

UN LANCEMENT QUI AIGUISE LES APPÉTITS

Comment le tram va impacter l'immobilier liégeois

L'arrivée du tram devrait transformer la cité liégeoise, tant en matière de mobilité que d'espaces urbains. Si bien que sa mise en route à l'automne 2022 est déjà anticipée par les promoteurs immobiliers et par quelques investisseurs privés. De quoi permettre à l'un ou l'autre quartier en difficulté de retrouver des couleurs. Et de voir grimper les prix ? XAVIER ATTOUT

Un tracé de 11 kilomètres, 21 stations, trois terminus, trois ans de travaux et 400 millions investis. Quinze ans après les premières discussions, le tram liégeois entrera en piste en octobre 2022. Il permettra de relier Sclessin à Coronmeuse/Bressoux en 30 minutes. Et devrait théoriquement complètement redistribuer la mobilité en centre-ville. "Près de 2.000 bus passent chaque jour devant la gare des Guillemins, fait remarquer l'architecte Daniel Boden (Atelier du Sart-Tilman), qui pilote le projet sur le plan

urbanistique. Cela ne pouvait plus continuer. Les Liégeois ne s'en rendent pas encore compte car les travaux sont contraignants, mais les gains en matière de qualité de vie seront gigantesques." L'arrivée d'un tram est loin d'être anecdotique. Bordeaux, Nantes, Grenoble et Nice ont notamment pu s'en rendre compte ces dernières années. D'autant que cet aménagement s'accompagne le plus souvent d'une reconfiguration des espaces publics. Ce qui sera le cas à Liège puisque près de 50 hectares seront reconfigurés

tout le long du parcours. "Le tram est en effet un mode de déplacement qui modifie clairement le visage d'une ville, explique Jean-Marie Halleux, professeur de géographie économique à l'ULiège. Il s'agit également d'un catalyseur pour recomposer des espaces urbains via divers projets immobiliers. Mais pour être une réussite, son arrivée doit toutefois s'accompagner d'un vrai projet de ville, que ce soit en matière d'espaces publics ou d'espaces verts. Il peut également permettre de séduire à nouveau des populations qui n'étaient plus attirées par

l'idée d'habiter en ville, comme la classe moyenne."

Un tracé déjà cadennassé

Le tram liégeois aiguise en tout cas l'appétit des promoteurs immobiliers. La plupart des terrains ou immeubles intéressants situés le long ou à proximité du tracé ont déjà fait l'objet de prises de position. "Mais il reste encore quelques sites intéressants", sourit toutefois Régis Ortmans, *business manager* Matexi Liège-Namur-Luxembourg. Ceux qui n'ont pas encore mis la main sur du foncier ou sur un immeuble à réhabiliter devront toutefois faire tourner un peu plus la planche à billets dans les prochains mois. "Le tram a clairement remis au centre de la carte des quartiers qui ne l'étaient plus", ajoute Frédéric Driessens, le CEO de Noshag Immo. De quoi même devenir dans certains cas un facteur clé du développement d'un projet immobilier. "Sans le tram, je n'aurais jamais acheté l'ancienne usine d'AB InBev à Jupille pour y développer ce projet mixte de 94 appartements, explique Christophe Nihon, administrateur

↑ LIFT Ô LOFT. Ce projet mixte de 94 appartements (Promactif Groupe) va être développé sur le site de l'ancienne usine d'AB InBev à Jupille, à 1,3 km du terminus.

délégué de Promactif Groupe. Le site est idéalement situé, à 1,3 km du terminus. Outre la qualité des biens, ce sera clairement un critère d'achat pour les futurs acquéreurs du projet Lift ô Loft. J'offrirai d'ailleurs à chaque propriétaire une trottinette et un vélo de même qu'un abonnement d'un an au tram. De cette manière, ils pourront effectuer le *last mile* sans souci." Même situation pour le projet Rives Ardentes (consortium NeoLégia), à Coronmeuse, où les promoteurs Willemen et CIT Blaton auraient davantage hésité à investir dans ce nouveau quartier de 1.325 logements s'ils n'avaient pas obtenu que le tram termine son trajet à deux pas de la presqu'île. "D'autant qu'il s'agit d'un élément clé de la philosophie de ce quartier qui met en avant les modes doux, relève Ronald Riffart (Syntaxe), un des architectes du projet. Le tram permet de changer la perception que les habitants peuvent avoir de leur ville. Des zones dites sensibles deviennent des quartiers en devenir grâce à ce mode de déplacement."

Sclessin et Coronmeuse grands gagnants

Déterminer les quartiers qui vont le plus profiter de l'arrivée du tram s'avère un exercice complexe. Même si la plupart des observateurs s'accordent pour affirmer que les extrémités du tracé en seront les grands bénéficiaires. A savoir Sclessin et le duo Coronmeuse/Bressoux. "Les deux terminus vont clairement en profiter, lance l'échevine de l'Urbanisme Christine Defraigne. Outre le vaste projet immobilier Rives Ardentes, nous allons, par exemple, développer une zone d'activité économique à Coronmeuse dès que la modification du plan de secteur sera validée. La Foire internationale s'implantera à Droixhe et je viens d'approuver le permis permettant la requalification de la tour Lille 4, aussi à Droixhe. Alors qu'à Sclessin, la reconfiguration du stade est très attendue, avec notamment l'érection de 14.000 m² de bureaux. Sans oublier que la Ville va lancer d'ici peu un appel à intérêt pour transformer le château de Sclessin. D'une manière générale, nous avons aujourd'hui clairement dépassé le stade de l'observation de la part des développeurs. Nombre d'entre eux prennent des renseignements et introduisent des dossiers en fonction du tram. C'est prometteur. D'autant que les projets ne se concentrent pas uniquement le long du parcours mais également de l'autre côté de la Meuse." Il ne faut en tout cas pas être un grand expert en immobilier pour se rendre compte que certains immeubles vont particulièrement prendre de la valeur suite au passage du tram. Un exemple ? Les propriétaires des appartements situés le long du quai Saint-Léonard auront à l'avenir des espaces apaisés au pied de



ALTIPLAN



PG / BONMARIAGE SARAH