pour le temps consacré et les documents transmis.

ANNEXE

Annexe 1 : Tableau synthétique des entretiens réalisés

Entretien (date, type et durée)	Répondant	Poste	Structure	Territoires concernés par la <i>Seine à Vélo</i>	Compétences
19/03/24 Mini- groupe 59 min	(R1) et (R2)	Coordinatrices successives de la Seine à Vélo	Département de l'Eure	De Giverny à Beuzeville (à proximité d'Honfleur)	Infrastructure, Tourisme et Culture
24/03/24 Individuel 1h27	(R3)	Direction du Patrimoine et label Ville d'Art et d'Histoire	Métropole Rouen Normandie	De Sotteville-sous-le-Val à Le Trait	Tourisme et Culture
12/06/24 Individuel 1h	(R4)	Directeur adjoint d'infrastructures, espaces publics et aménagement durable	Métropole Rouen Normandie	De Sotteville-sous-le-Val à Le Trait	Infrastructure
22/05/25 Individuel 59 min	(R5)	Charge d'études au pôle observatoire	Normandie Tourisme (Centre Régional du Tourisme)	De Giverny au Havre ou de Giverny à Honfleur	Tourisme et Culture
23/05/25 Individuel 54 min	(R6)	Chargé de mission développement touristique (Direction de Tourisme)	Agglomération Seine-Eure	De Saint-Pierre-la Garenne à Martot	Tourisme et Culture
28/05/25 Individuel 1h23	(R7)	Chargé de mission (activités pleine nature), pôle innovation	Normandie Tourisme (Centre Régional du Tourisme)	De Giverny au Havre ou de Giverny à Honfleur	Tourisme et Culture
05/06/25 Individuel 1h06	(R8)	Chargé de plaidoyer infrastructure	Fédération des Usagers de la Bicyclette	De Paris au Havre ou de Paris à Honfleur	Infrastructure
05/06/25 Individuel 1h08	(R9)	Responsable du pôle mobilité et ancien coordinateur de la Seine à Vélo	Département de l'Eure	De Giverny à Beuzeville (à proximité d'Honfleur)	Infrastructure
05/06/25 Individuel 40 min	(R10)	Responsable du pôle attractivité	Euréka- Agence d'attractivité du Département de l'Eure	De Giverny à Honfleur	Tourisme et Culture
05/06/25 Individuel 1h01	(R11)	Chargé de mission de la qualification de l'offre de tourisme de pleine nature	Seine-Maritime attractivité, Département Seine-Maritime	D'Elbeuf sur Seine au Havre	Tourisme et Culture
03/07/25 Individuel	(R12)	Artiste			Artistique

15 min					
03/09/25 Mini- groupe 1h02	(R13) (R14)	Responsable du service Patrimoine Chargé du mécénat et de mission de la Seine	Agglomération Seine-Eure Métropole Rouen Normandie	De Saint-Pierre-la Garenne à Martot De Sotteville-sous-le- Val à Le Trait	Tourisme et Culture