



Maitre d'ouvrage :

Syndicat mixte du Parc naturel régional de la Brenne

Siège administratif
Hameau du Bouchet
36300 Rosnay

Marché public de prestations intellectuelles

ELABORATION DU SECOND SCHEMA
D'AMENAGEMENT ET DE VALORISATION
DU VELO TOURISME ET QUOTIDIEN
du Parc naturel régional de la Brenne

Avril 2025

Contenu

I.	Le contexte territorial.....	2
II.	Une ambition régionale forte : devenir la région française des vacances à vélo et faire de la Brenne une destination vélo à l'échelle nationale	3
III.	Le contexte stratégique de la politique vélo dans le PNR de la Brenne	4
IV.	Etat des lieux de la politique vélo touristique et vélo mobilité	5
V.	Pourquoi une mission pour la réalisation d'un second schéma d'aménagement vélo ?	5
VI.	Objectifs de la mission	5
VII.	Attendus de la mission	6
VIII.	Gouvernance décisionnelle, calendrier	9

Cahier des charges pour l'élaboration du second schéma d'aménagement et de valorisation du vélo tourisme et quotidien dans le Parc naturel régional de la Brenne

Le Parc naturel régional de la Brenne est impliqué dans la mobilité à vélo ; à la fois pour la mobilité au quotidien et pour la découverte touristique, utilisant des modes de déplacement doux. Même si les attentes des utilisateurs peuvent être différentes, elles ont tout de même quelques similarités. Plutôt que de traiter les deux aspects séparément et risquer des doublons manquant d'efficacité, il est pertinent de mener une réflexion globale notamment sur certains itinéraires stratégiques pouvant répondre aux deux attentes, et envisager des services communs à proposer aux cyclistes.

I. Le contexte territorial

Le territoire d'étude est le Parc naturel régional de la Brenne, étendu à 10 communes incluses dans le périmètre de révision de sa charte actuellement en cours, soit 61 communes. Il se situe dans le département de l'Indre, à la rencontre du Berry, de la Touraine, du Poitou et du Limousin.

Il se compose d'un ensemble de régions naturelles variées dont la plus caractéristique est la Grande Brenne. Avec ses 3 000 étangs, le Parc naturel régional de la Brenne couvre l'une des plus importantes zones humides continentales françaises d'une richesse écologique reconnue au niveau national, européen et mondial. A ce titre, la quasi-totalité de son territoire est inscrit, depuis 1991, sur la liste des sites de la convention internationale de Ramsar pour la préservation des zones humides. La rivière Creuse est l'épine dorsale du territoire. Au Nord, la Grande Brenne présente un relief relativement plat, au Sud, le paysage se vallonne et rappelle que les contreforts du Massif Central ne sont pas loin.

Le territoire s'organise autour de la ville du Blanc (inscrite dans le programme Petite Ville de Demain) et de quelques bourgs relais. L'habitat y est très diffus et d'une densité largement inférieure à la moyenne nationale rendant les populations fortement dépendantes de la voiture pour tout déplacement.

Si la ville du Blanc dénombre près de 6 500 habitants, la majorité des communes comporte moins de 1 000 habitants et 66 % ont moins de 500 habitants.

En termes d'accès, le Parc est situé à un carrefour entre Poitiers, Châtellerault et Châteauroux. Les deux principales voies de communication qui traversent le territoire sont la D 951 reliant Châteauroux à Poitiers, et la D 925 qui relie quant à elle, Châteauroux à Châtellerault. Les communes les plus au sud du territoire d'étude sont traversées par l'autoroute A20.

Le territoire est dépourvu de voies ferrées, la gare du Blanc n'est plus en service et l'ancienne voie ferrée a été transformée en Voie Verte. Il existe un réseau de transports en commun principalement identifié pour son offre de transports scolaires, mais qui propose également un service de transport à la demande sur des axes pré-identifiés, et depuis peu un service de prise en charge à domicile pour un rabattement vers les lignes. L'intermodalité est quasiment inexistante.

Le Parc naturel régional de la Brenne est un territoire d'expérimentation et d'innovation depuis sa création en 1989. Il est un outil de développement local s'inscrivant dans une volonté de préserver et de valoriser un environnement et un cadre de vie privilégié. C'est aussi une

destination écotouristique orientée sur le tourisme de nature et valorisant le vélo comme un mode de déplacement et de découverte privilégié, aux côtés de la randonnée à pied et à cheval.

II. Une ambition régionale forte : devenir la région française des vacances à vélo et faire de la Brenne une destination vélo à l'échelle nationale

La Région Centre-Val de Loire souhaite confirmer sa position de destination leader du tourisme à vélo, vecteur de retombées économiques locales, de développement territorial raisonné. Dans le cadre de son projet touristique régional à l'horizon 2030, la région a décidé de consacrer l'une de ses 5 ambitions stratégiques à celle du tourisme à vélo. L'ambition est de devenir « LA » région française du cyclotourisme, facile à organiser et à consommer sur court et moyen séjour en s'appuyant sur nos atouts : une pratique aisée liée à l'absence de relief, des itinéraires qualifiés et à fort intérêt touristique, une offre de services développée pour répondre aux besoins des touristes à vélo.

Les mesures phares cyclotouristiques de l'acte II du Plan vélo :

- **Dynamiser, renforcer les qualités du réseau cyclable (sécurité, signalétique, confort) en lien avec les maîtres d'ouvrage et les services :**

A l'échelle des destinations cyclotouristiques, une convention fixera les responsabilités de chaque partenaire en matière d'étude, d'aménagement, d'entretien des infrastructures cyclables, d'animation et de communication touristique, d'évaluation de la fréquentation et des retombées économiques.

- **Promouvoir la région comme destination de court et moyen séjour de tourisme à vélo en s'appuyant sur la qualité et la diversité de l'offre régionale :**

Avec 22 millions de français qui font du vélo durant leurs vacances, le tourisme à vélo est devenu la première pratique d'itinérance touristique devant la randonnée pédestre. L'enjeu est aujourd'hui de faire monter en puissance la communication de toutes les véloroutes et de transformer les réseaux régionaux de boucles en « destinations touristiques vélo » affirmées, attractives et communicantes. L'objectif est de les inscrire dans la dynamique de reconnaissance nationale visant à porter la France au premier rang des destinations mondiales du vélo. Les destinations cyclotouristiques régionales proposeront une offre variée de courts et moyens séjours en marguerite de 2 à 7 jours basée sur un maillage de boucles cyclables thématiques, jalonnées, équipées et entretenues valorisé par un réseau de prestataires Accueil Vélo.

- **Enrichir les itinéraires avec des contenus de découverte, révélateurs de la diversité des territoires :**

Afin de se démarquer des autres destinations cyclotouristiques, il est déterminant d'animer les véloroutes et les boucles en concertation avec les territoires et élus locaux, de les rendre plus attractives par l'histoire et le récit qu'elles vont proposer au cycliste de passage. L'ambition est de développer les animations, les actions autour de l'histoire, la faune-flore, les illustres, les produits locaux... Cet objectif pourra s'exprimer lors de l'aménagement d'aires de service thématiques et scénarisées pour révéler les caractéristiques d'une commune, d'une boucle ou d'une véloroute.

L'ambition est de passer d'un accueil fonctionnel du cycliste à une approche immersive répondant aux fondamentaux du slow tourisme et d'une expérience touristique enrichie et ancrée localement.

L'objectif régional est d'inscrire le projet cyclable de la Brenne dans la dynamique de reconnaissance nationale visant à porter la France au premier rang des destinations mondiales du vélo en 2030.

III. Le contexte stratégique de la politique vélo dans le PNR de la Brenne

De par sa situation géographique, sa structuration territoriale, son potentiel touristique et sa démographie en baisse, le Parc naturel régional de la Brenne est un territoire aux nombreux enjeux de mobilité.

Elle est appréhendée de manière transversale, et vue comme levier d'action et de développement au centre de plusieurs réflexions stratégiques.

Différentes études et documents ont été réalisés sur le territoire à l'échelle communale, supra communale, départementale ou régionale. Ces principaux documents seront donc à prendre en compte dans l'élaboration du schéma cyclable :

- Le premier schéma d'aménagement vélo du Parc 2011 ;
- Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) approuvé en 2019 ;
- Le Plan vélo régional : acte II ;
- Le Plan Départemental de Développement Cyclable ;
- L'étude mobilité réalisée par le CEREMA en 2023/2024 ;
- L'étude mobilité Ebulis des communautés de communes Eguzon- Argenton-Vallée de la Creuse et Val de l'Indre-Brenne ;
- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Brenne-Marche, approuvé en 2019 ;
- Le PLUi de la communauté de communes Brenne-Val de Creuse approuvé en 2021 ;
- Le PLUi de la communauté de communes Marche Occitane-Val d'Anglin ;
- Les PLU communaux ;
- L'étude d'aménagements cyclables entre le centre-ville et les pôles d'activité de la commune de Le Blanc (AVELO2) ;
- Les programmes Petite Ville de Demain du Blanc et de Saint-Gaultier ;
- Le plan de paysage du PNR de la Brenne ;
- L'étude de jalonnement et de communication de la « Touraine – Berry » 2025
- Le (PCAET) approuvé en novembre 2018 ;
- Le Contrat de Réussite et de Transition Ecologique signé en 2021 ;
- Le Contrat local de santé 2021/2026.

Ce second schéma d'aménagement et de valorisation du vélo s'inscrit dans le renouvellement de la charte du Parc 2025-2040, à travers les mesures suivantes :

- Fiche mesure 12 : Déployer une démarche d'urbanisme rural durable préservant les trames verte, bleue, brune et noire
- Fiche mesure 19 : Développer une éducation au territoire pour tous
- Fiche mesure 27 : Renforcer le positionnement d'une destination d'éco-tourisme forte de la complémentarité de ses patrimoines
- Fiche mesure 30 : Repenser et créer un territoire propice à de nouvelles formes de mobilité Il s'inscrit également en continuité de l'étude mobilité menée en 2023-2024 sur le Parc de la Brenne.

La définition d'un cadre stratégique visant à favoriser la pratique du vélo, tant pour les mobilités touristiques que pour les déplacements du quotidien, est primordial pour le territoire en réponse aux problématiques de mobilité mais aussi d'environnement et de santé.

La définition d'un schéma cyclable figure dans les éléments de contexte de la candidature à l'appel à projet « mobilités actives et partagées » de l'ADEME pour lequel le PNR Brenne a été lauréat en 2024. La réalisation de ce second schéma d'aménagement et de valorisation du vélo fait l'objet d'une nouvelle candidature à l'appel à projet AVELO 3 de l'ADEME.

IV. Etat des lieux de la politique vélo touristique et vélo mobilité

Voir présentation détaillée en annexes 1 et 2.

V. Pourquoi une mission pour la réalisation d'un second schéma d'aménagement vélo ?

En 2011, seule la réalisation de boucles touristiques était ressortie du premier schéma, initiant tout de même le développement d'une véritable offre touristique autour du vélo, notamment sur les ailes de saison. En 14 ans, le contexte du vélo a beaucoup évolué à la fois dans l'attente globale des visiteurs et des habitants : COVID, politiques nationales en faveur du vélo... et à l'échelle du Parc naturel régional de la Brenne : attentes réelles des visiteurs en matière de vélo tourisme, étude CEREMA, développement des véloroutes dont certaines traversent le Parc, démocratisation des VAE, des vélos gravel...

La dynamique actuelle autour du vélo avec de nombreux projets qui vont voir le jour rendent nécessaire de faire une photographie de l'existant pour définir, de manière concertée avec l'ensemble des acteurs concernés et compétents (dont le Département et la Région), une stratégie de développement à court, moyen et long terme autour du vélo tourisme en prenant en compte les besoins du vélo au quotidien dont certains aménagements et services peuvent être mutualisés. Rappelons que le Parc, dans sa nouvelle charte, met le vélo au cœur de plusieurs de ses priorités.

VI. Objectifs de la mission

La mission consistera à définir une stratégie autour du développement du tourisme à vélo et du

vélo au quotidien dans le cadre d'un deuxième schéma d'aménagement et de valorisation du vélo.

Pour procéder à la réalisation de ce schéma d'aménagement et de valorisation du vélo, le prestataire retenu devra construire une stratégie pré-opérationnelle cyclable répondant aux **objectifs** suivants :

Pour le volet touristique :

- Renforcer notre positionnement de destination de séjours à vélo pour satisfaire les attentes de la clientèle actuelle et capter de nouvelles clientèles à définir en intégrant les tendances récentes en matière de vélo (itinéraires spécifiques VAE, gravel...).
- Développer une offre touristique autour de l'itinérance de courts séjours pour élargir notre offre vélo et capter une clientèle familiale.
- Capter les vélos en itinérance qui vont traverser ou tangenter le territoire, répondre à leurs besoins en leur donnant envie de revenir pour séjourner sur le territoire.

Pour le volet « mobilités du quotidien » :

- Favoriser la pratique cyclable, notamment auprès d'habitants résidant à proximité de leur lieu de travail ou d'étude pour les déplacements domicile/travail et domicile /école ou loisirs en utilisant notamment l'infrastructure de la Voie Verte en tant qu'axe stratégique de mobilité au quotidien et touristique.

Pour le volet mutualisé :

- Identifier des équipements et/ou services pouvant répondre à la fois aux attentes des touristes à vélo et à celle du vélo au quotidien.

Il est à noter que ce second schéma d'aménagement et de valorisation du vélo devra être en cohérence avec les grands projets structurants du territoire en matière d'économie, d'habitat et de protection des patrimoines.

VII. Attendus de la mission

Phase I – état des lieux / diagnostic

La première phase concernera la réalisation d'un diagnostic des infrastructures, services et pratiques cyclables sur le PNR Brenne.

Ce diagnostic s'appuiera notamment sur l'intégration, la synthétisation et l'analyse de l'étude mobilité du PNR Brenne permettant de soulever les différents enjeux sur la pratique cyclable au sein du territoire, ainsi que des autres documents stratégiques cités précédemment.

1. Etat des lieux cartographique de l'existant et des projets « officiels » :

- Itinéraires vélo tourisme (Voie Verte, boucles vélo jalonnées, véloroutes) et circuits VTT du Parc et des territoires voisins lorsqu'il est stratégique de les prendre en compte ;
- Itinéraires en projet : « Touraine-Berry », V94, Voie Verte Châteauroux-La

- Châtre ;
 - Aménagements réalisés pour la circulation vélo notamment dans la ville du Blanc ;
 - Services vélo existants : locations, arceaux de stationnement, bornes de recharge et réparation, casiers de recharge... et autres services identifiés nécessaires aux pratiquants du vélo ;
 - Hébergements « Accueil vélo ».
2. État des lieux des clientèles touristiques existantes et des nouvelles clientèles susceptibles d'être intéressées par la destination touristique « Parc naturel régional de la Brenne ».
 3. Pour développer la pratique du vélo au quotidien, identifier sur l'ensemble du territoire, les sites et axes à enjeux stratégiques, générateurs de flux, pour lesquels des aménagements seraient nécessaires (accessibilité aux établissements scolaires, lieux de loisirs, pôles économiques...). L'objectif est de se concentrer sur la qualification d'infrastructures cyclables prioritaires à concrétiser à court et moyen terme, en cohérence avec les éventuels projets communaux en réflexion.

Cet état des lieux devra faire apparaître les atouts et faiblesses de l'offre vélo actuelle du Parc naturel régional de la Brenne ainsi que les opportunités de développement (vélo tourisme et vélo au quotidien). En ce qui concerne le vélo au quotidien, une mise en valeur des freins sera à mettre en lumière.

Pour cet état des lieux, le bureau d'étude aura à sa disposition l'ensemble des documents et études présentés dans la partie II. Il devra s'appuyer aussi sur les études réalisées par la région Centre-Val de Loire et les études de tendances nationales.

Phase conditionnelle :

Il lui est recommandé de compléter cette analyse sur la typologie de la clientèle de tourisme à vélo et ses attentes par une enquête terrain ciblée auprès de 2 loueurs de vélo, une enquête ½ journée à la Maison du Parc et sur la Voie Verte et de 2 hébergements accueillant des clientèles vélo. S'agissant du vélo quotidien, le prestataire pourra se référer aux résultats de l'enquête déjà réalisée dans le cadre de l'étude mobilité conduite par le CEREMA ; ils pourront être enrichis si nécessaire par maximum deux enquêtes terrain de 2 demi-journées sur des sites stratégiques qui auront été identifiés préalablement (cf. point 3). Le bureau d'étude pourra proposer les méthodes d'enquêtes les plus appropriées.

Phase II – Enjeux et stratégie

À partir de cet état des lieux, il est attendu la définition et la formulation d'enjeux, d'une stratégie, d'orientations opérationnelles et d'actions hiérarchisées à mettre en place d'ici à 15 ans (durée de la charte du Parc), comportant des actions mutualisées entre la mobilité touristique et quotidienne et incluant notamment :

- Quelques nouvelles boucles vélo tourisme thématiques là où cela semble pertinent et des liaisons entre les grands itinéraires, les sites touristiques... pour renforcer l'offre et répondre à l'attente des clientèles identifiées, ceci en lien avec les territoires voisins ¹ ;

¹ Des retours d'utilisateurs, des souhaits d'élus et les réunions de concertation notamment lors de la révision de la charte du Parc, ont fait apparaître des projets de circuits ou de liaisons. Le bureau d'étude pourra s'appuyer en premier lieu sur ces propositions qui ont

- Un mode de valorisation / communication des boucles et itinéraires adaptés aux clientèles touristiques ciblées (balisage, trace GPX, application...) ;
- Des propositions pour une mise en tourisme de cette nouvelle offre vélo ;
- Des propositions pour optimiser la promotion et la commercialisation de l'offre cyclotouristique dans une perspective nationale de court et moyen séjour à vélo en Brenne ;
- Des propositions d'aménagements cyclables sécurisés et continus pour les déplacements du quotidien sur les sites identifiés en phase I ;
- Les équipements et les services nécessaires au développement de la pratique du vélo mutualisant vélo tourisme et vélo au quotidien incluant notamment un plan simplifié de stationnement cyclable et la précision des besoins en services (hébergements, restauration, location de vélo, bornes de recharge, atelier de réparation, formations à la pratique du vélo, etc.) et des aires de services (espace d'accueil, de repos, parking, définition des équipements nécessaires, etc.).
- L'intermodalité : détermination de la pertinence à mettre en place des actions et aménagements en faveur de l'intermodalité entre vélo et autres modes de transports au regard du contexte local ;
- Des propositions d'actions de communication sur l'offre vélo à destination de la population locale pour qu'elle se l'approprie.

Cette stratégie devra être présentée sous forme de fiches-actions opérationnelles hiérarchisées par le bureau d'étude et devra faire l'objet d'une cartographie pour les aménagements et les équipements. Ces fiches-actions devront faire référence à la stratégie définie et présenter notamment les éléments techniques, le portage et les enveloppes financières nécessaires pour permettre au comité de pilotage de faire des choix éclairés.

Phase III – Planification et enveloppe financière

Cette dernière phase doit permettre :

- au comité de pilotage de faire des choix parmi les fiches-actions et de sélectionner les actions à mettre en place à court terme (de 1 à 3 ans) ;
- d'affiner les actions sélectionnées notamment en termes de coût d'opération, de partenaires techniques et financiers et de disposer d'un document opérationnel permettant de solliciter les financeurs et les entreprises pour leur réalisation ;
- Finaliser le plan d'action vélo sur les 15 ans à venir (charte du Parc).

Phase IV – Tranche conditionnelle : assistance à maîtrise d'ouvrage pour la mise en œuvre des premières boucles

- Sélection de 4 boucles ou liaison(s) pour une mise en œuvre à court terme ;
- Validation définitive des tracés, plan de jalonnement précis avec identification des points de danger et propositions pour les résoudre, dossier de consultation des entreprises.

VIII. Gouvernance décisionnelle, calendrier

Suivi de l'étude

Au sein du Parc naturel régional de la Brenne cette étude touche à la fois la mission tourisme et la mission mobilité. Le bureau d'étude aura un interlocuteur principal et éventuellement d'autres interlocuteurs sur des questions techniques.

Comité technique (COTECH)

Le comité technique sera composé par les 4 techniciens en charge de la mobilité et du tourisme au Parc naturel régional de la Brenne, un représentant du dispositif Petites Villes de demain du Blanc et de St-Gaultier, un représentant du SCOT Brenne Marche, du directeur du Parc, des 2 techniciens vélo touristiques et du quotidien de la Région et du Département qui pourront associer d'autres personnes selon l'avancée de l'étude.

Il sera consulté en amont des COPIL pour avis sur les productions techniques de l'étude et échanges techniques avec le prestataire.

Comité de pilotage (COPIL)

Le comité de pilotage sera présidé par le Président du Parc.

Il sera composé du comité technique ainsi que des présidents (ou leurs représentants) des commissions tourisme et développement local, de deux représentants (élu(s) et/ou technicien(s)) des communautés de communes Brenne-Val de Creuse, Cœur de Brenne, Marche Occitane-Val d'Anglin et Val de l'Indre-Brenne, d'un élu de la ville du Blanc, d'un élu de la commune de St-Gaultier, le Président du SCOT Brenne Marche, de deux représentants (élu(s) et/ou technicien(s)) du département de l'Indre, un technicien de l'agence d'attractivité de l'Indre, un élu et un technicien de la Région Centre-Val de Loire, et de deux représentants de l'office de tourisme Destination Brenne (élu et technicien), un représentant de l'ADEME.

Il validera les résultats de l'étude et sélectionnera les actions à mettre en place.

Méthodologie

La mission fera l'objet d'un suivi par le COTECH ainsi que d'une présentation en COPIL pour validation de chacune des phases. Chaque COPIL doit être précédé d'une réunion technique.

Les éléments présentés en COTECH et COPIL devront être envoyés au moins 5 jours avant la date de réunion pour validation.

Chaque réunion fera l'objet d'un compte rendu rédigé par le prestataire et envoyé sous huitaine.

Ces éléments seront diffusés auprès des personnes concernées après chaque réunion. Leur reproduction et diffusion seront assurées par le maître d'ouvrage tout comme les convocations aux réunions. Dès lors, le prestataire devra s'assurer du format du fichier transmis, afin que ce dernier soit aisément utilisé.

Il est prévu 3 COPIL (Présentation diagnostic / Présentation des enjeux et de la stratégie / Présentation de la planification et de l'enveloppe financière) en présentiel. Les coûts afférents à chaque réunion seront identifiés sur la proposition financière pour éventuellement pouvoir ajuster le coût total de l'étude.

Il est attendu au minimum 4 COTECH (ces échanges techniques pourront être plus nombreux si cela est nécessaire) ainsi qu'une présentation de l'étude au comité syndical du Parc en fin d'étude

en présentiel.

Le bureau d'étude devra prévoir du temps sur le terrain pour s'imprégner du territoire et de ses enjeux. Chaque proposition d'aménagement devra être préalablement repérée sur le terrain.

Pour une optimisation des coûts, il est attendu que les déplacements soient mutualisés (visites terrain, COPIL et/ou COTECH).

Livrables et modalité de présentation des documents

Les documents (sous support informatique) seront propriété du maître d'ouvrage. Le prestataire remettra pour chaque phase, conformément aux étapes d'élaboration, les documents au format numérique au plus tard 5 jours avant la présentation en comité de pilotage et comité technique.

Les cartographies seront remises en format papier et format numérique (pdf et couches SIG) permettant la lisibilité de l'information et présentées ainsi en COPIL. Le maître d'ouvrage apportera une attention particulière à la qualité du rendu cartographique produit par le prestataire, tant au niveau thématique, opérationnel que stratégique.

Les documents et autres supports de présentation (diaporama, cartes, schémas, blocs diagrammes, panneaux, livrets, vidéo-projection, etc.) devront être dynamiques, pédagogiques afin d'alimenter les échanges et travaux des réunions. Dès lors, ceux-ci devront être lisibles, synthétiques et illustrés.

Utilisation des résultats et confidentialité

Le prestataire est tenu au secret et à l'obligation de discrétion pour tout ce qui concerne les faits, informations, études et décisions dont il aura connaissance au cours de l'exécution de la mission. Il s'interdit notamment toute communication écrite ou verbale sur ces sujets et toute remise de documentation à des tiers sans l'accord préalable du maître d'ouvrage. Toutes les études et documents produits en exécution de la présente mission seront propriété exclusive du maître d'ouvrage.

Délais d'exécution et planning prévisionnel

Le délai d'exécution de la mission est de 9 mois à compter de la notification du marché au titulaire, sauf événement imprévu indépendant de la volonté du prestataire.

L'étude faisant l'objet d'une candidature à l'appel à projet Avelo 3 de l'ADEME, la notification ne pourra être faite qu'après la réponse positive faite au projet porté par le Parc naturel régional de la Brenne. Dans le cas où le projet ne serait pas retenu, la notification sera différée le temps de trouver une source de financement. Dans le cas où l'étude ne pourrait pas être financée, le projet sera annulé sans qu'aucune rémunération ne puisse être demandé par le bureau d'étude ?

Planning prévisionnel

Le planning est contraint à la fois par le délai de réponse de l'ADEME et les élections municipales.

- Lancement de la consultation : le 10 avril 2025
- Date limite de réception des offres : 12 mai 2025 minuit
- Début de la mission : entre mi-juin et septembre (selon le délai de réponse de l'appel à projet AVELO 3 de l'ADEME et la charge de travail du bureau d'étude).
- Durée de l'étude entre 4 et 6 mois incluant les phases suivantes :

- Présentation du bureau d'étude et détail de la méthodologie
- Présentation du diagnostic
- Présentation des enjeux et de la stratégie
- Présentation de la planification et de l'enveloppe financière

La phase 3 doit être finalisée en décembre pour permettre une inscription budgétaire des premières actions. Le bureau d'étude devra proposer un rétro planning pour la réalisation des phases précédentes.

- Présentation en résumé de l'étude au comité syndical du Parc : septembre 2026 (délai dû aux élections municipales, il nous a semblé important d'attendre l'élection des élus qui porteront les projets).

Critères de notation

Qualité technique	Notes sur 50
Respect du planning	/10
Nombre de jours prévus	/10
La méthodologie et la cohérence avec les attendus	/10
Qualité des livrables	/10
La prise en compte des phases optionnelles	/10

Les moyens humains, matériels dédiés à l'étude et les références	Notes sur 30
Composition de l'équipe et qualification des intervenants	/15
Les expériences dans le domaine	/15

Coût de la prestation	Notes sur 20
Composition de l'équipe et qualification des intervenants	/10
Les expériences dans le domaine	/10

Contacts au Parc naturel régional de la Brenne :

- Géraldine CHANCEL (responsable du pôle tourisme) g.chancel@parc-naturel-brenne.fr / 02 54 28 12 12

Ainsi que :

- Cyril CHAPELON (animateur randonnée) c.chapelon@parc-naturel-brenne.fr / 02 54 28 12 12
- Amandine HUGUET (chargée de mission mobilité) a.huguet@parc-naturel-brenne.fr / 02 54 28 12 12

ANNEXE 1 : État des lieux vélo tourisme

1. La Brenne à vélo

a. La Voie Verte et ses ramifications

Le Blanc était jusqu'aux années 1950 un important nœud de communication ferroviaire. Plus utilisées, ces voies et leurs emprises ont été converties en un itinéraire de balade, réservé aux cyclistes et aux piétons .

- 2002 : achat par la communauté de communes Brenne-Val de Creuse de l'emprise de l'ancienne voie ferrée qui traversait le territoire d'Ouest en Est de Tournon-Saint-Martin à l'Ouest à Thenay à l'Est. La communauté de communes du Pays d'Argenton a, quant à elle, achetée la suite de la voie après Thenay et jusqu'à Chavin.



- 2006 / 2008 : aménagement de l'ancienne voie en Voie Verte de Tournon-Saint-Martin à Thenay. Seule la partie de la voie autour de Pouligny-Saint-Pierre a été transformée en chemin utilisé par les engins agricoles. C'est l'épine dorsale du réseau cyclable du Parc. Les accès à la Voie Verte ont été organisés avec signalisation routière de rabattement, lieu de stationnement et panneaux d'information.

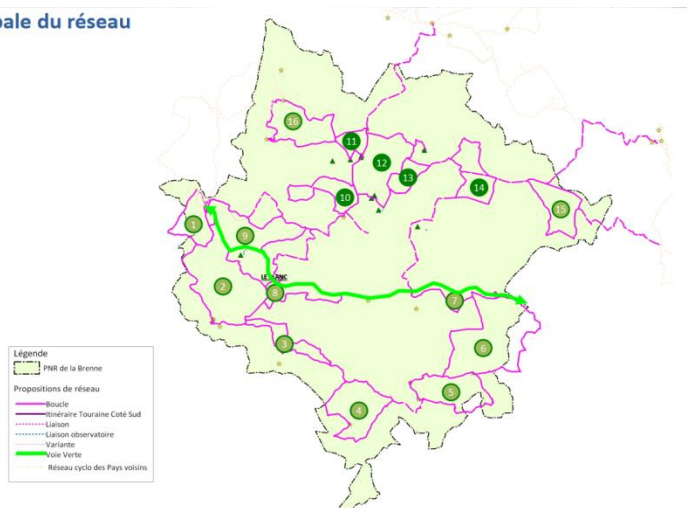
La CDC Brenne-Val de Creuse est propriétaire aussi :

- de l'emprise de la voie ferrée allant du Blanc à Mérigny. Elle est aménagée jusqu'à Concremiers (revêtement et panneau d'information) et elle est partiellement aménagée ensuite : elle est déterrée, sécurisée, entretenue, le sol est stabilisé mais non revêtu. Elle se connecte au département de la Vienne à Puychevrier sur la commune de Mérigny.

- de l'emprise de la voie allant du Blanc à Saint-Hilaire-sur-Benaize. Au-delà, en direction de La Trimouille (département de la Vienne) l'emprise de la voie reste propriété de la SNCF même si elle est empruntée par des cyclistes et randonneurs. Un pont est manquant ce qui ne permet pas d'assurer la continuité vers le département de la Vienne qui peut néanmoins se faire via une petite route parallèle. La voie est partiellement aménagée : elle est déterrée, partiellement sécurisée, entretenue, le sol est stabilisé mais non revêtu.

b. 2011, premier schéma d'aménagement vélo : 12 boucles réalisées

Carte globale du réseau



En 2011, réalisation du premier schéma d'aménagement vélo. Objectif : développer les séjours à vélo. Cibles : faire du Parc une destination de séjours à

vélo en proposant des itinéraires en boucles de durées et de difficultés variables permettant de découvrir les richesses du territoire.

16 boucles avaient été identifiées, 12 boucles ont été retenues et jalonnées en suivant les recommandations régionales. Les 12 boucles sont inscrites au schéma des véloroutes et voies vertes régionales. Celles qui suivent la vallée de la Creuse s'appuient sur la Voie Verte.

Les itinéraires emmènent les cyclistes sur de petites routes peu fréquentées et/ou des chemins carrossables. De difficultés variables (attention le sud du Parc est vallonné), ces itinéraires ont été choisis pour permettre de découvrir les paysages sauvages et préservés du Parc.

Ces boucles sont connectées à l'Ouest avec les circuits de la Touraine, à l'Est avec la Voie Verte allant vers Argenton-sur-Creuse (gare) et Chavin ainsi qu'au Nord avec l'Indre à vélo. La liaison avec Châteauroux (gare) est balisée depuis Vendœuvres et inversement via la Cyclobohème.

c. Circuits VTT

Cette offre de circuits vélo sur routes et chemins blancs est complétée par 5 circuits VTT balisés, 4 autour du site de Bellebouche et 1 au départ de Bêlâbre. Le réseau des itinéraires VTT a été plus important par le passé mais les problèmes d'entretien du balisage nous ont contraints à réduire le nombre d'itinéraires. Un certain nombre de circuits de randonnée sont accessibles aux VTT notamment ceux de plus de 20 km.

d. Mise en tourisme de l'offre vélo

La création des boucles vélo a été complétée par :

➤ Un panneau d'information au départ de chaque circuit

Un panneau, reprenant l'ensemble des informations liées au circuit, est positionné au départ de chaque circuit. Il est possible de télécharger la fiche du circuit à l'aide d'un QR code.

Réalisation en 2017.



➤ Des arceaux vélo pour permettre une découverte touristique



43 arceaux vélo permettent de sécuriser les vélos aux abords des observatoires et des sites de visite.

➤ Des hébergements « accueil vélo »



Idées séjour

Choisissez un hébergement « accueil vélo » et partez à la découverte des routes et chemins de Brenne.

- **Hôtels-restaurants** : auberge de la Gabrielle (Lingé), Relais de la Mothe (Yzeures-sur-Creuse),
- **Chambres d'hôtes** : Brenne et Berry (Lingé), Le Ris de Feu (Chalais),
- **Chambres d'hôtes et gîtes** : Domaine du Coudreau (Vendœuvres), Le Haut du Blanc (Le Blanc),
- **Gîtes** : Ecogite Les Saules (Pouigny-St-Pierre), la Maison des Hirondelles (Neuilly-les-Bois), La Forge (Lingé), Piémontais (Douadic), la Maison de Marguerite (Vendœuvres),
- **Campings** : Bellebouche (Mézières-en-Brenne), Parc de la Brenne (Lignac), la Quintaine (Bélâbre),
- **Village Vacances** : Bellebouche (Mézières-en-Brenne).

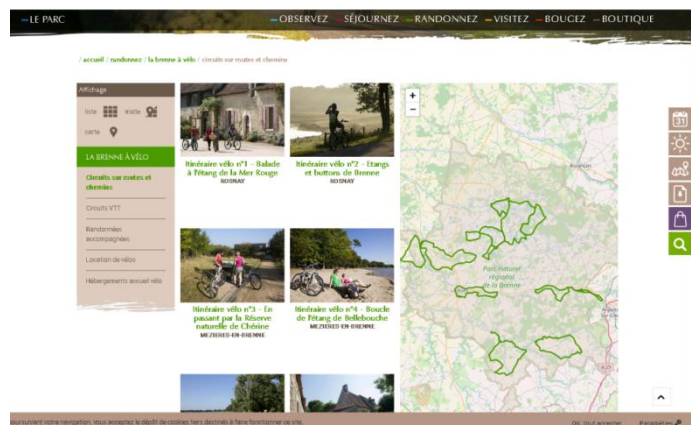
 **Coordonnées complètes** : se référer au livret pratique.

Echappée à vélo en liberté
le 25 septembre
balade vélo nature et patrimoine au départ de Mérégnay.

14 hébergements sont aujourd'hui détenteurs du label.

➤ Une page internet dédiée

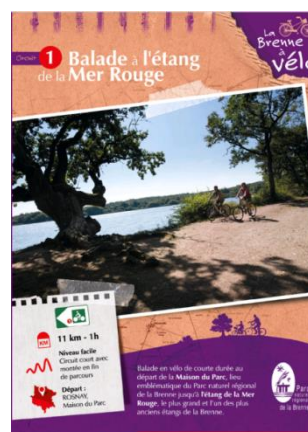
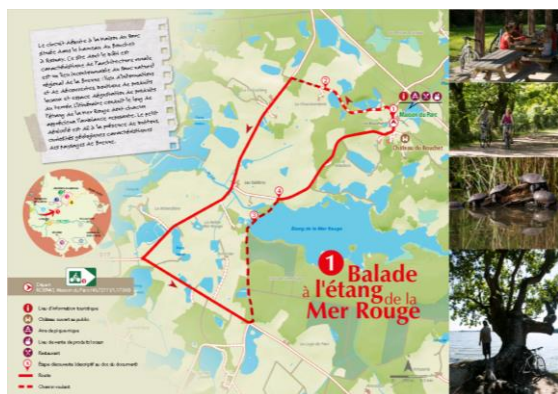
Le site internet www.destination-brenne.fr valorise l'ensemble des circuits vélo.



➤ Des documents promotionnels

Les cyclistes ont à leur disposition :

- les fiches des circuits avec valorisation des points touristiques. Elles sont téléchargeables sur le site internet de la destination ou disponibles dans les offices de tourisme. Un travail a été mené avec les hébergements touristiques pour qu'ils proposent à leurs hôtes des documents à jour dans leur livret d'accueil.



➤ Des séjours vélo

L'office de tourisme Destination Brenne propose des séjours vélo clé en main ou sur mesure. Les propositions pourraient être davantage développées.

➤ Des loueurs de vélos

Plusieurs structures louent des vélos, VTT, VTC et VAE. 100 vélos sont en location (8 lieux) dont 44 VAE (2023) mais il n'y a pas de connexions entre les loueurs et seul l'un d'entre eux propose la livraison des vélos.

➤ Une fête du vélo



Une fête du vélo est organisée chaque année le troisième dimanche de septembre dans la cadre des Echappées à vélo de la Région Centre-Val de Loire. Elle regroupe chaque année environ 300 participants.

➤ Le Parc : un territoire vélo

En 2023, la Fédération Française de Cyclotourisme a attribué le label Territoire Vélo au Parc naturel régional de la Brenne.



2. Les boucles vélo des territoires voisins

Le Parc a la volonté de connecter ses itinéraires et boucles aux destinations voisines pour renforcer l'offre vélo et l'attractivité de sa Destination mais aussi parce que le touriste ignore les

frontières administratives.

a. Loches Sud Touraine

Deux des itinéraires de la CDC Loches Sud Touraine (située à l'ouest du Parc) entrent dans le Parc au niveau de Tournon-Saint-Martin et Azay-le-Ferron. Nous en assurons la promotion.

b. Sud Vienne Poitou

La CDC (située au sud du Parc) travaille actuellement sur son schéma d'aménagement vélo. Les itinéraires des deux territoires se connectent à Angles-sur-l'Anglin, Saint-Savin (V94) et pourraient se connecter à Saint-Hilaire-sur-Benaize. La CDC mène actuellement une étude sur une maison du vélo à La Trimouille (15 km du Parc).

c. Argenton-Eguzon – Vallée de la Creuse

La CDC (située à l'est) a mis en place des circuits qui sont pour le moment, non jalonnés et non balisés. Ils se connectent aux itinéraires du Parc à Saint-Gaultier.

3. Des projets qui poussent le Parc à réfléchir autrement sa stratégie vélo

En 2011, lorsque le premier schéma d'aménagement vélo a été réalisé, la Brenne n'était pas concernée par l'itinérance d'où le choix de se concentrer sur des séjours à vélo avec la réalisation de 12 boucles.

Aujourd'hui, le territoire du Parc est au cœur de nouvelles itinérances avec des itinéraires réalisés et d'autres à venir.

a. Itinéraires réalisés

- En 2010 : inauguration de l'Indre à vélo, itinéraire qui tangente le Parc au nord. Une liaison permet de faire le lien entre l'itinéraire de la Cyclobohème (nouveau nom de l'Indre à vélo) et les boucles du Parc au niveau de Vendœuvres.
- En 2022 : inauguration de la Voie Verte entre Tournon-Saint-Martin et Descartes (à l'ouest du Parc) qui assure une continuité avec notre Voie Verte à partir de Tournon-Saint-Martin.

b. Itinéraires en cours de réalisation

- La V94 qui va relier La Rochelle à Bourges. Le département de la Vienne a réalisé le revêtement de l'ancienne voie ferrée et posé la signalétique. Ces aménagements s'arrêtent à Mérigny, porte du Parc naturel régional de la Brenne. Elle empruntera ensuite la Voie Verte vers Argenton-sur-Creuse. L'itinéraire est à réaliser jusqu'à Bourges.
- La Touraine-Berry à vélo (nom de projet) qui va relier Chinon à Argenton-sur-Creuse et qui empruntera elle aussi la Voie Verte. Une étude de jalonnement et de communication est en cours sur cet itinéraire. Son lancement public est annoncé pour la saison 2026.
- La Route Européenne d'Artagnan. Même si cet itinéraire a été conçu initialement pour de l'itinérance équestre, son usage en Gravel est à l'étude. L'itinéraire « Royale » traverse le Parc et est d'ores et déjà balisé.

c. Projet de vélo routes

Le département de l'Indre a pour projet de relier Châteauroux à la Châtre et Chavin à la Châtre

par 2 voies vertes de 30 km chacune.

ANNEXE 2 : État des lieux vélo du quotidien

Impulsée par les travaux du Conseil de développement durable, et à l'initiative de la Sous-Préfète du Blanc dans le cadre du CRTE, le PNR de la Brenne a mené en 2023 et 2024 une étude mobilité à l'échelle du territoire ; les livrables de cette étude peuvent être communiqués sur demande (diagnostic, plan d'actions et programme opérationnel).

Elle avait pour objectif de déterminer précisément les besoins, identifier les freins et les leviers à la mobilité des populations, et envisager des solutions qui puissent être mises en œuvre au regard des spécificités du territoire et des moyens disponibles, en concertation avec l'ensemble des acteurs de la mobilité intervenants sur le territoire (Région, secteur associatif, conseil départemental, entreprises...) et la population.

Un volet spécifique « mobilités touristiques » figurait à part entière dans cette étude.

La stratégie mobilité du territoire de la Brenne s'organise autour de 6 enjeux, dont deux plus spécifiquement sur la pratique du vélo :

- Affirmer le développement des modes doux pour les déplacements de proximité
- Affirmer le tourisme par la mobilité durable

Le diagnostic territorial réalisé au cours de cette étude, révèle différents points importants à améliorer sur le territoire. Cependant, le PNR Brenne dispose de nombreux avantages pouvant servir de leviers d'action à la pratique cyclable.

Les points positifs relevés :

- Le PNR accueille un tourisme modéré mais reste toutefois très attractif. Les déplacements touristiques sont quasi systématiquement réalisés en voiture à défaut d'autres solutions. Ces pratiques entre en dichotomie avec le caractère naturel du territoire et limitent les possibilités de pleine découverte du territoire.
- L'importance de délaissés ferroviaires qui représentent des potentialités de développement
- Un nombre important de flux domicile/travail de courte distance, souvent au sein de la même commune.

Les points de dysfonctionnement identifiés comme défavorables à la pratique du vélo :

- Des itinéraires cyclables encore trop peu développés sur le territoire
- Des coupures naturelles et anthropiques qui complexifient les liaisons entre communes
- Un manque de stationnement et de jalonement vélos notamment autour des pôles générateurs de déplacements
- Une absence de liaisons douces entre les sites touristiques
- Des problèmes de sécurité (réseaux existants et usages peu intégrés)
- Des aménagements inadaptés en centre bourg
- Faible quantité d'acteurs et d'associations de promotion de la pratique du vélo sur le territoire.

Les éléments ressortant de cette étude ont mis en évidence les potentiels de développement des mobilités douces (et plus spécifiquement de la pratique du vélo) que ce soit pour les déplacements touristiques ou quotidiens.

La nécessité d'adopter un schéma directeur cyclable permettra aussi d'impliquer les acteurs

autour d'une approche commune et cohérente.

Le plan de mobilité cyclable pourra enrichir le SCoT en proposant une structuration territoriale des liaisons cyclables. Il permettra une articulation claire entre urbanisme et déplacements doux, en intégrant les enjeux inhérents au SCoT, tels que :

- Une utilisation économe de l'espace ;
- L'adaptation des services et leur accessibilité pour une population vieillissante ;
- L'entretien et la valorisation du cadre de vie du territoire ;
- Les mobilités douces à l'échelle de la commune ;
- Le respect de l'environnement et notamment la préservation de la qualité de l'air et de l'eau ;
- La préservation de la richesse des paysages.

En outre, le développement des mobilités actives (vélo, marche à pied) représente un enjeu de santé publique, intégré au Contrat Local de Santé. En effet, la diminution de l'utilisation du véhicule personnel engendre une diminution de la pollution. Le report modal vers des modes de déplacements actifs amène à l'augmentation de l'activité physique/sportive des usagers.