

Diagnostic

Schéma Directeur Cyclable



Schéma Directeur Cyclable - Brocéliande Communauté

Sommaire

PRÉAMBULE

Contexte	03
Objectifs du schéma directeur cyclable	04

LE TERRITOIRE ET LES FLUX

Le territoire	05
Les flux domicile-travail	07
Autres flux	10
Le réseau de TC BreizhGo	13
Le réseau viaire.....	14
Le Plan de mobilité simplifié et l'avis des habitants	16
Synthèse du territoire et des flux	18

DIAGNOSTIC VÉLO

Historique et projet de liaisons cyclables interbourgs.....	19
Aménagements cyclables existants.....	23
Les boucles vélo touristiques	24
Le stationnement vélo	26
Les services vélo	29
Incitation au changement de pratiques	30
Synthèse du diagnostic vélo	31

STRATÉGIE ET PLAN D'ACTIONS

La stratégie	33
Gouvernance et répartition des compétences	34
Priorisation des aménagements cyclables à venir	36
Hierarchisation du réseau cyclable et référentiel	40
Services vélo	44
Animation et communication	48
Plan pluriannuel d'investissements	50

ANNEXES

Fiches liaisons cyclables	51
Tableau technique de priorisation des liaisons cyclables	63



Pourquoi un Schéma Directeur Cyclable ?

Les dispositions de la loi LOM et la prise de compétence

La loi LOM¹ (Loi d'Orientation des Mobilités), promulguée le 24 décembre 2019, a pour objectif de doter l'ensemble du territoire d'une autorité organisatrice de la mobilité. Ainsi, il est donné la possibilité aux EPCI² de se saisir de la compétence mobilité que les communautés de communes n'exerçaient pas jusqu'alors. Brocéliande Communauté, par délibération du conseil communautaire, s'est dotée de cette compétence mobilité le 14 décembre 2020. L'ensemble des 8 conseils municipaux a ensuite délibéré entre janvier et mars 2021 pour valider cette prise de compétence.

Réalisation d'un plan de mobilité simplifié en 2024

En 2023, Brocéliande Communauté a lancé l'élaboration de son plan de mobilité simplifié (PDMS). Celui-ci a pour but de définir la stratégie globale en mobilité sur le territoire. Une large concertation a été menée avec les habitants et acteurs institutionnels. La réalisation du PDMS a permis d'élaborer un riche diagnostic, une stratégie (enjeux et objectifs) ainsi qu'un plan d'actions (9 actions).

3 de ces actions concernent les mobilités actives et le vélo, toutes jugées très prioritaires. Parmi ces 3 actions, l'un concerne la réalisation d'un **Schéma Directeur Cyclable** communautaire.



Méthodologie

S'appuyer sur la concertation réalisée en 2023

La concertation citoyenne organisée pendant la réalisation du plan de mobilité simplifié a permis de récolter de nombreuses informations sur la pratique cyclable du territoire. Les participants ont également pu y donner leurs avis sur leurs volontés pour le territoire en matière de développement du vélo. Le schéma directeur cyclable souhaite s'appuyer sur ce travail récent pour étoffer son diagnostic et son plan d'actions.

Coconstruire avec les communes

Les communes disposent de la compétence voirie et il est indispensable de les associer pendant la réalisation du schéma directeur cyclable. **Brocéliande Communauté a consulté chaque commune** afin de recenser les aménagements existants, le stationnement vélo et toutes les actions en lien avec le vélo, et pour comprendre les volontés communales en termes de développement du vélo ; qu'il s'agisse de projets communaux ou de volontés de se raccorder à d'autres communes limitrophes.

Un **atelier de coconstruction a été organisé le 4 avril 2025** à Plélan-le-Grand afin de présenter le présent diagnostic et de travailler sur un plan d'actions, une gouvernance claire, un référentiel techniques ainsi qu'un PPI.

Une élaboration en interne

Le Schéma Directeur Cyclable est élaboré et écrit en interne par les services de Brocéliande Communauté. Il a été choisi de ne pas recourir aux services d'un bureau d'études étant donné le niveau d'avancement important de la collectivité sur le sujet du vélo et étant donné la concertation récente du plan de mobilité simplifié qui traite déjà en grande partie le sujet des mobilités actives.

1 La loi d'Orientation des Mobilités de 2019 est une loi structurante en matière de mobilité en France. Elle a notamment permis aux communautés de communes de se saisir de la compétence mobilité.

2Établissement Public à Fiscalité Propre.....

1 - DIAGNOSTIC et ORIENTATIONS

- > Établir un état des lieux précis du territoire : Structure, environnement naturel, répartition des habitants et des emplois, flux existants
- > Recenser l'existant en matière de vélo (aménagements cyclables, stationnement vélo, services vélo, actions de communication, etc...) et les projets court terme déjà priorités
- > Définir les enjeux prioritaires du territoire pour la mise en oeuvre du schéma directeur



2. OBJECTIFS DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

- > **Hiérarchiser et prioriser les futurs aménagements cyclables** à court, moyen et long terme



- > Prioriser des **services vélo** et un programme d'**animation/incitation** à la pratique cyclable

- > **Chiffrer** les coûts de ces politiques cyclables et établir un plan pluriannuel d'investissements



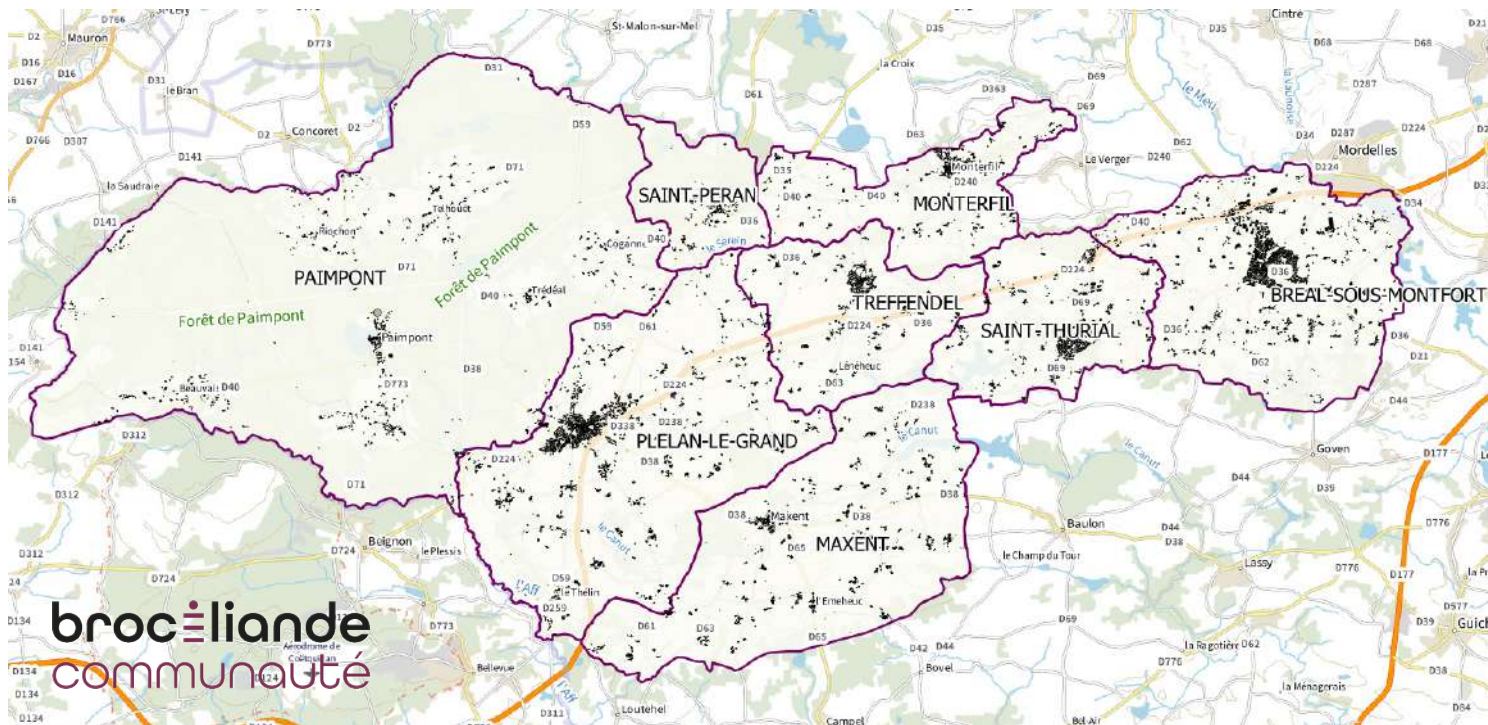
- > Définir une **gouvernance** claire entre l'échelon communal, intercommunal et départemental

- > Définir des critères qui permettront d'**évaluer** dans le temps l'efficacité des actions menées



Répartition géographique de la population

Zones bâties sur le territoire de Brocéliande Communauté

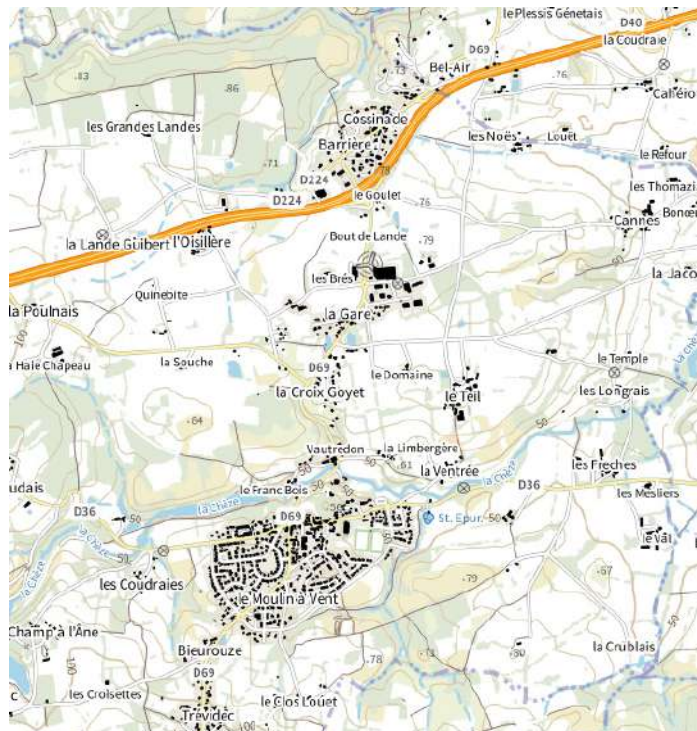


La densité de population connaît des disparités sur le territoire. L'est est plus proche de Rennes et plus dense, avec des dynamiques démographiques très importantes. Les communes de Saint-Thurial et de Bréal-sous-Montfort représentent à elles 2 plus de 45 % de la population totale de Brocéliande Communauté, alors qu'elle représentent seulement 17 % du territoire en superficie.

A l'ouest du territoire, la commune de Paimpont est très étendue (la plus vaste d'Ille-et-Vilaine) et présente une densité très faible de 16 hab/km² ; une grande partie du territoire de Paimpont étant constitué de forêt. Plélan-le-Grand concentre les habitants à l'ouest du territoire avec 4 048 habitants en 2021.

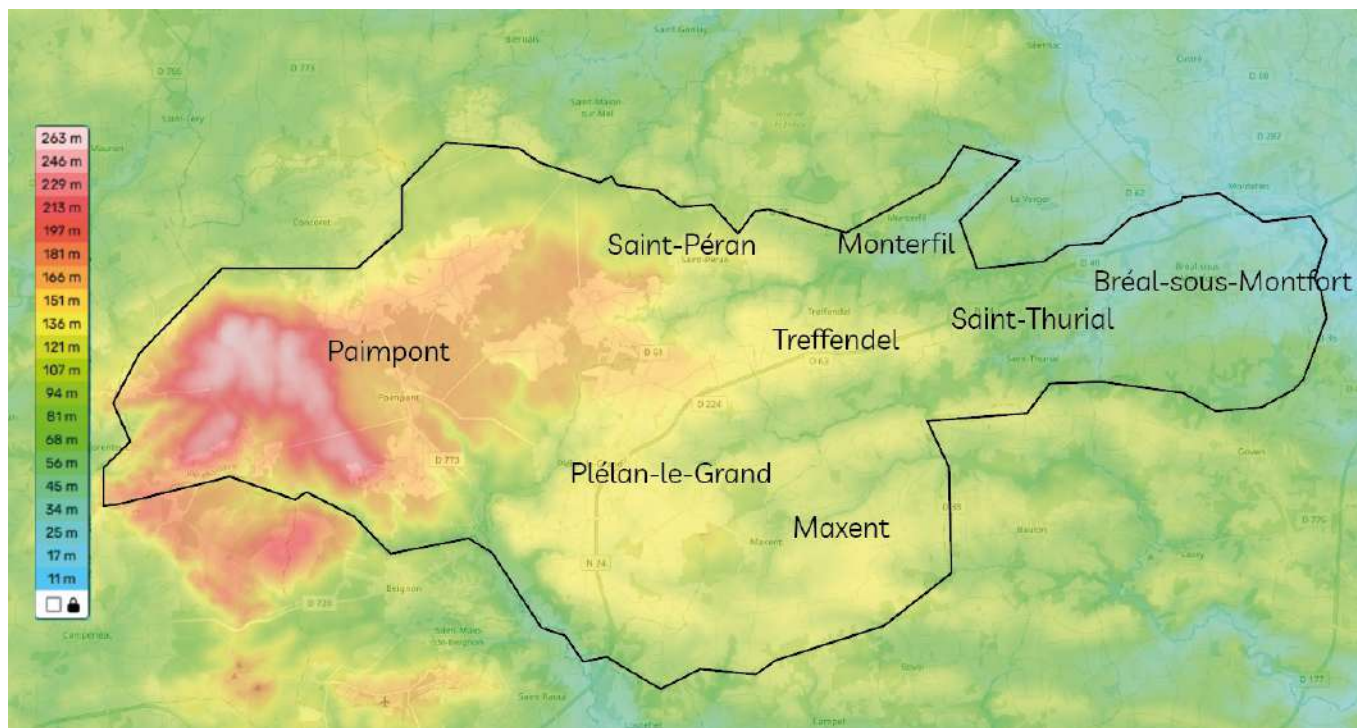
Un mitage urbain important

La plupart des communes sont constituées d'un bourg principal, ainsi que de hameaux secondaires qui peuvent représenter une part importante de la population. C'est le cas de Telhouët, Le Cannée, Beauvais pour Paimpont, Le Thélén ou Couédouan pour Plélan-le-Grand ou encore Cossinade pour Saint-Thurial, etc... Cette particularité crée une **forte dépendance à la voiture pour relier les services, commerces et activités.**



Répartition du bâti à Saint-Thurial

Le relief sur le territoire



Le relief sur le territoire (source : topographic-map.com)

Le relief peut être marqué à certains endroits du territoire. Le massif forestier de Brocéliande représente le point culminant d'Ille-et-Vilaine, jusqu'à 258 mètres d'altitude. La commune de Paimpont est très marquée par ces reliefs. Les communes de Saint-Thurial et Monterfil comportent également des reliefs importants qui peuvent être un frein à la pratique du vélo musculaire. Globalement, les reliefs sont marqués sur l'ensemble du territoire par les vallées de la Chèze, du Serein, du Canut et de l'Aff qui sillonnent d'est en ouest le territoire.

Certaines portions du territoire sont moins marquées par ces reliefs, c'est le cas entre les communes de Plélan-le-Grand, Treffendel et Maxent, ou encore entre Bréal-sous-Montfort et Mordelles où les dénivelés restent limités et plus propices à la pratique du vélo sans assistance électrique.

Répartition du bâti à Saint-Thurial

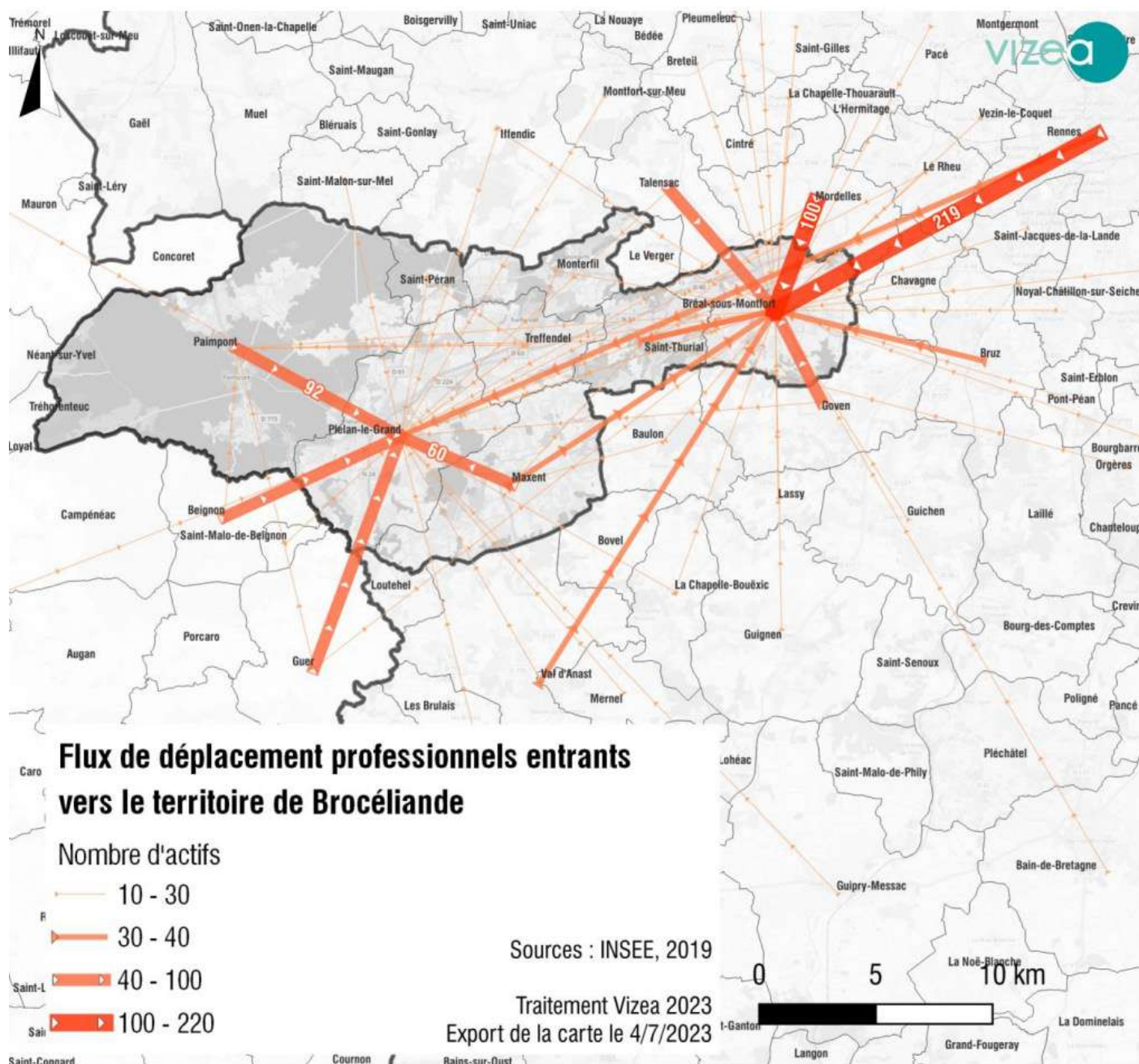
Des distances domicile-travail élevées

La distance domicile-travail moyenne sur la zone d'emplois de Rennes (Brocéliande Communauté est incluse dans cette zone) est de 31,6 km en 2020. Cette distance n'est pas favorable à la pratique cyclable ; néanmoins, une part non négligeable des déplacements domicile-travail est largement inférieure à cette moyenne

Plus de la moitié des actifs de Brocéliande Communauté travaillent à plus de 21 km de leur domicile.

Commune	Distance médiane domicile travail 2019 en km (INSEE)
Bréal-sous-Montfort	17
Maxent	23
Monterfil	23
Paimpont	15
Plélan-le-Grand	20
Saint-Péran	21
Saint-Thurial	22
Treffendel	27
ENSEMBLE	21

Les flux domicile-travail



Carte des flux entrants (source : Portrait des mobilités du CD35)

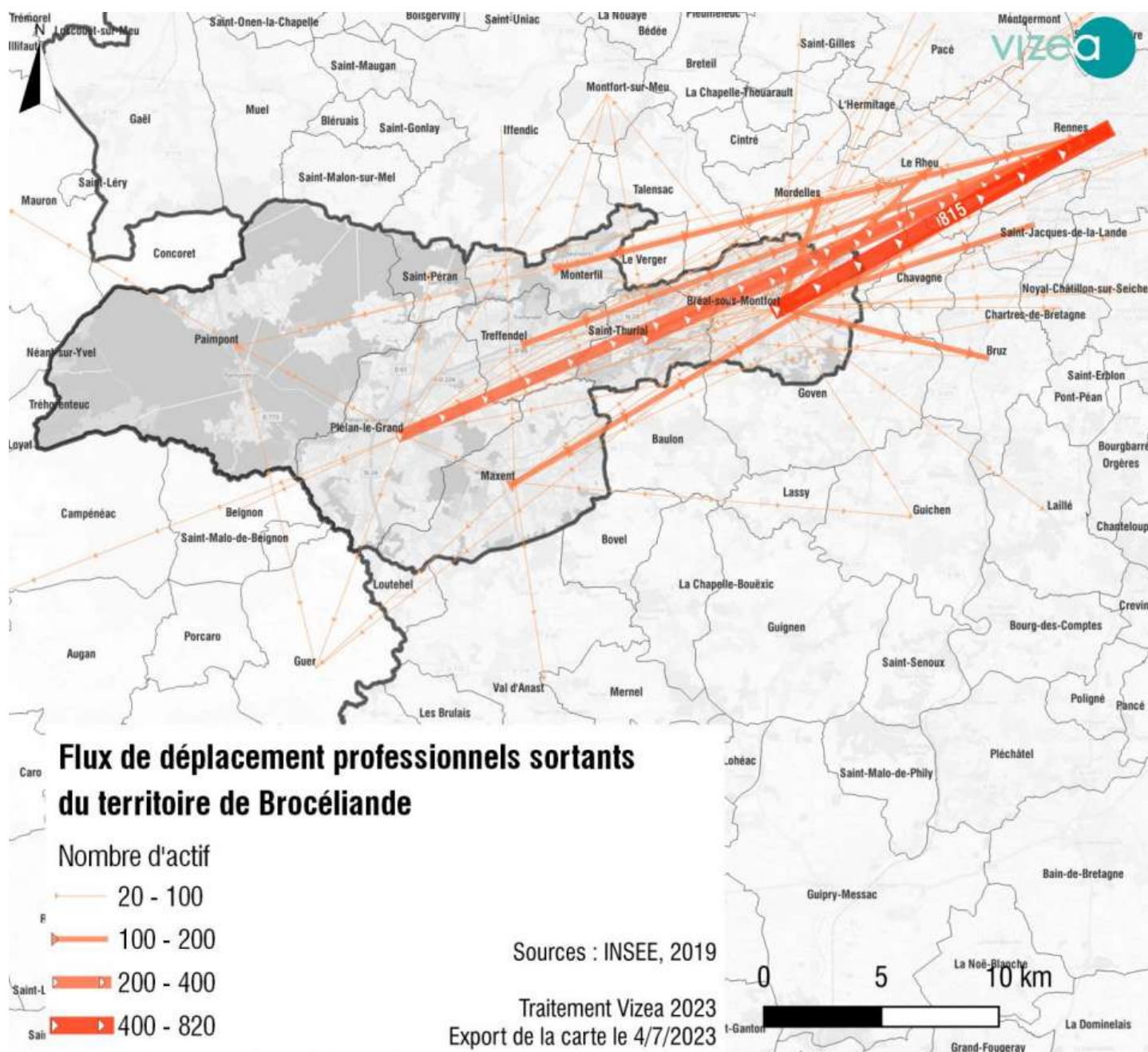
Bréal-sous-Montfort et Plélan-le-Grand concentrent les emplois

Bréal-sous-Montfort et Plélan-le-Grand concentrent 70 % des emplois du territoire, Paimpont représente 8 %.

Les actifs venant travailler à Plélan-le-Grand les communes de Maxent, Paimpont, Beignon et Guer. Il s'agit de communes limitrophes pour lesquelles des déplacements à vélo pourraient être envisageables en termes de distance.

Concernant Bréal-sous-Montfort, les actifs proviennent en majorité des communes proches comme Mordelles, Goven, Talensac, Saint-Thurial et de communes plus éloignées comme Rennes ou Bruz.

Les flux domicile-travail

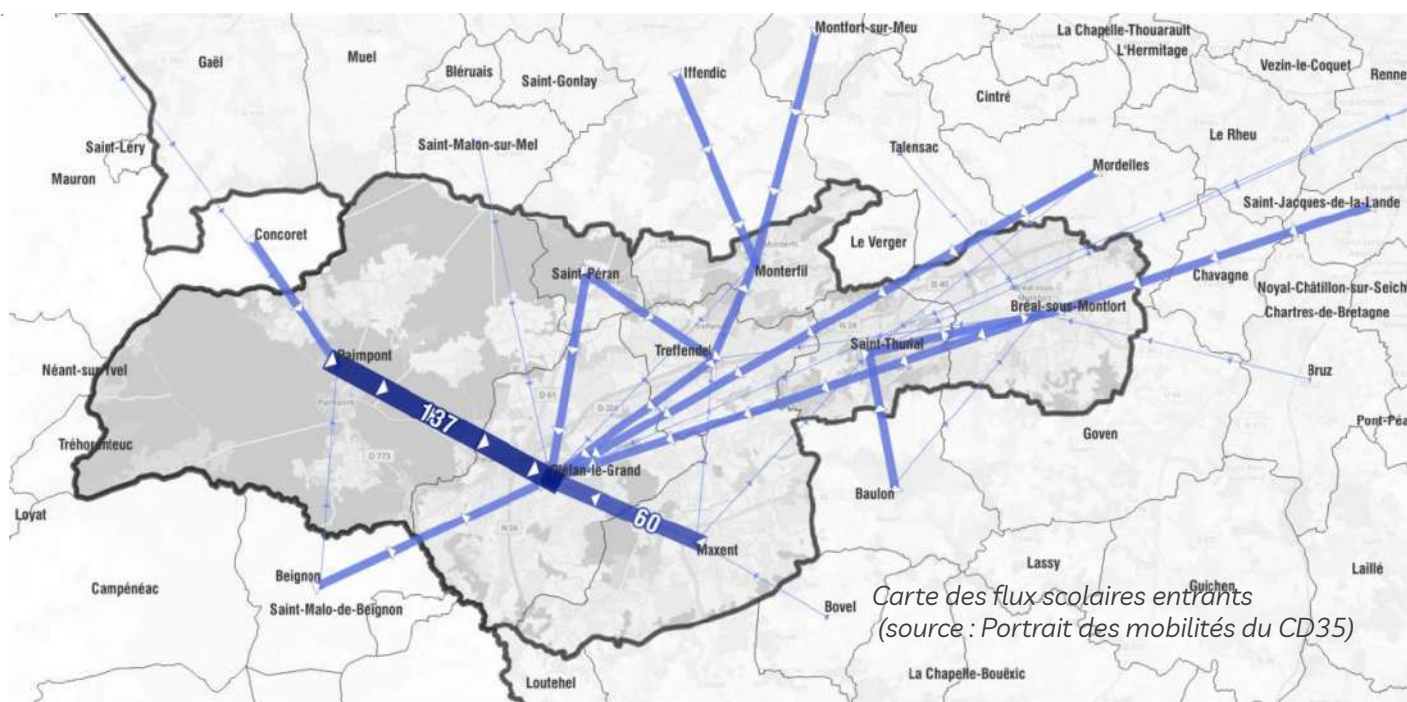


Carte des flux sortants (source : Portrait des mobilités du CD35)

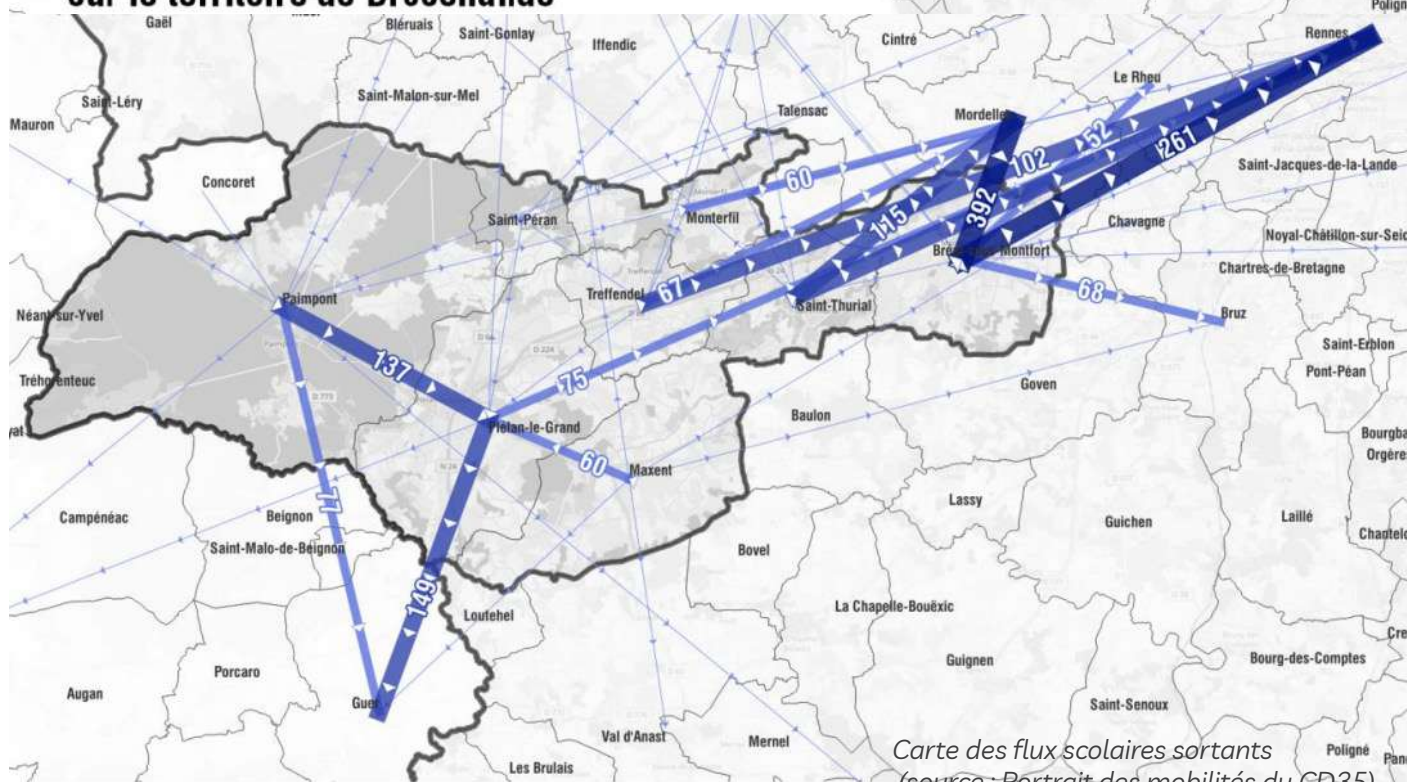
Des actifs qui travaillent en majorité en dehors du territoire, vers Rennes Métropole

Brocéliande Communauté comptait en 2019, 7 055 personnes actives pour seulement 2 607 emplois. Cela signifie que les actifs du territoire travaillent en dehors pour une très grande partie d'entre eux. **Rennes Métropole concentre près de 70 % des flux de travailleurs sortants** du territoire. Pour ces travailleurs, le vélo n'est pas toujours adapté en raison des grandes distances que cela implique.

Les flux scolaires



Flux de déplacement scolaires entrants sur le territoire de Brocéliande



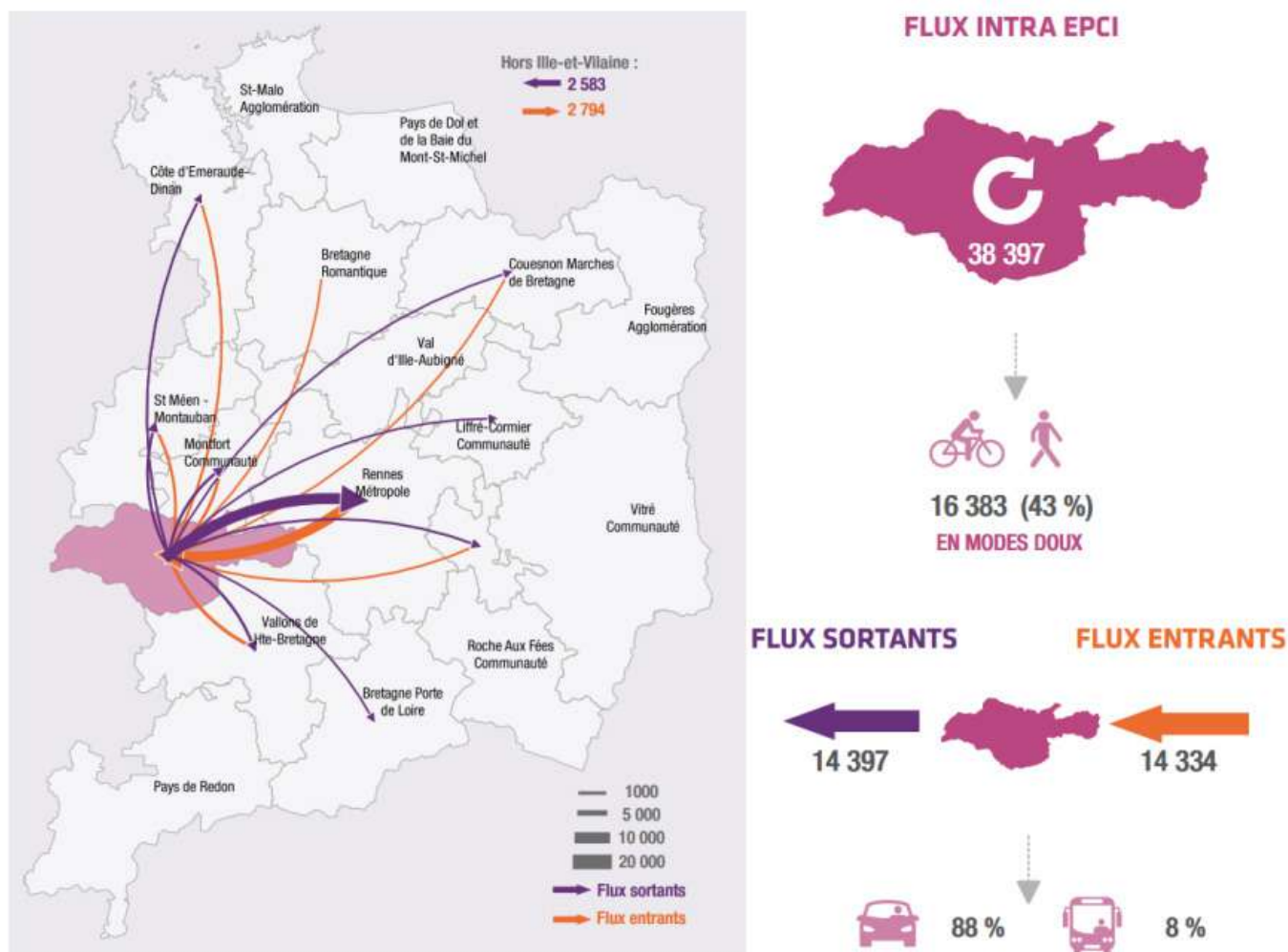
Flux de déplacement scolaires sortants du territoire de Brocéliande

7 communes sur 8 disposent d'au moins une école primaire (sauf Saint-Péran)
Seules les communes de Plélan-le-Grand (collège privé) et Béal-sous-Montfort (collège public) sont équipées de collèges.
Le territoire ne dispose pas de lycée. Les lycéens de l'ouest du territoire se rendent en grande partie vers le lycée de Guer.

Autres flux

Beaucoup de déplacements faible distance dans les autres motifs de déplacements

Les déplacements domicile-école, domicile-achats, domicile-loisirs ont des distances plus faibles que les déplacements domicile-travail sur le territoire. À court terme, la marge de manoeuvre de la part modale vélo peut être plus importante sur ces motifs de déplacements.



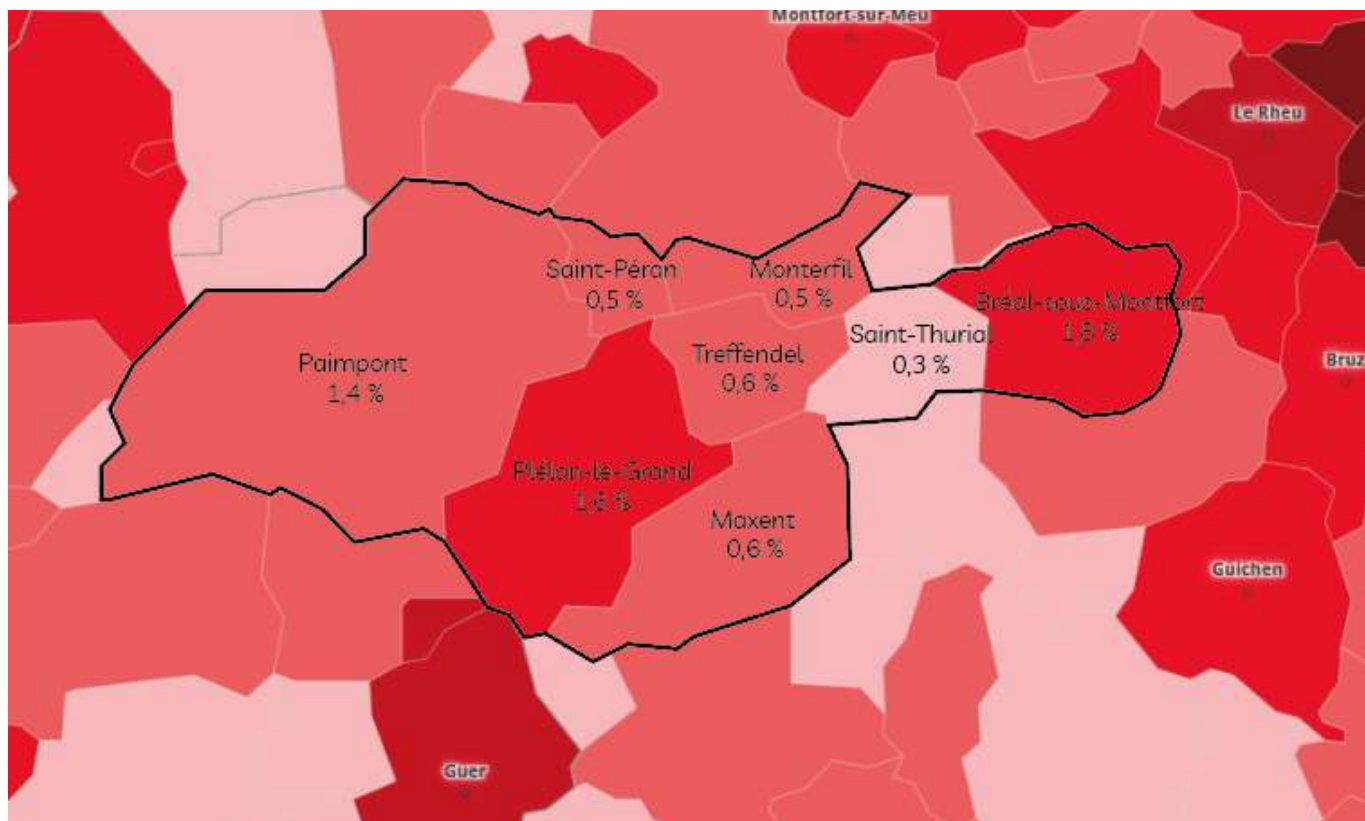
Source : enquête ménage déplacement de 2018 (AUDIAR)

En 2018, les flux intra EPCI représentaient 57 % des déplacements. Sur ces flux, 43 % étaient déjà réalisés à pied ou à vélo (une très grande majorité à pied), ce qui montre que les déplacements de proximité (intra communaux) sont déjà pour bonne partie réalisés de manière décarbonée.

La marge de manoeuvre pour le vélo se situe pour les déplacements entre communes limitrophes ; et notamment vers les polarités génératrices de déplacements que sont Plélan-le-Grand et Bréal-sous-Montfort.

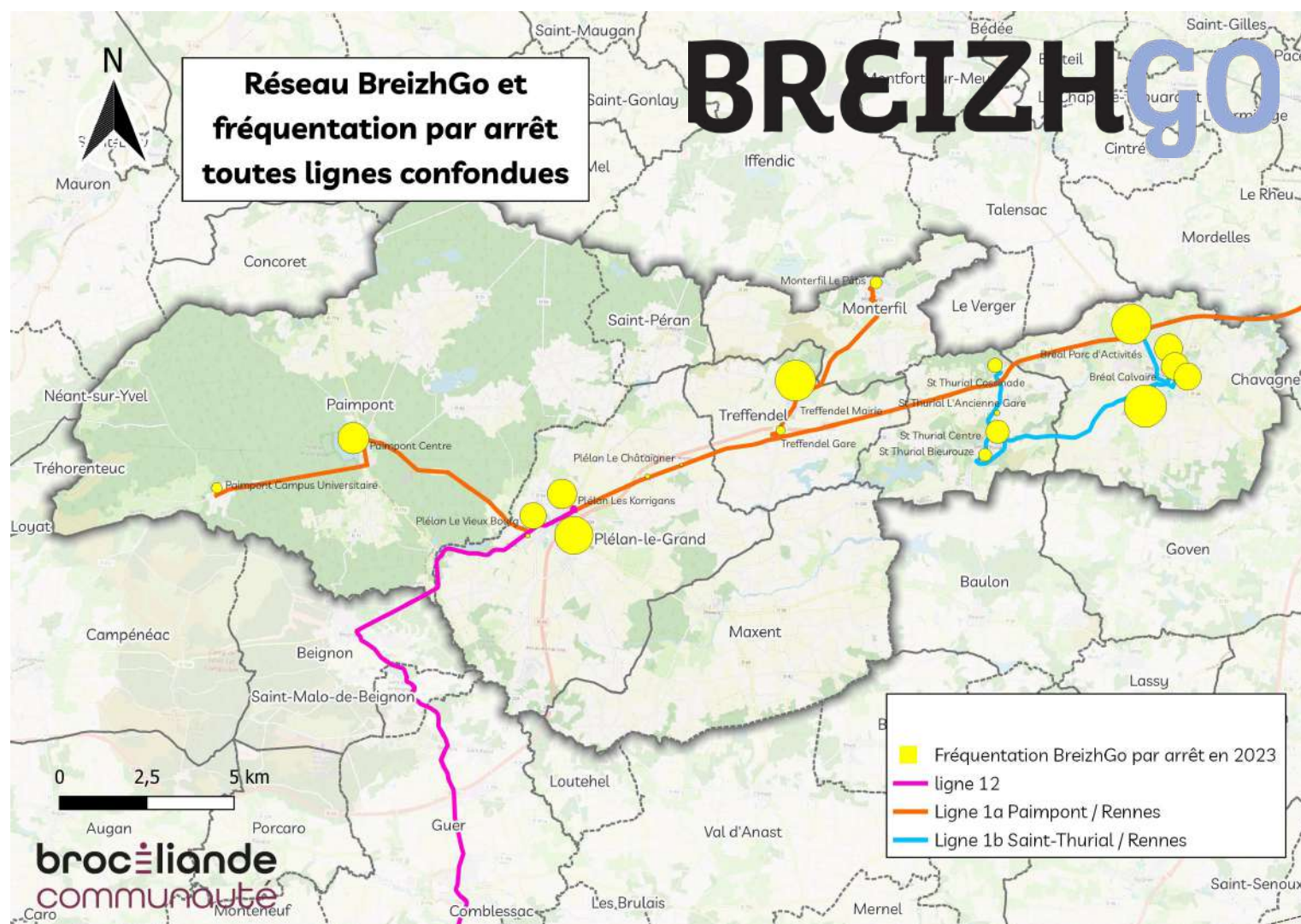
La part modale du vélo

Part modale du vélo dans les déplacements en 2021 (INSEE)



Part modale vélo par commune (données INSEE 2021)

Selon l'enquête ménage déplacements de 2018, la part modale du vélo sur Brocéliande Communauté était de 0,6 %. Selon les données de l'INSEE, **cette part modale était de 1,25 % sur l'ensemble du territoire en 2021.** Cette part modale montre quelques disparités selon les communes : les pôles principaux ayant une part modale plus élevée qui peut s'expliquer par la présence de plus de services de proximité.



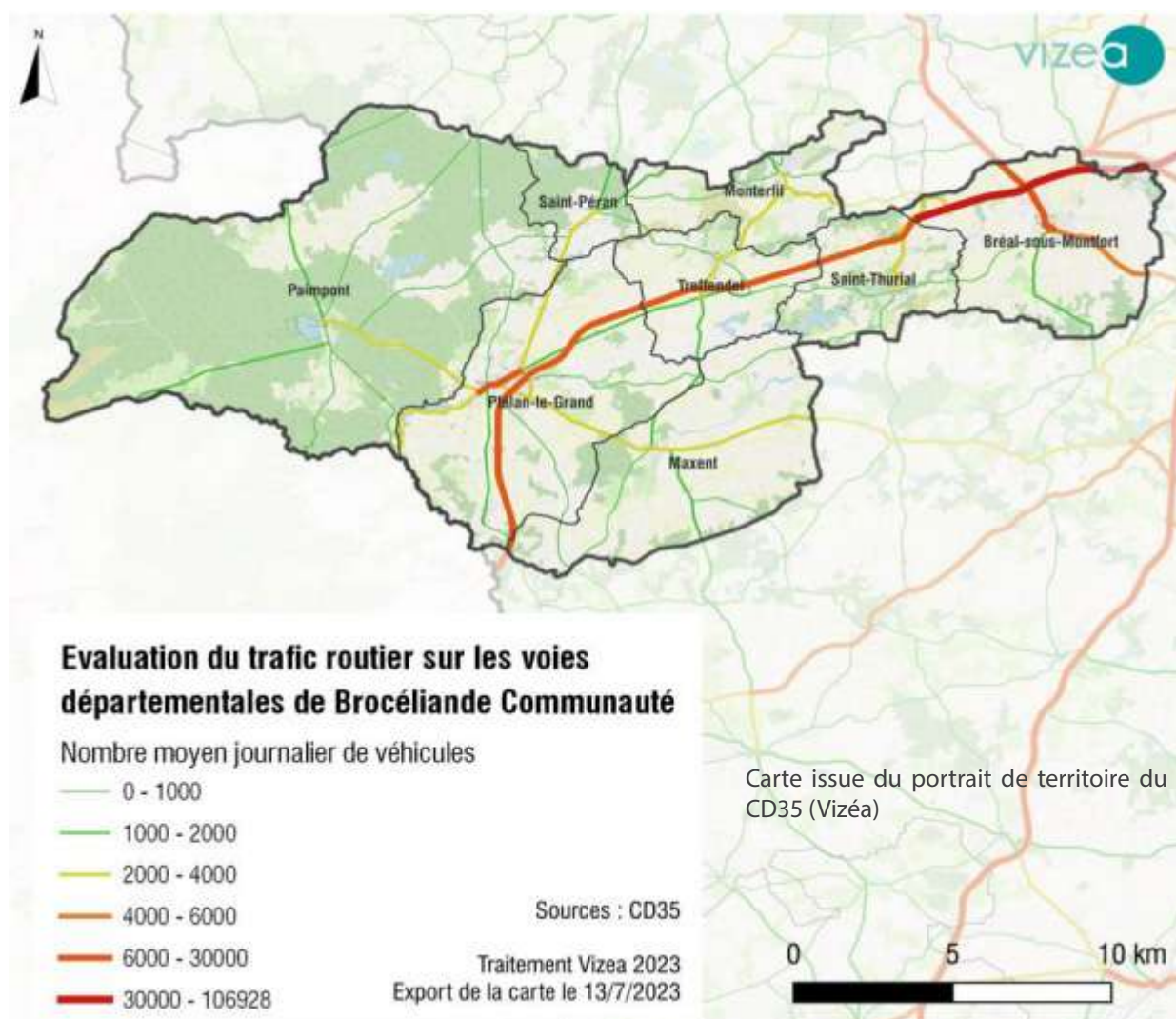
Arrêt BreizhGo	Fréquentation en 2023 aux principaux arrêts
Bréal Calvaire	13943
Treffendel Mairie	12887
Bréal Parc d'Activités	12437
Plélan Avenue de la Libération	11434
Paimpont Centre	7692
Plélan les Korrigans	6830
Brél Le Châtelet	6238
Bréal Centre Culturel	5916
Bréal Maladrie	5760
Plélan Vieux Bourg	5442
Saint-Thurial Centre	4283
Saint-Thurial Cossinade	1604

Hiérarchisation du réseau de voiries

Brocéliande Communauté est un territoire rural. Pour simplifier, il est possible de hiérarchiser plusieurs niveaux de voirie :

- La RN24 traverse le territoire d'est en ouest. Elle offre une connexion directe et rapide pour les flux routiers, vers le bassin rennais à l'est, et vers le Morbihan à l'ouest. Si elle représente un atout majeur pour le territoire, il est évident qu'elle représente une barrière importante pour les modes actifs, puisque chaque point qui la traverse nécessite la présence d'un ouvrage d'art. Ces ouvrages d'art sont limités sur le territoire, et il n'y en a qu'un seul réellement dédié aux modes actifs, sur la commune de Plélan-le-Grand

- Les communes sont toutes reliées par des **routes départementales** directes qui permettent des flux routiers rapides et efficaces. En revanche, ces routes posent des problèmes de sécurité pour les cyclistes, avec des flux et des vitesses importantes sur la plupart des axes.



Ces routes départementales ne sont néanmoins pas à mettre toutes au même niveau puisque les flux peuvent y être très différents. Hors RN24, la RD la plus fréquentée se trouve à Bréal-sous-Montfort (RD62 Rue de Montfort) avec près de 12 000 véhicules / jour. Cela représente un trafic très important, qui est un frein majeur à la pratique du vélo si les cyclistes doivent utiliser la route.

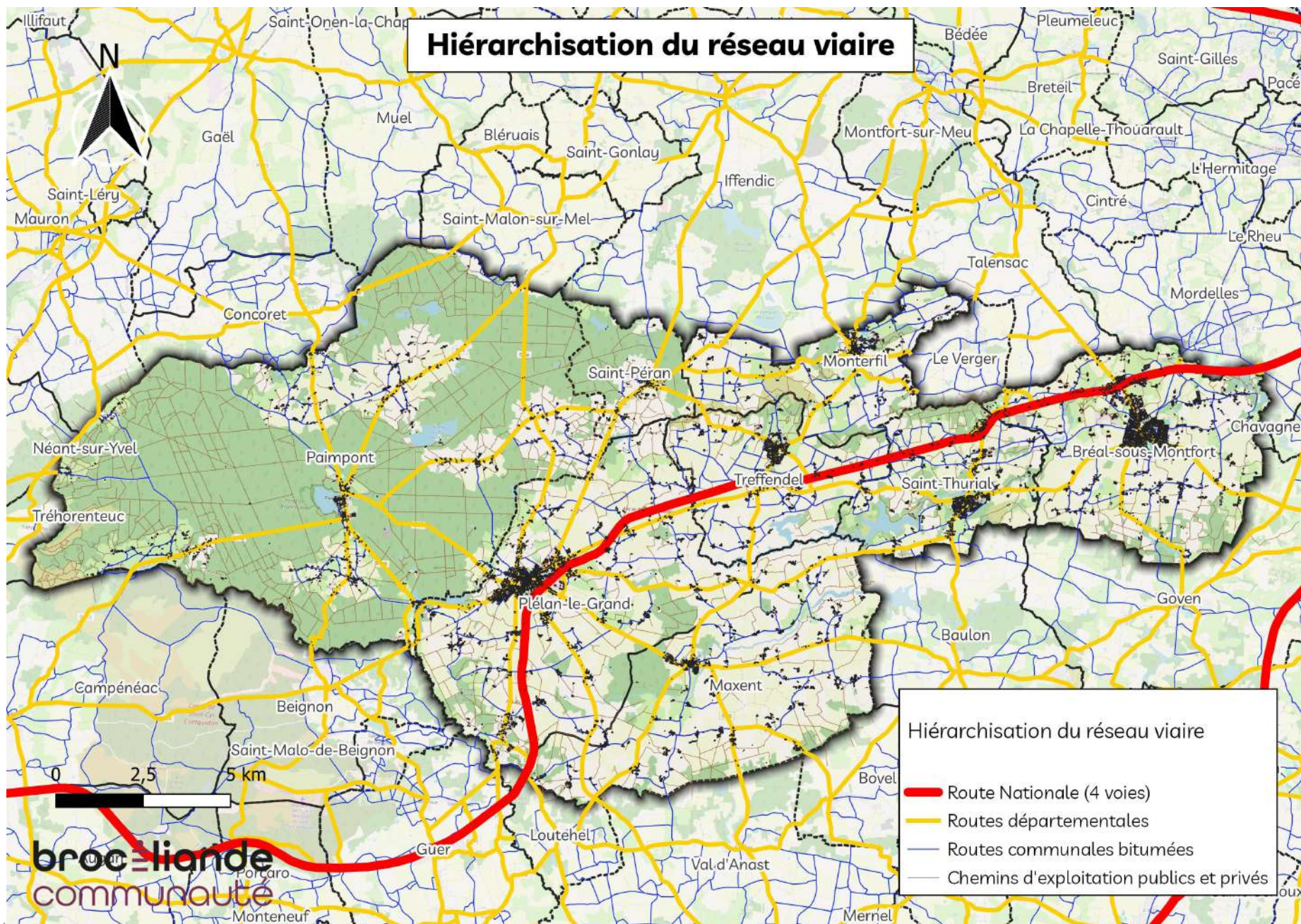
Les principales RD du territoire totalisent entre 1000 et 3000 véhicules / jour, un flux certes un peu plus limité mais qui reste important, notamment en heures de pointe. Les vitesses pratiquées y sont généralement élevées et le vélo ne s'y sent pas en sécurité.

Certaines RD ont des trafics beaucoup plus faibles (moins de 500 véhicules / jour). Cela peut être considéré comme une meilleure alternative pour le vélo mais les différentiels de vitesse y demeurent très élevés.

Le réseau viaire du territoire

- En parallèle, le territoire possède un très important maillage de petites routes communales desservant les hameaux et lieux-dits du territoire. Ces routes sont généralement très peu fréquentées et elles sont bitumées. **Elles peuvent offrir une excellente opportunité pour les cyclistes** de circuler entre les bourgs.

- Enfin, le territoire est maillé de très nombreux chemins d'exploitation qui servent aujourd'hui principalement aux exploitants agricoles pour leurs travaux du quotidien. **Ces chemins d'exploitation appartiennent généralement aux communes et représentent des opportunités intéressantes** pour l'aménagement de liaisons pour les modes actifs.



L'avis des habitants

Les mobilités actives, selon l'enquête de 2023

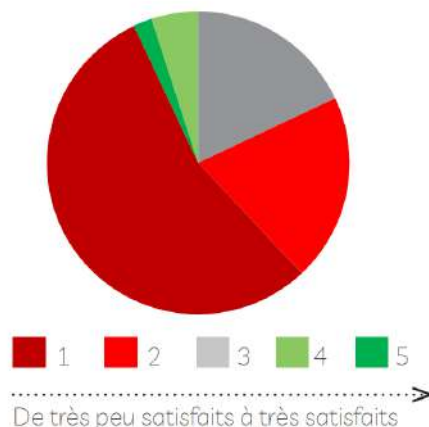
Pour les personnes rencontrées lors de la phase de concertation du plan de mobilité simplifié en 2023, il semble manquer de connexions sécurisées entre les communes de l'intercommunalité, mais également vers l'extérieur du territoire, pour favoriser véritablement la pratique du vélo. Certaines routes sont passantes et dangereuses.

Des itinéraires pour les vélos doivent être proposés, aussi bien pour les déplacements quotidiens, mais également vers des lieux touristiques du territoire (vers les Jardins de Brocéliande, Tréhorenteuc, ou Trémelin par exemple).

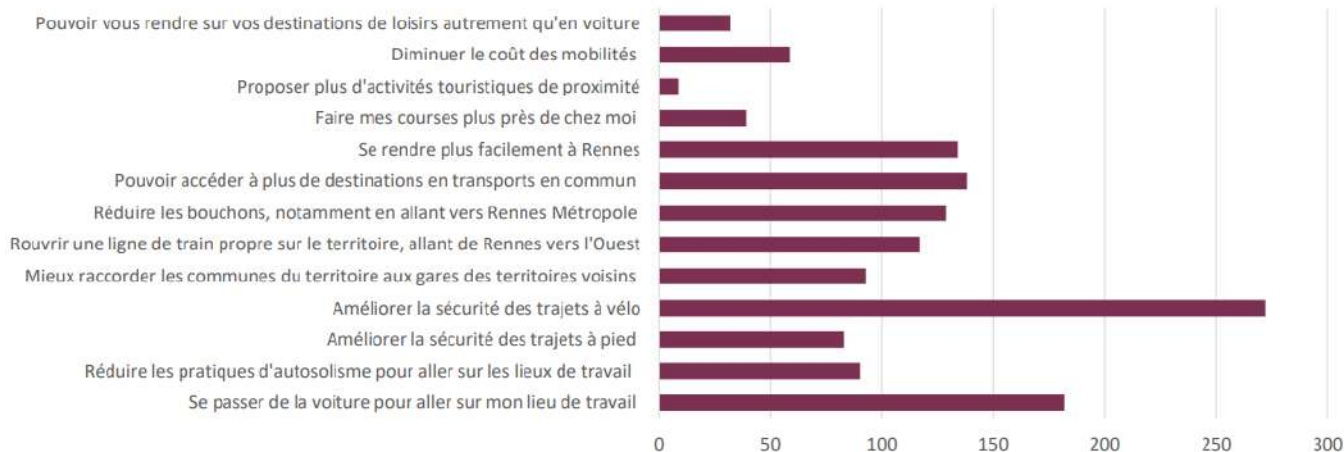
Cependant, la topographie importante sur certaines communes constitue également un frein. Certains services à la mobilité sont évoqués positivement, par exemple la présence d'attaches vélos (entendu à Plélan-le-Grand par exemple). Un système de location de VAE sur des courtes durées est évoqué comme service à développer.

Issu du questionnaire mobilité de Brocéliande Communauté (2023)

Zoom sur un résultat du questionnaire : Trouvez-vous qu'il y ait aujourd'hui assez de pistes cyclables sur le territoire ?



Quelles sont pour vous les priorités en matière de déplacements ?



Toutes mobilités confondues, "améliorer la sécurité des trajets à vélo" est ressortie comme priorité n°1 des habitants dans le plan de mobilité simplifié. Plus de la moitié des répondants ont exprimé ce souhait. Le vélo est ainsi ressorti comme axe majeur de la stratégie du PDMS.

Enjeux et Objectifs issus du plan de mobilité simplifié concernés par le schéma directeur cyclable

Un **enjeu** correspond aux **raisons** et aux **motivations** qui poussent à atteindre un certain objectif

5 ENJEUX

- 1 - CLIMAT** - Lutter contre le changement climatique en limitant les GES¹ (Gaz à Effet de Serre) liés à la mobilité
- 2 - CADRE DE VIE** - Améliorer le cadre de vie des habitants en améliorant la qualité de l'air, la sécurité routière, en réduisant les nuisances sonores et l'espace consacré à la voiture
- 3 - ACCESSIBILITÉ ET PUBLICS VULNÉRABLES** - Favoriser l'accès à l'emploi, aux services, aux équipements et aux loisirs et favoriser une plus grande autonomie en matière de déplacements pour les publics vulnérables
- 4 - COÛTS DE MOBILITÉ** - Maîtriser les coûts de la mobilité pour tous dans un contexte d'augmentation des prix des carburants et de raréfaction des combustibles fossiles
- 5 - COHÉRENCE DES POLITIQUES PUBLIQUES** - Conduire une politique de mobilité en accord avec les autres documents de planification et d'urbanisme : SCoT², PLUi³, et en cohérence avec les politiques publiques en faveur de la transition écologique : PCAET⁴, GEMAPI⁵, etc...

1 Gaz à Effet de Serre : L'augmentation de leur concentration dans l'atmosphère terrestre est l'un des facteurs à l'origine du réchauffement climatique

2 Schéma de Cohérence Territoriale : il fixe les grandes orientations d'aménagement à l'échelle du Pays de Brocéliande

3 Plan Local d'Urbanisme Intercommunal : Il fixe les règles d'urbanisme à l'échelle intercommunale (Brocéliande Communauté) et doit être compatible avec le SCoT

4 Le Plan Climat Air Énergie est un outil de planification, à la fois stratégique et opérationnel, qui permet aux collectivités d'aborder l'ensemble de la problématique air-énergie-climat sur leur territoire. Celui-ci se décline à l'échelle des 3 EPCI du Pays de Brocéliande.

5 La compétence « Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations », plus souvent dite « Compétence GEMAPI », est en France une compétence juridique nouvelle, exclusive et obligatoire, confiée à partir du 1^{er} janvier 2018 aux établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre

Un **objectif** représente un **résultat précis** qui doit permettre de répondre à l'enjeu. Il doit être **mesurable** et défini dans le temps afin de faciliter son **suivi** et son **évaluation**

8 OBJECTIFS

- 1** - Réduire la part modale de la voiture individuelle au profit de modes de déplacement décarbonés, sur tous les motifs de déplacements
- 2** - Multiplier par 3 la part modale du vélo à l'horizon 2030 et par 10 à l'horizon 2040
- 3** - Faire de Brocéliande un territoire propice à l'itinérance vélo et à l'usage du vélo pour les loisirs
- 4** - Favoriser l'intermodalité entre vélo et transports en commun / covoiturage
- 5** - Outiller la mobilité des personnes les plus précaires
- 6** - Offrir de nouveaux services vélo
- 7** - Accompagner les habitants vers le changement de pratiques : animation / sensibilisation / événementiel
- 8** - Limiter les impacts des aménagements cyclables sur la biodiversité, l'écoulement des eaux, la non artificialisation des sols, la diminution de la pollution lumineuse, etc...

ATOUPS :

- > Une part modale des modes actifs élevée dans les déplacements de proximité (notamment la marche)
- > 2 pôles de proximité (Bréal-sous-Montfort et Plélan-le-Grand) qui concentrent les services, équipements et emplois des communes limitrophes (distances compatibles avec la pratique du vélo)
- > Un réseau viaire dense avec de nombreuses routes à faible trafic et chemins d'exploitation qui offrent des possibilités pour le vélo
- > Un réseau de transport maillé (BreizhGo) qui peut favoriser l'intermodalité et un territoire équipé en aires et lignes de covoiturage
- > Un territoire jeune (forte proportion de 0 à 20 ans) propice à la pratique cyclable

FAIBLESSES :

- Un territoire aux spécificités rurales qui induit :
- Une distance domicile-travail élevée (21 km) peu propice à la pratique du vélo
 - 2 actifs sur 3 travaillent en dehors du territoire
 - Un mitage urbain important qui ne favorise pas le recours aux modes actifs
- > Une part modale du vélo qui reste faible (1,2 % en 2021)
- > Un relief important sur certaines parties du territoire
- > Des barrières naturelles (vallées, forêt) et artificielles (RN24) complexes à franchir

OPPORTUNITÉS :

- > Une mobilisation importante des habitants sur le sujet du vélo, notamment pendant la réalisation du PDMS : 1er levier d'actions cité pour améliorer la mobilité
- > Le dynamisme de l'emploi sur le territoire qui peut favoriser des déplacements domicile-travail réduits
- > La revitalisation et l'apaisement des centre-bourgs peut encourager la pratique des modes actifs
- > Des prix du carburant qui augmentent à l'avenir pourraient accélérer la pratique du vélo

MENACES / POINTS DE VIGILANCE :

- > Le vieillissement de la population qui peut être moins favorable à la pratique du vélo
- > Les projets d'urbanisme doivent prendre en compte les modes actifs

Dès 2017, des liaisons cyclables interbourgs imaginées

En 2017, la collectivité s'est lancée dans l'élaboration d'un programme afin d'aménager de nouvelles connexions cyclables entre les bourgs. 3 ateliers collaboratifs ont ainsi réuni élus et habitants, afin de réfléchir collectivement à un maillage du territoire, pour relier l'ensemble des bourgs en vélo.

Les liaisons cyclables ainsi identifiées reprennent 3 grands principes

- > une réutilisation, autant que possible, de voies communales existantes (routes communales bitumées à faible trafic et chemins d'exploitation)
- > Des itinéraires les plus directs et les plus plats possibles
- > Des chemins praticables en toutes saisons

Ces 3 ateliers ont débouché sur un maillage de liaisons cyclables entre toutes les communes du territoire.



Dès 2021, il est décidé de lancer une 1ère tranche. 2 liaisons sont ainsi retenues :

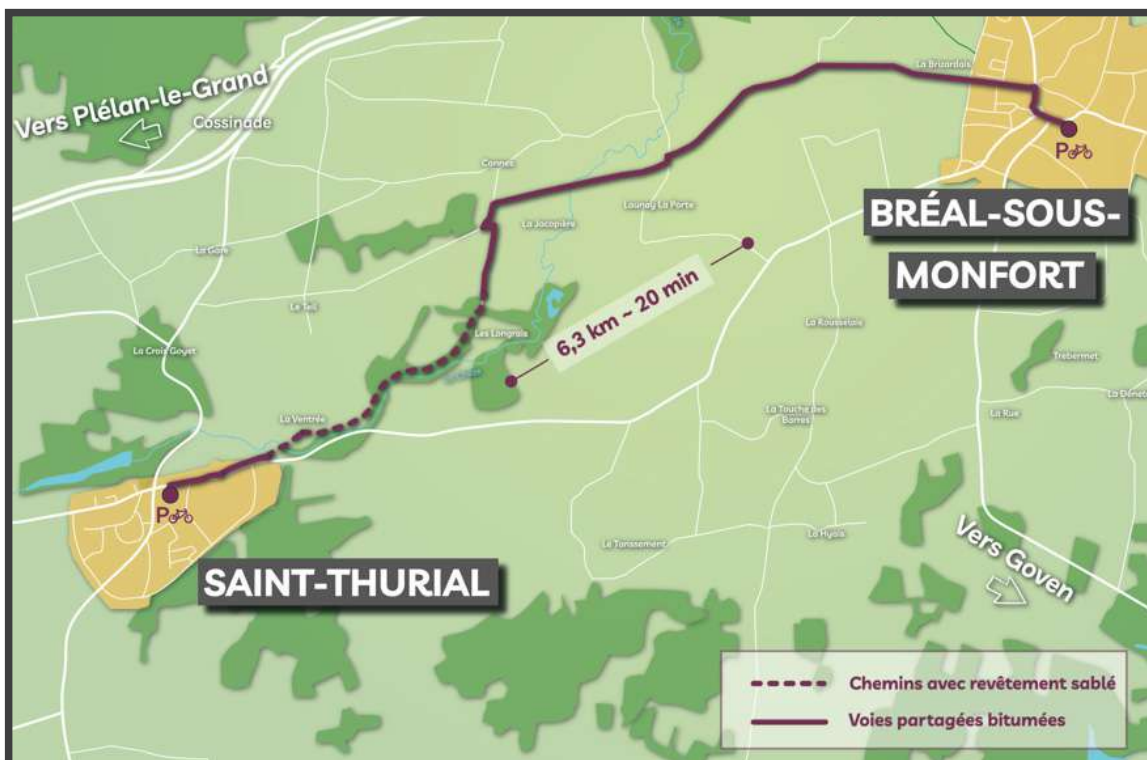
- Plélan-le-Grand / Treffendel / Saint-Péran
- Bréal-sous-Montfort / Saint-Thurial

Les liaisons cyclables interbourgs

2 premières liaisons aménagées en 2022/2023

Des travaux sont engagés en 2022 pour relier ces communes.

C'est un total de 20,6 km de voies jalonnées, pour un peu plus de 5 km de chemins d'exploitation rénovés.



Les liaisons cyclables interbourgs

Réutilisation de chemins d'exploitation et voiries communales à faible trafic

Des chemins d'exploitation sont utilisés pour éviter d'acquérir du foncier et réutiliser l'existant. Ils sont jalonnés et les revêtements y sont rénovés en sablé compacté pourpre :



Des voies communales bitumées sont également réutilisées ; il ne s'agit donc pas d'aménagements en site propre mais les voies concernées présentent des trafics routiers extrêmement faibles (aucun transit) et sont idéales pour la pratique cyclable. Des panneaux "partageons la route" y ont été installés ainsi que du jalonnement directionnel.

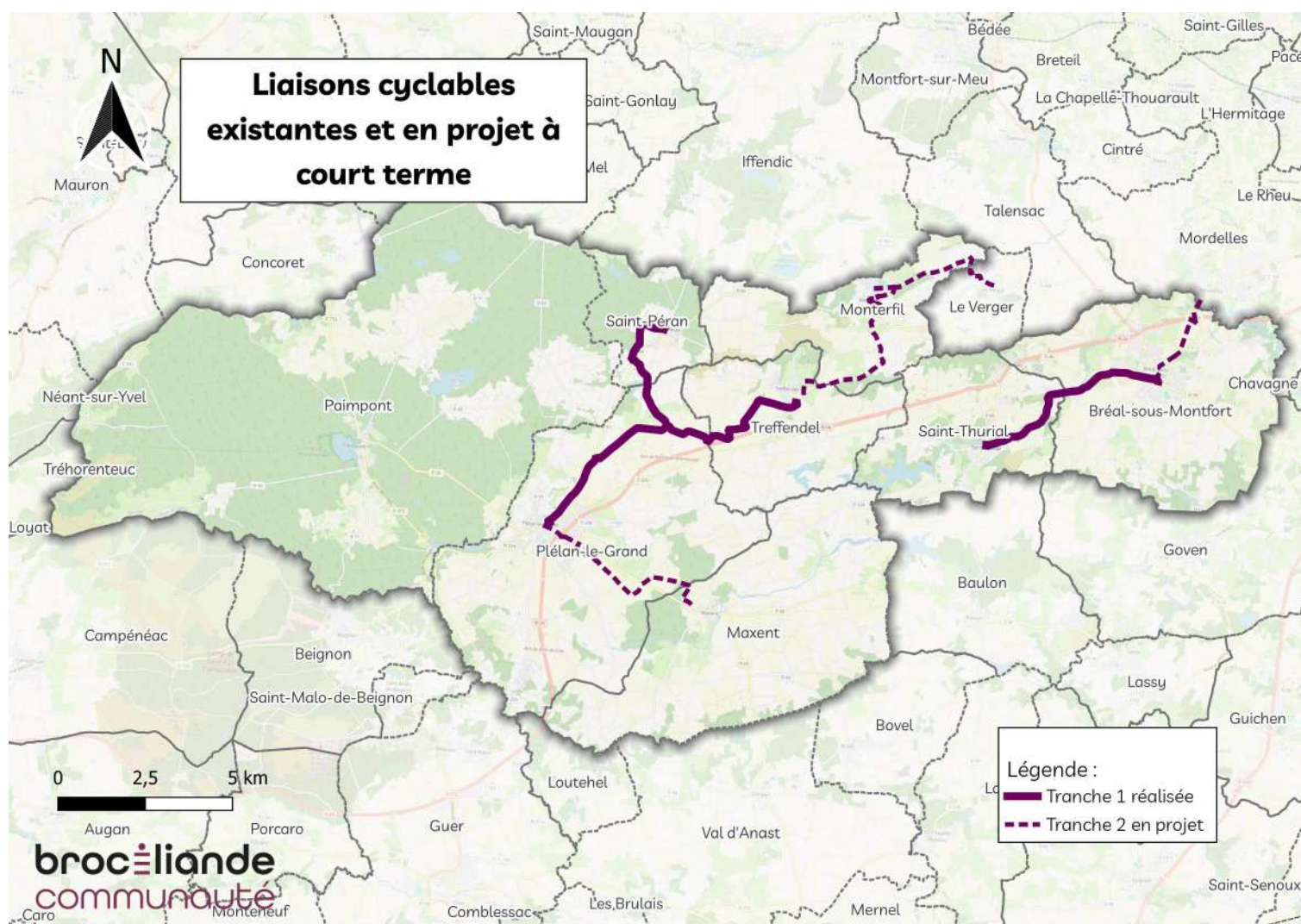


Ces principes d'aménagement ont permis d'aménager 2 liaisons cyclables sur 5 communes, à moindres coûts puisque l'investissement total est de 515 000 € HT, financés à + de 70 % par l'Europe (LEADER), l'État, la Région (Bien Vivre Partout en Bretagne) et le Département d'Ille-et-Vilaine.

4 liaisons identifiées

Lors de la réalisation du plan de mobilité en 2023, les mobilités actives ont pris une place importante. L'action n°1 (classé priorité maximale) est de continuer le déploiement d'aménagements cyclables entre les communes. Brocéliande Communauté ayant achevé sa tranche n°1 (voir précédemment), il s'agissait alors de prioriser une 2ème tranche d'aménagements. Les élus ont ainsi priorisé 4 liaisons :

- Maxent / Plélan-le-Grand
- Treffendel / Monterfil
- Monterfil / Le verger (commune de Rennes Métropole)
- Bréal-sous-Montfort / Mordelles (commune de Rennes Métropole)



Aménagement dédiés au vélo

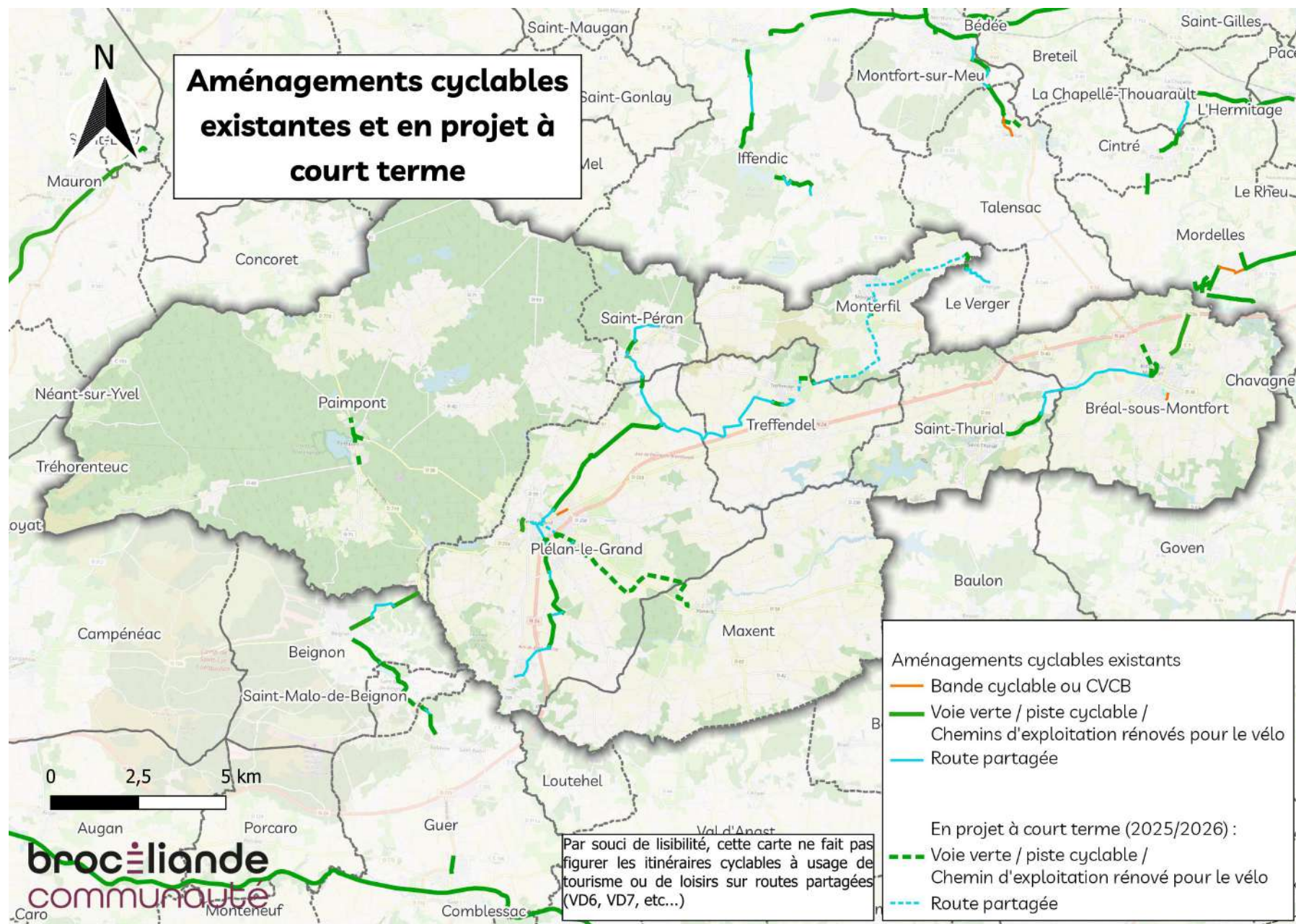
Jusqu'alors, peu d'aménagements dédiés au vélo

Jusqu'à 2022, les aménagements dédiés au vélo étaient pratiquement inexistants. À l'initiative des communes, seules quelques linéaires existaient comme des bandes cyclables à Plélan-le-Grand ou une CVCB à Bréal-sous-Montfort.

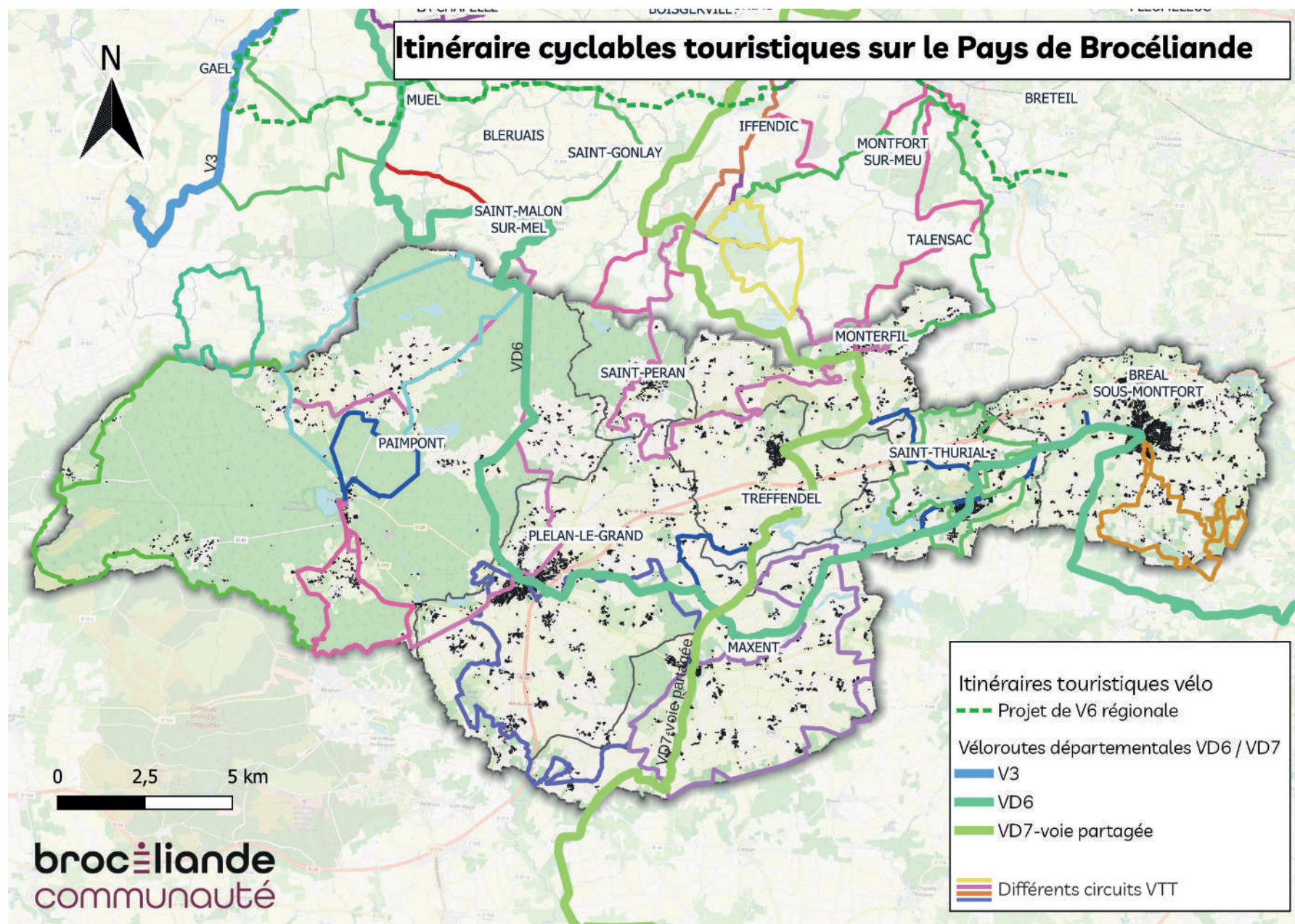
Depuis, les liaisons cyclables communautaires entre Plélan-le-Grand / Saint-Péran / Treffendel et Bréals-sous-Montfort / Saint-Thurial ont été aménagées par Brocéliande Communauté.

Également, la commune de Plélan-le-Grand a aménagé une liaison entre Le Thélin et le bourg de Plélan. Paimpont a réalisé quelques aménagements dans son bourg.

À court terme, plusieurs projets sont en cours comme les liaisons communautaires entre Maxent / Plélan-le-Grand et Treffendel / Monterfil / Le verger ou encore les projets communaux comme la Rue de Montfort à Bréal-sous-Montfort ou quelques projets dans le boug de Paimpont.



Les boucles touristiques vélo

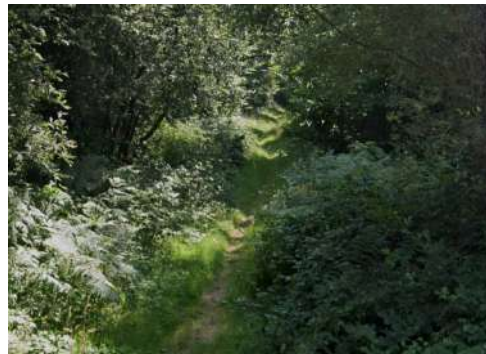


Une offre importante mais pas conçue pour les déplacements du quotidien

Brocéliande Communauté est un territoire touristique qui accueille chaque année de nombreux visiteurs (plus d'1 million de visiteurs par an sur le massif forestier). L'offre touristique s'est ainsi développée et le vélo a été une composante de cette offre. De nombreuses boucles locales (13 boucles) se sont ainsi créées pour la pratique du VTT et du VTC. Ces boucles utilisent des routes et chemins existants. Cela limite la pratique du vélo utilitaire car elles empruntent des routes départementales qui peuvent être perçues comme dangereuses. Elles empruntent également des chemins étroits et terreux qui ne peuvent être pratiqués par tous types de vélos, ni en toutes saisons.



La RD773 sur la boucle VTT n°7



Chemin sur la boucle VTT n°7

Le Département d'Ille-et-Vilaine a également mis en place des boucles appelées "vélo départementales" (VD), dans une logique de grand itinéraire, plutôt pour de l'itinérance touristique sur plusieurs jours.

La VD6 (158 km) de Saint-Méen-le-Grand à Vitre traverse le territoire de Brocéliande Communauté d'est en ouest alors que la VD7 (109 km) de Saint-Pern à Redon traverse le territoire du nord au sud.

Il s'agit d'itinéraires suggérés avec du balisage sur routes partagées et non d'aménagements cyclables en sites propres. Ces itinéraires peuvent réutiliser des routes départementales parfois perçues comme dangereuses. Ils ne sont pas adaptés à des trajets utilitaires même si certains itinéraires peuvent inspirer des trajets interbourgs entre communes.



Carte des grands itinéraires cyclables régionaux et départementaux

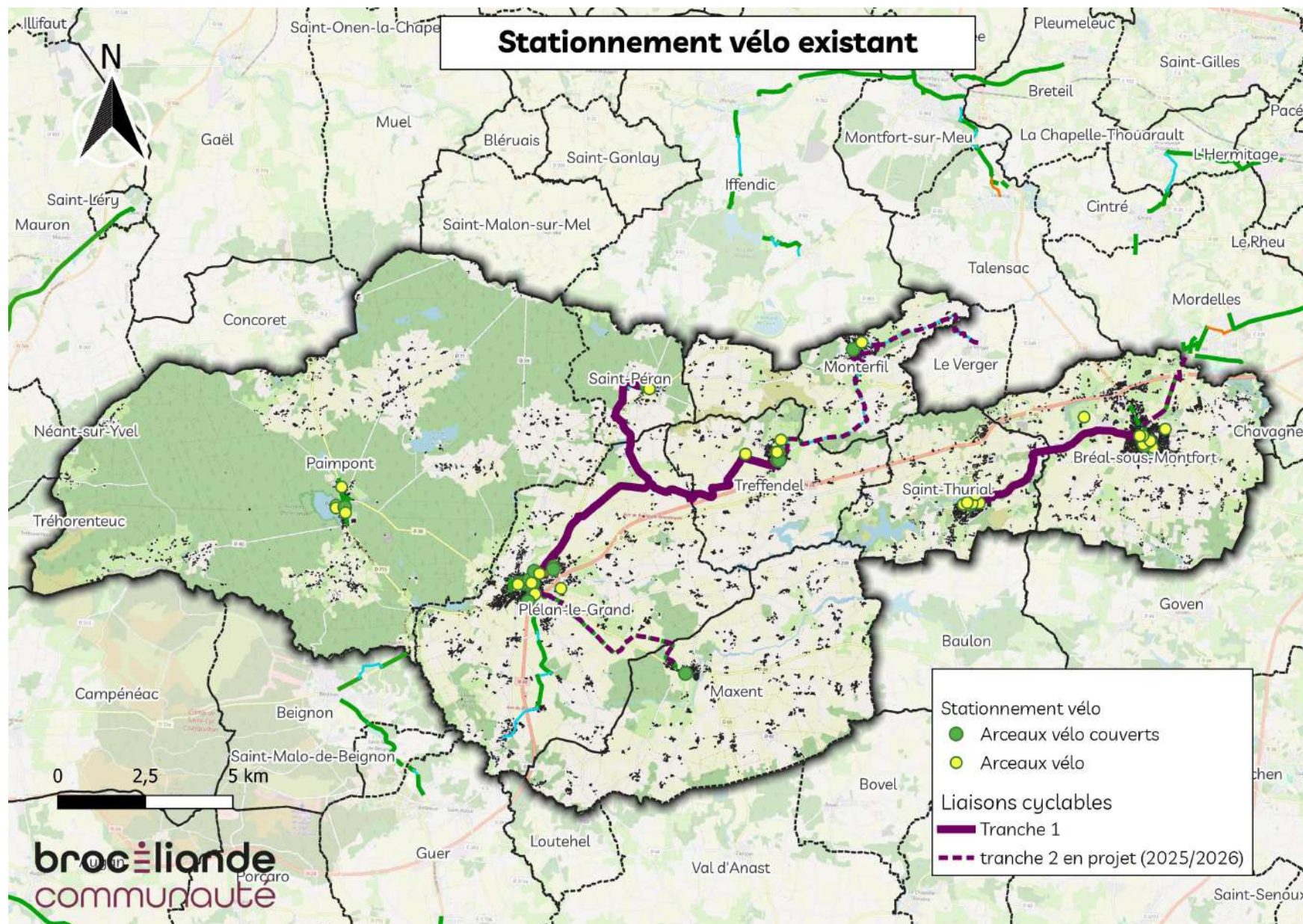
Le stationnement vélo

Des disparités entre les communes

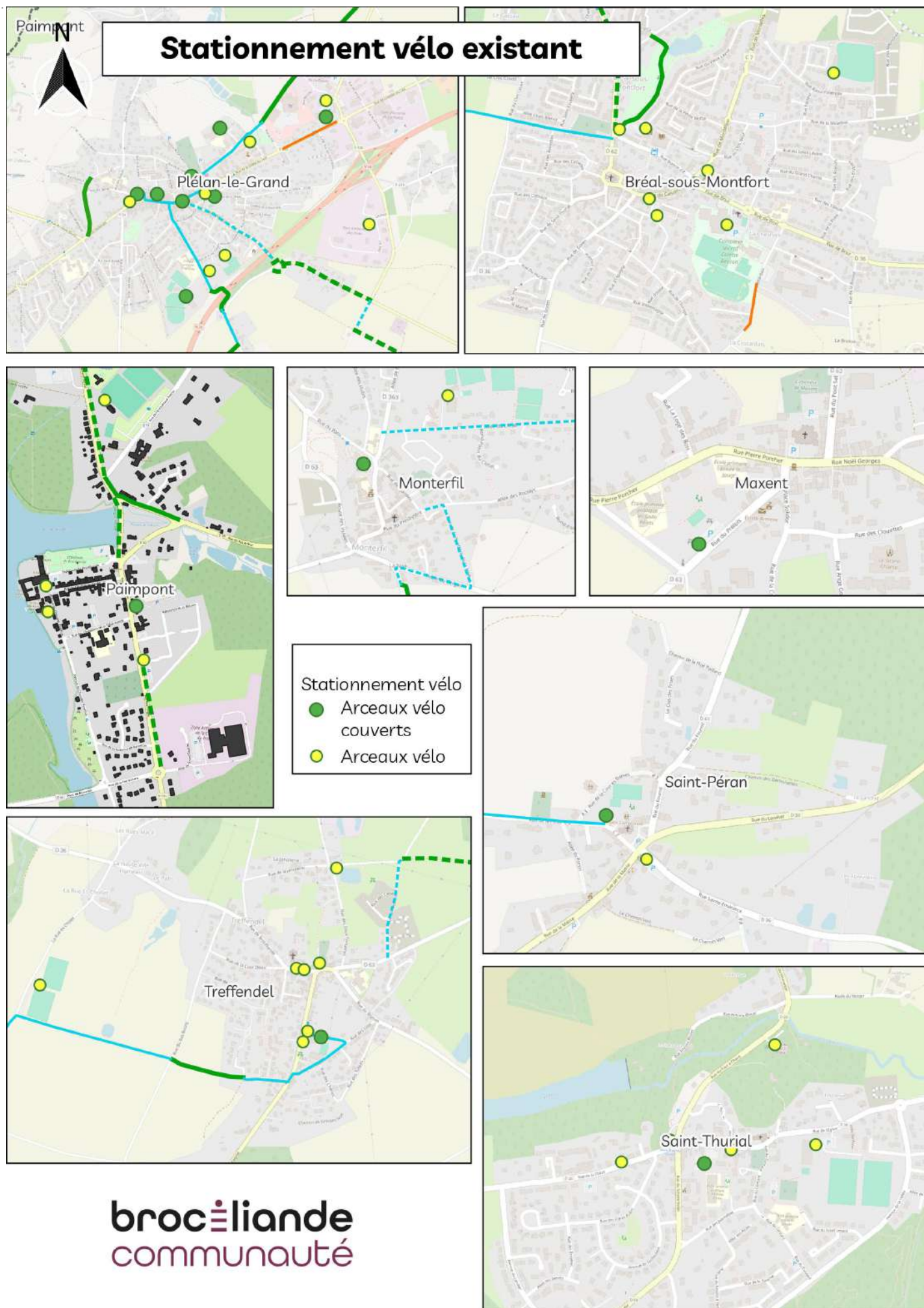
En 2023, Brocéliande Communauté a déployé une 1ère vague de stationnement vélo sur le territoire, avec 1 abri vélo couvert de 4 arceaux dans chaque centre-bourg, ainsi que 32 arceaux vélo sur le territoire à proximité d'un dizaine d'équipements communautaires (rugby club de Paimpont, salle de box de Monterfil, maison communautaire de Saint-Péran, etc...)

En parallèle, les communes ont pu déployer du stationnement vélo via leur compétence voirie. Certaines communes sont allées plus loin dans le déploiement de stationnement vélo, ce qui laisse apparaître des disparités. Plélan-le-Grand est la commune la mieux dotée avec 1 arceau vélo pour 57 habitants, quand Maxent possède 1 arceau pour 243 habitants.

Globalement, la plupart des équipements du territoire sont bien dotés en stationnement vélo. En revanche, les centre-bourgs ne sont pas toujours bien pourvus, notamment à proximité des commerces. La plupart des arrêts de car BreizhGo ne sont pas équipés, c'est le cas notamment pour Bréal-sous-Montfort et Saint-Thurial où l'installation d'arceaux vélo pourraient augmenter l'attractivité de l'intermodalité.



Le stationnement vélo : zoom par commune



Le stationnement vélo

Commune	Nb d'arceaux vélo (type U inversé)	Dont stationnement couvert	Nb habitant par arceau	Nb habitants 2022
Bréal-sous-Montfort	32	0	201	6430
Maxent	6	4	243	1457
Monterfil	7	4	193	1352
Paimpont	13	4	137	1778
Plélan-le-Grand	71	45	57	4063
Saint-Péran	6	4	69	415
Saint-Thurial	12	4	180	2165
Treffendel	21	4	63	1327



Abri vélo installé par Brocéliande Communauté à Saint-Thurial

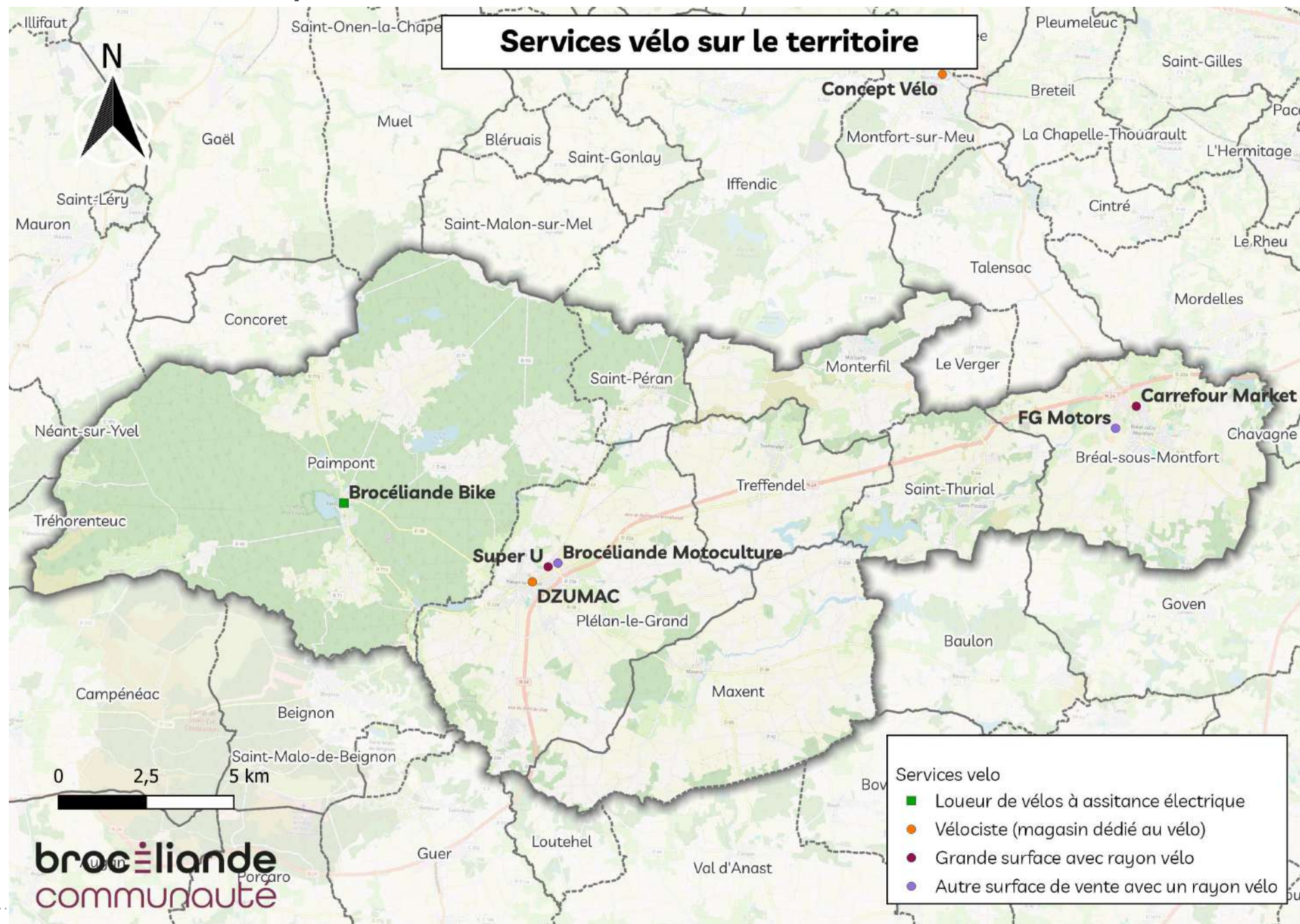


Abri vélo installé par la commune de Plélan-le-Grand



Arceaux vélo installés par la commune de Bréal-sous-Montfort

Les boucles touristiques vélo



Contact :

02 99 06 84 45 - mobilite@cc-broceliande.bzh

Le Savoir Rouler à Vélo mis en place en 2024

Brocéliand Communauté souhaite inciter à l'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge. La formation Savoir Rouler à Vélo est très complète puisqu'elle offre un apprentissage du vélo poussé à travers 3 modules : Savoir pédaler, savoir circuler et savoir rouler.

En 2024, ce sont 6 écoles du territoire qui ont pu bénéficier du programme, entièrement financé par Brocéliande Communauté. Au total 9 sessions ont été organisées (certaines écoles ont bénéficié de plusieurs sessions) par une formatrice spécialisée. La formation se déroule sur 7 demies journées avec plusieurs sorties en milieu ouvert. Également, les élèves bénéficient d'une initiation à la mécanique vélo (changer une roue, régler les freins, etc...)



Le Savoir Rouler à Vélo à Monterfil en 2024



Une aide à l'achat de 2020 à 2022

Entre 2020 et 2022, Brocéliande Communauté avait mis en place un dispositif d'aide à l'achat de vélos à assistance électrique. L'aide était de 100 € par personne et par vélo et **139 personnes ont pu en bénéficier**. Le dispositif a été victime de son succès puisque dès le mois d'août 2022, l'entièreté de l'enveloppe annuelle avait été consommée.

Les aides de l'État ayant été modifiées en août 2022 et n'étant plus conditionnées à l'aide de la collectivité locale ; Brocéliande Communauté a fait le choix de ne pas renouveler le dispositif pour 2023.

Synthèse : le vélo sur le territoire

ATOUTS :

- > Une politique cyclable déjà enclenchée avec de premières réalisations, du stationnement vélo déjà bien déployé dans certaines communes et la mise en place du Savoir Rouler à Vélo dans les écoles
- > Le projet structurant du CD35 de liaison à haut niveau de service entre Plélan-le-Grand et Paimpont
- > Certaines communes se saisissent du sujet cyclable et sont volontaristes
- > Une offre importante de boucles touristiques vélo

FAIBLESSES :

- > La plupart des communes ne sont pas encore connectées entre elles de manière sécurisée, véritable frein à la pratique du vélo
- > Pas ou peu d'interconnexion cyclable avec les EPCI voisins
- > Les routes départementales qui relient les communes sont perçues comme dangereuses et sont peu propices à la pratique du vélo
- > Certains centre-bourgs traversés par des RD à fort trafic, dont des problématiques de transit de poids lourds

OPPORTUNITÉS :

- > Des liaisons cyclables programmées à court terme (tranche 2)
- > La collectivité lauréate du programme AVELO 3 qui permettra le financement de plusieurs actions : maîtrise d'oeuvre, études, stationnement vélo, compteurs vélos, sensibilisation et un poste de chargé de mission mobilités actives
- > D'autres financements mobilisables sur le vélo pour le moment (Département, Région, État)
- > La prise en compte des modes actifs dans les futurs projets d'urbanisme en mettant en cohérence urbanisme et mobilité

MENACES / POINTS DE VIGILANCE :

- > Qualité, sécurité et pérennité dans le temps des aménagements cyclables déjà inaugurés et ceux à venir
- > Certains centre-bourgs déjà récemment réaménagés ce qui rend difficile les adaptations pour le vélo
- > La stratégie communautaire du partage de la voirie peut générer des conflits d'usage entre cyclistes, automobilistes, agriculteurs, etc...
- > Le contexte économique : inflation des coûts des aménagements, réduction des subventions des financeurs à moyen terme
- > Résistance des habitants aux changements de pratique

Stratégie et Plan d'actions

.....
Schéma Directeur
Cyclable



Schéma Directeur Cyclable - Brocéliande Communauté

Poursuivre le déploiement des liaisons cyclables interbourgs

Le territoire souhaite poursuivre le déploiement des infrastructures cyclables pour les déplacements du quotidien, à l'instar de la tranche n°1. Plusieurs grands principes d'aménagement sont identifiés :

- > Une réutilisation, autant que possible d'emprises communales existantes : chemins communaux, routes communales, afin de minimiser l'artificialisation des sols, les acquisitions foncières et la complexité des projets
- > Des itinéraires qui restent directs et sans trop de reliefs
- > Des aménagements utilisables en toutes saisons avec la mise en place de revêtements adaptés

Planter des services vélo

L'implantation de services vélo comme le stationnement vélo sous forme d'arceaux, des box vélos et d'abris-los est indispensable pour accélérer la pratique sur le territoire.

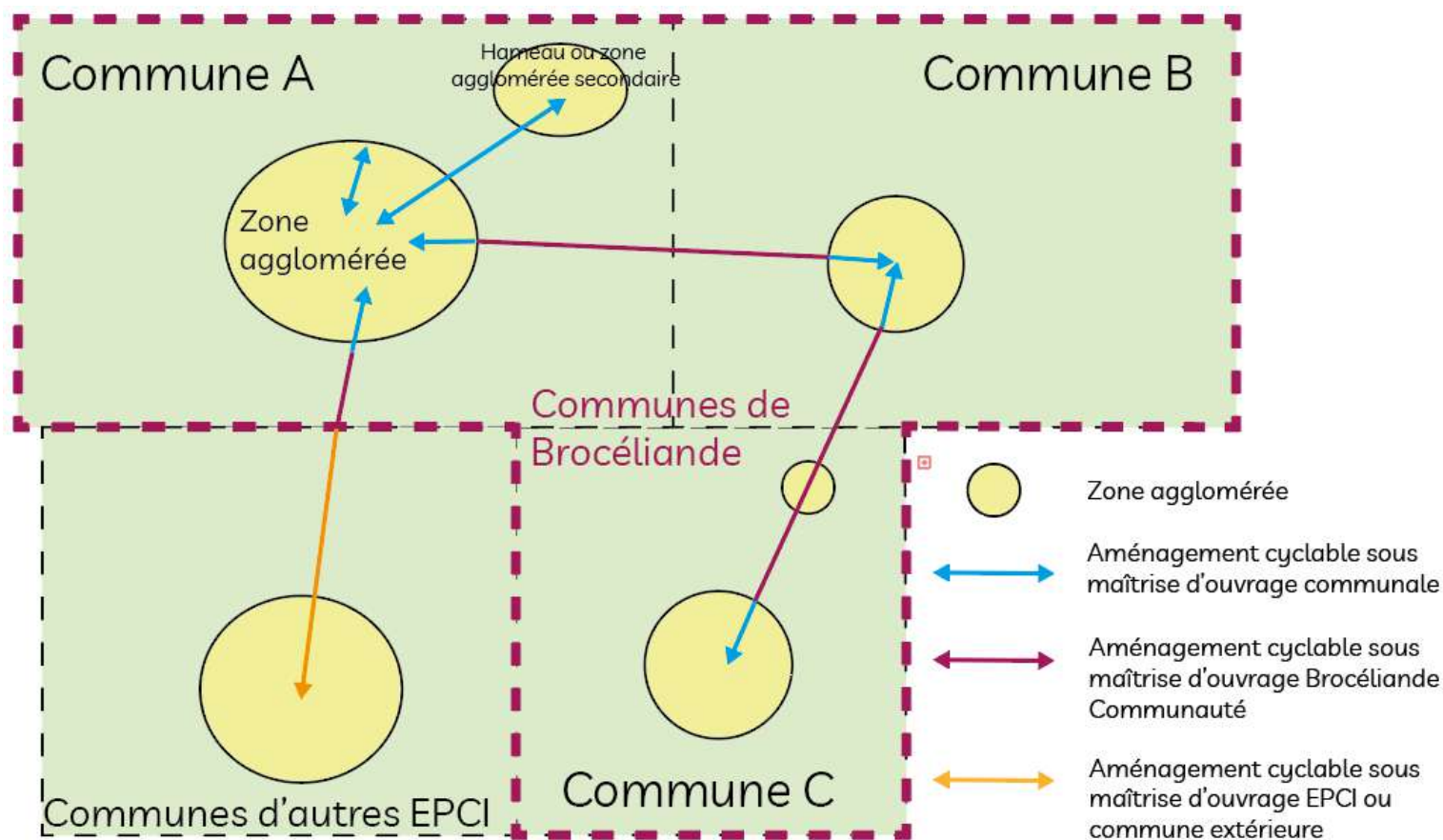
Animer et communiquer

Une bonne communication est essentielle pour amorcer les changements de pratique et Brocéliande Communauté veillera à utiliser tous les canaux possibles afin d'encourager la pratique cyclable. L'animation est aussi une composante importante avec l'organisation d'un temps fort annuel sur le vélo et la poursuite du programme Savoir Rouler à Vélo auprès des scolaires

Évaluer

Il sera essentiel de suivre et d'évaluer l'efficacité de la politique cyclable de Brocéliande Communauté. Des compteurs vélo (4) ont été acquis afin de suivre le niveau de fréquentation des infrastructures cyclables nouvellement aménagées.

Une maîtrise d'ouvrage partagée



Brocéliande Communauté possède la compétence mobilité depuis 2020 mais les communes conservent leur compétence voirie. Or, les aménagements cyclables aménagés par Brocéliande Communauté le sont sur des emprises communales.

Les communes --> elles aménagent les infrastructures cyclables en zone agglomérée, et entre zones agglomérées d'une même commune (par exemple entre le bourg et un hameau de la même commune)

Brocéliande Communauté --> Elle aménage les infrastructures cyclables entre 2 communes, hors zone agglomérée. Une zone agglomérée secondaire entre 2 communes pourra être aménagée par Brocéliande Communauté.

Hors territoire --> C'est à l'EPCI ou à la commune concernée d'aménager l'infrastructure

Une mise à disposition du foncier communal pendant les travaux

Les liaisons cyclables aménagées par Brocéliande Communauté (entre 2 communes) donnent lieu à la mise à disposition du foncier communal uniquement pendant la durée des travaux. À la fin des travaux, le foncier est restitué aux communes. Cela prend la forme de PV de mise à disposition, pour lesquels les communes et Brocéliande Communauté doivent délibérer.

Une gestion partagée

La gestion des aménagements cyclables réalisés par Brocéliande Communauté se fait de manière partagée entre communes et EPCI. Étant donné que le foncier est toujours communal, les communes réalisent l'entretien courant.

Modalités de répartition de gestion des aménagements cyclables réalisés par Brocéliande Communauté sur des voiries communales :

Gestion communale	Gestion Brocéliande Communauté
Pour les tronçons ayant bénéficié de réfection de voirie	
Entretien et propreté des chemins et voies communales	Travaux initiaux
Comblage de nids de poule	Entretien et mise à jour de la signalétique directionnelle
Curage des fossés et élagage	Si nécessaire, les travaux lourds de maintenances sur les aménagement réalisés (revêtements de chemin)
Panneaux de police	
Pour les tronçons n'ayant pas bénéficié de réfection de voirie	
Entretien comme voie communale classique	Entretien et mise à jour de la signalétique directionnelle

Ces modalités de gestion sont détaillées dans des conventions de gestion, signées entre communes et EPCI. Chaque aménagement cyclable réalisé par Brocéliande Communauté donne lieu à une convention de gestion. Les communes et l'EPCI doivent délibérer afin de signer la convention.

Les aménagements cyclables communaux restent entièrement à la charge des communes. Brocéliande Communauté n'y intervient pas.

Priorisation des aménagements cyclables à venir

Une priorisation par tranches

La priorisation des futures liaisons cyclables sous maîtrise d'ouvrage Brocéliande Communauté s'est effectué durant un atelier sur le plan d'actions du Schéma Directeur Cyclable, le 4 avril 2025.

De nombreux critères ont été pris en compte afin de procéder à une analyse comparative multicritères tels que :

- Potentiel cyclable utilitaire et touristique (appuyé sur l'outil indice de cyclabilité de la DDTM35)
- Distance et relief
- Faisabilité : Pourcentage de RD sur l'itinéraire, contraintes environnementales et foncières et premières estimations de coûté potentiels

Cette analyse a donné lieu à une proposition technique de priorisation. Les élus se sont ensuite positionnés par rapport à cette proposition technique.



Atelier Schéma Directeur Cyclable - 4 avril 2025

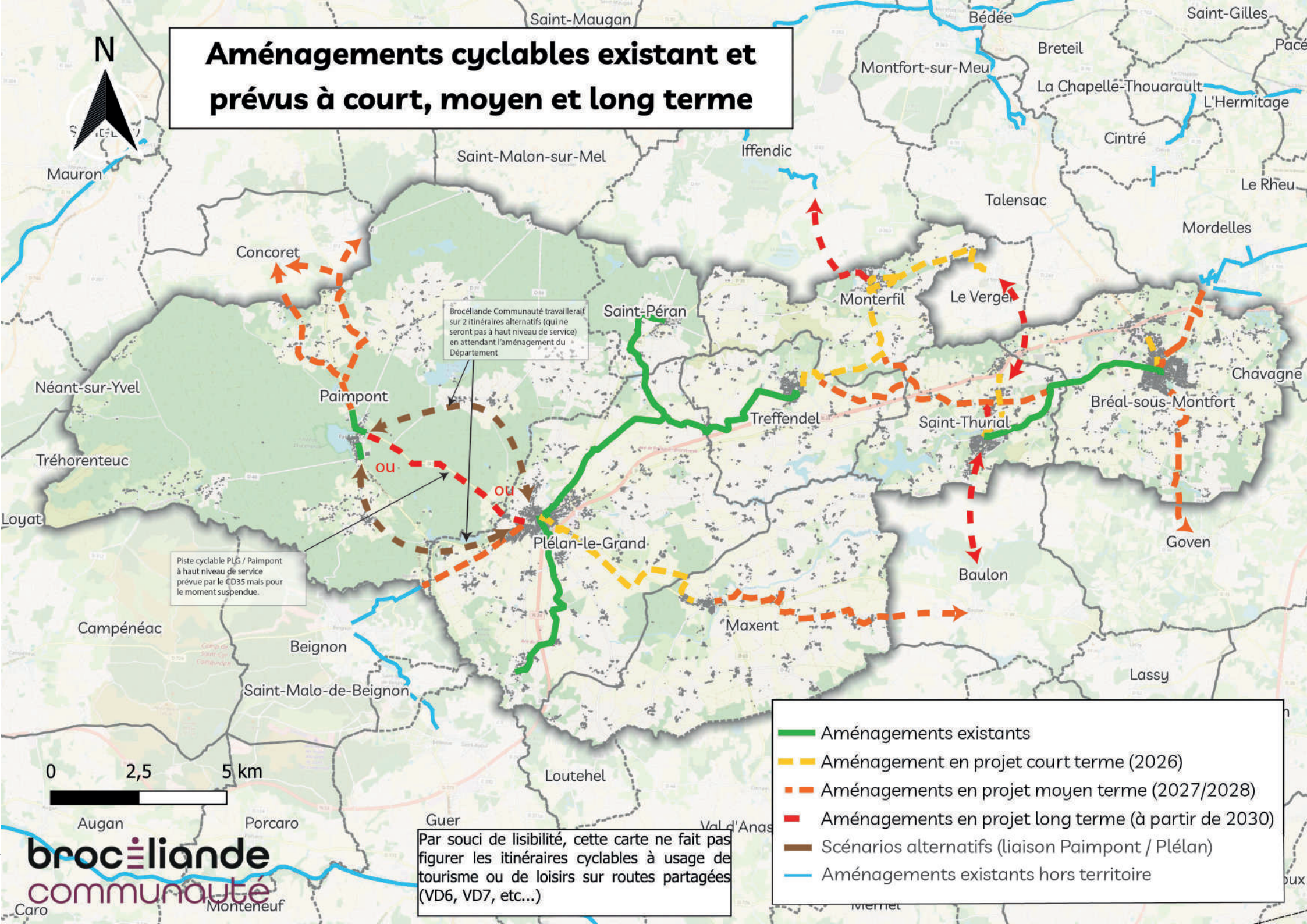
Une priorisation par tranches

Tranche 1 existante (2022 / 2023)	Tranche 2 (2026)	Tranche 3 (2027 à 2029)	Tranche 4 (à partir de 2030)
Saint-Péran / Treffendel / Plélan-le-Grand	Plélan-le-Grand / Maxent	Bréal-sous-Montfort / Mordelles	Monterfil / Careil / Trémelin
Bréal-sous-Montfort / Saint-Thurial	Treffendel / Monterfil	Paimpont / Concoret	Saint-Thurial / Monterfil-Treffendel
	Monterfil / Le Verger	Plélan-le-Grand / Beignon	Saint-Thurial / Baulon
		Bréal-sous-Montfort / Goven	Saint-Thurial / Le Verger
		Treffendel-Monterfil / Bréal-sous-Montfort	Paimpont / Plélan-le-Grand

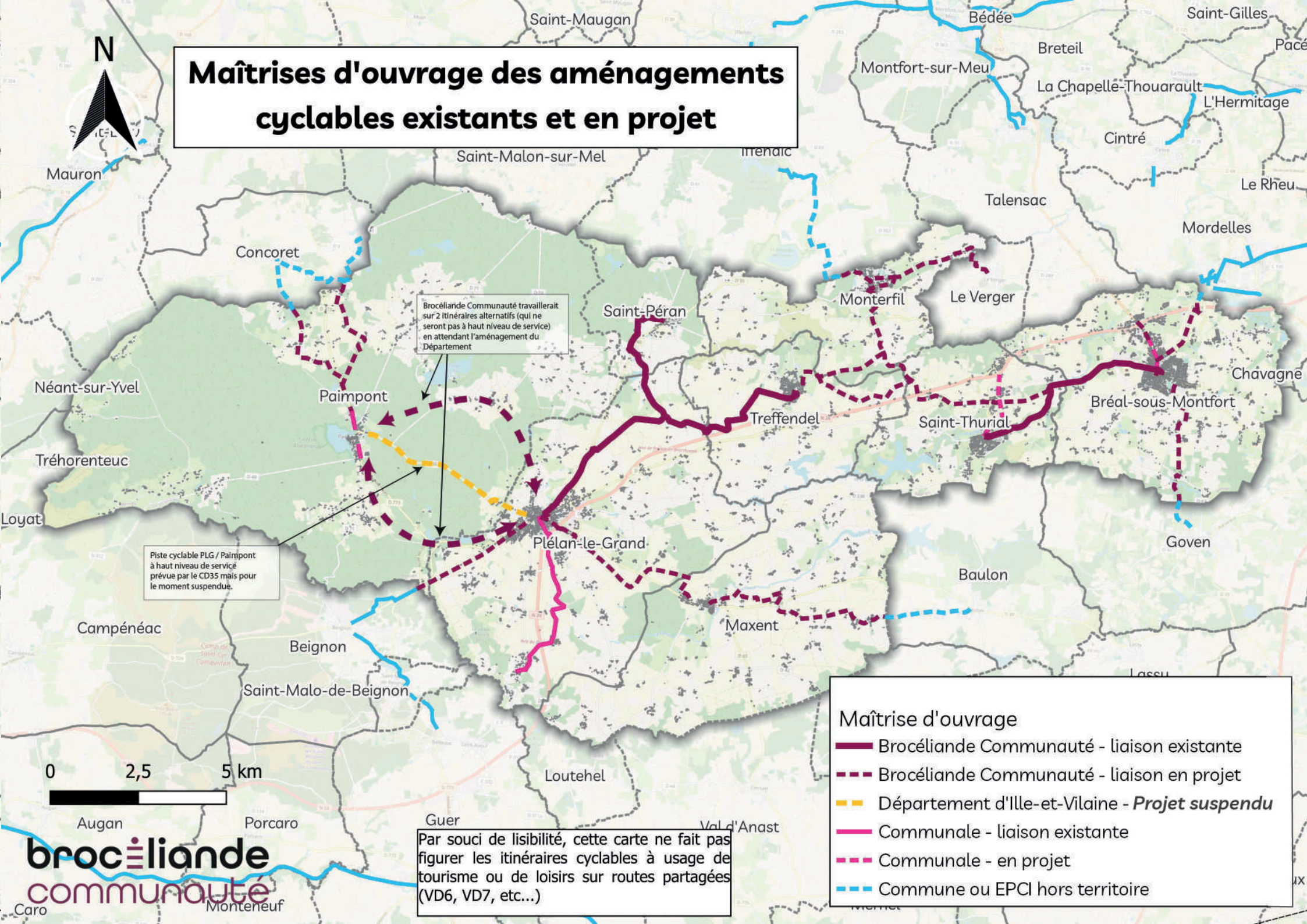
Le Département d'Ille-et-Vilaine avait décidé de porter la liaison cyclable Paimpont / Plélan-le-Grand sous maîtrise d'ouvrage départementale, dans le cadre du réseau Ille-et-Vélo. Du fait de ses contraintes financières, le Département s'est pour le moment désengagé à porter le projet. Par conséquent, Brocéliande Communauté l'a repriorisé en tranche n°4, via 2 scénarios qui évitent la RD38 qui est trop complexe à aménager pour Brocéliande Communauté.



Aménagements cyclables existant et prévus à court, moyen et long terme



Maîtrises d'ouvrage des aménagements cyclables existants et en projet



4 niveaux de liaisons cyclables

Réseau à haut niveau de service

Il s'agit d'un réseau constitué principalement d'aménagements en site propre, bien séparé de la voirie qui relie des communes principales. Il s'agit de pistes cyclables bidirectionnelles de 3 mètres de largeur en revêtement enrobé aménagées sans discontinuités. Cela concerne la liaison entre Bréal-sous-Montfort et Mordelles notamment.

Initialement, cela devait concerner également la liaison Plélan-le-Grand / Paimpont, sous maîtrise d'ouvrage départementale. Néanmoins, au vu de ses contraintes budgétaires, le Département a annulé l'étude initialement prévue et le projet est suspendu.



Piste cyclable du réseau Ille-et-Vélo du CD35

Réseau structurant

Il relie les communes du territoire aux pôles principaux (Bréal-sous-Montfort et Plélan-le-Grand). Il se constitue autant que possible d'aménagements séparés du trafic, comme les chemins d'exploitation dont les revêtements sont renouvelés. Si cela est impossible, il peut utiliser des routes communales secondaires jalonnées. Les itinéraires sont les + directs possibles et avec des revêtements roulants.



Aménagement cyclable sur chemin d'exploitation à Plélan-le-Grand

Réseau secondaire

Il relie des communes secondaires entre elles principalement via le réseau de voies rurales communales. Il s'agit d'itinéraires avec des potentiels plus faibles qui ne justifieraient d'investissement conséquents. Ces routes pré existantes doivent être à faible trafic et les itinéraires doivent rester les plus directs possibles.



Aménagement cyclable sur route partagée à Saint-Péran

Réseau secondaire touristique

Il relie les bourgs à des sites touristiques ou des communes touristiques. Le territoire est déjà pourvu de nombreux itinéraires cyclables touristiques jalonnés mais ceux-ci sont soit adaptés à la pratique du VTT, soit ils ré empruntent des routes qui parfois présentent des trafics et des vitesses non négligeables. Dans le cas présent, il s'agit notamment à Paimpont de créer un itinéraire touristique qualitatif avec une partie en piste cyclable en site propre, ce qui n'existe pas aujourd'hui sur le territoire.



Photo Ille-et-Vilaine tourisme

Hiérarchisation du réseau cyclable



Référentiel

L'ensemble des aménagements du territoire de Brocéliande Communauté doivent répondre au plus près possible des critères d'aménagement du Cerema, qui fait office de référence concernant les caractéristiques techniques des aménagements cyclables.

Le type d'aménagement à choisir selon les cas est déterminé par les critères suivants :

- La vitesse limite réellement pratiquée (V85 = vitesse à la quelle roule au moins 85 % des automobilistes)
- Le trafic (TMJA = Trafic Moyen Journalier Annuel)
- Le niveau de service souhaité pour les cyclistes

Sur le territoire de Brocéliande Communauté, territoire à caractère rural, on peut considérer que les aménagements cyclables correspondent à du réseau secondaire (trafic inférieur à 750 cyclistes / jour).

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFFIC MOTORSÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
			RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Tableau extrait du guide "Rendre sa voirie cyclable" du Cerema

3 types d'aménagements

Piste cyclable bidirectionnelle

Infrastructure séparée de la chaussée d'une largeur de 3 mètres si bidirectionnelle et 1,50m si unidirectionnelle. Hors zone agglomérée, elle doit respecter l'espace séparatif indiquée par le "guide d'aménagement des modes actifs le long des RD" du CD35, si située le long d'une route départementale. Un revêtement en enrobé (roulant et durable) est privilégié.



Piste cyclable à Vannes

Voies vertes / chemins d'exploitation carrossables

Il s'agit de voies où le trafic motorisé est interdit aux véhicules motorisés, excepté le passage de véhicules agricoles, véhicules de services ou riverains des parcelles. Ces voies ne desservent aucune habitation. Ces chemins publics possèdent des revêtements carrossables avec à minima un revêtement sablé compacté de type 0/15 ou plus fin. De l'enrobé peut également y être prévu.



Chemin d'exploitation utilisé par la liaison cyclable Plélan-le-Grand / Treffendel / Saint-Péran

Routes partagées / CVCB / bande cyclable

Il s'agit de voies communales ouvertes à la circulation motorisée qui sont jalonnées pour le vélo. Ce ne sont pas des voies de transit donc le trafic y reste très limité. Il s'agit de voies relativement étroites donc les vitesses pratiquées y sont également limitées. De la signalétique verticale et horizontale sont installées pour indiquer le partage de la voirie.

Si la largeur le permet, les routes partagées peuvent être aménagées en CVCB (Chaussée à Voie Centrale Banalisée) aussi appelée Chaucidou, qui consiste en l'aménagement de bande de rives de part et d'autre de la voie.



Route partagée à Saint-Péran sur la liaison cyclable Saint-Péran / Plélan-le-Grand / Treffendel

Photo Ille-et-Vilaine tourisme

Type d'aménagements cyclables

Brocéliande Communauté travaillerait sur 2 itinéraires alternatifs (qui ne seront pas à haut niveau de service) en attendant l'aménagement du Département

Piste cyclable PLG / Paimpont à haut niveau de service prévue par le CD35 mais pour le moment suspendue.

Type d'aménagement non défini

Type d'aménagement non défini

Type d'aménagement non défini

Type d'aménagement non défini

0 2,5 5 km

Augan Porcaro Guer Loutehel Val d'André Les Brulais Comblessac Monteneuf Caro

brocéliande communauté

- Piste cyclable en enrobé existante
- Voie verte ou chemin d'exploitation carrossable existant
- Voie partagée existante
- Piste cyclable en enrobé en projet
- Voie verte ou chemin d'exploitation carrossable en projet
- Route partagée en projet
- Aménagements cyclables existants hors territoire

Type d'aménagements cyclables

Brocéliande Communauté travaillerait sur 2 itinéraires alternatifs (qui ne seront pas à haut niveau de service) en attendant l'aménagement du Département

Piste cyclable PLG / Paimpont à haut niveau de service prévue par le CD35 mais pour le moment suspendue.

Type d'aménagement non défini

Type d'aménagement non défini

Type d'aménagement non défini

Type d'aménagement non défini

0 2,5 5 km

Augan Porcaro Guer Loutehel Val d'André Les Brulais Comblessac Monteneuf Carcar

brocéliande
communauté

- Piste cyclable en enrobé existante
- Voie verte ou chemin d'exploitation carrossable existant
- Voie partagée existante
- Piste cyclable en enrobé en projet
- Voie verte ou chemin d'exploitation carrossable en projet
- Route partagée en projet
- Aménagements cyclables existants hors territoire

-
- Type d'aménagements cyclables**
- Brocéliande Communauté travaillerait sur 2 itinéraires alternatifs (qui ne seront pas à haut niveau de service) en attendant l'aménagement du Département
- Piste cyclable PLG / Paimpont à haut niveau de service prévue par le CD35 mais pour le moment suspendue.
- Type d'aménagement non défini
- Type d'aménagement non défini
- Type d'aménagement non défini
- Type d'aménagement non défini
- 0 2,5 5 km
- Augan Porcaro Guer Loutehel Val d'André Les Brulais Comblessac Monteneuf Caro
- brocéliande communauté
- Piste cyclable en enrobé existante
 - Voie verte ou chemin d'exploitation carrossable existant
 - Voie partagée existante
 - Piste cyclable en enrobé en projet
 - Voie verte ou chemin d'exploitation carrossable en projet
 - Route partagée en projet
 - Aménagements cyclables existants hors territoire

Implantation de box vélos

Des box vélos sécurisés seront implantés à proximité des principaux arrêts de transports en commun du territoire. En concertation avec les communes, les points d'arrêts identifiés sont les suivants :

- Bréal-sous-Montfort : Parc d'Activités
- Bréal-sous-Montfort : Maladrie
- Bréal-sous-Montfort : Centre culturel
- Bréal-sous-Montfort : Calvaire
- Plélan-le-Grand : Aire des Korrigans
- Plélan-le-Grand : Avenue de la Libération
- Paimpont : Centre
- Saint-Thurial : Centre
- Treffendel : Mairie ou La Gare

Ces box permettront aux usagers du car BreizhGo de stationner leurs vélos de manière prolongée en toute sécurité.



Box vélos sécurisés

Coûts et financements

Le coût de 2 box vélos représente environ 3 500 € HT.

Si les box vélos sont installés à proximité d'arrêts BreizhGo, la Région Bretagne finance 70 % de leurs coûts.

L'implantation de 2 box vélos à 9 points d'arrêts représenterait donc un **coût de 31 500 € HT (subventionnés jusqu'à 22 050 €)**.

Implantation d'arceaux vélo

Des arceaux vélo vont être implantés dans les 8 communes, notamment à proximité des pôles générateurs de mobilité : centralités, commerces, services, équipements publics, etc...

Cela représente la pose d'environ 50 à 70 arceaux sur les différentes communes du territoire. Sur une base de 60 arceaux et au prorata de la population, cela pourrait donner une répartition d'arceaux par commune comme sur le tableau ci-dessous :



Arceaux vélo à Bréal-sous-Montfort (Calvaire)

Colonne1	Population	Part population	Arceaux
Bréal-sous-Montfort	6430	34%	20
Maxent	1457	8%	5
Monterfil	1352	7%	4
Paimpont	1778	9%	6
Plélan-le-Grand	4063	21%	13
Saint-Péran	415	2%	1
Saint-Thurial	2165	11%	7
Treffendel	1327	7%	4
TOTAL	18987	100%	60

Coûts et financements

Un budget de 15 000 € est inscrit pour l'implantation de nouveaux arceaux vélo sur l'ensemble des 8 communes. L'Ademe finance cela à hauteur de 50 % dans le cadre de l'appel à projet AVELO3.

Acquisition de 4 compteurs vélo

L'appel à projet AVELO3 (Ademe) a permis d'acquérir 4 compteurs vélo. Il s'agit de compteurs "tubes" qui comptabilisent vélos et véhicules motorisés avec sens de passage, et qui peuvent isoler le comptage des vélos. Les compteurs proposent une transmission automatique des données. Ils sont déplaçables facilement. 2 sont installés fin 2025 sur la 1ère tranche des liaisons cyclables interbourgs :

- à Plélan-le-Grand sur la liaison Plélan-le-Grand / Treffendel / Saint-Péran
- à Saint-Thurial sur la liaison Saint-Thurial / Bréal-sous-Montfort

2 autres compteurs seront installés sur la tranche 2 (liaisons cyclables Plélan-le-Grand / Maxent, Treffendel / Monterfil / Le Verger).



Compteurs vélos type "tubes"

Coûts et financements

L'acquisition de ces 4 compteurs vélos représente un coût total de 12 080 € HT. Les coûts de fonctionnement annuels (licence / abonnement) sont de 420 € HT par compteur soit 1 680 € HT annuels pour les 4 compteurs.

L'appel à projet AVELO 3 de l'Ademe permet de financer 50 % de cette acquisition en 2025 soit 6 040 €.

Suivi et évaluation

Ces compteurs permettront de suivre et de quantifier l'usage sur les infrastructures cyclables nouvellement aménagées. Dans le temps, ils permettront donc d'être un véritable indicateur d'efficacité de la politique vélo du territoire.



Pérenniser le Savoir Rouler à Vélo

Depuis le printemps 2024, Brocéliande Communauté finance des sessions "Savoir Rouler à Vélo" dans les écoles. Mi-2025, plus de 200 élèves de CM1 / CM2 ont pu y être formés. Le programme se déroule en 3 bloc comme expliqué ci-dessous :



Savoir Rouler à Vélo à Monterfil (2024)

Le Savoir Rouler à Vélo est une formation certifiante (obtention d'un diplôme en fin de cycle) et normée. Le bloc 3 consiste à réaliser 1 ou plusieurs sorties en milieu ouvert avec accompagnateurs afin que les élèves s'habituent à des conditions réelles de circulation.

Brocéliande Communauté compte 13 écoles sur son territoire (toutes les communes ont 1 école privée et 1 école publique, excepté Paimpont : 1 seule école publique et Saint-Péran : pas d'école). L'objectif est de généraliser le programme sur l'ensemble des écoles intéressées.

Coûts et financements

Le coût d'une session de Savoir Rouler à Vélo, pour un groupe jusqu'à une trentaine d'élèves, est d'environ 2 000 € HT. L'État qui finançait le programme à 50 % jusqu'à août 2025 via le programme "Génération Vélo" s'est désengagé et ne finance plus le dispositif.

Brocéliande Communauté propose de maintenir un budget annuel de 10 000 € afin de poursuivre le programme Savoir Rouler à Vélo sur le territoire.

Organiser un événement annuel autour du vélo

Afin de fédérer les habitants autour du vélo, il est proposé d'organiser à partir de 2026, un temps fort annuel autour du vélo et de la mobilité.

Cet événement pourra prendre la forme d'une journée ou d'une demie-journée, dans une centralité du territoire. Il pourra être adossé à un autre événement existant. Il proposera des animations variées comme : spectacle, sensibilisation, projection, stand de réparation, marquage vélo, circuit pédagogique, balade à vélo, stand d'information, etc...

Les associations et professionnels du vélo sur le territoire devront être mobilisés. La première édition aura lieu en septembre 2026 (date exacte à définir) et le lieu reste également à définir.



Affiche fête du vélo sur la communauté de communes de Saint-Méen-Montauban

Coûts et financements

Un budget annuel de 3 500 € sera dédié à l'organisation de la fête du vélo sur le territoire. L'appel à projet AVELO 3 de l'Ademe finance cela à hauteur de 50 %

Plan pluriannuel d'investissements

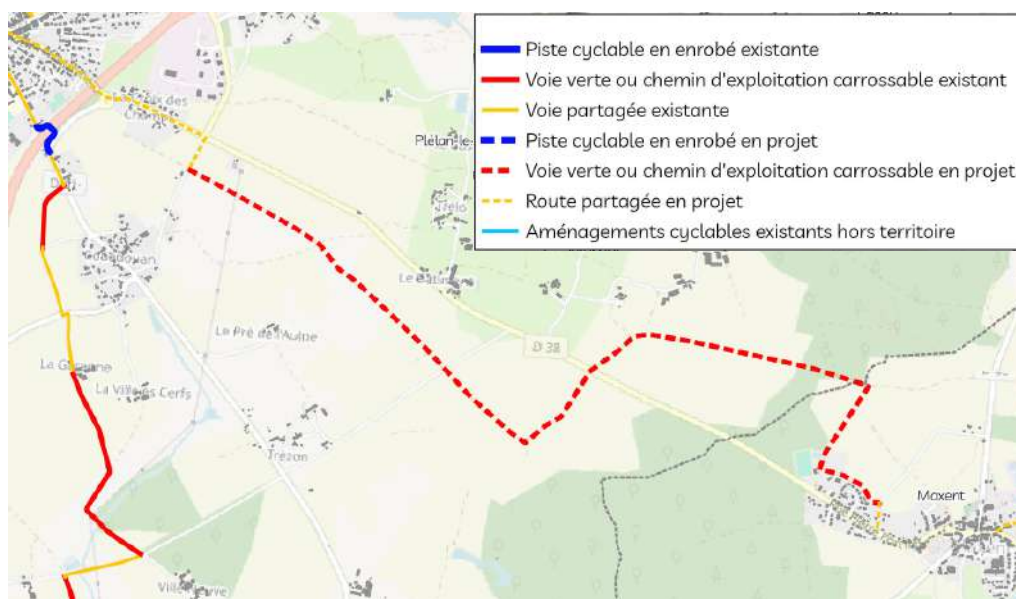
			2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Aménagement cyclables (investissement)	Travaux tranche 2	TOTAL		808 688,50 €					
		Plélan-le-Grand / Maxent							
		Treffendel / Monterfil							
		Monterfil / Le Verger							
		Moe	12 828,00 €	15 182,00 €					
	Travaux tranche 3	TOTAL				1 140 000,00 €			
		Paimpont / Concoret				690 000,00 €			
		Plélan-le-Grand / Beignon				355 000,00 €			
		Treffendel-Monterfil / Bréal-sous-Montfort				45 000,00 €			
		Maxent / Baulon				20 000,00 €			
		Bréal-sous-Montfort / Goven				30 000,00 €			
	BRÉAL / MORDELLES	étude de faisabilité / Opportunité	12 225,00 €	17 575,00 €					
		Moe				70 000,00 €			
		Travaux				1 200 000,00 €			Chiffage très indicatif
	Amélioration Rue de la Brizardais Bréal-Saint-Thurial TRANCHE 1						120000 € (non comptabilisé PPI)		
	Travaux tranche 4	TOTAL							20 000,00 €
		Monterfil / Careil / Trémelin							5 000,00 €
		Saint-Thurial / Treffendel-Monterfil							15 000,00 €
		Plélan-le-Grand / Paimpont							Non connu
		Saint-Thurial / Baulon							Non connu
		Saint-Thurial / Le Verger							Non connu
		Travaux							
Fonctionnement	Parcs vélos			15 000,00 €					
	Box vélos			35 000,00 €					
	Savoir Rouler à Vélo		10 000,00 €	10 000,00 €	10 000,00 €	10 000,00 €	10 000,00 €	10 000,00 €	10 000,00 €
	Abonnement compteur vélo			1 680,00 €	1 680,00 €	1 680,00 €	1 680,00 €	1 680,00 €	1 680,00 €
	Fête du vélo / événement								
	mobilité			3 500,00 €	3 500,00 €	3 500,00 €	3 500,00 €	3 500,00 €	3 500,00 €
		TOTAL INVESTISSEMENT	25 053,00 €	891 445,50 €	803 333,33 €	803 333,33 €	803 333,33 €	Non connu	Non connu
		TOTAL FONCTIONNEMENT	10 000,00 €	15 180,00 €	15 180,00 €	15 180,00 €	15 180,00 €	15 180,00 €	15 180,00 €



Fiche liaison cyclable : Plélan-le-Grand / Maxent

Tranche n°2 (travaux 2026)

brocéliande
communauté



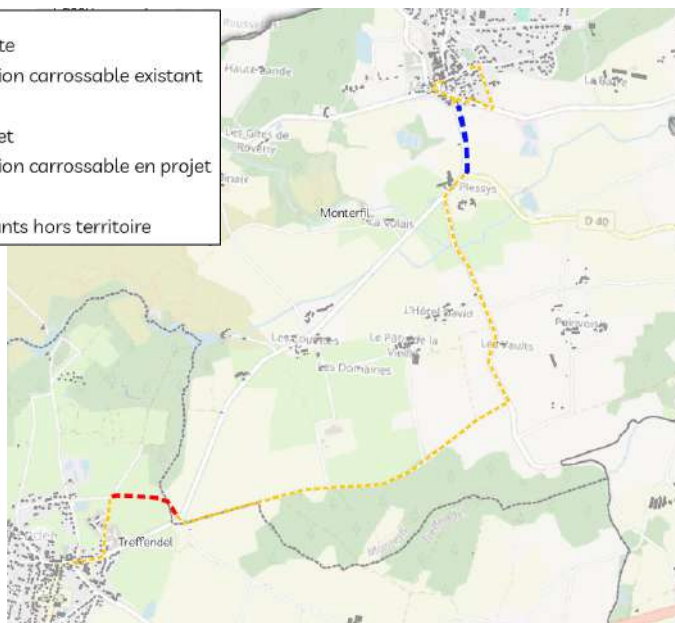
Liaison	Plélan-le-Grand / Maxent
Maîtrise d'ouvrage	Brocéliande Communauté
Tranche	n°2 (2026)
Avancement T4 2025	AVP validé, PRO en cours
Type de liaison	Structurante
Longueur tracé	6,2 km
--> Piste cyclable en site propre (unidirectionnelle) en enrobé	0,9 km
--> Voie verte / Chemin d'exploitation en revêtement sablé rouge	4,8 km
--> Route partagée	0,6 km

Coûts (hors maîtrise d'oeuvre)		
Travaux VRD		593 859,50 € HT
Piste cyclable unidirectionnelle au lieu-dit La Croix des Champs + giratoire, en enrobé	900 ml	
Réfection de revêtements sur chemins d'exploitation	4800 ml	
Rénovation passerelle Maxent		
Signalétique directionnelle, panneaux de police et marquage horizontal		34 566,00 € HT
TOTAL		628 425,50 € HT hors maîtrise d'oeuvre

Fiche liaison cyclable : Treffendel / Monterfil

Tranche n°2 (travaux 2026)

—	Piste cyclable en enrobé existante
—	Voie verte ou chemin d'exploitation carrossable existant
—	Voie partagée existante
- -	Piste cyclable en enrobé en projet
- -	Voie verte ou chemin d'exploitation carrossable en projet
- -	Route partagée en projet
—	Aménagements cyclables existants hors territoire



brocéliande
communauté

Liaison	Treffendel / Monterfil
Maîtrise d'ouvrage	Brocéliande Communauté
Tranche	n°2 (2026)
Avancement T4 2025	AVP validé, PRO en cours
Type de liaison	Secondaire
Longueur tracé	5,4 km
--> Piste cyclable en site propre (unidirectionnelle) en enrobé	0,35 km
--> Voie verte / Chemin d'exploitation en revêtement sablé rouge	0,40 km
--> Route partagée	4,65 km

Coûts (hors maîtrise d'oeuvre)

Travaux VRD		115 229,00 € HT
Piste cyclable bidirectionnelle réfection et élargissement RD63	350 ml	
Réfection de revêtements sur chemins d'exploitation + création passerelle	400 ml	
Signalétique directionnelle, panneaux de police et marquage horizontal		17 344,00 € HT
TOTAL		132 573,00 € HT hors maîtrise d'oeuvre

Fiche liaison cyclable : Monterfil / Le Verger

Tranche n°2 (travaux 2026)



Liaison	Treffendel / Monterfil
Maîtrise d'ouvrage	Brocéliande Communauté
Tranche	n°2 (2026)
Avancement T4 2025	AVP validé, PRO en cours
Type de liaison	Secondaire
Longueur tracé	4,3 km
--> Piste cyclable en site propre (unidirectionnelle) en enrobé	0 km
--> Voie verte / Chemin d'exploitation en revêtement sablé rouge	0,40 km
--> Route partagée	3,9 km

Coûts (hors maîtrise d'oeuvre)		
Travaux VRD		39 521,00 € HT
Réfection chemin d'exploitation le long du Serein	180 ml	
Remis aux normes passerelle existante Serein		
Signalétique directionnelle, panneaux de police et marquage horizontal		8 169,00 € HT
TOTAL		47 690,00 € HT hors maîtrise d'oeuvre

Fiche liaison cyclable : Paimpont / Concoret

Tranche n°3 (2027/2028)



Liaison	Paimpont Concoret
Maîtrise d'ouvrage	Brocéliande Communauté
Tranche	n°3 (horizon 2028)
Avancement T4 2025	Réflexion tracé
Type de liaison	Secondaire et touristique
Longueur tracé	4,3 km
--> Piste cyclable en site propre (unidirectionnelle) en enrobé	4,0 km
--> Voie verte / Chemin d'exploitation en revêtement sablé rouge	0,45 km
--> Route partagée	8,15 km

Estimation sommaire des coûts (hors maîtrise d'oeuvre)		
Travaux VRD		690 000,00 € HT (dont ~ 80 000 € Concoret)
Création de piste cyclable de 3 mètres de largeur en enrobé sur emprises foncières communales	4 450 ml	
Signalétique directionnelle, panneaux de police et marquage horizontal		10 000 € HT
TOTAL		700 000,00 € HT hors maîtrise d'oeuvre (dont ~ 80 000 € Concoret)

Fiche liaison cyclable : Plélan-le-Grand / Beignon (56)

Tranche n°3 (2027/2028)

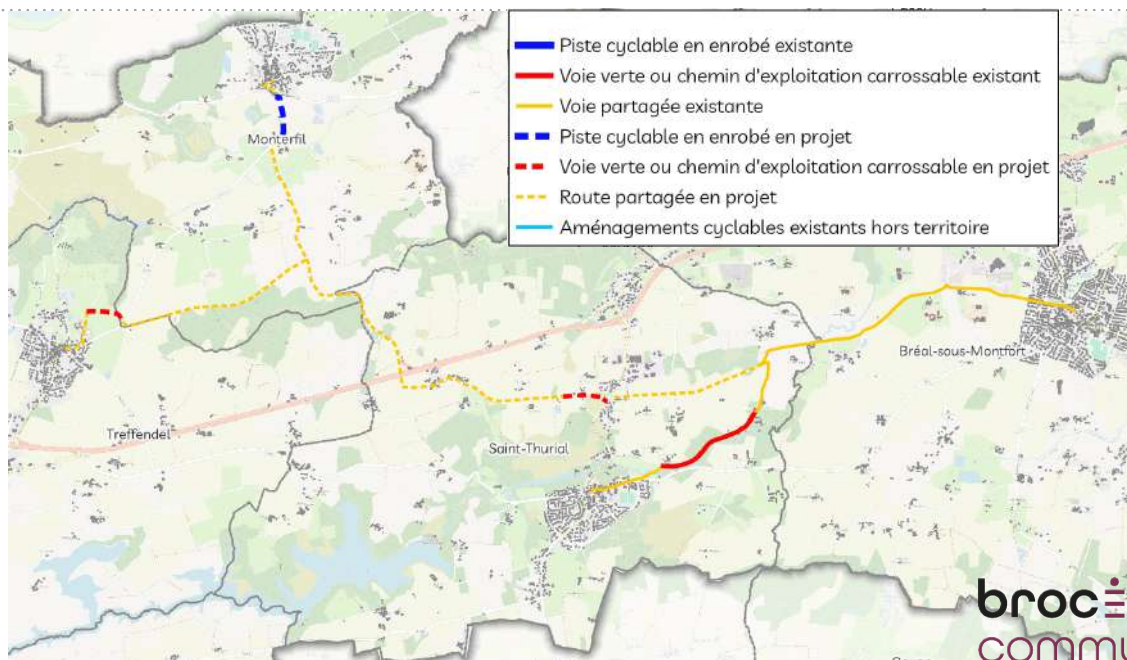


Liaison	Plélan-le-Grand / Beignon
Maîtrise d'ouvrage	Brocéliande Communauté / commune de Beignon (partie déjà achevée)
Tranche	n°3 (horizon 2028)
Avancement T4 2025	Réflexion tracé
Type de liaison	Structurante
Longueur tracé	6,4 km
--> Piste cyclable en site propre (bidirectionnelle) en enrobé	2 km (dont 1,6 km existant côté Beignon)
--> Voie verte / Chemin d'exploitation en revêtement sablé rouge	0 km
--> Route partagée	4,4 km

Estimation sommaire des coûts (hors maîtrise d'oeuvre)		
Travaux VRD		
Création de piste cyclable de 3 mètres de largeur en enrobé en bordure de RD224	400 ml	200 000 € HT
Traitement de 2 ouvrages d'art de franchissement de cours d'eau		150 000 € HT
Signalétique directionnelle, panneaux de police et marquage horizontal		5 000 € HT
TOTAL		355 000,00 € HT hors maîtrise d'oeuvre

Fiche liaison cyclable : Treffendel-Monterfil / Bréal-sous-Montfort

Tranche n°3 (2027/2028)



Liaison	Treffendel-Monterfil / Bréal-sous-Montfort
Maîtrise d'ouvrage	Brocéliande Communauté
Tranche	n°3 (horizon 2028)
Avancement T4 2025	Réflexion tracé
Type de liaison	Secondaire
Longueur tracé	Treffendel / Bréal-sous-Montfort : 12,4 km Monterfil / Bréal-sous-Montfort : 11,7 km
--> Piste cyclable en site propre	0,4 km (déjà aménagée en 2026 côté Monterfil)
--> Voie verte / Chemin d'exploitation en revêtement sablé rouge	0,45 km (La Croix Goyet à Saint-Thurial) : revêtement à reprendre
--> Route partagée	~13,5 km

Estimation sommaire des coûts (hors maîtrise d'oeuvre)		
Travaux VRD		
Revêtement chemin lieu-dit Croix Goyet	450 ml	25 000 € HT
Signalétique directionnelle, panneaux de police et marquage horizontal		20 000 € HT
TOTAL		~ 45 000,00 € HT hors maîtrise d'oeuvre

Fiche liaison cyclable : Maxent / Baulon

Tranche n°3 (2027/2028)



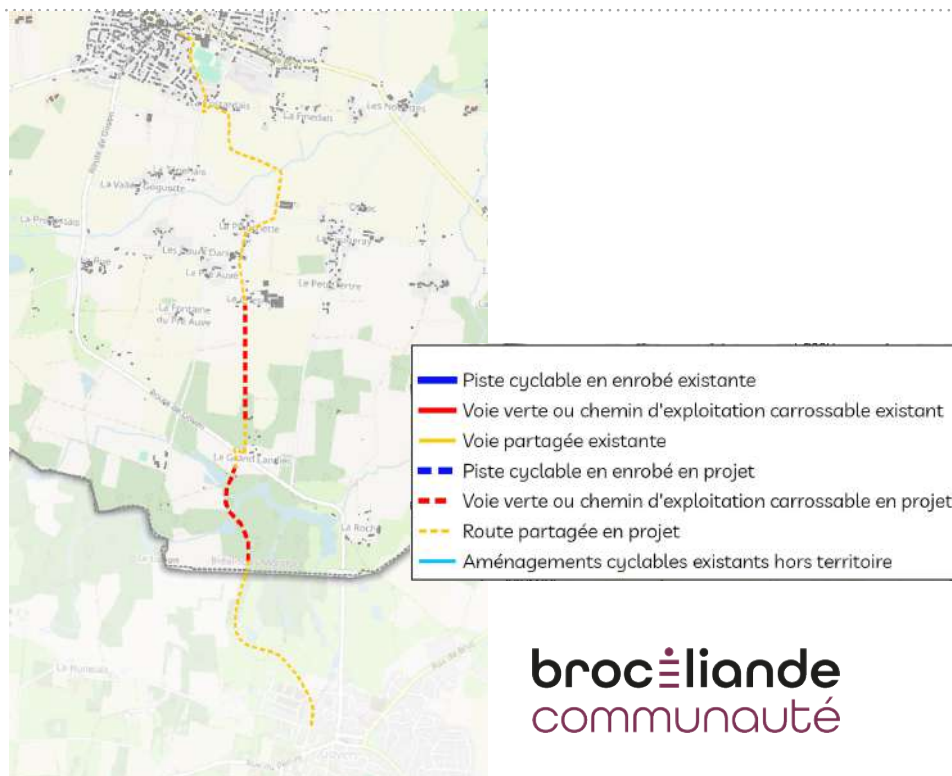
Liaison	Maxent / Baulon
Maîtrise d'ouvrage	Brocéliande Communauté / VHBV ou commune de Baulon
Tranche	n°3 (horizon 2028)
Avancement T4 2025	Réflexion tracé
Type de liaison	Secondaire
Longueur tracé	8,7 km
--> Voie verte / Chemin d'exploitation en revêtement sablé rouge	1,3 km (Catillan / La Garenne)
--> Route partagée	~7,4 km

Estimation sommaire des coûts (hors maîtrise d'oeuvre)

Travaux VRD		
Réfection de revêtements sur chemins d'exploitation	1300 ml	~65 000 € HT (100% sur Brocéliande Communauté)
Signalétique directionnelle, panneaux de police et marquage horizontal		5 000 € HT
TOTAL		~ 55 000,00 € HT hors maîtrise d'oeuvre

Fiche liaison cyclable : Bréal-sous-Montfort / Goven

Tranche n°4 (à partir de 2029)



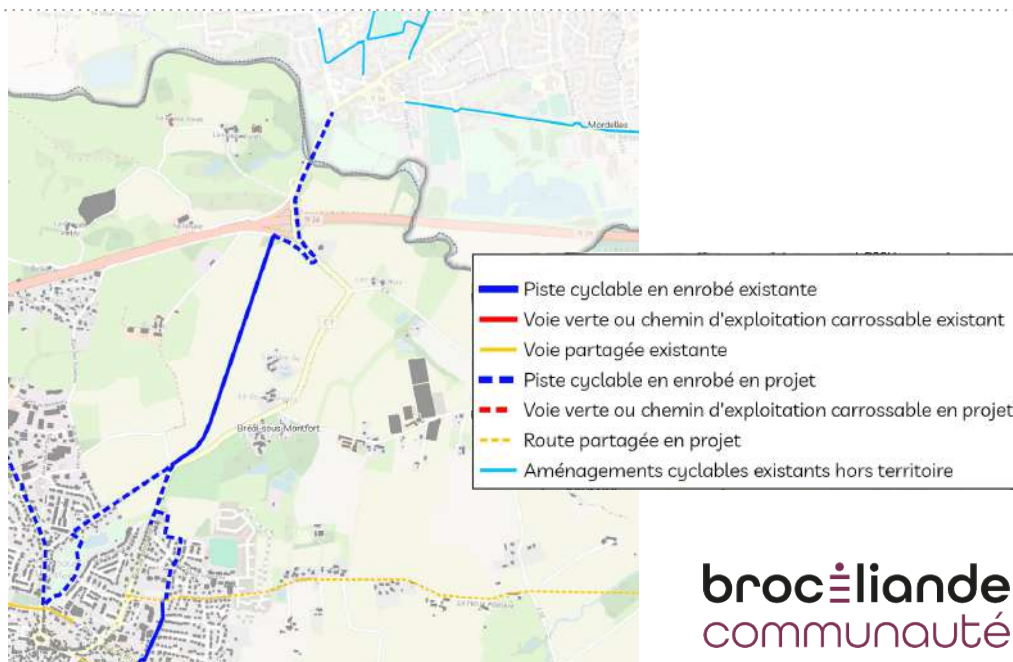
broceliande
communauté

Liaison	Bréal-sous-Montfort / Mordelles
Maîtrise d'ouvrage	à définir
Tranche	n°3 (horizon 2028)
Avancement T4 2025	étude d'opportunité et de faisabilité lancée
Type de liaison	Haut niveau de service
Longueur tracé	3,3 km
--> Piste cyclable en site propre	0,75 km à aménager dont un franchissement complexe
--> Voie verte bitumée	1,15 km déjà aménagée
--> Route partagée	0,95 km

Estimation sommaire des coûts (hors maîtrise d'oeuvre)		
Travaux VRD		
Création de piste cyclable de 3 mètres de largeur en enrobé en bordure de RD224	900 ml	~300 000 € HT
Franchissement RN24		Inconnu
Franchissement Meu		Inconnu
Signalétique directionnelle, panneaux de police et marquage horizontal		25 000 € HT
TOTAL		Inconnu

Fiche liaison cyclable : Bréal-sous-Montfort / Mordelles (Rennes Métropole)

Tranche n°???



brocliande
communauté

Liaison	Bréal-sous-Montfort / Mordelles
Maîtrise d'ouvrage	à définir
Tranche	à définir
Avancement T4 2025	étude d'opportunité et de faisabilité lancée
Type de liaison	Haut niveau de service
Longueur tracé	3,3 km
--> Piste cyclable en site propre	0,75 km à aménager dont un franchissement complexe
--> Voie verte bitumée	1,15 km déjà aménagée
--> Route partagée	0,95 km

Estimation sommaire des coûts (hors maîtrise d'oeuvre)		
Création de piste cyclable de 3 mètres de largeur en enrobé en bordure de RD224. Complexités en amont et aval de l'ouvrage RN24	500 ml	Inconnu
Traitement intersection au lieu-dit "Les Ponciaux"		Inconnu
Traitement de l'ouvrage de franchissement RN24		Inconnu
Franchissement Meu		Inconnu
Piste cyclable bidirectionnelle côté Mordelles	270 ml	Inconnu
Traitement Rue de l'Ancienne Gare en voirie partagée	685 ml	Inconnu
Création piste cyclable Rue de Mordelles	260 ml	
Signalétique directionnelle, panneaux de police et marquage horizontal		Inconnu
TOTAL		Inconnu

Fiche liaison cyclable : Bréal-sous-Montfort / Saint-Thurial --> Améliorations

Tranche n°???



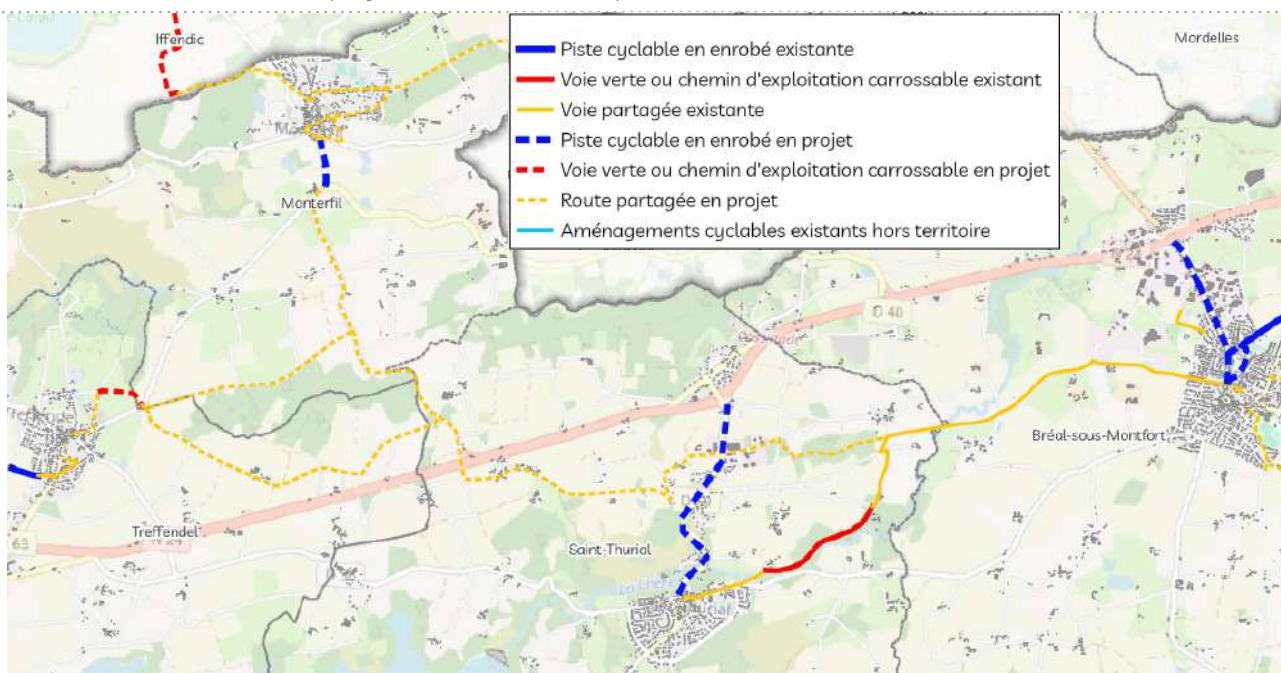
Liaison	Bréal-sous-Montfort / Saint-Thurial
Maîtrise d'ouvrage	Brocéliande Communauté (hors agglomération) ? Bréal-sous-Montfort en agglomération
Tranche	à définir
Avancement T4 2025	Réflexions MOA - chiffrages sommaires
Type de liaison	Structurante
Longueur tracé	Portion de 1km (Rue de la Brizardais)
--> Piste cyclable en site propre	1 km

Estimation sommaire des coûts (hors maîtrise d'oeuvre)

Création de piste cyclable de 3 mètres de largeur en enrobé en bordure de voirie HORS AGGLO	800 ml	~120 000 € HT
Création de piste cyclable de 3 mètres de largeur EN AGGLO	200 ml	~30 000 € HT
Acquisitions foncières / bornage	~600 m²	~5 000 €
TOTAL		Inconnu

Fiche liaison cyclable : Treffendel-Monterfil / Saint-Thurial

Tranche n°4 (à partir de 2029)



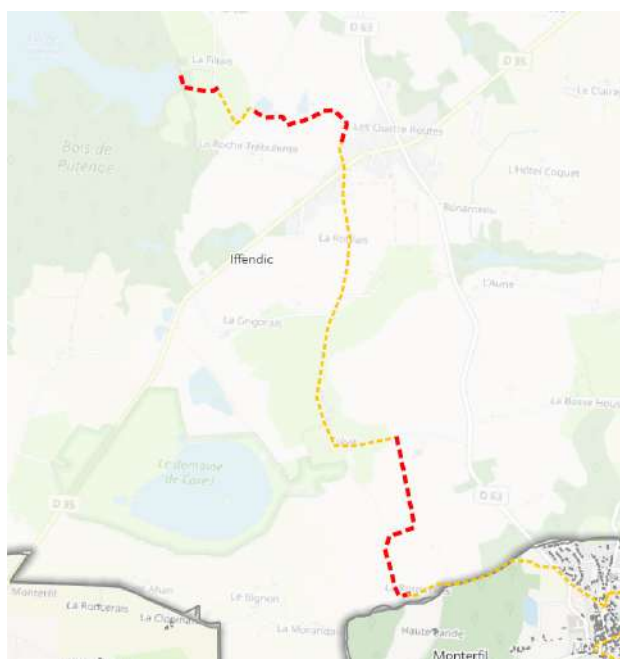
Liaison	Treffendel-Monterfil / Saint-Thurial --> Liaison à terminer via itinéraire Saint-Thurial Cossinade
Maîtrise d'ouvrage	Brocéliande Communauté
Tranche	n°3 (horizon 2028)
Avancement T4 2025	Réflexion tracé
Type de liaison	Secondaire
Longueur tracé	Treffendel / Saint-Thurial : 7,8 km Treffendel / Bréal-sous-Montfort : 12,4 km Monterfil / Saint-Thurial : 10,2 km Monterfil / Bréal-sous-Montfort : 11,7 km
--> Piste cyclable en site propre	0,4 km (déjà aménagée en 2026)
--> Voie verte / Chemin d'exploitation en revêtement sablé rouge	1 km (carrière Saint-Thurial) + 0,9 km (Saint-Thurial / La Gare aménagée par la commune)
--> Route partagée	~13,5 km

Estimation sommaire des coûts (hors maîtrise d'oeuvre)

Travaux VRD		
Création de piste cyclable de 3 mètres de largeur en enrobé en bordure de RD69 (commune de Saint-Thurial)	900 ml	??? (commune de Saint-Thurial) - étude de faisabilité en cours
Signalétique directionnelle, panneaux de police et marquage horizontal		15 000 € HT
TOTAL		~ 15 000,00 € HT hors maîtrise d'oeuvre (et participation Saint-Thurial inconnue)

Fiche liaison cyclable : Monterfil / Careil / Trémelin

Tranche n°4 (à partir de 2029)



brocéliande
communauté

Liaison	Monterfil / Careil / Trémelin
Maîtrise d'ouvrage	Brocéliande Communauté / Montfort Communauté
POINT DE VIGILANCE	Liaison non prévue au Schéma Directeur Cyclable de Montfort Communauté alors que l'essentiel du tracé est sur la commune d'Iffendic (commune de Montfort Communauté)
Tranche	n°4 (à partir de 2029)
Avancement T4 2025	Réflexion tracé
Type de liaison	Secondaire touristique
Longueur tracé	Monterfil / Careil : 2,9 km Monterfil / Trémelin : 5,6 km

Estimation sommaire des coûts (hors maîtrise d'oeuvre)		
Travaux VRD		
Revêtement chemin d'exploitation côté Iffendic	1100 ml	~ 80 000 € HT (Côte Montfort Communauté)
Signalétique directionnelle, panneaux de police et marquage horizontal		5 000 € HT
TOTAL		~ 5 000 € (pour Brocéliande Communauté) et 80 000 € pour Montfort Communauté (non priorisé dans le SDC)

Nature des travaux	Ordre de grandeur - coûts par unité ou par mètre linéaire
Revêtement sablé compacté mécaniquement (3,5m de largeur) sur structure existante	~30 € HT
Revêtement sablé compacté mécaniquement (3,5m de largeur) sur structure légère (0/31.5)	~50 € HT
Revêtement sablé compacté mécaniquement (3,5m de largeur) sur structure lourde (0/31.5 + 0/80)	~80 € HT
Revêtement sablé stabilisé avec liant sur structure lourde (0/31.5 + 0/80)	~100 € HT
Revêtement en enrobé noir (3m de largeur) + structure (0/80 + 0/31.5)	~120 € HT
Revêtement en enrobé rouge (3m de largeur) + structure (0/80 + 0/31.5)	~140 € HT
Revêtement en enrobé beige (3m de largeur) + structure (0/80 + 0/31.5)	~150 € HT
Panneau directionnel (fourniture et pose) avec nb km	230 € HT
Panneau de police	300 à 500 € HT
Panneau "partagons la voie"	~500 € HT
Pictogramme vélo au sol	~75 € HT

Liaisons cyclables	Longueur tracé cyclable	Relief(dénivelé positif dans chaque sens)	Pourcentage voies départementales (tracé projet liaisons cyclables interbourgs)	Pertinence indice cyclabilité DDTM trajets utilitaires	Potentiel d'usage touristique	Faisabilité pour Brocéliande Communauté			
						Rigidité foncière parcelles contigües	Intervention sur RD	Exigences environnementales	Coûts
Paimpont / plélan (RD)	5,7 km	50/70	100%	ASSEZ FORTE	Très FORT	Fort	Fort	Fort	Fort
Paimpont / Saint Péran	10,3 km	50/80	100%	NULLE	FORT	Fort	Fort	Fort	Fort si piste cyclable en site propre / faible si jalonement
Paimpont / Plélan par Les Forges	8,4 km	90/70	0%	FAIBLE	FORT	Sans objet	Non	Non	Faible
Saint-Péran / Monterfil	7,8 km	100/50	57%	NULLE	à évaluer	Fort	Fort	Limité	Fort si piste cyclable en site propre / faible si jalonement
Maxent / Treffendel	8,5km	70/60	65%	FAIBLE	à évaluer	Fort	Fort	Limité	Fort si piste cyclable en site propre / faible si jalonement
Monterfil/Treffendel / Bréal	11,85 km	70/90	13%	FAIBLE	à évaluer	Sans objet	RD69 arrivée à Saint-Thurial	Faible	Limité si uniquement jalonement
Saint-Thurial / Treffendel - Monterfil	7,0km et 7,6 km	80/70 et 70/130	15%	FAIBLE	à évaluer	Fort (RD69)	RD69 arrivée à Saint-Thurial	Faible	Limité si jalonement uniquement
LIAISONS NON PREVUES DANS LE PROJET INITIAL DE LIAISONS CYCLABLES INTERBOURGS									
Paimpont / Concoret	6,1 km	40/100	5% (en agglo)	MODEREE	Fort	sans objet	Non (à part en agglo)	Faible	Faible
Plélan / Beignon	6,4 km	80/90	10%	FAIBLE	à évaluer	modérée	Important entre le pont du Secret et la route de la Vigne	Faible	Fort si piste cyclable en site propre RD
Paimpont / Campénéac	12,5km	130-210	85%	NULLE	fort	Fort	Fort	Fort	Fort
Maxent / Baulon	~9km	60/70	5% (en agglo)	NULLE	à évaluer	Sans objet	Non (à part en agglo)	Faible	Assez faible
Bréal / Goven	6 km	80/30	0%	FORT	à évaluer	Sans objet	Non	Faible	Assez faible
Monterfil / Montfort	~10 km	100/160	> 50 %	NULLE	à évaluer	Fort	Fort	Limité	Variable mais probablement élevé
Bréal / Chavagne	~ 6 km	35/20	0%	MODEREE	Fort	Fort	Aucune si point de passage sur le Meu	Fort (passage du Meu)	Forts si passerelle de franchissement du Meu
Monterfil / Careil / Trémelin	~5,5 km	30/30	< 10%	FAIBLE	Fort	modérée	En sortie de monterfil	Limité	Limité si uniquement jalonement

Annexe 2 - Outil technique de travail de priorisation lors de l'atelier élus du 4 avril 2025

Liaisons cyclables	Coûts estimatifs HT	Type d'aménagement envisageable	Confort de la liaison cyclable envisagée	Proposition de priorisation technique	Proposition de priorisation politique
Paimpont / plélan (RD)		Piste cyclable en site propre	Excellent	Maîtrise d'ouvrage CD35	
Paimpont / Saint Péran	???	Jalonement	Mauvais	3	3
Paimpont / Plélan par Les Forges	20 000,00 €	Jalonement (solution d'attente avant aménagement pas le CD35)	Bon	3	3
Saint-Péran / Monterfil	???	Jalonement	Moyen	3	3
Maxent / Treffendel	???	Jalonement	Moyen	3	3
Monterfil/Treffendel / Bréal	20 000,00 €	Jalonement	moyen	1	1
Saint-Thurial / Treffendel - Monterfil	50 000,00 €	Jalonement	Moyen	2	2 attente étude
LIAISONS NON PREVUES DANS LE PROJET INITIAL DE					
Paimpont / Concoret	250 000,00 €	Jalonement et passage de la communale en voie verte	Très bon	1	1
Plélan / Beignon	100 000,00 €	Piste cyclable en site propre le long de la RD / jalonement	Très bon	1	1
Paimpont / Campénéac	???	Jalonement	Mauvais	3	3
Maxent / Baulon	20 000,00 €	Jalonement + éventuellement reprise de revêtement ponctuelle sur chemin d'exploitation	Correct	2	1
Bréal / Goven	30 000,00 €	Jalonement + éventuellement reprise de revêtement ponctuelle sur chemin d'exploitation	Correct	2	1
Monterfil / Montfort	???	Jalonement et/ou piste cyclable	à déterminer	3	3
Bréal / Chavagne	> 200 000 €	Jalonement + passerelle	Très bon	1	3
Monterfil / Careil / Trémelin	~ 50 000 €	Jalonement + éventuellement reprise de revêtement ponctuelle sur chemin d'exploitation	Correct	2	2