



# BREST – CONSTANTZA

## UNE COOPERATION ENTRE VILLES, PORTS ET POLES D'EXCELLENCE EN SCIENCES ET TECHNIQUES MARINES

### 1. L'HISTOIRE

Dès les années 90, des villes portuaires périphériques se regroupaient autour de Brest pour constituer la “Conférence des Villes Portuaires Périphériques”, la CVPP, encore active aujourd’hui.

Ce réseau d’amitié et d’échanges visait à élaborer de nouvelles stratégies de développement face aux problèmes spécifiques de ces villes-ports, par nature géographiquement excentrées des grands pôles urbains, et confrontées à des problèmes similaires de croissance économique, voir de reconversion de leur économie, de dégradation de leur environnement, urbain et littoral.

L’une des originalités de ce réseau était d’être majoritairement constitué de villes jumelles: Brest, Cadix, Tarante, Kiel, Plymouth puis Constantza, un double lien, bilatéral et transnational, qui a assuré au fil des ans une cohésion particulière entre ses membres. Le réseau repose sur un maillage particulier de coopérations institutionnelles, académiques, scientifiques, culturelles, économiques. Cette pluridisciplinarité a créé la richesse des échanges et permis d’élaborer et de porter au niveau européen de nouvelles stratégies de développement, tenant compte des spécificités des villes portuaires, qui plus est périphériques.

C’est dans ce même esprit de coopération et d’amitié que s’est décidé le jumelage de Brest et de Constantza, et l’entrée de la ville de Constantza dans le réseau CVPP.

### JUMELAGE DE DEUX VILLES PORTUAIRES

Le jumelage entre Brest et Constantza a été motivé par la similitude des deux villes portuaires, maritimes de par leur économie, excentrées de la capitale, et confrontées avec des années de décalage aux problèmes de «développement durable»: développement économique, compétitivité internationale, gestion de

l'environnement, développement des compétences ... autant de sujets qui sont depuis l'origine au cœur des échanges entre les deux villes/métropoles.

Le jumelage a été signé à une période où la Roumanie ne faisait pas encore partie de l'Europe. Comparée aux autres villes du réseau des «villes portuaires périphériques», intégrées au développement de l'Europe, la situation économique, politique, sociale de Constantza a naturellement conduit à des schémas de coopération différents. Basés sur l'amitié, la volonté de transférer les acquis de ces villes. Cette collaboration a impliqué tous les acteurs institutionnels, privés, académiques, scientifiques, culturels, avec en particulier avec l'implication des universités, des centres de recherche, de l'Alliance Française de Constantza.

C'est sur cette base que les coopérations actuelles, menées dans un contexte économique et politique bien différent, continuent de se développer et que nous souhaitons les renforcer.

## **2. LES PROGRAMMES DE COOPERATION EUROPEENS**

L'histoire des plus grands projets qui ont été menés entre les deux villes passe par l'Europe. Les programmes communautaires ont en effet permis de mettre en œuvre des échanges d'expérience concrets, et pour autant visionnaires. Ils ont contribué à renforcer les liens et c'est aussi grâce à ces programmes que s'élaborent aujourd'hui les projets de demain.

### **DE QUALIPOL A IMAPS VERS UNE GESTION DURABLE DES ZONES COTIERES**

Les villes portuaires sont des zones complexes. A la fois zones urbaines, portuaires, industrielles, touristiques, aquacoles, leur gestion en tant que territoires pose des problèmes spécifiques : gestion des pollutions chroniques issues de ces différentes activités humaines, des pollutions accidentelles, en mer ou à terre, gestion des risques, naturels ou industriels.

En 98, alors que se dessinaient en Europe les premières bases du concept de «Gestion Intégrée du Littoral», Brest (France), Cadix (Espagne), la région Norte (Portugal), Constantza (Roumanie), Gdynia (Pologne) déposaient au programme européen ECOS-OUVERTURE le projet QUALIPOL « qualité des eaux littorales et lutte contre les pollutions accidentelles ».

Ce projet de deux ans visait un transfert de compétences vers les villes de Constantza et Gdynia. Il a conduit à des propositions concrètes, encore actuelles, de centres pilote de gestion de l'eau. Ces résultats ont aussi motivé la soumission en 2005 d'un second projet «IMAPS» (Integrated Management of Port Cities) portant sur la gestion combinée de l'environnement et des risques.

Entre 1998 et 2005, les réglementations européennes et nationales concernant la prévention des risques (SEVESO) et la gestion de l'environnement (GIZC) s'étaient considérablement renforcées, au point de devenir des contraintes au développement des villes portuaires. Par un échange de connaissances entre villes et experts de Brest, Constantza, Gijon, Cadix, Tarente et l'île de Wight, le projet a conduit à une évolution des pratiques, et à des propositions concrètes, juridiques, financières et techniques, soumises aux instances nationales et européennes.

Mais l'une des propositions les plus importantes concernait plus directement Constantza, avec la mise en place d'un « Centre de Gestion Intégrée du Littoral », centre modèle pour la mer noire.

## **PERSPECTIVES**

### **UN CENTRE OPERATIONNEL DE GESTION DE LITTORAL: "COGIL"**

C'est sur cette base, et les avancées faites depuis à Brest dans le cadre du pôle de compétences en « Gestion Intégrée du Littoral », que Brest Métropole, le technopôle, le groupement Littoralis et l'université proposent de poursuivre les collaborations sur les concepts et outils de GIZC.

L'importance accordée par la commission européenne et les instances internationales au bassin maritime de la mer Noire redonne un intérêt supplémentaire à ce projet «COGIL» à Constantza. Grâce aux compétences des experts de Brest et Constantza, et des études amont, un tel centre pourrait devenir un modèle pour la mer noire, en intégrant l'ensemble des risques environnementaux, climatiques et maritimes et des spécificités régionales.

En témoignage d'une longue amitié.

Michel Morvan,

Directeur Général de Brest Métropole Océane; Directeur du Technopôle Brest Iroise,  
Secrétaire Général de la Conférence des villes portuaires.



## BREST - CONSTANTA

### O COLABORARE ÎNTRE ORAȘE, PORTURI ȘI POLURI DE EXCELENȚĂ ÎN ȘTIINȚE ȘI TEHNOLOGII MARINE

#### 1. ISTORIA

Din anii 90, orașele-porturi periferice s-au grupat în jurul Brest-ului pentru a constitui „Conferința Orașelor-porturi Periferice“, COPP, încă în vigoare și astăzi.

Această rețea de prietenie și de schimburi viza elaborarea de noi strategii de dezvoltare cu privire la problemele specifice ale acestor orașe-porturi, geografic des-centrate de marile poluri urbane, confruntându-se cu probleme similare de creștere economică, dorința de reconversie a propriei economii, degradarea mediului lor urban și marin.

Una dintre particularitățile acestei rețele este faptul că este constituită în mare parte din orașe înfrățite: Brest, Cadiz, Taranto, Kiel, Plymouth, apoi Constanța, cu o legătură dublă, bilaterală și transnațională, care a asigurat, de-a lungul anilor, o coeziune specială între membrii săi. Rețeaua se sprijină pe o interconectare aparte a cooperărilor instituționale, academice, științifice, culturale, economice. Această pluridisciplinaritate a creat bogăția schimburilor și permite elaborarea și aducerea la un nivel european al noilor strategii de dezvoltare, ținându-se cont de specificitatea orașelor-porturi, majoritatea dintre ele periferice.

În același spirit de cooperare și prietenie s-a hotărât înfrățirea dintre Brest și Constanța și intrarea orașului Constanța în rețeaua COPP.

#### ÎNFRĂȚIREA DINTRE DOUĂ ORAȘE-PORTURI

Infrățirea dintre Brest și Constanța a fost motivată de asemănările dintre cele două orașe-porturi, maritime prin natura economiei lor, des-centrate de capitală și confruntându-se cu ani întregi de decalaj pe probleme de „dezvoltare durabilă“ : dezvoltare economică, competitivitate economică, gestionarea mediului, dezvoltarea competențelor etc. și alte astfel de aspecte care stau la originea schimburilor dintre cele două orașe/metropole.

Infrățirea a fost parafată într-o perioadă în care România nu făcea încă parte din Europa. În comparație cu celelalte orașe din rețeaua de „orașe-porturi periferice“, integrate în dezvoltarea Europei, situația economică, politică, socială de la Constanța au condus, în mod normal, la scheme de cooperare diferite. Bazate pe prietenie și dorința de a transfera competențele acestor orașe. Această colaborare a inclus toți actorii instituționali, privați, academici, științifici, culturali, cu implicarea specială a universităților, centrelor de cercetare și a Alianței Franceze din Constanța.

Pe aceste fundamente continuă să se dezvolte cooperările actuale, ce au loc într-un context economic și politic extrem de diferit, și pe care dorim să le continuăm.

## **2. PROGRAMELE EUROPENE DE COOPERARE**

Istoria celor mai mari proiecte care au fost dezvoltate între cele două orașe trece prin Europa. Programele comunitare au permis punerea în aplicare a șimburilor de experiență pe cât de concrete, pe atât de vizionare. Au contribuit la consolidarea legăturilor și tot datorită acestor programe care se elaborează astăzi se vor realiza proiectele de mâine.

### **DE LA QUALIPOL LA IMAPS, CATRE O GESTIONARE DURABILĂ A ZONELOR COSTIERE**

Orașele portuare sunt zone complexe. În același timp zone urbane, portuare, industriale, turistice, acvatice, gestiunea tuturor acestor teritorii pune probleme specifice : gestionarea poluării rezultate în urma acestor activități umane, a poluărilor accidentale, pe mare sau pe uscat, gestionarea riscurilor, naturale sau industriale.

În 1998, atunci când în Europa se puneau bazele conceptului de „Management Integrat al Zonei Costiere“, Brest (Franța), Cadiz (Spania), regiunea Norte (Portugalia), Constanța (România), Gdynia (Polonia) au depus în cadrul programului european ECOS-OUVERTURE proiectul QUALIPOL „Calitatea apelor litorale și lupta împotriva poluărilor accidentale“.

Acest proiect pe doi ani a vizat un transfer de competențe către orașele Constanța și Gdynia. A condus la propuneri concrete, actuale și în prezent, pentru centre-pilot de gestionare a apei. De asemenea, aceste rezultate au

motivată depunerea, în 2005, al unui al doilea proiect „IMAPS“ (Management Integrat al Orașelor-porturi), insistând pe gestionarea combinată a mediului și a riscurilor.

Între 1998 și 2005, reglementările europene și naționale cu privire la prevenirea riscurilor (SEVESO) și gestionarea mediului (MIZC) au fost consolidate în mod semnificativ, până la punctul de a deveni constrângeri pentru dezvoltarea orașelor-porturi. Prin intermediul unui schimb de informații între orașe și experții din Brest, Constanța, Gijon, Cadiz, Taranto și Insula Wight, proiectul a condus la dezvoltarea practicilor și la propuneri concrete, juridice, financiare și tehnice, transmise instanțelor naționale și europene.

Însă, una dintre cele mai importante propuneri privește în mod direct Constanța, prin înființarea unui „Centru de Management Integrat al Zonei Costiere“, centru-model pentru Marea Neagră.

## **PERSPECTIVE**

### **UN CENTRU OPERAȚIONAL PENTRU MANAGEMENTUL ZONEI COSTIERE: „COGIL”**

Pe aceste fundamente și datorită progreselor făcute la Brest în cadrul polului de competențe în „Managementul Integrat al Zonei Costiere“, metropola Brest, centrul de cercetări tehnice, grupul Littoralis și universitatea propun să se continue colaborările cu privire la conceptele și beneficiile MIZC.

Importanța acordată de Comisia Europeană și instanțele internaționale bazinului Mării Negre conferă un interes suplimentar acestui proiect COGIL la Constanța. Grație competențelor experților de la Brest și Constanța și studiilor pe această temă, un astfel de centru ar putea să devină un model pentru Marea Neagră, integrând ansamblul riscurilor de mediu, climatice și maritime și specificitatea regională.

Ca mărturie a unei prietenii îndelungate,

Michel Morvan,

Director General al Brest Métropole Océane; Director al Technopôle Brest Iroise,

Secretar General al Conferinței orașelor-porturi