



Partie V

Essais prospectifs

Chapitre 10

Quelle échelle pertinente pour une meilleure gestion des ressources en Méditerranée ?

Kelly Robin

Chef de projet « Infrastructures et ressources naturelles »
Institut de Prospective Economique du Monde Méditerranéen
(IPEMED)
Paris - France

Mélodie Merenda

Economiste de l'environnement
Mines ParisTech et de l'Université de Tsinghua, « Environmental
International Management »

Biographies

Diplômée d'un master de politique économique internationale de l'Institut d'études politiques de Paris, **Kelly Robin** a développé une expertise dans la gestion de projets de coopération internationale, notamment au Cameroun, et dans l'élaboration et la coordination d'études économiques. En 2014, elle rejoint l'Institut de Prospective Economique du Monde Méditerranéen (IPEMED) en tant que chef de projet « Infrastructures et ressources naturelles ».

Economiste de l'environnement de formation, **Mérodie Merenda** a fait le choix de compléter ses compétences économiques avec des compétences plus techniques en ingénierie de l'environnement en intégrant le post-master franco-chinois de Mines ParisTech et de l'Université de Tsinghua, « Environmental International Management ». Dans le cadre de ce post-master, Mérodie Merenda a réalisé une mission de conseil de 6 mois à la Direction du Développement Durable de SUEZ. Cette mission a abouti à la rédaction d'une thèse professionnelle sur le sujet de la gouvernance et de l'écologie industrielle sur les territoires industrialo-portuaires, avec un focus particulier sur la zone Tanger-Med au Maroc. L'encadré de la présente publication est donc extrait de ce travail de recherche.

Introduction : la Méditerranée, espace pertinent pour penser la transition écologique ?

Dans *Méditerranée : 30 voix pour bâtir un avenir commun*, l'Institut de Prospective Economique du Monde Méditerranéen (IPEMED) a délaissé le format classique de ses publications au profit d'une analyse plus transversale, où dès l'introduction, Agnès Levallois et Jacques Ould Aoudia s'interrogent : « finalement, l'Euro-Méditerranée fait-elle sens ? Un concept qui dans ses termes, signe le caractère euro-centré du projet, le regard impérial du Nord sur le Sud, associant un espace intégré avec des normes qui convergent, un marché commun... et une étendue marine » (Levallois et Ould Aoudia, 2012, p. 12). Or, ce sont bien les enjeux autour de la protection de la Méditerranée et de ses rives qui ont conduit, en 1975, seize pays Méditerranéens et la Communauté européenne à adopter le Plan d'Action pour la Méditerranée, puis un an après, la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (Convention de Barcelone) sous l'égide du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE). Dans l'une de ses premières études, l'Institut constatait en effet que « notre mer commune est quasi-fermée et [que] ce vase clos reçoit et accumule les pollutions émises par les villes, les pays riverains et par les activités maritimes » (Martinand et al., 2009, p. 5). Dès lors, la Méditerranée, « bassin des bassins », doit être appréhendée comme l'espace qui cristallise un certain nombre de défis communs à l'ensemble de la région, puisqu'elle concentre sur ses côtes, 30% de la population méditerranéenne, attire 30% du tourisme international et supporte 30% du commerce maritime mondial. Ces données font de la Méditerranée un « espace-monde » de transit, peu intégré, et confronté à des pressions anthropiques croissantes, dans un contexte économique, social, politique et environnemental incertain. « A première vue, le diagnostic n'est pas immédiatement favorable à l'intégration méditerranéenne » (Jolly et al. 2011, p.10), pouvait-on lire dans *Demain, la Méditerranée*. Dans cet essai prospectif, le consortium Méditerranée 2030, coordonné par Cécile Jolly, identifiait même un scénario dit des « divergences méditerranéennes », où « les échanges intra-régionaux progressent à un rythme moins élevé que celui avec le reste du monde, tandis que le commerce sous-régional (arabe ou maghrébin) reste faible, comparable à ce qu'il est aujourd'hui ». « Dans ce contexte, la mer Méditerranée accentue sa place de transit de l'économie-monde, avec des impacts plus aigus en termes de pollution, de perte de biodiversité et d'artificialisation des côtes. Un tel scénario contribue à accroître fortement la dualisation des économies et des territoires (marginalisation des intérieurs, développement du littoral), [...] La hausse de la demande énergétique et

alimentaire et l'urbanisation accentuent les pressions environnementales au Sud et à l'Est de la Méditerranée. La pression sur les ressources en eau devient insoutenable et la contribution au changement climatique préoccupante » (Jolly et al. 2011, p. 22-23).

Pourtant, un autre destin est possible, « *sous réserve d'une action politique volontariste et partagée par l'ensemble des riverains dans un contexte de multipolarité dans les régulations internationales* » (Jolly et al. 2011, p. 27) pour faire de la Méditerranée une interface propice à la construction d'une macro-région euro-méditerranéenne. Dès lors, penser la transition socio-écologique des espaces euro-méditerranéens nécessite d'identifier des pistes de coopération possibles entre les deux rives de la Méditerranée pour aboutir à un optimum de production, de consommation et d'échange qui prenne en compte les enjeux de développement durable et permette de réaliser le scénario de « *convergence méditerranéenne* ». Cette approche s'apparente à la définition de l'ADEME sur l'économie circulaire : « *système économique d'échange et de production qui, à tous les stades du cycle de vie des produits (biens et services), vise à augmenter l'efficacité de l'utilisation des ressources et à diminuer l'impact sur l'environnement* » (Geldron, A., 2013) – exception faite du cadre d'analyse englobant, ici, les échelles territoriales, nationales et macro-régionales.

Des complémentarités à exploiter pour favoriser la convergence méditerranéenne

En 2011, le consortium Méditerranée 2030 soulignait les complémentarités régionales pertinentes (Jolly et al. 2011) :

- Complémentarité démographique : en 2007, les pays sud-méditerranéens¹ représentaient environ un tiers de la population globale de la zone, la moitié de la population jeune et seulement le quart des employés ;
- Complémentarité des « forces vives » : en 2030, les actifs potentiels seront situés à 40% sur les rives sud et est de la Méditerranée contre 60% en Europe, le ratio étant actuellement de 30/70% ;
- Complémentarités de dotations naturelles, notamment énergétiques, etc.

Dans le cadre de projets sectoriels, ces complémentarités et interdépendances existantes plaident pour la mise en place d'un « partenariat gagnant-gagnant », ne se limitant pas à des relations commerciales asymétriques. Il s'agit de favoriser l'intégration régionale de la zone « Europe-Méditerranée » autour de grands

¹Algérie, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Palestine, Syrie, Tunisie et Turquie

projets structurants, impliquant une gestion concertée, intégrée et transversale des ressources en eau : « *pierre angulaire d'une filière économique de haut niveau, et d'une coopération internationale ambitieuse qui contribuerait à faire de la Méditerranée une éco-région leader sur la scène internationale* » (Comair et al., 2010) ; en énergie², mais aussi des ressources agricoles³, des matières premières secondaires, etc. Cette transition écologique concertée, qui viserait à l'optimisation de l'utilisation des ressources à l'échelle suprarégionale, serait source de croissance et de création d'emplois pour chacune des deux rives : 14% de richesse supplémentaire accumulée avec 5% d'énergie en moins dans le scénario dit de « convergence » par rapport au « scénario de divergence » (Jolly et al., 2011, p. 31).

Or, ces perspectives pourraient être encouragées par des facteurs conjoncturels liés au contexte géopolitique global⁴, mais aussi aux enjeux développés ci-dessus, exacerbés par les impacts anticipés du changement climatique⁵. Plus encore, il semblerait que certaines tendances œuvrent déjà pour la mise en place d'un nouvel espace de coopération : dans son analyse de novembre 2014, préfigurant la création de l'Observatoire de la coproduction par IPEMED, en partenariat avec Bpifrance, Maxime Weigert a évolué le potentiel du modèle de coproduction, au travers de neuf monographies d'entreprises ayant mené, avec succès, des stratégies industrielles fondées sur un redéploiement de leurs chaînes de valeur tenant compte des nouvelles complémentarités des pays de la région (Weigert, 2014). Il s'agit aussi bien d'entreprises du Nord qui se sont développées au Sud que d'entreprises du Sud qui se sont implantées au Nord de la Méditerranée. Dans cette étude, l'usine Renault de Tanger est citée en exemple, dans la mesure où le site de production, situé dans la zone franche de Melloussa, à proximité du méga-port Tanger Med, a entraîné le développement d'une filière automobile locale. Un autre argument, non cité par l'expert, pourrait contribuer à faire de ce site industriel, un site pilote, et illustrer cette nouvelle approche industrielle, inscrite dans la durabilité : « *les performances environnementales de l'usine Renault de Tanger atteignent des niveaux record pour une usine de carrosserie montage. Les émissions de CO₂ seront réduites de 98 % par rapport à une usine équivalente, soit environ 135 000 tonnes de CO₂ non émises par an. [...]* »

² *Vers une Communauté euro-méditerranéenne de l'énergie - Passer de l'import-export à un nouveau modèle énergétique régional*, Abdallah et al., 2013, IPEMED.

³ *Pour une politique agricole et agroalimentaire euro-méditerranéenne*, Cheriet et al. 2012, IPEMED

⁴ Voir, à cet effet, la Présentation par la Commission européenne, le 28 mai 2014, d'une nouvelle stratégie européenne pour la sécurité énergétique visant à mieux intégrer les partenaires du Sud et de l'Est de la Méditerranée, suite à la crise ukrainienne.

⁵ Sur ce point, Stéphane Hallegatte, Samuel Somot et Hypatie Nassopoulos remarquaient en 2009, à partir des rapports du Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC), que le bassin méditerranéen est une des régions du globe où les modèles s'accordent le plus sur les impacts du changement climatique : « réchauffement de plusieurs degrés, des étés très chauds, des vagues de chaleur plus fréquentes et une diminution sensible des précipitations et du débit des rivières » ; un constat corroboré par des rapports plus récents qui identifient la région « MENA » (Middle East and North Africa) comme un « point chaud » du changement climatique.

En outre, l'usine de Tanger n'émet aucun rejet industriel liquide dans le milieu naturel et réduit de 70 % ses prélèvements en eau pour les process industriels en comparaison avec une usine de taille équivalente⁶ ». Cette performance écologique, réalisée en partenariat avec Veolia Environnement, Suez, et le gouvernement marocain, et dont il faudrait mesurer les impacts et les effets d'entraînement, semble témoigner de l'engagement du groupe Renault vers ce qu'ils appellent « l'économie circulaire compétitive ». Selon ces hypothèses, l'usine de Tanger pourrait jouer le rôle à la fois de laboratoire visant à mettre en application le « nouveau modèle économique global de la filière automobile, repensé à travers le prisme de l'économie circulaire »⁷, et de vecteur d'innovation industrielle et socio-économique diffus au sein d'un territoire particulier.

Les espaces portuaires : microcosmes des dynamiques d'intégration en Méditerranée ?

Dans une note de mars 2014, l'ISEMAR constate qu'« aujourd'hui, 90 000 navires fréquentent les eaux du détroit de Gibraltar chaque année, plus de 17 500 celles du canal de Suez et 40 000 passent par le Bosphore » (ISEMAR, 2014), ce qui a permis à terme le développement portuaire régional. La « normalisation des pratiques portuaires sur le bassin (modernisation et privatisation, augmentation des capacités de stockage, spécialisation) [serait dès lors] potentiellement porteuse de porosités nouvelles entre les rives de la Méditerranée [...] La modernisation de la région portuaire en dehors de l'Union européenne (Maroc, Egypte, Turquie) peut ainsi apparaître comme un facteur d'intégration régionale et économique basée sur les échanges commerciaux » (ISEMAR, 2014). Or, l'analyse du trafic portuaire en Méditerranée, telle qu'elle est décrite dans *l'Atlas des villes portuaires du Sud et de l'Est de la Méditerranée*, laisse transparaître la prédominance des flux pétroliers et l'asymétrie des relations Nord – Sud : non seulement le trafic transitant par les ports du Sud et de l'Est de la Méditerranée ne représentait que 30% du trafic en 2010, mais au sein même de la sous-région, la Turquie, l'Égypte et l'Algérie occupaient une position dominante ; Tanger Med étant à cette date le 6^{ème} plus grand port à conteneurs de la Méditerranée (en millions d'EVP) (AGAM, 2013). Le port de Tanger Med est d'ailleurs une nouvelle fois cité en exemple, en raison de son intégration dans une stratégie globale d'aménagement durable du territoire et de son rôle de « port générateur de territoire » - constat à la fois conforté et relativisé par l'annonce de la préparation d'un prochain schéma directeur d'aménagement urbain (SDAU) pour la Wilaya de Tanger visant à « assurer la continuité entre le territoire urbain de la ville de

⁶ <http://group.renault.com/groupe/implantations/implantations-renault/usine-tanger/>.

⁷ Éléments de langage empruntés à <http://group.renault.com/engagements/environnement/economie-circulaire-competitive/>

Tanger déjà couvert par des documents d'urbanisme et le reste des territoires de la wilaya, surtout ceux à caractère économique comme l'Usine Renault-Nissan de Melloussa, TangerMed et les zones industrielles en lancement comme Tanger Automotive City ou autres » (Abijou, 2015).

Les espaces portuaires peuvent-ils ainsi être générateurs d'intégration ? Le nécessaire ancrage des ports à leur *hinterland* semble être une condition récurrente, qui dépasse l'échelle proprement territoriale ou nationale – ce qu'illustre le projet *Backgrounds*, dépendant du programme européen MED, qui visait à « *développer un système de gouvernance des ports et des infrastructures portuaires du bassin [nord] Méditerranéen dans une optique d'intégration des pôles existants avec leurs territoires et leurs systèmes productifs afin de valoriser les spécificités locales dans un contexte globalisé* »⁸. Les ports régionaux et les plateformes logistiques seraient donc des « nœuds » d'intégration, qu'il s'agirait aussi de connecter entre eux et avec leurs « arrière-pays » respectifs, au sens propre, à savoir les pays frontaliers. Dans cette logique, le rail, par exemple, pourrait devenir la colonne vertébrale de l'intégration maghrébine et euro-méditerranéenne. Cela rejoint les propos de Kamel Ben Amor qui constate, dans sa monographie des transports ferroviaires au Maghreb, que « *les chemins de fer, en s'insérant dans des chaînes multimodales de transport, peuvent jouer le rôle de catalyseur notamment sur le plan des échanges maghrébins* » (Ben Amor, 2014, p. 24).

Conclusion : vers une gouvernance multi-échelle ?

Ce croisement des échelles d'analyse montre bien la prédominance du thème de la gouvernance qui se décline à de multiples échelles. A partir de l'étude de deux cas d'écologie industrielle dans les ports de Jorf Lasfar (Maroc) et de Béjaïa (Algérie), Juliette Cerceau, Myriam Donsimoni, Daniel Labaronne et Nicolas Mat constatent en effet que « *les entreprises jouent donc un rôle majeur sur ces territoires et sont généralement les acteurs moteurs et proactifs sur ces enjeux de durabilité dans un esprit à la fois entrepreneurial et paternaliste* », les autorités locales et/ou portuaires apparaissant « *plutôt en position secondaire dans les démarches recensées* » (Cerceau et al. 2014, p. 237-238).

⁸http://www.programmemed.eu/fileadmin/PROG_MED/Projets_programmes_1_appel/BACKGROUNDS.pdf

« **Écologie industrielle sur la zone Tanger-Med : vers la mise en œuvre d'un cadre de gouvernance adapté et facilitateur ?** »

Devant les enjeux que représentent l'écologie industrielle pour les écosystèmes portuaires, une étude de huit mois a été menée par les étudiants du post-master international franco-chinois de Mines ParisTech sur le sujet de l'écologie industrielle sur zones industrialo-portuaires. L'objectif de cette étude était d'analyser le cadre de gouvernance, les facteurs de succès et les difficultés rencontrées par TEDA (Zone de développement économique et technologique de Tianjin en Chine) afin de réfléchir aux leviers transposables à la zone industrialo-portuaire du Havre en France. **Les résultats de cette étude ont mis en avant la nécessité d'un cadre de gouvernance facilitateur comme condition préalable au déploiement d'une boucle d'économie circulaire, avant toute tentative de caractérisation des flux.** Alors que l'approche verticale chinoise (avec une influence forte du Gouvernement Central sur les Gouvernements Locaux) flèche les investissements en faveur de la protection environnementale et peut imposer une entité dédiée à la coordination et infine structurer les interactions, peu de place est laissée aux initiatives volontaires des entreprises. A l'inverse, l'approche horizontale française incite à la coopération et au développement de symbioses industrielles et territoriales (on le voit notamment avec le regroupement des ports du Havre, Rouen et Paris autour du GIE HAROPA) mais peut manquer de structuration et d'appui institutionnel. **Ces deux grandes tendances renforcent la pertinence de réfléchir en amont à la mise en œuvre d'un cadre de gouvernance facilitateur et adapté au territoire de Tanger-Med au Maroc.**

Dans le cadre d'un partenariat industriel de six mois entre Mines ParisTech et la Direction du Développement Durable de SUEZ⁹, une enquête a été menée, de juin à octobre 2015, afin d'identifier les acteurs présents sur la zone de compétitivité régionale adossée au port de Tanger-Med. A l'issue de ce processus de consultation et d'analyse, une première cartographie de la zone a pu être réalisée. Les personnes interrogées ont été conviées à un événement de restitution et d'échanges, lors de la 4^e édition du Symposium « Territoires Durables », organisé au sein de Pollutec Maroc, le 21 octobre 2015, à Casablanca. Cette table-ronde avait pour objectif de faire émerger les notions d'écologie industrielle et d'économie circulaire, et d'inviter les participants

⁹ Dans le cadre de sa mission « Responsable d'Action Vivapolis Eau Energie Déchets au Maroc » (RAVI Maroc) soutenue par Vivapolis, marque ombrelle visant à fédérer les acteurs français - publics et privés - qui veulent promouvoir, à l'international, une ambition partagée d'un développement urbain durable, SUEZ s'est engagé à soumettre aux parties prenantes de la zone Tanger-Med des propositions de gouvernance qui permettraient le déploiement d'une boucle d'économie circulaire et l'optimisation des flux eau, énergie et déchets sur Tanger-Med.

à débattre autour des conditions nécessaires au déploiement de synergies industrielles inter-acteurs.

De ces échanges, plusieurs constats ont émergé : si des initiatives d'économie circulaire volontaires existent déjà sur la zone de Tanger-Med, elles sont basées sur une approche plutôt horizontale, et sur le volontarisme de certaines entreprises. Par conséquent, ces industriels, qui se positionnent comme porteurs de solutions de valorisation, plaident pour une simplification des démarches administratives relatives à la sortie des déchets des zones franches pour traitement. En outre, à l'occasion dudit évènement, des représentants institutionnels, tels que l'autorité portuaire (Tanger Med Port Authority) ou bien l'Observatoire Régional de l'Environnement et du Développement Durable (OREDD) de Tanger Tétouan, se sont dits prêts à centraliser et communiquer les données environnementales des entreprises de la zone, ainsi qu'à sensibiliser l'ensemble des acteurs à l'écologie industrielle. De même, le secteur universitaire s'est dit disposé à réaliser les études techniques (analyses de flux eau-énergie-déchets, études de faisabilité techniques et économiques) ; les bureaux d'études spécialisés pouvant assurer également le support technique indispensable à l'identification et à la mise en œuvre de symbioses industrielles.

En plein essor économique et constituée d'un éventail d'acteurs aux rôles complémentaires, la zone de Tanger-Med constitue donc un espace propice au déploiement de démarches d'écologie industrielle. La démarche initiée par Mines ParisTech et SUEZ pourrait encourager les parties prenantes à concrétiser leur réflexion sur un mode de gouvernance adapté, et à faire de Tanger-Med la vitrine de « l'écologie circulaire à la marocaine ».

IPEMED fait sien le constat d'une nécessaire implication de l'ensemble des parties prenantes afin d'ancrer dans la pérennité cet enjeu d'une meilleure gestion des ressources. Dans l'étude, réalisée pour le compte de l'ADEME, sur l'économie circulaire en Méditerranée¹⁰, le Professeur Brahim Soudi, expert associé à l'IPEMED, liste, à partir de l'analyse d'expériences de compostage des déchets ménagers au Maroc, les facteurs d'échec de ces projets pilotes : la non-adaptabilité des technologies importées au contexte local, la faible acceptabilité du produit final par les usagers potentiels, les défaillances en termes de gestion technique et financière, etc. Dès lors, la réussite de tout projet visant à améliorer la gestion et le traitement des déchets au niveau local paraît conditionnée à l'adoption d'une démarche de concertation et de préparation en amont avec l'ensemble des acteurs concernés. En d'autres termes, la mise en application des principes « d'économie circulaire » nécessite d'abord l'émergence d'un consensus à toutes les échelles de décision et d'action, au travers de politiques de sensibilisation, d'information et de formation. La coopération transfrontalière en Méditerranée peut participer à cette mise en réseau de « bonnes pratiques »

¹⁰En cours de publication.

et à la diffusion d'outils facilement applicables et *duplicables* pour réduire les pollutions au sein, par exemple, des espaces portuaires. En témoignent les activités du projet « Gestion de la durabilité environnementale des ports pour un développement durable » (MESP), mené par l'Université de Gênes (Italie) avec des partenaires italiens, grecs, jordaniens, libanais et mêlant chercheurs et/ou autorités portuaires, le projet de « Gestion des zones portuaires dans le bassin Méditerranéen » (MAPMED), ou la stratégie « Odyssea 20-20 - Objectifs Croissance et Tourisme Bleu » qui consiste en une mise en écotourisme des voies bleues navigables et des voies vertes au fil de l'eau. Ces efforts de coopération peuvent constituer les fondements d'une recherche plus ambitieuse de synergies à l'échelle macro-régionale. Certes en 2010, on pouvait déjà lire dans une des premières notes d'IPEMED : « *l'insuccès provisoire des autoroutes de la mer intracommunautaires montre à quel point ce type de projet transnational est difficile à mettre en œuvre et à rendre durable* », même si les perspectives se voulaient, à l'époque, résolument optimistes : « *le programme Meda-Mos [lancé en 2006] a permis de rendre compte de ces obstacles et de proposer des solutions qui correspondent au contexte euro-méditerranéen [... et] qui a pu mettre localement en chantier la difficile entreprise de coopération stratégique entre les deux rives de la Méditerranée.* » (Weigert, 2010, p.16). Les conclusions de Meda-Mos II, disponibles sur le site d'*Euromed Transport Project*¹¹, laissent néanmoins apparaître, en 2013, un bilan en demi-teinte où sont mises en avant les réalisations à caractère environnemental, dont la réalisation d'un diagnostic environnemental par six ports-participants sur huit. Leur pérennité semble par ailleurs étroitement liée au développement du Réseau Trans-Méditerranéen de Transport (RTM-T) et à la mise en œuvre du nouveau Plan d'Action Régional de Transport (PART) pour la région méditerranéenne (2014-2020).

Alors quelle méthode nouvelle adopter pour construire un avenir commun ? Dans leur rapport pour Martin Schulz, Abderrahmane Hadj Nacer et Carmen Romero, co-présidents du Comité d'Orientation Politique d'IPEMED, répondaient à cette question par l'affirmation suivante : « *les périmètres d'action, les ensembles pertinents, ne peuvent être décidés à l'avance par les seuls États, mais doivent se déterminer à partir des dynamiques concrètes qui s'engagent sur le terrain, dynamiques sociales, culturelles, économiques, politiques* » (Hadj Nacer et Romero, 2013). Or, la Méditerranée de demain, si convergence des deux rives il y a, ne sera pas un « écosystème » durable si on extrait de toute analyse les interactions existantes aussi entre les « sous-régions » qui le composent et les espaces « extra-régionaux » : en ce sens, le schéma des « *futures potentialités circulatoires circumafricaines* », mis en ligne sur le site de la Fondation SEFACIL par Yann Alix, a le mérite de poser les jalons d'une vision plus globale : « Afrique - Méditerranée - Europe ».

¹¹<http://www.euromedtransport.eu/Fr/image.php?id=3248>.

Références

- Abijou, A., (2015). « Tanger/Urbanisme: Le schéma d'aménagement prend forme », L'Economiste, Édition N° 4536 du 2015/05/29.
- AGAM, (2013), *Atlas des villes portuaires du Sud et de l'Est de la Méditerranée*. Partenariat avec la ville de Marseille, le Grand Port Maritime de Marseille, le Centre de Marseille pour l'intégration méditerranéenne (CMI) et le Réseau mondial des villes portuaires (AIVP).
- Ben Abdallah, M., Allal, S., Kappauf, J., Preure, M., (2013). *Vers une Communauté euro-méditerranéenne de l'énergie - Passer de l'import-export à un nouveau modèle énergétique régional*. Avec la collaboration de l'Observatoire Méditerranéen de l'Energie, sous la coordination de Morgan Mozas, Collection Construire la Méditerranée, IPEMED.
- Ben Amor, K., (2014). *Les transports ferroviaires au Maghreb*, Collection Construire la Méditerranée, IPEMED.
- Cerceau, J., Donsimoni, M., Labaronne, D., Mat, N., (2014). « Ecologie industrielle dans les territoires portuaires du Maghreb – Cas de Jorj Lasfar (Maroc) et Béjaïa (Algérie) », in Labaronne (Coord.) *Villes portuaires au Maghreb, acteurs du développement durable*, Presses des Mines, 2014, p.213-239.
- Cheriet, F., Mohavedi, N., Rastoin, J-L., Boualam, F., (2012). *Pour une politique agricole et agroalimentaire euro-méditerranéenne*, Collection Construire la Méditerranée, Collection Construire la Méditerranée, IPEMED.
- Comair, F., Donzier, J.F., Lainé, H., Mino, E., (2010). Une « Agence méditerranéenne de l'eau » pour passer de la stratégie à l'action, IPEMED.
- Geldron, A., (2013). *Fiche technique – Economie circulaire : notions*, version modifiée Octobre 2014, ADEME.
- Hadj Nacer, A., Romero, C., (2013). *L'Europe et la Méditerranée - Propositions pour construire une grande région d'influence mondiale*, Rapport pour Martin Schulz, Président du Parlement européen, IPEMED.
- ISEMAR, (2014), « La Méditerranée sous le regard de la conteneurisation », Note de synthèse n°163, Mars 2014.
- Jolly, C., (Coord), (2011). *Demain, la Méditerranée. Scénarios et projections à 2030*. Réalisé avec le Consortium Méditerranée 2030, Collection Construire la Méditerranée, IPEMED.
- Levallois, A., Ould Aoudia, J., (2012). *Méditerranée : 30 Voix pour bâtir un avenir commun*, Collection Construire la Méditerranée, IPEMED.
- Martinand, C. (dir.), (2009). *Eau et Assainissement des villes et pays riverains de la Méditerranée*, sous la direction de Claude Martinand, Construire la Méditerranée, IPEMED.
- Weigert, M., (2014). *Coproduction en Méditerranée – Illustrations et recommandations*, Collection Etudes & Analyses, IPEMED.
- Weigert, M., (2010). *Les autoroutes de la mer, des perspectives prometteuses en Méditerranée*, Préface de Marc Abeille, Collection Etudes & Analyses, IPEMED.