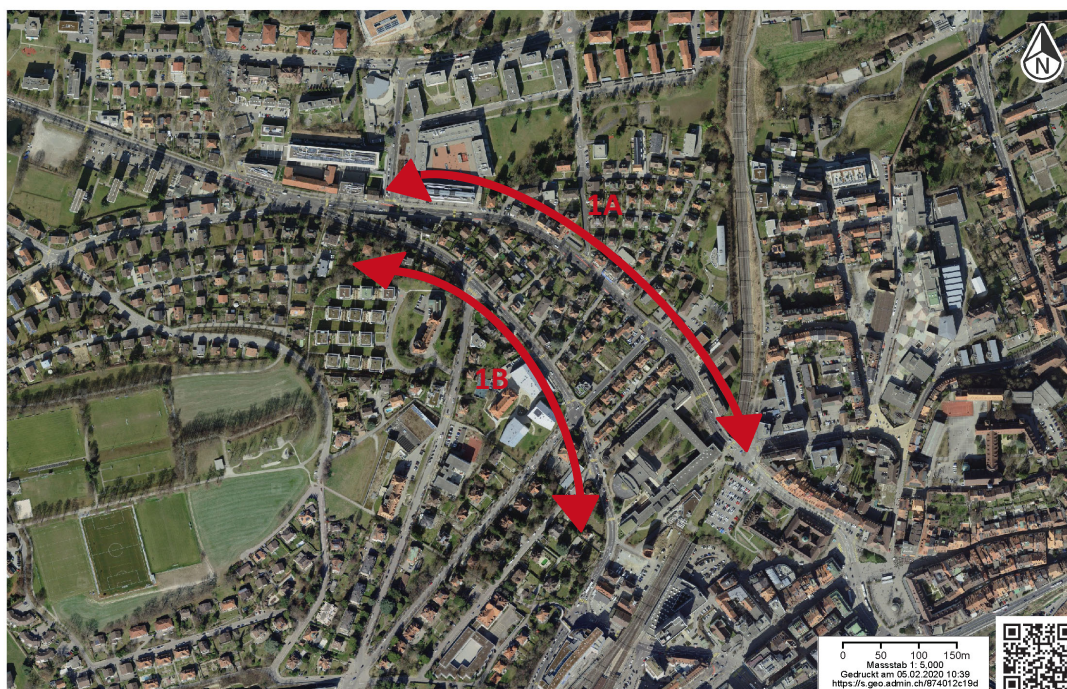


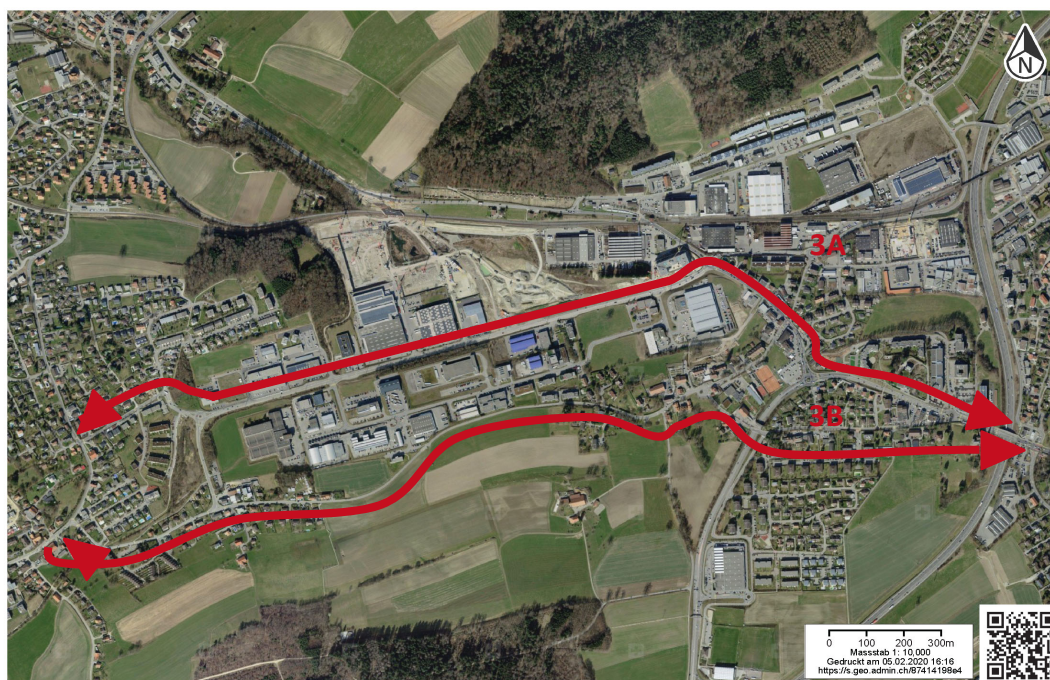
## Analyse de tracé pour le 2ème axe structurant cyclable nord-ouest/sud-est

## Tronçon 1A / 1B



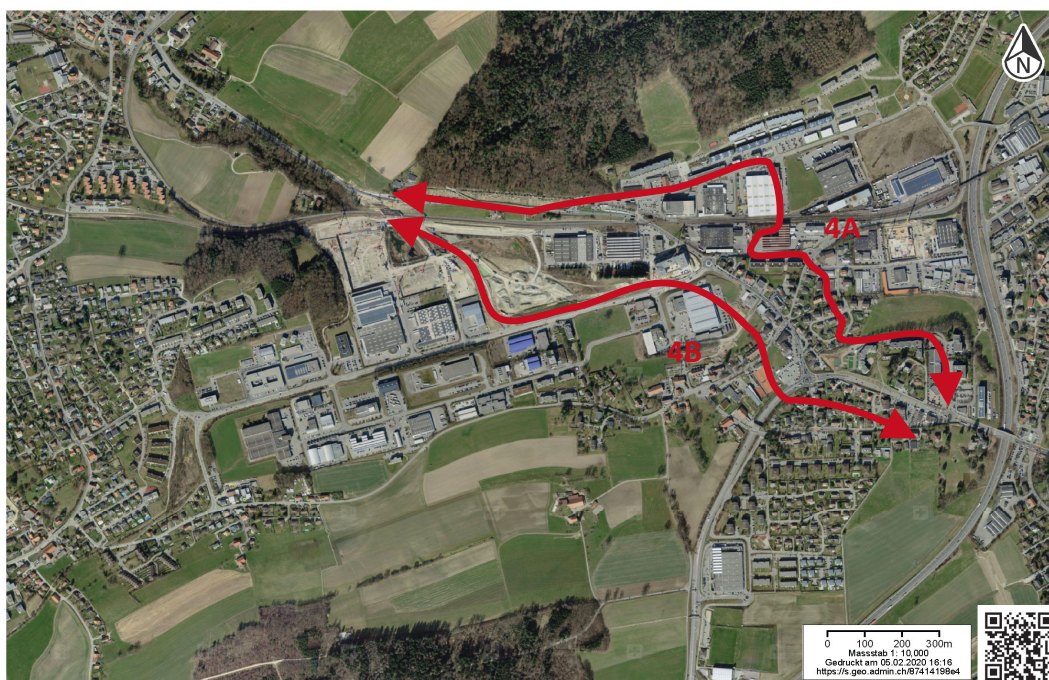
Tronçon	1A	1B
<b>Rues empruntées</b>	Route du Jura - Route de Rome	Av. Louis-Weck-Reynold - Av. de l'Europe
<b>Longueur et dénivelé + / - (sens: sortie de ville)</b>	660 m +11 m / - 1 m (dénivelé net +10 m)	640 m +21 m / - 12 m (dénivelé net + 9 m)
<b>Aménagements cyclables existants</b>	Partiellement, pistes cyclables des deux côtés (uniquement Route du Jura)	Partiellement, piste cyclable direction sortie de ville (entre nœud avec Av. Jean-Gambach et nœud Av. du Moléson)
<b>TJM</b>	9'400 à 12'500 véh/j	9'700 à 12'500 véh/j
<b>Hierarchie réseau TIM</b>	Réseau routier de desserte urbaine	Réseau routier de desserte urbaine
<b>Espace disponible (domaine public)</b>	Variable, 15.8 - 19.2 m	14.6 m
<b>Environnement immédiat</b>	Bâti des deux côtés	Bâti des deux côtés
<b>TP</b>	2 lignes de bus	3 lignes de bus
<b>Site propre bus</b>	partiellement, des deux côtés (uniquement Route de Rome) usage commun avec vélos	partiellement (direction sortie de ville) partie nord
<b>Stationnement longitudinal</b>	non	ponctuellement, partie sud: 3 places (direction sortie de ville)
<b>Desserte des pôles</b>	Similaire	Similaire
<b>Racordement aux extrémités</b>	Pas problématique	Pas problématique
<b>Synthèse</b>	+ dénivelé plus faible + largeur à disposition supérieure + aménagements cyclables existants plus complets + trafic TP moins important	- dénivelé plus important - largeur à disposition plus restreinte - trafic TP plus important

Tronçon 3A / 3B



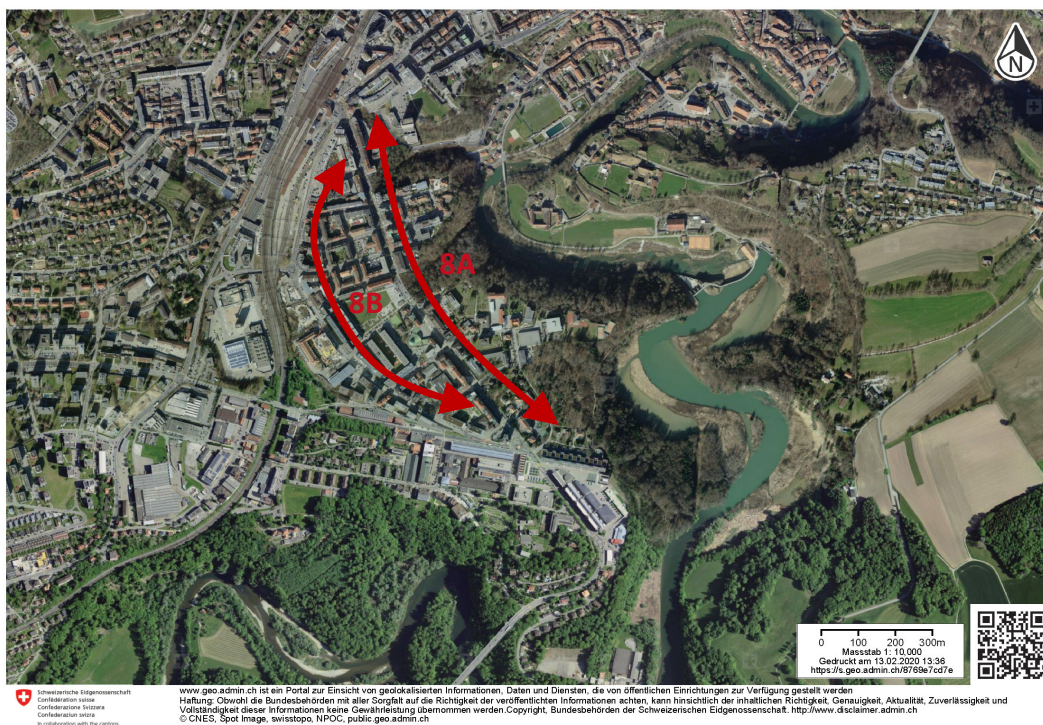
Tronçon	3A	3B
<b>Rues empruntées</b>	Route d'Amont - Route Jo Siffert - Route de Belfaux - Route de la Chassotte	Route de Givisiez - Route du Château-d'Affry
<b>Longueur et dénivelé + / - (sens: sortie de ville)</b>	2610 m +35 m / -39 m (dénivelé net -4 m)	2540 m +24 m / -44 m (dénivelé net -20 m)
<b>Aménagements cyclables existants</b>	Partiellement, piste cyclable sur trottoir direction sortie de ville (Route de la Chassotte)	Partiellement, piste cyclable direction sortie de ville (entre la route du Château-d'Affry 40A et l'entrée à Corminboeuf)
<b>TJM</b>	6'800 (Route Jo-Siffert ouest) 15'600 à 20'000 véh/j (partie est du tronçon)	Trafic faible (pas de données)
<b>Hiérarchie réseau TIM</b>	Réseau routier structurant (en partie)	-
<b>Espace disponible (domaine public)</b>	11.70 - 14.70 m (8.80 m ponctuellement sur la route d'Amont)	6.50 - 7.50 m
<b>Environnement immédiat</b>	Majoritairement industriel avec parfois une distance à la route de quelques mètres	Majoritairement agricole
<b>TP</b>	1 ligne (route d'Amont) / 2-4 (Route Jo Siffert) / 3 (Route de Belfaux & de la Chassotte) lignes de bus	Partiellement sans ligne de bus, majoritairement 1 ligne de bus
<b>site propre bus</b>	non	non
<b>Stationnement longitudinal</b>	non	non
<b>Desserte des pôles</b>	Légèrement meilleure desserte de la zone industrielle	Satisfaisante
<b>Racordement aux extrémités</b>	Pas problématique	Tourner à gauche à l'entrée de Corminboeuf
<b>Synthèse</b>	+ dessert légèrement mieux la zone - trafic important - plusieurs lignes TP	+ trafic faible + hors milieu bâti + trafic TP moins important

Tronçon 5A / 5B



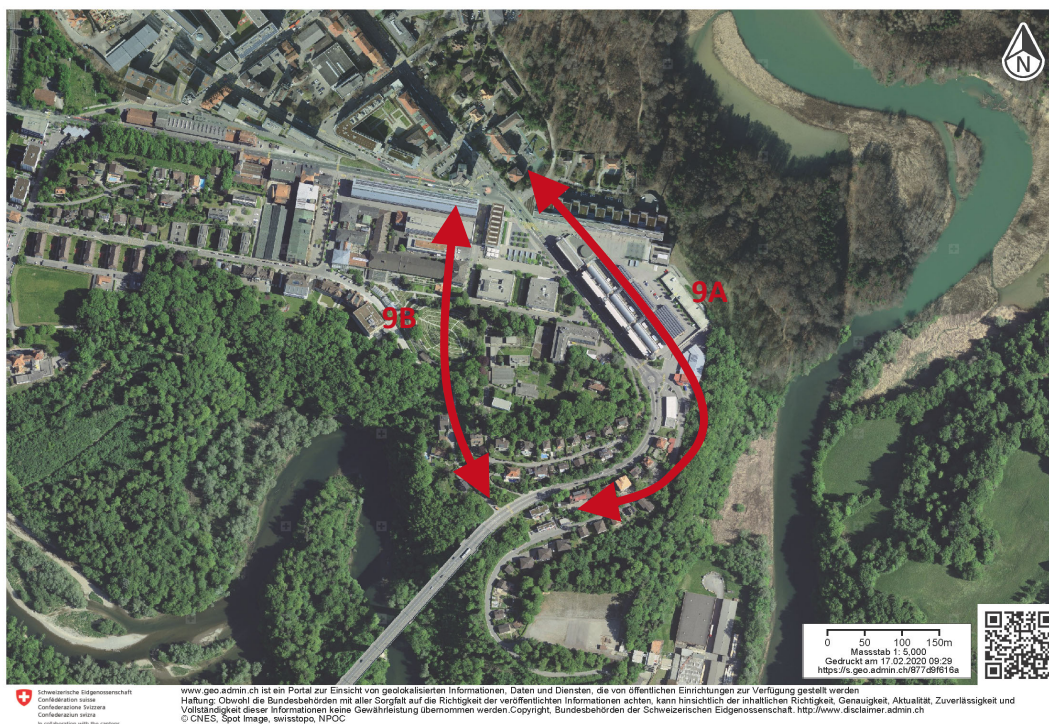
Tronçon	4A	4B
<b>Rues empruntées</b>	Route de Belfaux - Route du Tir-Fédéral - Route des Taconnets - Route Fin-de-la-Croix - Route du Mont-Carmel	Route de Fribourg - Route Jo-Siffert - Route de Belfaux - Route de la Chassotte
<b>Longueur et dénivelé + / - (sens: sortie de ville)</b>	2290 m +19 m/ -49 m (dénivelé net -30 m)	1940 m +32 m/ -62 m (dénivelé net -30 m)
<b>Aménagements cyclables existants</b>	non	bandes cyclables bidirectionnelles sur la route de Fribourg
<b>TJM</b>	Pas de données	12'300 à 20'000 véh/j
<b>Hierarchie réseau TIM</b>	-	Réseau routier structurant (avec modération de vitesse partielle)
<b>Espace disponible (domaine public)</b>	Partie résidentielle: 6.10m-7.10 m Route du Tir-Fédéral: 10 m	14.30 - 14.70 m
<b>Environnement immédiat</b>	Partiellement résidentiel, partiellement industriel, avec un passage par zone verte	Partie nord: majoritairement industriel avec parfois une distance à la route de quelques mètres Partie sud: résidentiel
<b>TP</b>	-	3 (Route de Fribourg), 4 (Route Jo Siffert), 3 (partie sud)
<b>Site propre bus</b>	-	lignes de bus Partiellement direction centre-ville (Route de la Chassotte)
<b>Stationnement longitudinal</b>	non	non
<b>Desserte des pôles</b>	Satisfaisante, mais moins directe	Légèrement meilleure de manière générale (zone industrielle, zones commerciales, etc)
<b>Raccordement aux extrémités</b>	Tourner à gauche au nœud Route de Belfaux/Route du Tir-Fédéral en venant depuis Belfaux problématique	-
<b>Synthèse</b>	+ à l'écart des axes à fortes charge TIM + desserte de la gare de Givisiez - itinéraire moins direct	- itinéraire le long d'axe à fort trafic + itinéraire plus direct

Tronçon 8A / 8B



Tronçon	8A	8B
<b>Rues empruntées</b>	Boulevard de Pérolles	Route des Arsenaux - Route Wilhelm-Kaiser
<b>Longueur et dénivelé + / - (sens: sortie de ville)</b>	1'020 m +9 m/ -3 m (dénivelé net +6 m)	1'240 m +10 m/ -4 m (dénivelé net +6 m)
<b>Aménagements cyclables existants</b>	- tronçon nord rue des Pilettes : voie bus/vélo des deux côtés - tronçon sud rue des Pilettes : voie bus/vélo direction nord	- tronçon nord rue des Pilettes : bande cyclable des deux côtés - tronçon centre (rue des Pilettes - route du Comptoir) : pas d'aménagement - tronçon sud rue des Pilettes : bande cyclable direction sud
<b>TJM Hiérarchie réseau TIM</b>	7'300-9'600 véh/j Réseau routier de desserte urbaine (nord)/ structurant (sud), modération du trafic sur l'ensemble du tronçon	6'650 véh/j Réseau routier de desserte urbaine, modération de trafic sur l'ensemble du tronçon
<b>Espace disponible (domaine public)</b>	24 m	11.6 m, 14.1 m, 15.7
<b>Environnement immédiat</b>	Bâti des deux côtés	Bâti des deux côtés
<b>TP Site propre bus</b>	8 lignes de bus oui, bilatéral (tronçon nord rue des Pilettes) / unilatéral direction centre (tronçon sud rue des Pilettes)	Sans TP -
<b>Stationnement longitudinal</b>	oui, bilatéral (tronçon nord rue des Pilettes seulement direction centre)	oui, majoritairement unilatéral (direction nord), bilatéral sur la parti centrale
<b>Desserte des pôles</b>	Desserte plus directe pour les zones sportives, les commerces et la clinique Ste-Anne	Satisfaisante
<b>Raccordement aux extrémités</b>	Pas problématique	Tourner à gauche direction sud pour rejoindre la Route de la Fonderie
<b>Synthèse</b>	+ espace disponible plus important + desserte des pôles légèrement plus directe, axe central - trafic important, mais diminution attendue avec fermeture gare - axe fort des transports collectifs	- espace plus restreint - desserte des pôles moins directe, axe latéral + marges de manœuvre en termes d'organisation des circulations + enjeux plus faibles en termes de transports collectifs et de stationnement

Tronçon 9A / 9B



Tronçon	9A	9B
<b>Rues empruntées</b>	Boulevard de Pérolles - Route de Marly	Chemin du Musée - Chemin Saint-Marc
<b>Longueur et dénivelé + / - (sens: sortie de ville)</b>	600 m +5 m / -10 m (dénivelé net -5 m)	470 m +10 m / -15 m (dénivelé net -5 m)
<b>Aménagements cyclables existants</b>	oui, des deux côtés: en usage mixte bus/vélo direction centre; piste cyclable direction Marly (partiellement sur trottoir sur Route de Marly)	non
<b>TJM</b>	15'600 véh/j	Rues locales, trafic très faible
<b>Hiérarchie réseau TIM</b>	Réseau routier structurant avec modération du trafic	
<b>Espace disponible (domaine public)</b>	24.5 m, 22.6 m, 15.5 m	Route majoritairement sur parcelles privées (site universitaire), 5.2 m
<b>Environnement immédiat</b>	Bâti	Partiellement bâti (campus universitaire)
<b>TP</b>	6 Lignes de bus	Sans TP
<b>Site propre bus</b>	oui (direction centre uniquement)	-
<b>Stationnement longitudinal</b>	non	oui, partiellement (peu)
<b>Desserte des pôles</b>	Satisfaisante	Desserte directe du campus universitaire
<b>Raccordement aux extrémités</b>	Pas problématique	Tourner à gauche difficile en arrivant depuis le Pont de Pérolles
<b>Synthèse</b>	+ dénivelé moins important + espace disponible sur domaine public plus important + raccordement aux extrémités non problématique	- itinéraire peu direct et peu lisible - dénivelé plus important, chemin Saint-Marc en forte pente - débouché sur la route de Marly difficile à sécuriser