

# Comparaison BHNS/TRAMWAY



## sur les 5 trajets identifiés dans le Grand Annecy

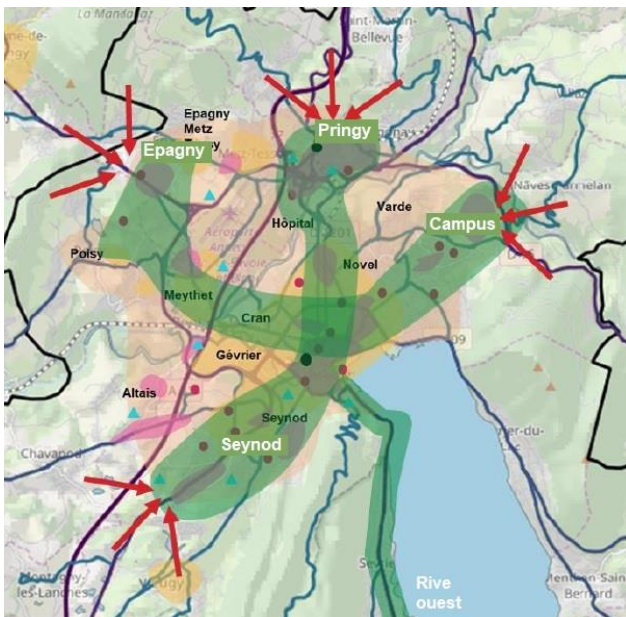
Le Grenelle soutient le scénario combiné préconisé par TTK d'un tram Pringy-Duingt et de BHNS Epagny/Poisy, Campus/Glaisins et Seynod. Eléments chiffrés justifiant cette solution sur les 4 critères :

Branche Corridor trajet	Trafic gagné Mio de voy·km/an		Pollution évitée kt/an de GES		Réserve de capacité à long terme		Investissement M€	
	BHNS	Tram	BHNS	Tram	BHNS	Tram	BHNS	Tram
<b>Rive ouest</b> (→ Duingt)	8,1	<b>23,9</b>	1,18	<b>3,45</b>	0 % <sup>(1)</sup> 100 % <sup>(2)</sup>	<b>150 %</b>	152 ou 157 <sup>(1)</sup> <b>190 à 200<sup>(2)</sup></b>	164, <b>181</b> ou 244 <sup>(3)</sup>
	<i>Avantage Tram (facteur 3)</i>		<i>Avantage Tram (facteur 2,9)</i>					
<b>Pringy</b>	3,9	<b>11,3</b>	0,56	<b>1,63</b>	50 %	88 %	70	172
	<i>Tram = BHNS x 3</i>		<i>Tram = BHNS x 2,9</i>					
<b>Épagny Campus Seynod</b>	3,4	8,3	0,49	1,20	204 %	150 %	65	168
	3,1	5,4	0,45	0,79	204 %	474 %	76	136
	2,2	3,6	0,32	0,53	88 %	474 %	41	102
<i>Tram = 1,6 à 2,4 mieux que BHNS</i>		<i>Tram = 1,7 à 2,4 mieux que BHNS</i>				<i>BHNS moins cher que Tram de 1,8 à 2,6 fois.</i>		

<sup>(1)</sup> BHNS en voie simple, par le tunnel de la Puya ou par les Marquisats : proche de la saturation dès l'inauguration

<sup>(2)</sup> Avec le passage en voie double intégrale (p. 15 de l'[étude comparative TTK](#))

<sup>(3)</sup> 3 chiffrages selon le tracé : 100 % à côté Voie Verte, mixte Voie Verte/RD1508 ou 100 % RD1508 (p. 21 du doc. TTK « [3e copil](#) »)



Carte d'après [étude SYSTRA](#)

### Observations pour la rive ouest :

- Ce corridor étant plus long, il maximise les gains de trafic « réel » et les gains environnementaux, **avec un tram 3 fois plus performant qu'un BHNS** (p. 10).
- Le tram sera plus rapide que la voiture, même pour un trajet St-Jorioz – hôpital (p. 43).
- Seul un tram est capable d'absorber une croissance du trafic (cf. + 500 % pour le [T3 de Lyon](#)) (p. 6).
- **Un BHNS en voie double (190 à 200 M€) serait plus cher qu'un tram sur l'emprise ferroviaire (164M€) ou en parcours mixte (181 M€) RD 1508 / Voie Verte.**

### Observations pour la branche (ou corridor) Seynod :

- Le gain de service sera faible puisqu'une partie de la desserte est déjà en site propre intégral. Mieux vaut finaliser la solution BHNS esquissée que créer un tram (p. 8).
- Ce transport en commun restera moins rapide que la voiture pour un trajet Périaz – hôpital (p. 43).

Le lien vers cette page est [grenelleannecy.net/les-syntheses-du-grenelle](http://grenelleannecy.net/les-syntheses-du-grenelle)

Source hors liens fournis : document TTK « [4e copil](#) » du 30 avril 2021 – Chiffres du tableau : pp. 10 et 33

Auteurs : collectif Grenelle / Roule & Co – 20 septembre 2021