



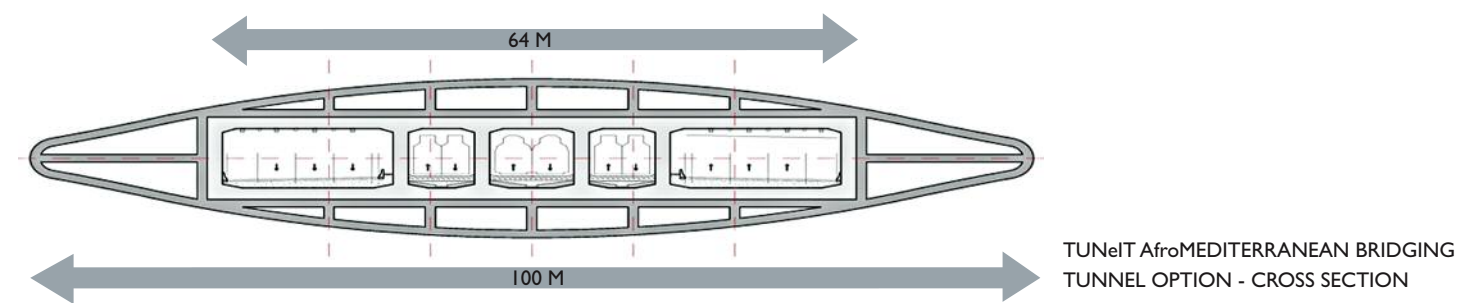
A TRAVERS LA MEDITERRANEE

Enzo Siviero Recteur de l'Université Télématique « eCampus » / **Michele Culatti** Professeur de Tecnica e Pianificazione Urbanistica, Université Télématique « eCampus »

L'approche européenne en matière d'infrastructures de mobilité a jusqu'à présent abordé le développement des transports dans la zone nord de l'Europe. Il doit s'accompagner de l'idée de remettre la Méditerranée et les Pays qui y font face au centre d'une nouvelle vision. Sur cette ligne, l'hypothèse d'une connexion stable -entre l'Afrique, l'Europe et l'Asie- évolue, recouvrant ainsi la "Route de la Soie" également à travers des liaisons permanentes telles que TUNeIT -entre l'Italie et l'Afrique- GRALBeIT -entre la Grèce, l'Albanie et l'Italie- et de relancer le pont de Messine, un projet défini mais mis de côté. TUNeIT est une hypothèse déjà étudiée par ENEA et revisitée ; GRALBeIT est à un stade embryonnaire, mais sur lequel on commence à faire attention.

1. En ce moment historique, avec le problème des débarquements en provenance d'Afrique, un lien entre l'Afrique et l'Asie qui traverse le sud de l'Italie semble paradoxal : les projets d'infrastructures européennes se terminent à Gibraltar et en Sicile. Mais l'Afrique renforce son appareil infrastructurel en direction de Gibraltar : dans cette hypothèse, le trafic commercial terrestre ne se développerait que par le détroit de Gibraltar. Le sud de l'Italie doit également renforcer et améliorer son réseau d'infrastructures, ce qui n'est pas très attrayant en raison du manque d'attention porté au Sud dans les décennies qui ont précédé la mondialisation. TUNeIT, le pont de Messina et GRALBeIT relanceraient le Sud de manière transversale, de la Sicile aux Pouilles, en passant par la Calabre et la Basilicate. Le pont de Messine peut sembler une hypothèse faible car il n'est pas étayé par des motivations suffisantes: mais avec TUNeIT et GRALBeIT, il deviendrait un lien intercontinental important, une zone de transition fondamentale entre l'Afrique et l'Asie, un lien avec l'Europe du Nord. À cela, il faut ajouter les avantages en matière d'emploi, l'intérêt pour des travaux d'infrastructure inédits sur la mer au niveau mondial.

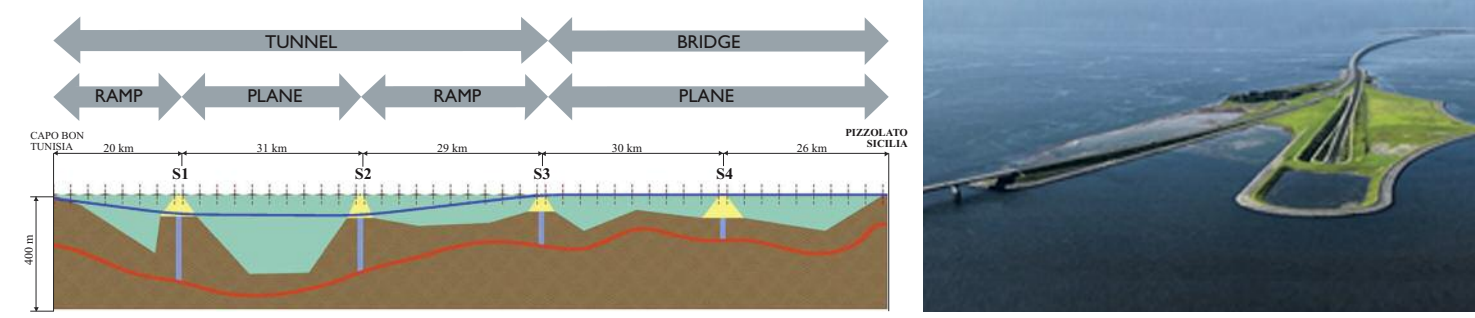
Le système TUNeIT, GRALBeIT, pont de Messine ne concerne pas seulement le transport de marchandises et de personnes: c'est un moyen de relier des lieux de culture dispersés le long d'un chemin qui relie Cape Town à Pékin. Ces connexions constitueraient un générateur de conditions pour réaménager les infrastructures dans les zones défavorisées et redonner un souffle économique aux zones actuellement dépeuplées. Le résultat serait la création de nouveaux scénarios de communication et le renforcement des relations entre les pays impliqués, de nouveaux programmes de développement et de collaboration entre régions d'Europe et d'Afrique, l'attraction de multiples investisseurs au sein de nouvelles infrastructures et / ou celles induites. Une liaison entre la Tunisie et la Sicile donnerait lieu à une continuité territoriale continentale Europe-Afrique, à l'instar d'autres œuvres créées pour relier l'Europe et l'Asie (tunnels et ponts sur le Bosphore), en Asie et en Afrique (doublement du Canal de Suez), ainsi que la connexion stable entre l'Afrique et l'Europe dans le détroit de Gibraltar.



2. TUNeIT est né d'un projet proposé par ENEA (en Italie, "Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile") il y a quelques années sous la forme d'un tunnel, qu'on propose maintenant en combinant tunnels, ponts suspendus et îles artificielles pour un complexe de 140 km, entre la Sicile (Mazara del Vallo) et la Tunisie (Capo Bon). Au début (2015), de manière presque provocante, TUNeIT a émis l'hypothèse de la répétition multiple du projet de pont de Messine, créant des îles artificielles à utiliser également à des fins touristiques ou de recherche, réalisées avec la récupération des matériaux provenant de l'excavation, où placer les services d'exploitation de système. Ces îles, à une latitude très insolée et venteuse, seraient également l'occasion de créer des sites de production d'électricité destinés à l'exportation sur le continent et des lieux d'expérimentation de technologies innovantes. Toujours en ce qui concerne les déchets, le projet émet l'hypothèse de l'étude des alternatives possibles pour une gestion correcte de la collecte destinée à la production d'énergie et à la création de corridors verts, d'usines de dessalement d'eau et de réservoirs de stockage, de réseaux et de canaux de distribution d'eau, des stations de distribution, des parcs à énergie solaire et éolienne, des lignes à haute tension, des stations de métro, des pipelines et réseaux de gaz naturel. Une opportunité se présente également pour les nouvelles connexions énergétiques et multimédias de télécommunications ou les systèmes électriques en liaison avec les deux sociétés (tunisienne et italienne) et la présence de deux ou plusieurs centrales électriques dans les deux îles artificielles ou plus.

Les îles, pourraient servir de terminaux du pont à plusieurs travées et pourraient accueillir des activités commerciales au service de la structure ou non, surtout, de type touristique-commercial, avec des petites marinas et quais de bateau. Pour la connexion avec le trafic automobile, l'intermodalité est relativement facile et peut inclure des navettes pour le transport de véhicules combinées à des circuits en hydroptère. Dans ce cas, le trafic de fret et le trafic de passagers seraient tous les deux présents avec deux lignes de chemin de fer, tandis que l'allée serait desservie par une double chaussée pour chaque sens de circulation et des voies de secours et de service relatives; dans les voies centrales, les trains circuleraient, les routes à l'extérieur. L'hypothèse de développement, compte tenu du potentiel morphologique et touristique-archéologique des sites, laisse également penser à une solution mixte tunnel-tunnel. Un tunnel semi-submergé aurait les avantages de la préfabrication en "cale sèche" avec transport par voie maritime puis naufrage. Pour les ponts, les solutions durables devraient être étudiées avec des "grandes portées" de 500 à 1 000-1500 mètres.

Du côté tunisien, l'environnement doit être presque entièrement conçu, construit, urbanisé : cela favorise l'étude et la conception de nouveaux réseaux. La relation entre la Tunisie et la Sicile ne serait donc pas uniquement de nature commerciale : elle faciliterait le contact entre des mondes et des cultures sous de nombreux aspects profondément différents.



3.a La connexion sur le territoire GRALBeIT, la liaison stable entre l'Italie, la Grèce et l'Albanie, est une hypothèse à un stade moins avancé que les précédents : dès la première reconnaissance, Otrante et Valona apparaissent comme des villes optimales car, dans leur arrière-pays, il existe des systèmes d'infrastructure adéquats.

Du côté italien, il existe un "axe transversal" qui commence à la Villa San Giovanni, d'où vous rejoignez l'autoroute A2 -Autoroute de la Méditerranée- jusqu'à Tarsia Nord. La ligne de chemin de fer relie Villa San Giovanni à Reggio Calabria, Taranto, Brindisi, jusqu'à Lecce : la ligne Lecce-Otranto est maintenant gérée par la compagnie de chemin de fer locale « Ferrovie del Sud-Est ». La liaison et la jonction avec les infrastructures routières et ferroviaires sur le territoire albanais sont plus complexes. L'hypothèse à l'étude prévoit la connexion du pont dans la région de Zverneq, au nord-ouest de Valona, dans un contexte qui n'est pas spécialement construit, ce qui facilite la construction d'infrastructures routières et ferroviaires.

La ligne de chemin de fer albanaise, gérée par la société HSH (Hekurudha Shqiptare), est un terminus situé au nord de Scutari, presque à la frontière avec le Monténégro ; Valona est le terminus sud. Le réseau -qui a le même gabarit qu'en Italie- fait aujourd'hui l'objet d'investissements majeurs.

3.b Le pont L'infrastructure, au sud-est d'Otrante, s'étend sur 85 km sur l'Adriatique jusqu'à Valona. Dans la zone concernée par la connexion, le profil des fonds marins de l'Adriatique est particulier. En tant que configuration typologique, on prévoit de répéter le schéma TUNeIT : des ponts, des îles artificielles, des tunnels, puis de remonter sur des îles artificielles et d'entrer sur le continent avec un système de ponts. Compte tenu des profondeurs concernées, jusqu'à 895 mètres, nous devons recourir à des plates-formes off-shore et à des îles flottantes selon les évolutions évidentes d'une "ingénierie visionnaire" qui crée des contraintes apparemment insurmontables, des possibilités d'invention capables de dépasser l'imaginaire. aujourd'hui. Compte tenu de l'accélération constante de l'innovation technologique, il est probable que, dans les décennies à venir, les techniques de construction pourront évoluer pour trouver les solutions appropriées. Le schéma proposé est le suivant.



4. Le paysage en tant que dispositif de contrôle de la qualité des infrastructures La ligne Capo Bon-TUNeIT-Marzara del Vallo- Pont de Messina-Reggio Calabria-Otranto-GRALBeIT-Valona constituera l'axe multimodal qui unit l'Afrique, l'Asie, les ponts suspendus, les îles artificielles, les tunnels, les routes, les autoroutes, chemins de fer. L'imaginer comme un axe de croisement purement technique-performance serait un échec sur le plan culturel. En privilégiant les critères de paysage, le projet peut avoir un impact culturel important. La nécessité d'aborder le projet d'infrastructure identifiant ainsi des critères qualitatifs d'excellence, évalue ce que signifie générer un nouveau centre de gravité dans la Méditerranée, du point de vue symbolique et des échanges culturels et économiques, mais aussi une opportunité d'activer des formes de régénération dans le sud de l'Italie

À partir de là, un "axe transversal" qui décline le concept de qualité: dans les parties émergées, sur l'eau (ponts et îles artificielles), dans lesquelles il est possible de proposer une nouvelle image de la Méditerranée, dotée de sens, par le biais d'un code linguistique « Venustus » qui reconnaisse la nouvelle idée de traverser ; dans les régions continentales (passerelles entre les ponts vers les villes côtières et l'ensemble du réseau d'infrastructures et de routes menant à Marzara del Vallo à Otrante), trouver des conditions de coexistence, de compatibilité entre les infrastructures sociale, économique, écologique, urbaine, culturelle et culturelle. paysage des lieux traversés.

Par le principe de l'effet de "réaménagement du volant" que l'on retrouve dans les microcosmes urbains -c'est ce qui s'est passé pour le pont de la mer à Pescara, un défilé devenu le symbole des Abruzzes- TUNeIT et GRALBeIT ne doivent pas être seulement l'expression de l'excellence technique, mais ils doivent être capables de propager cette qualité externe du projet d'infrastructure, capable de devenir l'interprète des processus de réaménagement du territoire. C'est un pari qui peut générer une valeur culturelle en mettant dans le domaine technique (pour les ponts et les îles) et la capacité à retrouver le sens du passé (en reliant l'axe infrastructurel aux valeurs du lieu). En ce sens, le paysage est un "dispositif écologique", ainsi défini au sein d'une société scientifique du paysage hypothétique [Culatti 2018, 167], il peut être utilisé « pour l'amélioration, la transformation et le développement durable des zones de peuplement des zones non urbaines espaces construits et ouverts ».

Cela signifie que les critères de conception de l'ensemble de l'axe doivent inclure des thèmes de perception, environnementaux, historiques, culturels, anthropologiques, géographiques, écologiques, économiques et sociaux. L'ensemble sera un "dispositif" capable de faire fonctionner le passage intercontinental, mais garantissant en même temps l'utilisation de lieux à visiter, enrichis au sens de la « Convention Européenne du Paysage », activant des processus de connaissance, calibrant l'accessibilité en fonction des fragilité des lieux

Pour conclure, TUNeIT et GRALBeIT nous mettent devant à un processus d'acculturation, d'échange, d'acquisition et de transmission de traits culturels. En l'occurrence, jamais la notion de "frontière" physique, administrative et culturelle ne doit être remise en question, incluse et communiquée. Il s'agit de dessiner et de commencer à codifier un chemin inhabituel : l'Italie n'est plus une péninsule, mais une région centrale entre deux continents

DE L'ACUPUNCTURE, PAS SEULEMENT DES PRIX

En architecture -au cinéma, dans la littérature, dans les sciences, dans les arts, etc.- un "prix" indique la singularité d'un auteur ou d'une œuvre: reconnaissances ambitieuses également parce que, dans les jurys appelés à les attribuer, différentes thèses et opinions sont comparées.

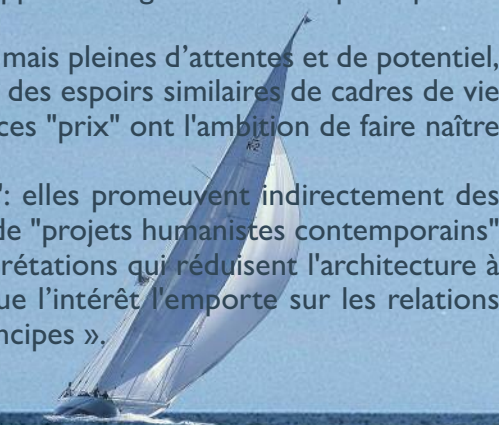
Les prix "Architettura e Città" et "La Cité du Dialogue" sont promus par deux organisations distinctes qui les lancent dans des différentes zones géographiques : le premier est promu par le « Cenacolo della Cultura e delle Scienze » dans les territoires où est née la civilisation de Magna Grecia, racine de la culture romaine et européenne ; le deuxième est promu par la « Fondazione Mediterraneo » dans les Pays de la Méditerranée. Cependant, ils ont des objectifs similaires : ils sont nés pour stimuler les projets d'intégration -dans les plusieurs sens du terme- et pour favoriser la formation de lieux de condensation sociale. Ils n'ont donc pas l'ambition de signaler des bâtiments parfaits ou exemplaires, mais des interventions qui apportent des cadeaux au contexte; contributions à des espaces de liberté, de socialisation, de relation, d'intégration. Interventions transdisciplinaires qui contribuent à introduire de nouveaux "lieux de condensation sociale" dans les contextes urbains.

Ces "prix" (avec la collaboration de "Civilizzare l'Urbano - ETS) et le Patronage de "Le Carré Bleu, feuille internationale d'architecture") se caractérisent par trois singularités :

- sélectionner des interventions qui génèrent des transformations positives, c'est-à-dire qui se proposent comme acupuncture
- concernent des territoires spécifiques et des interventions concrètes
- ils nous incitent avant tout à approfondir et développer une ligne culturelle spécifique

Ces deux initiatives expérimentales risquées, aux résultats incertains mais pleines d'attentes et de potentiel, visent à articuler et à relier les différentes mémoires de lieux individuels, des espoirs similaires de cadres de vie et un comportement humain cohérent. Pour Antoine de Saint-Exupéry, ces "prix" ont l'ambition de faire naître l'envie d'un avenir différent.

Dans un certain sens, ces initiatives sont donc aussi un "manifeste": elles promeuvent indirectement des interventions qui contribuent à "civiliser l'urbain" en tant que fragments de "projets humanistes contemporains" qui ramènent la construction à son objectif premier. Ils évitent les interprétations qui réduisent l'architecture à la recherche de nouveaux langages. Au lieu de cela, ils insistent pour que l'intérêt l'emporte sur les relations topologiques, sur la structure de la forme, sur « construire selon des principes ».



Si tu veux construire un bateau, ne rassemble pas tes hommes et femmes pour leur donner des ordres, pour expliquer chaque détail, pour leur dire où trouver chaque chose ...
Si tu veux construire un bateau, fais naître dans le cœur de tes hommes et femmes le désir de la mer
 Antoine de Saint-Exupéry

ACOPUNTURES, NOT ONLY AWARDS

In architecture -in cinema, in literature, in the sciences, in the arts and so on- a "prize" indicates the distinctiveness of an author or a work: ambitious acknowledgments also because in the jury called to attribute them, different theses and opinions are compared.

The "Architecture and City" and "The City of Dialogue" awards are promoted by two distinct organizations which launch them in different geographical areas: the former is promoted by the "Cenacolo della Cultura e delle Scienze" in the territories where the civilization of Magna Grecia was born, the root of Roman and European culture; the latter is promoted by the "Fondazione Mediterraneo" in countries overlooking the Mediterranean. However, they have similar objectives: they were born to stimulate integration projects -in the different meanings of the term- and to favour the formation of places of social condensation. They do not therefore have the ambition to point out perfect or exemplary buildings, but projects that bring gifts to the context; contributions to spaces of freedom, socialization, relationship, integration. Transdisciplinary actions that contribute to introducing new "places of social condensation" in urban contexts.

These "prizes" (with the collaboration of "Civilizzare l'Urbano - ETS) and the Patronage of "Le Carré Bleu, feuille internationale d'architecture") are characterized by three peculiarities:

- they select interventions that generate positive transformations, that is, that propose themselves as acupuncture
- they concern specific territorial areas and concrete projects
- above all they stimulate us to deepen and develop a specific cultural line

These two risky experimental initiatives, with uncertain outcomes but are full of expectations and potential, because they are aimed at articulating, and linking similar hopes for living environments and coherent human behaviour to the different memories of individual places. In the words of Antoine de Saint-Exupéry, these "prizes" have the ambition to give birth to a different future.

In a sense these initiatives are therefore also a "manifesto": they indirectly promote actions that contribute to "Civilizing the urban" as fragments of "Contemporary Humanistic Projects" that lead back constructing to its primary purpose. They prevent interpretations that reduce architecture to very search for new languages. Instead, they stress interest in topological relationships, in the framing of form, in "building according to principles".

AGOPUNTURE PIÙ CHE "PREMI"

In architettura -nel cinema, nella letteratura, nelle scienze, nelle arti e via dicendo- un "premio" segnala la singolarità di un autore o di un'opera: riconoscimenti ambiti anche perché nelle Giurie chiamate ad attribuirli si confrontano tesi ed opinioni molto diverse fra loro.

I premi "Architettura e Città" e "La Città del Dialogue" sono promossi da due distinte organizzazioni che li lanciano in ambiti geografici diversi: il primo è promosso dal "Cenacolo della Cultura e delle Scienze" nei territori dove è nata la civiltà della Magna Grecia, radice della cultura romana ed europea; il secondo è promosso dalla "Fondazione mediterraneo" nei Paesi che si fronteggiano nel Mediterraneo.

Hanno però obiettivi analoghi: nascono per stimolare interventi di integrazione -nelle molteplici accezioni del termine- e per favorire la formazione di luoghi di condensation sociale. Non hanno quindi l'ambizione di segnalare edifici perfetti o esemplari, ma interventi che apportino doni al contesto; contributi a spazi di libertà, di socializzazione, di relazione, di integrazione. Interventi transdisciplinari che contribuiscono a introdurre inediti "luoghi di condensation sociale" nei contesti urbani.

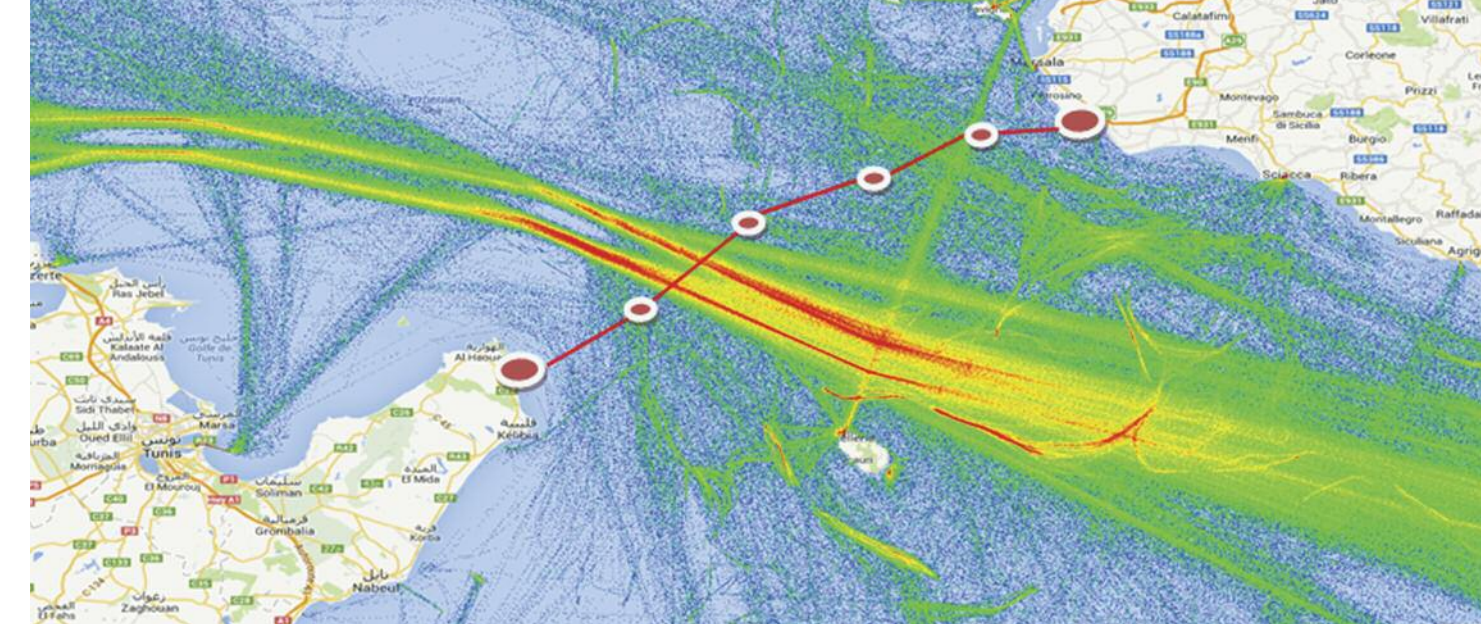
Questi "premi" si caratterizzano per tre singolarità:

- selezionano interventi generatori di positive trasformazioni, cioè che si propongano come agopunture
- riguardano specifici ambiti territoriali e interventi concreti
- soprattutto stimolano ad approfondire e far evolvere una specifica linea culturale

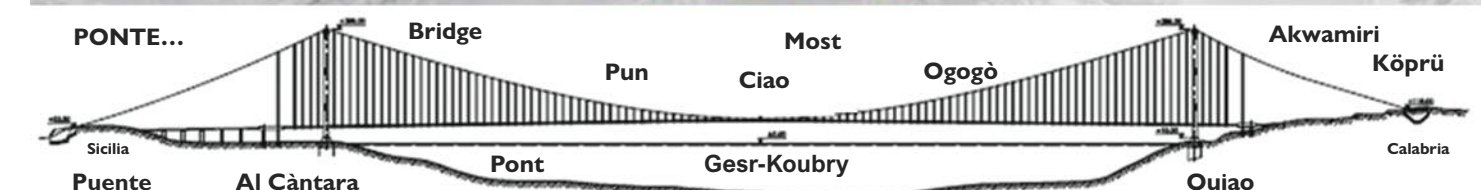
Sperimentano percorsi rischiosi, dagli esiti incerti, però carichi di aspettative e di potenzialità perché tesi ad articolare, e legare alle diverse memorie dei singoli luoghi, analoghe speranze di ambienti di vita e coerenti comportamenti umani. Per dirla con Antoine de Saint-Exupéry, questi "premi" hanno l'ambizione di far nascere il desiderio di un diverso futuro.

In un certo senso quindi sono anche un "manifesto": indirettamente promuovono interventi che contribuiscono a "Civilizzare l'urbano" in quanto frammenti di "Progetti Umanistici Contemporanei" che riconducano il costruire al suo scopo primario. Evitano interpretazioni che riducano l'architettura alla ricerca di nuovi linguaggi. Spingono invece perché prevalga l'interesse per le relazioni topologiche, per l'armatura della forma, per il "costruire secondo principi".

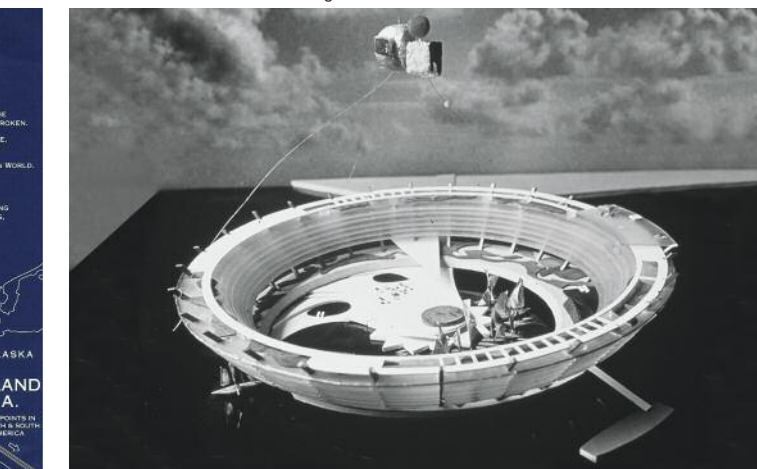
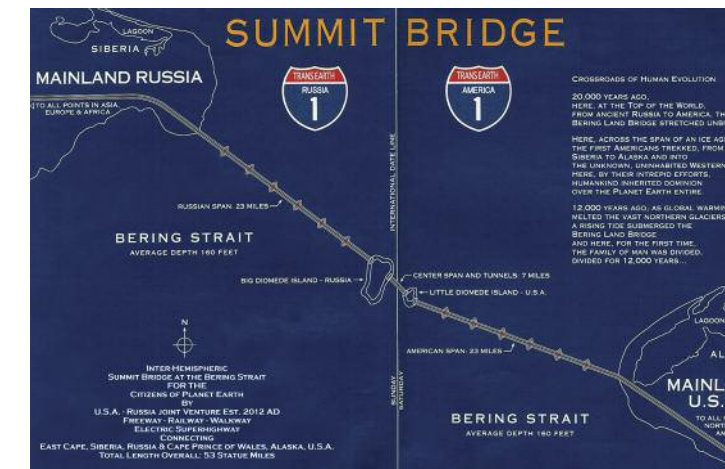
INTERCULTURAL DIALOGUE - TUNeIT AfroMEDITERRANEAN BRIDGING



The creation of a new link between Europe and Africa across the Strait of Sicily, as well as creating new scenarios of communication and relations between countries, would trigger new development programs and cooperation



Sergio Musmeci: Pont sur le fleuve Basento à l'entrée de Potenza



Paul Maymont, la ville flottante «Thallassa» pour l'extension de Monaco

bibliographie

- Culatti M. (2018) *Bridgescaping. I ponti del paesaggio*, Roma, Aracne Editrice
- Culatti M. (2016) *Per una valorizzazione del Paesaggio*, La fabbrica delle Conoscenze, a cura di O.Carpenzano, E.Raitano, n.23s/2016
- Culatti M., Martini V., Siviero E. (2016) *L'Africa e una rete infrastrutturale da completare, riqualificare collegare all'Europa*, Trasporti e Cultura n.44
- Culatti M. (2014), *Nuovo baricentro mediterraneo*, Galileo n.216s
- Dioguardi F. (2018) *GRALBelT: collegamento stabile tra Puglia e Albania. Prime Valutazioni*, tesi di laurea Facoltà di Ingegneria - Università Telematica eCampus, rel. prof.E.Siviero; correl. prof.P.Colonna, prof.M.Culatti
- Siviero E., Nicolini, R. (2004) *Tra Scilla e Cariddi un ponte abitato sulla Stretta di Messina*, Le Strade, n.10
- Siviero E. (2017) *Connessioni mediterranee e Via della Seta, tre continenti si uniscono*. Conferenza di Presse, Senato, 05.10.2017
- Siviero E., Ben Amara A., Guarascio M., Bella G., Da Fonseca A., Slimi K., Zucconi M. (2015) *TUNeIT - towards a global World, Multi_Span large Bridges*, London, Taylor & Francis Group
- Siviero E., Culatti, M., Martini V. (2017) *Mediterranean Bridging: TUNeIT e GRALBelT*, in Galileo n.231
- Siviero E., Guarascio M., Martini V. (2016) *Intercultural dialogue: TUNeIT Mediterranean Bridging, Carnival in the world, Dialogue among Cultures, 1st International Symposium, Florence-Viareggio, February*
- Siviero E., Martini V. (2016) *Dialogo interculturale: TUNeIT Mediterranean Bridging*, in Trasporti e Cultura n.44
- Siviero E., Martini V. (2017) *Mediterranean Bridging: TUNeIT and GRALBelT, towards a stable connection between Africa, Europe and Asia*, in Compasses, n.26

sitographie

- <https://issuu.com/prof.enzosiviero>
- www.rmei.info/index.php/en/
- [Storie. Enzo Siviero - Radio Vaticana.it/radiovaticana.va/news/2015/01/26/storie_enzo_siviero/1119358](http://Storie.EnzoSiviero-RadioVaticana.it/radiovaticana.va/news/2015/01/26/storie_enzo_siviero/1119358)
- www.youtube.com/watch?v=y0HLH6dFpnc (L'uomo del ponte tra Sicilia e Tunisia)
- www.ansamed.info/ansamed/it/notizie/stati/tunisia/2017/09/19/tunisia-un-ponte-per-la-sicilia-lanciato-concorso_tuneit_b5a14c98-8678-4531-af37-2bc784182965.html
- www.agenzia-nova.com/al/59e25f6bb1b605.35276368/1658253/2017-10-05/italia-tunisia-presentato-al-senato-concorso-realizzazione-di-un-ponte-con-sicilia-2
- www.ansa.it/campania/notizie/2017/11/02/medda-crisi-opportunita-atenei-allati_28c4c8b5-18b3-4e64-be83-c5d894b120e0.html

abstract

Negli ultimi anni l'atteggiamento europeo verso le infrastrutture per la mobilità è di privilegiare lo sviluppo verso il Nord Europa. Per equilibrare questa tendenza, l'ipotesi di una connessione che recuperi la "via della Seta" anche attraverso un collegamento permanente tra la Tunisia e la Sicilia, quindi il Ponte di Messina, poi le regioni del sud Italia, l'Albania e la Grecia.

traduzione su www.lecarrebleu.eu

In recent years, the European attitude towards mobility infrastructures is to favor development towards Northern Europe. To counter this trend there is the hypothesis of a connection that recovers the "Silk Road" also through permanent connections such as: TUNeIT, between Italy and Africa; GRALBelT, between Greece, Albania and Italy and the Messina Bridge.
 translation in www.lecarrebleu.eu

editorial

A partir de juin 1994, la liaison sous-marine de 50 km entre la France et l'Angleterre est opérationnelle ; depuis juin 2001, une très bonne liaison entre le Danemark et la Suède est également opérationnelle. Avant 250 la Chine envisage de conclure la "nouvelle route de la soie" entre l'Asie et l'Europe avec ses terminaux importants en Méditerranée : les ports de Gènes et de Trieste.

Pour s'opposer à l'influence chinoise, l'Inde a mis en étude son contre-projet: « le corridor de la croissance Asie Afrique » (AAGC, Asia Africa Growth Corridor), surnommé la « route de la liberté », qui met son accent sur le développement durable plutôt que sur le commerce et qui s'appuie exclusivement sur les voies maritimes.

Dans ce cadre de grandes connexions, Enzo Siviero a lancé l'hypothèse d'une relation stable entre l'Afrique, l'Europe et l'Asie, décrite dans ce numéro en particulier pour ce que concerne la Méditerranée. Les mêmes auteurs soulignent la nécessité d'approfondir le projet en accordant une grande attention aux aspects de paysage et de durabilité, thèmes fondateurs de notre feuille (on rappelle ici la proposition par Mor Temor (*Pont flottant sur le "Stretto di Messina"*, Le Carré Bleu n°1/2010, pp.23-45) et -dans le 2011- la provocation pour un pont entre la Sicile et la Tunisie par AUFO, The Architectural & Urban Forum (Lorenzo Degli Esposti, directeur créatif; Comité scientifique : Giacomo Costa, Ernesto d'Alfonso, Peter Eisenman, Yona Friedman, MPC, Franco Purini, François Roche, Guido Zuliani). On rappelle même le n°3-4/2014 du Carré Bleu édité par Georges Edery : « *Utopies urbaines et marines : du rêve à la réalité* » avec les propositions de Yona Friedman, Paul Maymont, François Spoerry, Michael Burt, Jacques Rougerie, Vincent Callebaut.

Il a été jugé approprié de vous donner des nouvelles du prix "Architettura e Città" -qui concerne des interventions dans les régions du sud de l'Italie- et du prix "La Cité du dialogue" -qui concerne des interventions dans des pays méditerranéens- et des stimulations concrètes qu'ils entendent solliciter avec un rêve qui peut paraître utopique, qui décrit un avenir lointain, mais sans frontières.

Grâce à l'initiative de la Bibliothèque et de l'Association de la "Cité du Dialogue" et de l'Association de la "Cité du Dialogue" à Paris, sur le site www.lecarrebleu.eu tous les numéros du Carré Bleu depuis l'origine en 1958 sont disponibles gratuitement, soit la totalité des textes et noms des auteurs qui ont collaboré ou collaborent encore à notre "feuille internationale d'architecture"

en collaboration avec

- Civilizzare l'Urbano ETS
- I/NI/Arch - Istituto Nazionale di Architettura - Roma
- Museum of Finnish Architecture - Helsinki
- Fondazione italiana per la Bioarchitettura e l'Antropizzazione sostenibile dell'ambiente

archives iconographique, publicité
 redaction@lecarrebleu.eu

traductions
 par Adriana Villamena
 révision des textes français F. Lapiet

mise en page Francesco Damiani

édition
 nouvelle Association des Amis du Carré Bleu, loi de 1901 Président François Lapiet
 tous les droits réservés / Commission paritaire 593
 « Le Carré Bleu, feuille internationale d'architecture »

siège social
 181, rue du Maine - 75 014 - PARIS

www.lecarrebleu.eu
 Aut. Trib. di Napoli n.31 del 26.04.07