

Zeitschrift: Matières
Herausgeber: École polytechnique fédérale de Lausanne, Institut d'architecture et de la ville
Band: 14 (2018)

Artikel: La rédemption de Michelucci sur le chantier : l'église de l'Autoroute
Autor: Gargiani, Roberto
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-984544>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



La rédemption de Michelucci sur le chantier : l'église de l'Autoroute

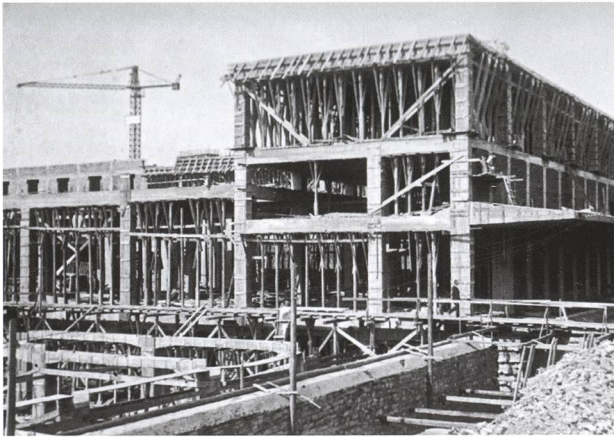
Roberto Gargiani

Contre la rhétorique du revêtement : l'œuvre brute

La question du revêtement – ou de tout appareil ornemental plaqué sur le squelette d'une structure – pourrait être un prologue à l'aventure passionnée de Giovanni Michelucci, amorcée dans les années 1950 avec la découverte des dimensions artistique et humaine du chantier de construction italien comme lieu d'expiation, pour s'affranchir définitivement de la rhétorique fasciste. Michelucci voit jusque dans les maisons de Florence éventrées par les bombardements de guerre, dans le quartier du Ponte Vecchio, un modèle de mise à nu d'une architecture dépouillée de ses façades, qu'il s'empresse de traduire dans ses esquisses pour la reconstruction d'une ville nouvelle, visant à ramener une vie foisonnante en créant des parcours de circulation piétonne sur plusieurs niveaux.

Quand, en 1948, Michelucci quitte la Faculté d'architecture de Florence pour la Faculté d'ingénierie de Bologne, il adresse à ses anciens collègues et étudiants une lettre ouverte dans laquelle il expose en des termes péremptoirs sa position théorique, défendant « la vérité de la construction » contre « le revêtement de l'édifice ». Si son introduction consacrée à la description de la vie du chantier de construction fait écho à une conférence de Giuseppe Evangelisti entendue à la Faculté d'ingénierie de Bologne¹, elle s'inscrit également dans le climat intellectuel de l'époque que l'on retrouve aussi bien dans les romans d'Elio Vittorini, de Cesare Pavese ou d'Alberto Moravia, que dans les films de Luchino Visconti et Vittorio de Sica dont certaines scènes seront tournées sur des chantiers à la périphérie des grandes villes italiennes. Au-delà de l'hommage aux ouvriers qui ont participé à la construction d'un ouvrage, cette description permet à Michelucci d'introduire un principe qui guidera ses réalisations futures : montrer les matériaux et les structures dans toute leur vérité, sans les dissimuler derrière le moindre revêtement. Ses dessins d'arbres des Apennins de Pistoia, réalisés pendant la guerre,

*Giovanni Michelucci, l'église
de l'Autoroute, Campi Bisenzio,
Florence, 1960-1964.*



soulignent également la nécessité d'un dépouillement propre à régénérer des vérités rudes et essentielles, loin des accents tapageurs de la rhétorique fasciste. On ne saurait interpréter l'élimination des revêtements à la seule lumière de la théorie de la vérité professée par Viollet-le-Duc, même si le discours de Michelucci évoque clairement des images emblématiques des *Entretiens sur l'architecture*. Sa vision du chantier comme scène cinématographique n'est pas très différente de celle qui lui est apparue dans sa jeunesse, lors de la construction de la gare Santa Maria-Novella de Florence. «*Le chantier grouille de mouvement et de vie, écrit-il : les grues, les échafaudages, les fers de structures du béton armé, le va-et-vient des hommes provoquent une indicible griserie, et tout prend du sens, tout est vrai et responsable. Le projeteur est heureux de ce qu'il a imaginé et qui sera utile. Cela justifie les moyens dont il s'est servi car, quand une construction sort de terre et que l'on voit les squelettes, les grilles, les armatures, les murs s'élever jour après jour et que l'on voit se préciser les espaces et s'annoncer des rythmes structuraux, on voit la vérité de la construction; les ouvriers qui travaillent, les charrettes qui charrient du sable, les mécaniciens qui opèrent, les grues et les monteuses d'échafaudage qui assemblent leurs plateformes si fonctionnelles, donnent à cette structure naissante une onction de sérieux et de vie, comme il convient à tout bâtiment qui voit le jour par nécessité.*»²

Giovanni Michelucci et le Gruppo Toscano, gare Santa Maria-Novella, Florence, 1932-1935. Photographie du chantier le long de la Via Valfonda, 1934, et photographie de la Palazzina Reale.

Mais les squelettes et leur béton armé disparaissent sous l'épaisseur du revêtement qui, dans le récit de Michelucci, n'est pas une simple technique constructive mais représente la conséquence même de ce qui lui apparaît désormais comme une tendance aussi dépassée qu'inutile. Le premier acte de régénération de l'architecture consiste, selon lui, à mettre la construction à nu, comme si toute la rhétorique fasciste avait reposé sur les marbres et les pierres qui camouflaient la structure. On songe alors au caractère sinistre que doit avoir pris, aux yeux de l'auteur de la lettre de 1948, la Palazzina Reale qu'il avait lui-même réalisée à la gare de Florence, tapissée de marbres pour saluer dignement l'arrivée du Duce et du roi. Il poursuit ainsi sa description du chantier : «*Mais un jour le chantier change d'aspect : les premières lourdes plaques de pierre destinées au revêtement de l'édifice sont arrivées et, avec elles, autant d'«étriers*

de fixation " pour ancrer ces plaques qui dissimuleront les structures, les piliers, les murs. Pourquoi ? Je me pose timidement la question sans trouver la réponse. Quel rapport y a-t-il entre la structure et la forme ? Entre la grille de béton, les linteaux de fer et les pierres ancrées à tout cela ? »³

Michelucci reprend certains arguments de Viollet-le-Duc décrivant la disparition des enduits sur les voûtes des thermes de Caracalla pour expliquer sa fascination pour les ruines antiques qu'il a vues lors de son séjour à Rome : «*Je dois avouer que de l'architecture romaine, je n'aime que la partie restée debout, dépouillée de ce revêtement "architectonique" effondré qui ne laissait voir aucune partie de la structure ; et de la Renaissance, je n'aime que les toutes premières constructions.*»⁴ Quelques années après la chute du régime mussolinien, dans un acte de contrition, Michelucci semble annoncer avec cette critique du revêtement les ruines de ses propres réalisations à Rome, Florence ou Arezzo, où il avait toujours dissimulé les structures pour se conformer au goût et à la rhétorique fascistes («*Moi aussi, j'ai contribué à écrire l'histoire du fascisme. C'est la vérité*», concédera-t-il en 1968)⁵. Il prône désormais une architecture qui tienne compte du «facteur économique» pour justifier l'élimination radicale de toute recherche «ornementale» et «stylistique», et soit à même d'exprimer la «structure vitale et constructive», énonçant dans la foulée son nouveau credo : «*la noblesse d'un édifice ne tient pas à ce qui vient après et se superpose*»⁶.

Pour appuyer son réquisitoire contre le revêtement, il cite une «construction romane» dont il admire la «pauvreté de matériaux». Cette notion de «pauvreté» a quelque chose d'insolite dans le débat sur les matériaux en architecture et confère au raisonnement de Michelucci une connotation humaniste, voire catholique, qui finira par donner aussi au béton apparent de ses «ossatures» une dimension éthique particulière dans le panorama international. La pauvreté proclamée de Michelucci ne renvoie que partiellement au courant architectural international caractérisé par l'usage du matériau «brut», car l'obsession humaniste, mystique et sociale de Michelucci est celle d'un homme en quête de sa propre rédemption, qui se fait le fidèle interprète d'une tradition artisanale de la construction soucieuse d'une parfaite mise en œuvre des matériaux et revendiquant dignement et fièrement la modestie de ses moyens dans les années de la reconstruction.

C'est ce même attachement à la valeur humaine du travail des ouvriers du chantier qui, dans un passage intitulé *Il lavoro responsabile* [le travail responsable], pousse Michelucci à aborder sous un angle critique l'œuvre de Frank Lloyd Wright, à l'occasion de l'exposition de l'architecte américain à Florence en 1951. Il se déclare contre «l'esthétique du rustique, du primitif, de la forme indéfinie», invoquant le respect des maçons, menuisiers et charpentiers pour le travail «bien fini», dans lequel il reconnaît un objectif social et éthique⁷. C'est pourtant dans l'œuvre de Wright qu'il trouve l'ébauche d'un thème qui deviendra récurrent dans ses bâtiments : celui de la tente, la «légèreté d'un diaphragme sensible aux changements de saison», préfiguré dans la décoration des plafonds des maisons de Wright, avant même d'en voir la forme concrétisée dans la chapelle de Ronchamp de Le Corbusier⁸.

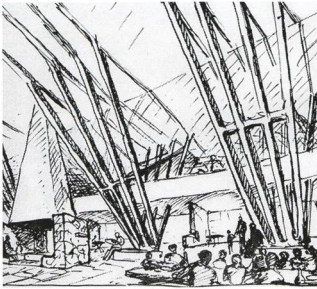
Pauvreté et vérité de l'ossature

Michelucci fait de l'ossature en béton armé et des murs de briques et de pierre les composants de base de sa technique de construction. Dans les deux cas, il laisse toujours les matériaux rigoureusement apparents, afin de mettre en évidence les caractères humains du travail de construction et d'expérimenter, en l'absence de tout revêtement, cette éthique austère et religieuse de la vérité qu'il professe depuis le début des années 1940. En ce sens, sa vision n'est pas très éloignée de la conception politique et marxiste qu'adopteront dans les années 1960 et 1970 les architectes brésiliens du groupe «Arquitetura Nova», dont le manifeste portera le titre éloquent de *O Canteiro e o Desenho* [le chantier et la conception].

Le caractère artisanal du béton de Michelucci n'a rien de commun avec le béton de Carlo Scarpa, même si l'un et l'autre ont fait intervenir sur leurs chantiers des charpentiers expérimentés, des maçons passionnés et des entrepreneurs scrupuleux. Il est évident que Michelucci et Scarpa poursuivent deux visions différentes et opposées du béton, chacune reconnaissable aux différentes traditions artistiques qui, au fil des siècles, ont distingué des villes comme Florence et Venise. Et de fait, dès les années 1950, Michelucci choisit de ne jamais retoucher le béton décoffré, et moins encore de le retravailler au ciseau ou avec le moindre outil ; par ce choix, qui dans son cas assume aussi des colorations ascétiques, il s'impose comme le premier interprète italien des principes de Le Corbusier sur l'emploi du béton brut. Sa façon d'agencer les planches de coffrage témoigne de sa volonté d'exalter la tradition artisanale manuelle, en laissant toute latitude aux ouvriers dans l'utilisation des outils du chantier, au lieu de guider l'exécution comme le fait Scarpa pour obtenir un raffinement artistique. C'est pourquoi, lorsqu'il utilise le béton, Michelucci ne franchit jamais la frontière au-delà de laquelle les processus de fabrication commencent à générer des ornements de surface. Il n'a pas son pareil pour diriger la main-d'œuvre de ses chantiers et la pousser à expérimenter le potentiel créatif d'une expressivité constructive libérée du culte de la perfection géométrique, et donc capable de rendre toute approche « pauvre », au sens de vraie et humaine, et non plus comme conséquence des lois de l'économie ou d'une esthétique.



Giovanni Michelucci, *église Santa Maria de Larderello*, 1956-1958.



Giovanni Michelucci, dessin d'étude pour l'auberge de l'Ecrevisse rouge, Collodi, 1958-1963.

C'est la leçon d'Auguste Perret sur la visibilité de l'ossature de béton armé qui encourage Michelucci à dépouiller l'architecture de son habillage. Il en a fait le point de départ d'une recherche visant à intégrer les matériaux traditionnels de construction, comme la brique et la pierre, à la manière de Saverio Muratori, de Luigi Figini et de Gino Pollini, et des architectes de l'agence BBPR (Gianluigi Banfi, Ludovico Barbiano di Belgiojoso, Enrico Peressutti, Ernesto Nathan Rogers). Des réalisations comme le siège central de la Caisse d'épargne de Florence (1953-1957) et l'église Santa Maria de Larderello (1956-1958) déclinent ce thème de l'ossature de Perret, à partir d'une conception de l'espace qui imprime parfois à l'ossature les dilatations et les contractions que Michelucci admirait dans les œuvres de Borromini⁹ et qui, sous l'influence de la chapelle de Ronchamp¹⁰, redeviennent d'actualité.

Il n'a dès lors de cesse de tenter de se réapproprier l'ossature de Perret et l'espace de Le Corbusier, et le béton armé devient pour lui un matériau énigmatique qui n'offre plus aucune certitude géométrique et statique, mais appelle une mise en œuvre inédite. Il ne suffira plus de dépouiller le squelette de la gare de Florence de ses pierres et de ses marbres, et de lui donner une forme digne d'apparaître au regard. A la fin des années 1950, Michelucci commence à étudier, et puis à décliner sous diverses solutions, l'image d'une couverture légère sous forme de voile tendu non plus sur l'ossature mais sur des piliers ramifiés, tout à fait différents de ceux que conçoivent à la même époque Le Corbusier, Oscar Niemeyer, Marcel Breuer et Pier Luigi Nervi. Les profils de ses piliers obéissent non plus à la logique des surfaces courbes réglées, mais à la volonté d'un récit symbolique qui passe par la transposition architecturale de figures de pinces, à l'auberge de l'Ecrevisse rouge (1958-1963) du parc Pinocchio à Collodi¹¹, ou des arbres des Apennins taillés en croix dans l'église du Cœur immaculé de Marie (1958-1963), au village Belvédère de Pistoia. La dialectique entre ossature en béton armé et mur de pierre des premières réalisations évolue également, pour aboutir à des formes structurelles originales et symboliques, comme en témoigne, dans l'église de Pistoia, la métaphore de la «tente sanctuaire de la tradition hébraïque» abritant les lieux de culte qui deviennent des espaces de rencontre, «place» et «rue»¹².

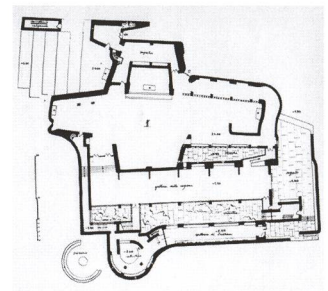
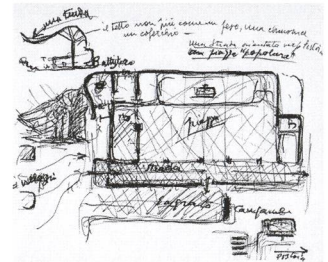
Passage et sacrifice

Au début des années 1960, l'ossature inspirée de Perret qui avait fourni à Michelucci un modèle pour se libérer de la rhétorique fasciste derrière laquelle il avait camouflé ses réalisations du Ventennio, ne correspond plus à sa volonté affichée de faire de chacun de ses ouvrages un lieu de rencontre entre les hommes. Chaque élément de la structure nue et pauvre, des piliers aux planchers et aux couvertures, doit être investi d'une intention symbolique accessible à tous. L'église du Cœur immaculé de Marie préfigure à cet égard un autre chef-d'œuvre de Michelucci, un espace conçu comme un nœud vital et effervescent qui traverse la ville, les bâtiments et les territoires pour les relier dans une unité symbolique où toute différence se dissout, comme c'était déjà le cas dans l'œuvre qui annonçait l'apothéose de l'architecture comme espace de passage : la gare de Florence, avec son atrium lumineux, ses colonnades, ses galeries, ses allées et ses marquises pour

abriter et déverser le flot de voyageurs dans la ville. C'est ce système vital de circulation, qu'il a expérimenté dans la gare, que Michelucci retravaille et transfigure constamment dans ses églises, où le voyageur est pèlerin. La «rue» de l'église du Cœur immaculé de Marie n'est en réalité rien d'autre que la sublimation du grand hall des voyageurs de la gare, en chemin de croix.

Les piliers ramifiés comme des arbres, la tente abritant un espace de circulation, de rencontre et de méditation, et le béton et la pierre révélant, dans leur âpreté et leur pauvreté, les marques du travail des hommes sur le chantier, deviennent les figures et les matériaux distinctifs de l'église bâtie en hommage à la centaine d'ouvriers décédés lors de la construction de l'autoroute du Soleil entre 1956 et 1964 : l'église Saint Jean-Baptiste, édifiée sur un nœud autoroutier à Campi Bisenzio, tout près du siège de la Direction générale des autoroutes d'Italie, aux portes de Florence et au cœur du long ruban routier reliant Milan à Naples et symbolisant l'unification économique et sociale du pays. La construction de l'ouvrage, plus connu sous le nom d'église de l'Autoroute, s'étale de 1960 à 1964, à partir des plans dressés en 1958 par l'ingénieur Lamberto Stoppa. La réalisation est confiée à Michelucci avec le concours, pour les calculs structurels, de l'architecte Enzo Vannucci et des ingénieurs Ivo Tagliaventi (qui sera présent sur le chantier jusqu'en septembre 1962), Giacomo Spotti et Erode Staffini du bureau d'étude romain Renardet SpA. Les travaux sont conduits par l'ingénieur Gianvittorio Baulina, de l'entreprise de construction bolognaise Prometeo dirigée par l'ingénieur Guido Lambertini¹³.

La référence évidente au voile de béton brut de Ronchamp n'enlève rien à l'originalité de l'invention de Michelucci : un espace de circulation, plongé dans une atmosphère de recueillement, et à parcourir par étapes, depuis les galeries des régions, le baptistère et les confessionnaux – qui rappellent les galeries de la gare de Florence et de l'église de Pistoia –, jusqu'à la descente en colimaçon vers le baptistère enfoncé en sous-sol, et au sommet de la tente dans une montée de chemin de croix, comme le prévoyaient les études, afin d'instiller au pèlerin contemporain, dans ses habits de voyageur en automobile, le sens mystique du «passage» décrit dans les Evangiles¹⁴. L'espace de l'église est conçu pour une communauté qui se met en marche le long de l'autoroute, pour ensuite abandonner l'automobile, entamer un pèlerinage à pied et rejoindre enfin l'abri sous la tente. Michelucci trace dans l'un de ses dessins préparatoires la ligne continue de l'idéogramme de ce parcours, qui annonce la théorie de la «fonction oblique» de Paul Virilio et Claude Parent, et les esquisses de Rem Koolhaas pour le projet des bibliothèques Jussieu à Paris («*Justification d'une forme architecturale : les parcours et les espaces de l'église de l'Autoroute*»), note-t-il en marge de ce dessin¹⁵. Il n'y a en revanche dans la chapelle de Ronchamp plus aucune trace de la «promenade architecturale» de Le Corbusier, qui constitue pourtant l'un des précédents du déploiement dans l'espace du concept de «passage». Eglise et autoroute, parcours contemplatif et voyage automobile racontent l'histoire d'une communauté nomade qui s'apprête à conquérir son identité propre sous la bannière de la religion chrétienne, tout comme la gare de Florence était devenue soudain le symbole de la circulation efficace du peuple italien réunifié par le régime. Mais l'église de l'Autoroute est avant tout une offrande, essentiellement destinée à la communauté des ouvriers.

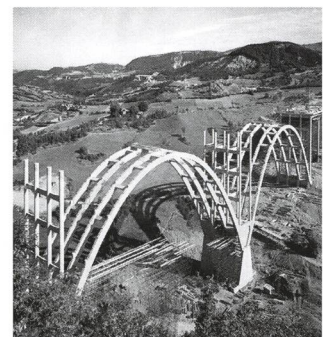
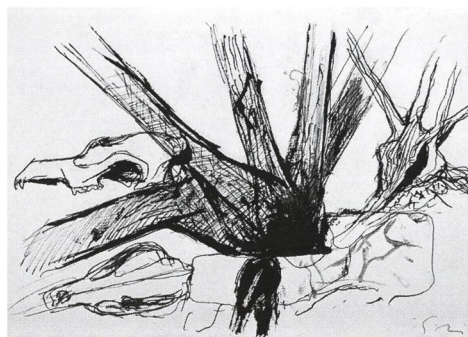


Giovanni Michelucci, étude du plan de l'église du Cœur Immaculé de Marie, village Belvédère de Pistoia, 1959-1961 et étude du plan de l'église de l'Autoroute 1960-1964.

Giovanni Michelucci, études des piliers de l'église de l'Autoroute (dont l'une avec un crâne) et Giulio Krall, viaduc sur la rivière Merizzano, autoroute du Soleil, entre Bologne et Florence, 1958-1959.

A travers ses piliers ramifiés selon des configurations inédites dans ses précédentes réalisations, Michelucci matérialise ses dessins d'arbres des Apennins, tous différents et étirés vers le ciel, mais unis par leur fonction porteuse de la tente. La force de ce geste architectural est amplifiée par l'orientation des troncs et des branches tordus, parfois percés de chevrons et écartelés comme les bras d'un homme crucifié. Michelucci exécute à grands traits berniniens un dessin pour illustrer la métamorphose de l'homme et de l'arbre en pilier, l'espace sombre de son église accentuant sa composante tragique. Ce dessin est révélateur du sens que Michelucci attribue à la structure et, du même coup, à l'espace proprement dit, au-delà du concept de passage. Ses arbres des Apennins transfigurés représentent les ouvriers qui se sont sacrifiés pour permettre à leurs compatriotes de traverser l'Italie, et dès lors quiconque s'arrête dans l'église pénètre dans la dimension tragique de leur crucifixion à l'autel du travail (au cours de la construction du tronçon Bologne-Florence, inauguré en 1960, quinze ouvriers sont tombés des échafaudages des ponts routiers suspendus à cent mètres pour franchir les montagnes des Apennins). Tout le reste porte sur des détails qui sont cependant décisifs pour Michelucci, puisque ce sont encore des ouvriers qui sont appelés à édifier cette église dédiée à leurs camarades décédés. Michelucci investit cet hymne au travail des ouvriers, à leur savoir-faire manuel et à leur sacrifice d'une charge émotionnelle chrétienne digne du pontificat de Jean XXIII, et laisse la créativité des ouvriers s'exprimer librement dans sa réalisation.

Les piliers ramifiés sont également conçus comme une forme alternative aux piles des viaducs du tronçon de l'autoroute du Soleil traversant les Apennins dans une confrontation passionnée entre architecture et ingénierie, entre intuition créative et calcul mathématique, entre forme symbolique et forme logique, sans jamais perdre de vue le concept de passage entre monde matériel et monde spirituel, concept qui tire sa force de la rencontre singulière entre l'église et l'autoroute, et du sacrifice humain : la figure des ouvriers morts pour construire les piles du viaduc routier est ressuscitée dans les traits tragiques des piliers de l'église. C'est encore l'entreprise de Lambertini qui assure la construction des piliers des viaducs, avec un système de coffrages grimpants.



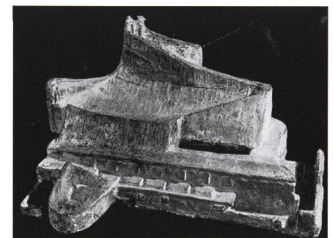
Les piliers de Michelucci sont des troncs sculptés de détails qui donnent au béton l'aspect d'un matériau travaillé à la hache, de façon beaucoup plus rustique que ceux de la crypte de l'église du Saint Esprit de Joze Plecnik à Vienne. Les différents plans taillés dans les fûts des piliers et les reliefs évoquant les muscles tendus de bras en croix revêtent en ce sens une fonction symbolique, tout comme les angles arrondis qui évoquent des manches d'outils en bois fabriqués par des paysans. Les empreintes des planches des coffrages contribuent à renforcer la métaphore des arbres et des hommes, et se démarquent ainsi résolument des méthodes contemporaines de construction caractéristique des réalisations internationales en béton armé – elles sont peau et écorce.

La pierre et le cuivre contribuent quant à eux à définir l'image de l'église dans le paysage. Le béton armé n'est visible que par intermittence depuis l'autoroute, dans le chevron de la charpente, dans la longue et puissante architrave enchâssée dans la maçonnerie et dans d'autres fragments, et devient, avec la pierre, un protagoniste à part entière de la structure et de l'espace de l'église, de façon à guider le « passage » évangélique du voyageur qui, après avoir parcouru la première longue galerie, se trouve face à la tragédie de la mort et voit les corps déformés et pétrifiés rassemblés sous ce qui s'apparente de plus en plus au lourd et sinistre suaire des ouvriers disparus.

Inventions techniques et statiques

Lorsque Michelucci décide de tester les espaces et la forme de l'église de l'Autoroute sur une maquette en bronze, il semble entrevoir la possibilité de construire l'ouvrage en une seule coulée de béton, comme une sculpture de fonte (technique qu'il avait apprise dans sa jeunesse, dans la fonderie de son grand-père Giuseppe à Pistoia). Mais l'apparition des murs de pierre le pousse à renoncer au monolithisme, car il tient à ce que le travail manuel des ouvriers soit reconnaissable et veut imprimer à son ouvrage le caractère rustique des maisons voisines de l'église. *« J'ai beaucoup réfléchi aux matériaux, écrit-il. Le modèle en bronze de l'église me suggérait de couler cette construction en un seul matériau, ce que j'aurais pu faire. Mais je me suis dit que si, formellement, les murs "coulés" auraient été plus appréciés des spécialistes, la pierre travaillée à la main par tant d'ouvriers de chaque région d'Italie, tous maîtres dans leur art, aurait éveillé dans la population un sentiment plus vif et plus immédiat de respect, de déférence et d'admiration pour l'application évidente, le savoir-faire et l'intelligence de la communauté ouvrière. »*¹⁶

La définition de la structure, de sa technique de construction et de son comportement statique, à vérifier par des calculs, est une phase complexe du projet. Michelucci demande à Spotti, l'ingénieur du bureau d'étude de Parme, Costruzioni Metalmeccaniche, initialement chargé de la couverture de l'église, *« une partie structurelle en fer cimenté par une dalle légère (ou fine) »* qui sera protégée d'une couche de cuivre¹⁷. Cette indication donne la mesure de son inventivité constructive pour trouver une technique adaptée à la vision de l'espace des parcours, et semblable au ferrociment de Nervi, aux coques en béton projeté du musée Guggenheim de Wright et à celles que prévoyaient

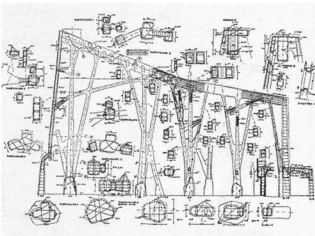


Giovanni Michelucci, modèle en bronze de l'église de l'Autoroute

Le Corbusier à Ronchamp et Frederick J. Kiesler pour sa Maison sans fin. Le système viable de construction pour l'église de l'Autoroute imaginé avec le «fer cimenté» est décrit par Leonardo Ricci, à l'issue de ses conversations avec Michelucci pendant la phase de réalisation du projet : «une sorte d'organisme de voiles minces droits et inversés, s'intégrant et s'équilibrant entre eux, faits d'un seul et même matériau, dont on peut aussi entrevoir les possibilités, quelque chose comme des grillages métalliques soudés, avec du ciment projeté sous pression»¹⁸.

Michelucci espère réaliser non seulement un voile «sensible au changement des saisons», comme il l'écrivait à propos des maisons de Wright, mais une «structure» entière en «mouvement continu», comme il le note en 1961 sur le dessin en coupe de l'église : «Elle respire : la température, le vent agissent sur ce corps vivant. Chacun en entrant, doit le remarquer. [...] Un élément vivant, un organisme qui contrôle les variations de chaque partie – elle l'inscrit et appelle les autres parties à collaborer pour maintenir l'équilibre général.»¹⁹ Dans le même dessin, il explique comment l'ingénieur – sans doute Tagliaventi – avait modifié une fourche de son pilier porteur en ajoutant «un encastrement et des pièces gigantesques». Pour obtenir la vision dynamique de l'équilibre de la structure il faut, selon lui, modifier non pas un seul élément mais l'ensemble, sans se limiter à renforcer la matière au point où peuvent s'exercer et se concentrer des tensions – puisque les composants de la structure forment eux-mêmes une communauté et réagissent ensemble aux forces mécaniques. La complexité de la structure ramifiée est telle que, lorsque l'on discute sur les difficultés de Tagliaventi à effectuer le calcul des forces, Lambertini propose de faire exécuter une maquette par le laboratoire milanais d'Arturo Danusso pour la soumettre à un essai statique²⁰.

A la suite des malentendus avec Tagliaventi, les calculs de la structure sont confiés à Vannucci, qui attribue à chaque pilier sa résistance propre aux charges, afin de permettre à l'espace de se déployer. «Ce fractionnement des piliers a pour but d'éviter des structures trop lourdes, explique Michelucci. Le concept est élémentaire : j'ai pensé à concentrer les charges sur la base, en fractionnant la partie supérieure du pilier. C'est là une liberté qui m'a permis de fractionner l'espace.»²¹ Ce «concept élémentaire» est le même que celui poursuivi par les ingénieurs dans le projet des piles des viaducs de l'autoroute, avec les ramifications réunies à la base.



Giovanni Michelucci, dessins exécutifs pour les piliers de l'église de l'Autoroute.

Les murs courbes, construits en pierre blonde des carrières de San Giuliano, près de Pise, et voulus comme un témoignage du travail de la communauté ouvrière, sont initialement prévus comme des remplissages non porteurs ; mais à mesure que les exigences structurelles se précisent, Vannucci intervient pour les transformer en parements d'un noyau de béton armé qui se prolonge et se ramifie en piliers. Vers la même époque, Louis I. Kahn (qui, comme Michelucci, avait banni dès les années 1940 le concept de revêtement) envisage d'intégrer l'habillage de dalles de pierre à la fabrication d'un mur en béton armé, s'approchant de l'objectif d'un *opus ceamentium* contemporain, qui prend corps sur le chantier même de l'église. La modification apportée par Vannucci permet d'assurer une continuité entre la maçonnerie de pierre et la structure en béton armé, et prévient les risques de fissurations dues à la différence



On a fait venir des charpentiers, des tailleurs de pierre et des ferrailleurs des quatre coins de l'Italie, tous choisis pour leur savoir-faire technique avéré, et pour participer à cette union symbolique entre les régions que représente l'autoroute du Soleil. Sur le chantier, on prépare un atelier avec des machines pour le travail des bois de coffrage, un autre équipé d'une scie électrique pour la taille des pierres, et un autre encore avec pinces et ciseaux électriques pour le façonnage des barres d'armature. Les figures irrégulières à mouler en béton armé exigent, en général, deux phases de travail pour les coffrages et l'armature : les planches de coffrage sont d'abord préparées en atelier, puis adaptées au cours de leur mise en œuvre. De même, pour les fers de l'armature on procède à un premier moulage en atelier, puis à un ajustement en cours de pose.

Michelucci est sur le chantier pratiquement tous les jours. Il contrôle en personne les essais exécutés pour choisir le type de maçonnerie et de coffrages. *«Je vous prie de demander les échantillons des murs et de différents types de coffrages, de façon à pouvoir prendre les décisions qui s'imposent en temps utile»*, écrit-il à Lambertini en juillet 1961²⁸. Les premiers travaux de maçonnerie le ravissent : *«Le mur est très beau et bien travaillé. Nous verrons demain en coulant les premiers piliers si le béton correspond à ce que nous en attendons»*, écrit-il encore à Lambertini en février 1962²⁹. Il accepte très volontiers que les charpentiers interprètent ses esquisses et les dessins des structures ramifiées complexes³⁰, et laisse les tailleurs de pierre exécuter certaines opérations particulières : *«Je n'ai pas donné l'ordre de "piqueter" la pierre du mur après achèvement, mais j'ai laissé la liberté d'exécution.»*³¹ Il traite par le mépris toutes les questions formelles, allant jusqu'à déclarer, à propos des travaux en cours à l'église : *«La pureté des structures ne m'intéresse pas.»*³²

S'il autorise une part de hasard dans le montage des coffrages, il ne tient pas pour autant leur construction comme un détail insignifiant dans l'organisation du chantier. Les précautions techniques témoignent au contraire de sa volonté de donner au béton l'aspect d'une matière ligneuse, et de transfigurer les piliers ramifiés en arbres aux traits humains. Soucieux de rendre les empreintes des planches bien visibles, Michelucci choisit un bois *«d'origine russe»* pour *«le motif plus ample de son veinage»*³³. Il porte un tel soin à l'image finale que, parmi les tas de planches de bois importés, il sélectionne scrupuleusement

*Photographies de détails,
piliers de l'église de l'Autoroute.*

celles qu'il juge les plus adaptées au moulage du béton. Afin de bien imprimer leur relief au béton, les planches ne seront utilisées qu'une seule fois. «*Les surfaces de coulage apparentes sont obtenues par des coffrages réalisés de façon à reporter les motifs de la fibre du bois sur le béton et de créer ainsi une surface riche de clairs-obscurs et moulée selon les nécessités statiques de l'ensemble*», précise un rapport technique³⁴.

Il est décidé de donner au béton une tonalité claire. Le choix du ciment blanc s'avère décisif pour l'atmosphère de l'église. La décision, cependant, vient non de Michelucci mais de Fedele Cova, ingénieur et administrateur délégué de la société Concessioni e Costruzioni Autostrade, et dans un premier temps elle se heurte aux «*objections*» de Michelucci³⁵. Le ciment blanc produit par la cimenterie Alba della Cementir de Porto Torres est additionné de granulats de marbre de Carrare, qui contribue au chromatisme final. Cette composition complexe apporte au béton une blancheur qui finit par s'assortir à celle des pierres de San Giuliano.

Dans la conception de Michelucci, chaque imperfection devient la trace d'un processus créatif continu et enrichit le caractère d'un ouvrage. «*La perfection stylistique, l'invention ou la pureté structurale n'ont jamais eu pour moi, et moins encore aujourd'hui, le moindre intérêt, écrit-il à propos de l'église. Au contraire : ce qui m'a le plus convaincu et continue de me convaincre dans un ouvrage ce sont les "interruptions", les signes qu'une idée s'est arrêtée à l'improviste, alors que se présentaient à l'esprit de nouvelles possibilités, de nouvelles voies à emprunter.*»³⁶ Murs courbes, enfilade de piliers ramifiés, poutres et plis de la tente, tout contribue, dans l'église de l'Autoroute, à une sensation d'agitation qui interdit la pause et exclut tout point d'arrêt, tout angle privilégié de contemplation – le mysticisme inquiet de Michelucci envahit l'espace et la matière. Sans avoir l'intensité plastique et lumineuse de l'archétype de Ronchamp, et modelée avec des pierres rustiques et un béton «pauvre», l'église de l'Autoroute propose une voie qui ne ressemble à aucun autre genre de modernité, étrangère même au brutalisme, et qui trouvera sa plus haute expression, non dans l'architecture, mais dans l'Arte Povera (étant entendu qu'on ne saurait déceler chez Michelucci le moindre signe de contestation politique).



Giovanni Michelucci,
l'église de l'Autoroute,
photographie du chantier.



On ne s'étonnera pas que Michelucci, qui voue un immense respect au travail des ouvriers, ait signé un court article, intitulé «Il cantiere», en forme d'éloge au chantier «idéal»: un chantier où «entre l'industrie et l'artisanat, les grands moyens modernes et le travail traditionnel, s'établit une collaboration sans solution de continuité; où les spécialisations, les compétences (à savoir, le projeteur, le technicien, le maçon et le charpentier) semblent chercher davantage à contribuer ensemble à la réussite de l'œuvre qu'à faire individuellement étalage de leurs propres science, savoir-faire et connaissances. [...] C'est là un chantier où l'on s'arrête pour prendre plaisir à regarder le travail des autres et où, en marquant cette pause, on donne et on reçoit la confirmation réciproque du dévouement et de l'estime», et où «les hommes de différents horizons culturels, portés par des intérêts divers, peuvent oublier les catégories et les castes culturelles et économiques, pour s'entraider et se stimuler mutuellement dans l'effort engagé pour atteindre le résultat désiré.»³⁷

Si l'église est conçue pour l'automobiliste incarnant le pèlerin de passage, elle est aussi secrètement dédiée à une autorité, celle du pape Jean XXII, afin qu'il puisse conduire le peuple italien vers une pacification sociale comparable à celle du chantier «idéal» dans lequel les mondes des paysans et des artisans, le secteur manufacturier et le secteur industriel se rejoignent en dehors de tout conflit. Vue comme centre idéal de l'autoroute du Soleil, où les flux terrestres et contemporains sont canalisés vers le ciel, l'église apparaît comme un symbole vibrant d'une société italienne pacifiée dans le christianisme, unie dans sa morale artisanale, paysanne et industrielle, conçue pour tous les Italiens et non plus uniquement pour les Toscans, comme la coupole de Brunelleschi. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, la Casa del Fascio à Côme, la gare de Florence et l'église de l'Autoroute s'imposent dans l'architecture italienne du XX^e siècle comme des icônes du désir d'unification sociale d'un peuple, guidé par une doctrine et une mystique. Les conflits politiques, les luttes de classes, les contestations étudiantes, les «années de plomb» et l'assassinat d'Aldo Moro, qui avait présidé la cérémonie inaugurale de l'église de l'Autoroute, balayeront le rêve que Michelucci cultivait dans la tour d'ivoire de sa maison des collines de Fiesole. C'est dans le nouveau contexte socio-politique italien que Michelucci, toujours depuis ce point d'observation à l'écart du monde, reprend la réflexion sur sa ville nouvelle pacifiée.

La réflexion de Michelucci sur l'ossature apparente avait débuté avec ses visions pour la reconstruction du centre de Florence, et les parcours à plusieurs niveaux imaginés pour sa ville et réalisés dans l'église de l'Autoroute. C'est donc tout naturellement qu'il a imaginé, dès 1969, cette tente chrétienne renversée par un système de circulation de viaducs et de passerelles surélevées, pour en faire un nouveau centre de flux urbains et territoriaux. La réflexion sur la forme vitale de la ville restera l'une de ses préoccupations, en gardant toujours à l'esprit le potentiel créatif d'une structure nue et apparente qui, parfois, se présente sous la forme de l'ossature la plus anonyme et la plus banale qui soit apparue à l'aube du XX^e siècle. Tout comme il a su accueillir le travail des ouvriers du chantier, Michelucci est capable de rendre humaine cette ossature que certains de ses contemporains cherchent à sauver de l'anonymat en la surchargeant de détails raffinés. Un croquis de 1980 de la série intitulée *La Città variabile* [La ville changeante] illustre sa façon de réduire l'ossature à une simplicité souvent désarmante, pour pouvoir assurer à chaque habitant, avec la même sensibilité humaniste que celle déployée dans l'église de l'Autoroute, la liberté de se préparer «*sa propre maison, à sa façon, selon son désir*»³⁸.

Notes

Ce texte a été traduit de l'italien au français par Isabelle Taudière.

¹ Michelucci cite la description que fit Giuseppe Evangelisti de la construction d'une digue de terre, de ses phases, des hommes et des machines œuvrant sur le chantier (Giovanni Michelucci, «*I pensieri, le parole et le spazio*» (octobre 1980), in *La felicità dell'architetto, 1948-1980*, Libreria Editrice Tellingini, Pistoia, 1981, p. 61). Michelucci avait dans sa bibliothèque un essai emblématique sur la vision du chantier : Pierre de Colombier, *Les chantiers des cathédrales*, Picard et Cie., Paris, 1953 (Fondazione Michelucci, Fiesole).

² Giovanni Michelucci, «*La felicità dell'architetto*», *Domus*, n° 234, 1949, pp. 30-31.

³ *Ibidem*, p. 30.

⁴ *Ibid.*

⁵ Cité dans Armando F. Verde, Ignazio Salvatore Camporeale, «*La Chiesa di Longarone. Intervista con l'architetto Giovanni*

Michelucci», *Vita Sociale*, n° 129/1, 1968, pp. 11-27.

⁶ *Ibidem*.

⁷ Giovanni Michelucci, «*Wright: Un colloquio mancato*», *Letteratura et arte contemporanea*, n° 11, 1954 (pp. 7-19), p. 15.

⁸ *Ibidem*, p. 6. Pour les sources d'inspiration de Michelucci sur les toitures, voir également l'essai, conservé dans sa bibliothèque, de Tetsuro Yoshida, *Japanische Architektur*, Verlag Ernst Wasmuth, Tübingen, 1952.

⁹ A propos de l'admiration de Michelucci pour «*les espaces borrominiens*», et notamment celui de l'église Saint-Charles-aux-Quatre-Fontaines, voir : «*La chiesa: un diario progettuale. Intervista a cura di Fabrizio Brunetti*», in Ezio Godoli (éd.), *La città di Michelucci*, Comune de Fiesole, Florence, 1976 (pp. 69-86), p. 80.

¹⁰ A propos des visites de Michelucci à la chapelle de Ronchamp,

voir : Fabrizio Brunetti (éd.), Michelucci. *Intervista sulla nuova città*, Laterza, Rome-Bari, 1981, pp. 84-85.

¹¹ Voir : Amedeo Belluzzi, «*Osteria del Gambero Rosso*», in Amedeo Belluzzi, Claudia Conforti, *Giovanni Michelucci, Catalogo delle opere*, Electa, Milan, 1986 (pp. 137-139), p. 138.

¹² Giovanni Michelucci, «*Relazione tecnica illustrativa del progetto e delle rifiniture*», ACVPt, 177, s.d., cité dans Amedeo Belluzzi, «*Chiesa del Cuore immacolato di Maria nel villaggio Belvedere a Pistoia*», in Amedeo Belluzzi, Claudia Conforti, *op. cit.*, (pp. 140-142), p. 141.

¹³ A propos de cette église, voir : Amedeo Belluzzi, Claudia Conforti, *Lo spazio sacro nell'architettura di Giovanni Michelucci*, Umberto Allemandi & C., Turin, 1987, pp. 94-103 ; Claudia Conforti, Roberto Dulio, Marzia Marandola, *Giovanni Michelucci*,

1891-1990, Electa, Milan, 2006, pp.274-293.

¹⁴ Michelucci souligne que pour le projet de l'église, c'est un verset de le l'Épître de saint Paul aux Hébreux qui l'a aidé à préciser cette notion de « passage ». Voir : Giovanni Michelucci, « Lettre à Luigi Figini », [30 décembre 1964], Fondazione Michelucci, Fiesole, *Corrispondenza*, 1.12.2, publiée dans Giovanni Michelucci, « Lettere a Chiesa e Quartiere », *Chiesa e Quartiere*, n° 33, 1965 (pp. 2-4), p. 3.

¹⁵ Voir le dessin dans Fondazione Giovanni Michelucci (éd.), *Giovanni Michelucci. Disegni 1935-1964*, Diabasis, Reggio Emilia, 2002, p. 212, n. 332.

¹⁶ Giovanni Michelucci, « Lettre à Luigi Figini », *op. cit.*, p. 4.

¹⁷ Giovanni Michelucci, « Lettre à Giacomo Spotti », 18 janvier 1961, Fondazione Michelucci, Fiesole, classeur 187.

¹⁸ Leonardo Ricci, « L'uomo Michelucci, dalla casa Valiani alla chiesa dell'Autostrada del Sole », *L'architettura, cronache e storia*, n° 10, 1962 (pp. 664-689), p. 676. Salvatore di Pasquale figure parmi les rares critiques à admettre l'importance des affirmations de Ricci. Voir : Salvatore di Pasquale, « La natura come metafora », in Ludovico Quaroni, Salvatore di Pasquale, Giovanni Landucci, *Giovanni Michelucci. La pazienza delle stagioni*, Vallecchi, Florence, 1980, (pp. 43-63), pp. 58-60.

¹⁹ Voir : Fondazione Giovanni Michelucci, *op. cit.*, p. 206, n. 320.

²⁰ « Relazione sulla riunione avvenuta nello studio del Prof. Arch. Giovanni Michelucci in Fiesole il giorno 6 marzo 1961 alle ore 16 », Fondazione Michelucci, Fiesole, classeur 187.

²¹ « La chiesa : un diario progettuale. Intervista a cura di Fabrizio

Brunetti », in Godoli, *op. cit.* (pp. 69-86), p. 77.

²² Enzo Vannucci, « La struttura portante della Chiesa di S. Giovanni Battista dell'Autostrada del Sole », *L'industria italiana del cemento*, n° 4, 1964 (pp. 249-266), p. 249.

²³ Enzo Vannucci, rapport préliminaire sur la structure de l'église, « Struttura portante della chiesa di S. Giovanni Battista dell'Autostrada del Sole », Faculté d'architecture de Florence, Archives Vannucci, classeur 119. A propos de la liberté des ouvriers sur le chantier et de « l'exécution à l'intuition », voir le témoignage de Tagliaventi : Omar Cristallini, « Intervista al Prof. Ivo Tagliaventi », in Giuseppe Rocchi (éd.), *Le Corbusier, Terragni, Michelucci, nelle tre opere più note: Cappella di Ronchamp, Casa del Fascio, Chiesa dell'Autostrada*, Alinea, Florence, 2000, (pp. 185-191), p. 191.

²⁴ Michelucci a écrit l'article « Il cantiere » à la suite de son expérience de la construction de l'église de l'Autoroute (Giovanni Michelucci, « Il cantiere », *Vita Sociale*, n° 123/5-6, 1966, pp. 336-345).

²⁵ Giovanni Michelucci, « La chiesa di S. Giovanni Battista a Campi Bisenzio. Molte cose prima oscure mi sono chiarite o mi sono apparse nuove », *Chiesa e quartiere*, n° 30-31, 1964 (pp. 25-32), pp. 26-27.

²⁶ Ezio Godoli (éd.), *La città di Michelucci*, *op. cit.*, p. 88.

²⁷ Giovanni Michelucci, « Giustificazione di una forma architettonica », *Autostrade. Rivista tecnica e di informazioni autostradali*, VI, n° 3, mars 1964 (pp. 7-9), p. 7.

²⁸ Giovanni Michelucci, lettre à Guido Lambertini, 21 juillet 1961, Fondazione Michelucci, Fiesole, classeur 187.

²⁹ Giovanni Michelucci à Guido Lambertini, 12 février 1962, Fondazione Michelucci, Fiesole, classeur 187.

³⁰ Voir le témoignage de Nicola Mandarano dans Elio Pierattoni, *Chiesa dell'autostrada del sole. Appunti, ricordi e storia*, Idest, Campi Bisenzio, 2003, p. 31.

³¹ Giovanni Michelucci à Guido Lambertini, 4 décembre 1962, Fondazione Michelucci, Fiesole, classeur 187.

³² *Ibidem*.

³³ Guido Lambertini, « Construendo la Chiesa dell'Autostrada del Sole », *L'industria italiana del cemento*, n° 4, 1964 (pp. 233-248), p. 240.

³⁴ Enzo Vannucci, rapport préliminaire sur la structure de l'église, *op. cit.*

³⁵ « [Cova] voudrait que l'on utilise dans l'église, au moins en partie, du ciment blanc. Je connais parfaitement vos objections et je sais ce que vous pensez, et c'est pourquoi je vous prie de bien vouloir m'exposer par écrit votre avis détaillé, afin que je puisse en faire part à l'ingénieur Cova » (Giuseppe Saverio Giacomini, lettre à Giovanni Michelucci, 13 septembre 1961, Fondazione Michelucci, Fiesole, classeur 187. A propos du ciment blanc, voir aussi : Gio Ponti, « A Michelucci, sulla chiesa di San Giovanni », *Domus*, n° 413, 1964 (pp. 1-24), p. 17.

³⁶ Giovanni Michelucci, « La chiesa di S. Giovanni Battista a Campi Bisenzio. », *op. cit.*, p. 26.

³⁷ Giovanni Michelucci, « Il cantiere », *op. cit.*, p. 338.

³⁸ Le croquis est publié dans Fondazione Michelucci (éd.), *Giovanni Michelucci. Disegni per la nuova città*, catalogue d'exposition, Bandecchi & Vivaldi, Ponte-dera, 2005, n° 1050.