Allers-retours
Back and forth

Achevée en 2017 dans la ville espagnole de Grenade, la station de métro Alcázar Genil, du regretté Antonio Jiménez Torrecillas, constitue un défi unique en son genre, mêlant enjeux techniques et préservation patrimoniale, en écho à ce qui fut le sujet de prédilection de l'architecte : *« Atteindre le contemporain à travers le vernaculaire. »*

ÁNGEL MARTÍNEZ GARCÍA-POSADA

Évider le plein, soustraire la matière : l'excavation n'est-elle pas la forme première de toute construction ? Il est révélateur que la même étymologie ait produit les termes servant à désigner la base structurelle de nos bâtiments, le peuplement par une communauté humaine, et l'acte originel de toute création : fonder, fondations, fondement.

La station Alcázar Genil, réalisée à Grenade pour le gouvernement autonome d'Andalousie par l'architecte espagnol Antonio Jiménez Torrecillas, décédé prématurément en 2015 à l'âge de 53 ans, en fait une démonstration magistrale. De façon malheureusement quasi posthume, Torrecillas est venu sublimer un rapprochement avec le passé, et magnifier la tradition dont témoignent tous ses projets, à travers l'espace et la matière. L'heureuse conjonction du lieu, du programme et du projet aboutit à une architecture fascinante, à la fois atavique et moderne – une plongée dans une atmosphère à mi-chemin entre l'efficacité de l'ingénieur et le pouvoir évocateur d'une ruine, un voyage dans le temps, entre caverne et machine, où le voyageur alterne entre exploration spéléologique et galerie ultramoderne.

Grenade est riche d'une histoire qui se prolonge jusque dans la ville contemporaine, où nous continuons de bénéficier de la sagesse édificatrice de toutes les cultures qui s'y sont succédé. Il y a, bien entendu, les merveilles de l'Alhambra, prouesse ornementale et technique, avec son impressionnante cohorte d'artistes et d'artisans et son savant déploiement de canalisations irriguant un relief escarpé. Mais il y a aussi l'appropriation populaire de certaines pratiques constructives, réponses pragmatiques et essentielles aux contraintes de l'environnement, par exemple dans les habitations troglodytes du quartier de Sacromonte. Torrecillas s'est employé à recenser nombre de ces pratiques, réunissant les solutions dans sa thèse de doctorat, *Voyage retour. Atteindre le contemporain à travers le vernaculaire,* dont un chapitre s'intitule notamment « Trouver la solution sous terre ».

On peut imaginer sans difficulté les multiples strates d'information que recèle encore aujourd'hui le sous-sol de Grenade. La construction du réseau ferré souterrain a débuté en 2007. La mise au jour, en plus des canalisations actuelles, d'infrastructures d'adduction d'eau datant de la dynastie des Almohades, au XIII^e^ siècle, a entraîné la redéfinition du projet initial. Torrecillas est parvenu à intégrer ce système de canalisations à la nouvelle infrastructure – 3 500 m² comprenant des quais, des corridors et des locaux de service – sans affecter le quotidien de la station. Les murs et colonnes ont une texture très particulière, mélange de terre et de béton, conséquence du choix qui a été fait de laisser apparentes les fondations sur pieux. On peut ainsi observer les vestiges archéologiques, qui occupent quelque 500 mètres carrés au total et semblent léviter dans les limbes, entre les eaux du passé et celles de l'avenir, sur le pont reliant le grand hall de la station à la rue. Le défi consistait aussi à préserver les parois d'un ancien réservoir d'eau (128 mètres de long sur 27 de large). Après la mise en place des pieux et la pose des dalles de toiture, l'excavation a permis de conserver le bassin, abrité ensuite sous une structure en forme de dôme, dont le coffrage en béton a été coulé directement contre la terre. Une fois cette terre retirée, on obtient cet effet très particulier de quasi-synthèse entre les deux matériaux, l'ancien et le moderne – alliance d'une approche pragmatique et d'un souci de préservation du patrimoine – qui fusionne dans la matérialité d'une chair brute la texture rugueuse de la terre (ou de la grotte) et la stratigraphie apparente du béton.

Peu de typologies architecturales sont par nature aussi vivantes qu'une gare ou une station de métro, lieux de passage et de rencontres. L'auteur italien Claudio Magris écrit, dans *Danube*, qu'*« il n'y a pas un train unique du temps, roulant à vitesse constante dans une direction unique ; parfois on croise un autre train qui vient d'en face, du passé, et pendant un moment, nous avons ce passé près de nous, à côté de nous, dans notre présent »*. Dans son *Histoire de l'éternité,* Jorge Luis Borges imaginait le temps comme un état fluide sans direction perceptible, pouvant déboucher dans l'avenir comme remonter vers le passé. Traversant l'espace entre ces murs ancestraux, les attelages contemporains du métro ont une grande puissance d'évocation. Antonio Jiménez Torrecillas n'a pas pu voir l'aboutissement de son projet, achevé en 2017, ni ces trains voyageant entre passé et avenir. Il les aura simplement imaginés à partir de son projet, comme il l'avait fait précédemment pour la muraille Nazarí, à l'est de Grenade, pour sa nouvelle interprétation en bois de la tour de Huéscar, ou pour le showroom de l'enseigne Dal Bat, toujours à Grenade, où les reflets de lames de verre miroitant parmi les pierres brutes préfiguraient en quelque sorte la station Alcázar Genil.

Pendant la phase d'excavation du projet, tandis qu'Antonio poursuivait son combat contre la maladie sans rien perdre de son enthousiasme communicatif, il avait accepté une autre commande assez singulière. Il s'agissait d'installer un ascenseur dans les murs du palais de Charles Quint, qui délimitent un patio circulaire dans l'enceinte islamique de l'Alhambra. C'était, à son échelle beaucoup plus réduite, un projet comparable à celui d'Alcázar Genil, et assez complémentaire : une petite boîte précise, un concentré de technologie, lisse et transparente, au contact de la réalité brute et titanesque de la pierre, une cabine autorisant de nouveaux usages qui continueraient de faire vivre le patrimoine – ascenseur logé dans une cavité comme dans une grotte, entre la masse pleine et le vide. À l'instar de la station de métro, on peut y voir un autre échangeur entre passé et avenir, tandis que nous poursuivons nos allers-retours sans quitter les rails du présent. ■

Au sud du centre-ville de Grenade, la conception de la station de métro Alcázar Genil a dû intégrer des vestiges archéologiques découverts au cours de la construction. Il s'agit d'un réservoir d'eau du palais Alcázar Genil, datant de la dynastie des Almohades, présente dans le sud de l'Espagne au XIII^e^ siècle.

South of the city centre, the Alcázar Genil metro station design had to integrate archaeological remains uncovered during construction. They are the remains of a water tank from the Alcázar Genil palace, built under the Almohad dynasty who lived in Southern Spain during the 13th century.

Seule la partie centrale du réservoir mesurant autrefois 128x27 mètres a été conservée. C'est là que se loge aujourd'hui le métro, à 16,5 mètres de profondeur.

Only the central part of the water tank, formerly 128 x 27 meters, has been preserved and now hosts the metro, 16.5 meters deep.

La station de métro se déploie sur une double hauteur. Le niveau supérieur comprend le hall d'accueil et les contrôles d'accès, le niveau inférieur, les voies.

The metro station spreads on two levels. The upper level includes the lobby and access controls and the lower one, the platforms.

Les parois de l'ancien réservoir d'eau ont été conservées en l'état.

The walls of the former water tank have been kept in their original state.