

Janvier

IMMOBILIER

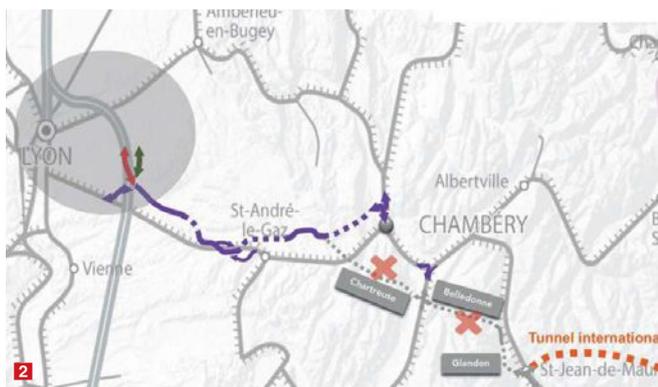
UN MARCHÉ SOUS PRESSION

Dans le neuf comme dans l'ancien, les transactions atteignent des niveaux record en Savoie Mont-Blanc et dans l'Ain. Selon la Fnaim, 39 147 logements anciens se sont vendus en 2021 (17 921 en Haute-Savoie, 10 918 dans l'Ain et 10 308 en Savoie). La pénurie d'offres s'accroissant, les biens partent comme des petits pains. Mécaniquement, les prix déjà élevés grimpent. Dans le Grand Annecy, le prix moyen du mètre carré s'affiche dorénavant à 4 600 € (+2,2%), mais jusqu'à 5 000 € voire plus intramuros. Il faut compter 3 743 € près du Léman (+6%), 3 517 € à Aix-les-Bains (+14,6%), 2 952 € à Chambéry (+9,3%) et 1 667 € à Bourg-en-Bresse (+12,3%).



LYON-TURIN

VOYAGEURS CONTRE MARCHANDISES



Avec l'attribution, en juillet, de trois milliards d'euros de marchés de travaux, le tunnel de base du Lyon-Turin, entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suze, devrait être livré pour 2030. Ses deux tubes de 57,5 km sous les Alpes en feront le plus grand tunnel ferroviaire au monde, et la pièce maîtresse du vaste projet Lyon-Turin. S'il sera bien raccordé au réseau italien côté Turin, avec un investissement de 2 Md€ dédié au raccordement à la nouvelle traversée ferroviaire de Turin et sa gare; du côté français, en l'occurrence Lyon, le choix des tracés n'a pas été tranché. Sur les deux scénari retenus, deux conceptions s'opposent. Le scénario "grand gabarit" (fig. 1), défendu par une majorité départementale unanime, contourne Chambéry avec une ligne mixte jusqu'à Saint-André-le-Gaz et une voie dédiée aux marchandises jusqu'au tunnel international via trois tunnels sous Chartreuse, Belledonne et Glandon. Nécessitant la création

de deux nouvelles plateformes de transfert modal de la route vers le rail – à Ambronay et près de l'aéroport Saint-Exupéry –, c'est la solution la plus onéreuse (7,3 Md€). Mais elle autorise plus de transport de marchandises (28,2 millions de tonnes par an). L'opposition, elle, soutient le scénario "mixte" (voyageurs + fret) (fig. 2), qui crée une nouvelle voie mixte entre le nœud ferroviaire lyonnais et le chef-lieu de la Savoie (via un tunnel ferroviaire sous l'Épine). Son coût : 5,5 Md€ en première phase. Il offre un meilleur gain de temps pour les voyageurs entre Lyon et Chambéry (30 à 40 minutes de moins par trajet), mais au détriment du transport de marchandises (17,9 Mt/an). À la mi-septembre, suite aux échanges entre le ministre des Transports et les collectivités concernées, il semblerait que le "grand gabarit" soit privilégié. Un chantier dorénavant chiffré à 10 Md€, financé à 50 % par l'Europe. ■