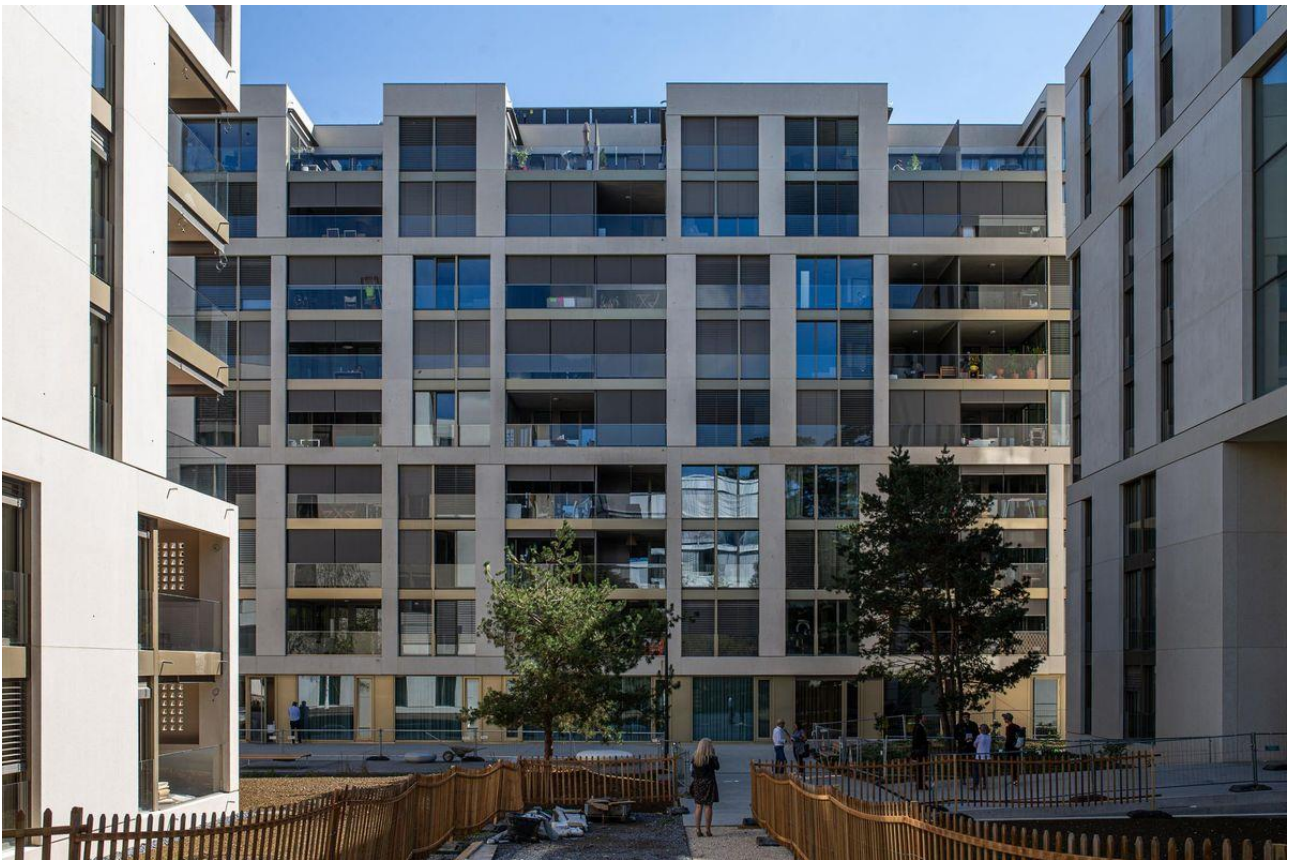


## Un nouveau quartier qui revient de très loin

Urbaniser à deux pas de la gare de marchandise était une gageure. Près de 1200 habitants y emménagent.

Christian Bernet



Le quartier Adret Pont-Rouge avec, ici, des immeubles réalisés par le bureau Lopes & Perinet-Marquet.  
Pierre Albouy

Les premiers locataires se sont installés. On le voit aux balcons remplis de cartons qu'il faudra descendre à la cave. Des ouvriers s'affairent encore au pied des immeubles et les derniers arbres doivent être plantés. D'ici à l'automne, 1200 personnes vont emménager à l'Adret Pont-Rouge, le nom de ce nouveau quartier.

Des seniors, des étudiants ou des apprentis ainsi que des ménages de toutes conditions ont décidé d'habiter là, à deux pas de la gare de Lancy Pont-Rouge. À eux de dire, dans quelques mois, s'ils ont fait le bon choix. En tout cas, tout semble avoir été fait au mieux par le maître d'ouvrage, la Fondation pour le logement bon marché (FPLC), un organe parapublic. Car le quartier revient de loin.

Il y a dix ans, personne n'a envie de construire ici, quand les CFF vendent à l'État, au prix fort, ce terrain vague. La FPLC rechigne à se lancer dans l'aventure. Cette bande de terre coincée entre les voies ferrées de la Praille et le coteau de Lancy ne semble pas propice à une urbanisation. Un plan d'aménagement est déjà prêt mais ne convainc personne tant il est contraignant.



La terrasse d'un des appartements à vendre en PPE, avec vue sur la mairie de Lancy.  
Pierre Albouy

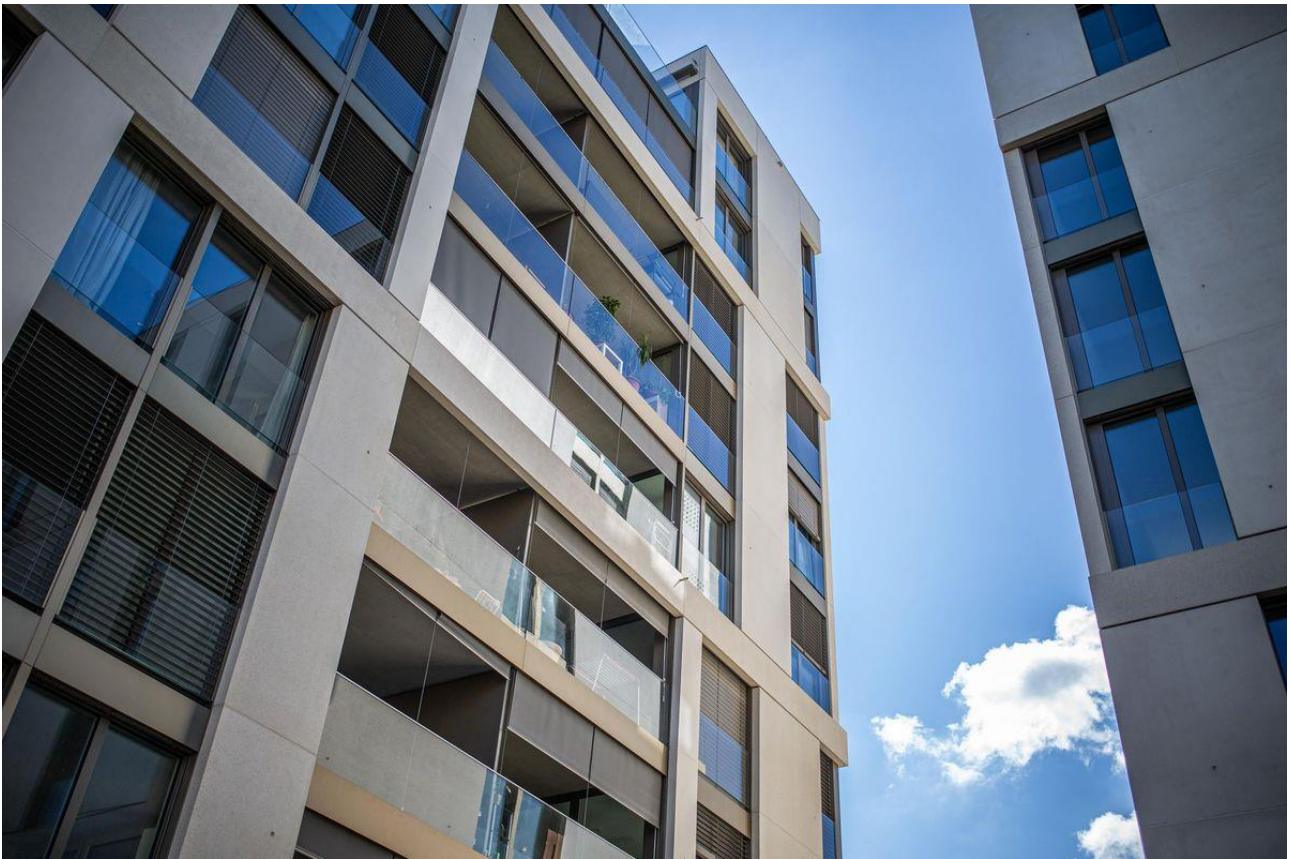
## Façades anti-explosions

La proximité des trains de marchandise ajoute une dernière tare au projet. Pour se prémunir d'un accident ferroviaire, les façades qui bordent les voies doivent résister aux explosions: ses fenêtres ne doivent pas s'ouvrir.

C'est sans doute la contrainte qui frappe le plus. «Il a fallu concevoir des appartements qui prennent lumière et vue sur une seule façade, ce qui limite beaucoup les marges de manœuvre», explique Fernando Lopes, l'architecte qui a été choisi à la suite d'un concours pour avoir relevé au mieux ce défi.

Ces immeubles particuliers, au nombre de deux, dressent ainsi une façade presque borgne du côté des voies, à peine percée par des baies donnant sur des couloirs intérieurs. C'est l'image spartiate que retiennent les passagers du RER qui lorgnent par la fenêtre. Image peu amène mais qui ne rend pas justice à un quartier qui, du coup, s'est tourné de l'autre côté.





Le quartier offre 441 appartements. Deux cents autres devraient suivre dans une seconde étape.  
Pierre Albouy

Les dix immeubles sont disposés de manière à former trois espaces rectangulaires, semi-fermés. Leur hauteur, de six à huit étages, procure un sentiment de densité plutôt forte. Deux éléments l'atténuent: des arbres, dont certains s'élèvent déjà à plus de 8 mètres, entourés de prairies, et des façades beiges dont la texture minérale offre douceur et chaleur sous les rayons du soleil. Certains regretteront peut-être l'aspect trop massif de certains immeubles, construits avec de grands éléments préfabriqués.

## **Pas de voitures et des arbres**

Tout le quartier est délesté des voitures. «Nous avons revu le plan d'aménagement pour limiter les accès au parking à l'entrée du site», commente Damien Clerc, secrétaire général de la FPLC. L'emprise du parking a, elle aussi, été réduite pour offrir davantage de pleine terre, propice aux arbres. «Près de 300 arbres seront plantés sur tout le périmètre, alors qu'il en était dépourvu auparavant», ajoute Lionel Bionda, architecte à la FPLC qui a piloté le projet.

Les immeubles accueillent un programme d'habitation varié. Les mieux situés abritent des logements à vendre. On trouve aussi une barre réservée à des jeunes en formation, qui partagent des appartements collectifs. À l'entrée du site, un grand bâtiment en forme de L abrite des studios pour seniors et pour étudiants, qui logent ainsi presque pêle-mêle dans les étages. Une petite structure médicale s'y trouve aussi, ainsi qu'une crèche.

Au rayon commerces, le quartier compte deux restaurants et quelques magasins comme un réparateur de vélos. En revanche, pour faire ses courses, il faut quitter le quartier. La commune doit encore ériger une école, qu'on attend au mieux pour la rentrée 2023. Ces 441 logements ont été conçus par les bureaux Lopes & Perinet Marquet et Tribu Architecture de Alvaro Varela. Deux cents autres vont s'ajouter lors d'une deuxième étape.