

Le corridor atlantique au service d'un partenariat UE-Afrique-Méditerranée

Par **Tayeb Ghazi**, en collaboration avec **Fathallah Oualalou**

Résumé

Le bilan des relations Europe/Méditerranée et Europe/Afrique invite aujourd'hui à un renouveau de ces partenariats. Un renouveau car il y a retrait partiel de l'Europe en ce qui concerne les questions de développement du voisinage Méditerranée-Afrique dans un temps où les partenariats actuels [de Barcelone et celui de Cotonou] s'emboîtent dans la logique du commerce (libre-échange) et de l'aide financière.

Le renouveau du partenariat Euro-méditerranée-Afrique devrait s'inscrire dans une logique de co-développement et de co-production, car les problématiques de la jeunesse et de la société civile, de l'emploi, de l'intégration et de la transformation économique, préoccupent tout autant l'une que l'autre. Un levier du renouvellement serait de mettre le corridor atlantique au service d'un partenariat UE-Afrique-Méditerranée.

Introduction

Ce texte est une réflexion sur un contexte marqué par la jonction de mutations et de ruptures à plusieurs niveaux, notamment la crise du Coronavirus qui constitue un tournant dans l'histoire de l'humanité et le plus grand défi sanitaire, politique et géoéconomique depuis la Seconde Guerre mondiale.

Les comparaisons entre la Seconde Guerre mondiale et la pandémie actuelle du Coronavirus sont prolifiques. Comme c'était le cas lors de la Seconde Guerre mondiale, le quotidien des populations se trouve aujourd'hui

bouleversé par des combats contre un adversaire mal connu ; sauf qu'on répond dans les guerres en tuant, tandis que c'est la préservation des vies qui nourrit la guerre contre la pandémie. La mobilisation des systèmes de soins de santé, de recherche scientifique, de collaboration, de communication et de production dans un contexte d'urgence et d'interruption des canaux et des chaînes d'approvisionnement est partagée entre les deux tournants. Aussi, les appels à la cohésion nationale et la volonté de faire des sacrifices personnels sont communs mais, cette fois-ci, pour la sauvegarde de la vie humaine

et non plus dans un but de destruction. L'intervention des gouvernements tant au niveau de la surveillance qu'aux niveaux de l'organisation et de l'implémentation des stratégies de toutes sortes figure également dans la liste.

Bien que différente de la guerre au vu de nombreux points essentiels, la pandémie semble exiger des mesures et réponses dont les traits s'apparentent [généalogiquement] à ce qui a été utilisé lors de la Seconde Guerre mondiale, notamment l'urgence, l'adaptabilité, l'innovation et la réforme.

Bien sûr, toutes les mesures, réponses et réformes de l'époque n'ont pas une portée considérable pour la présente, à cause de nouvelles tendances qui ne cessent de se renforcer, et la jonction de mutations et de ruptures qui ont marqué notre monde, depuis.

Indiscutable est que la pandémie est vecteur de la nouvelle génération de mutations et ruptures. Sûr que cette nouvelle génération de mutations et ruptures s'inscrira dans la continuité des précédentes, notamment celles apportées par les attentats du 11 septembre 2001 et la guerre de la Syrie depuis 2011, en ce qui concerne le géopolitique, mais aussi l'adhésion de la Chine à l'OMC en 2001 et la crise des subprimes de 2007 lorsqu'il s'agit de l'économie.

Des précédentes sont nées et se sont confirmées des tendances aux échelles planétaire et régionale. Force est de mentionner en particulier la montée de la Chine, de l'Inde et du nouveau régionalisme asiatique, l'émergence du Brésil et une grande diversification des trajectoires nationales en Amérique latine, le ralentissement de la dynamique de l'intégration européenne, et une Afrique plus dynamique et plus confiante, qui vise le développement, la prospérité et la résilience aux changements. Force est également de constater qu'il y a eu changement de paradigmes politiques et économiques, notamment un plus grand engagement des Etats dans la production et la prévoyance sociale ; une rupture des chaînes de valeur mondiales qui a commencé avec la guerre commerciale entre les Etats-Unis et la Chine et s'est renforcée avec la pandémie ; un renforcement de la bipolarisation Etats-Unis/Chine dont les retombées se sont faites ressentir sur la gouvernance mondiale, y compris sur les questions de l'équité et de l'environnement.

Si l'on tient compte de ce qui précède, il faut bien convenir qu'il est opportun de créer de nouveaux partenariats, et d'envisager de nouvelles perspectives de coopération Europe-Méditerranée-Afrique. Cette vision se matérialise aujourd'hui par le renforcement de la solidarité du voisinage, notamment les relocalisations, la conclusion de partenariats de libre-échange et d'investissement et des échelles plus régionalisées, et la coordination des réponses politiques et économiques de pays voisins, à l'image de la politique de mutualisation de la dette et de la relance de l'Union européenne.

Pour l'Union européenne, une politique active avec le voisinage Méditerranée-Afrique ne pourrait que s'inscrire dans sa marche pour la réalisation des objectifs de son action sur la scène internationale, tels qu'énoncés par le Traité sur l'Union européenne (Article 21) :

- sauvegarder ses valeurs, ses intérêts fondamentaux, sa sécurité, son indépendance et son intégrité ;
- consolider et soutenir la démocratie, l'Etat de droit, les droits de l'Homme et les principes du droit international ;
- préserver la paix, prévenir les conflits et renforcer la sécurité internationale ;
- soutenir le développement durable sur les plans économique, social et environnemental des pays en développement dans le but essentiel d'éradiquer la pauvreté ;
- encourager l'intégration de tous les pays dans l'économie mondiale, y compris par la suppression progressive des obstacles au commerce international ;
- contribuer à l'élaboration de mesures internationales pour préserver et améliorer la qualité de l'environnement et la gestion durable des ressources naturelles mondiales, afin d'assurer un développement durable ;
- aider les populations, les pays et les régions confrontés à des catastrophes naturelles ou d'origine humaine ;
- promouvoir un système international fondé sur une coopération multilatérale renforcée et une bonne gouvernance mondiale.

De même, la Méditerranée et l'Afrique veulent une Europe forte et plus cohérente en vue de constituer avec elle un espace d'avenir ; un espace :

- prospère fondé sur la croissance inclusive et le développement durable ;
- intégré ;
- de bonne gouvernance, de démocratie, de respect des droits de l'Homme, de justice et d'Etat de droit ;
- vivant dans la paix et dans la sécurité ;
- dont le développement est axé sur les populations ;
- qui s'appuie sur le potentiel de ses populations, notamment des femmes et des jeunes ;
- qui se soucie du bien-être des enfants ;
- qui agit en tant qu'acteur et partenaire fort, uni et influent sur la scène mondiale ;
- qui favorise la durabilité environnementale.

Or, le bilan des relations Europe/Méditerranée et Europe/Afrique invite aujourd'hui à un renouveau de ces partenariats. Un renouveau car il y a retrait partiel de l'Europe en ce qui concerne les questions de développement du voisinage Méditerranée-Afrique dans un temps où les partenariats actuels [de Barcelone et celui de Cotonou] s'emboîtent dans la logique du commerce (libre-échange) et de l'aide financière.

A travers une nouvelle politique de voisinage à l'adresse des pays de la Méditerranée méridionale et les nouveaux accords Cotonou, et dans la perspective du futur sommet Afrique-Europe, c'est un partenariat nouveau dans son esprit et son ambition qu'il s'agit de mettre sur pied, un partenariat paritaire et solidaire mais qui reste à construire.

Un partenariat qui rapproche les deux logiques : le voisinage et le développement

Le renouveau du partenariat Euro-méditerranée-Afrique devrait s'inscrire dans une logique de co-développement et de co-production, car les problématiques de la jeunesse et de la société civile, de l'emploi, de l'intégration et de la transformation économique, préoccupent tout autant l'une que l'autre.

Différents indicateurs montrent que le fait de surmonter les déficits accumulés en la matière (le co-développement et la co-production) est une condition sine qua non à la réalisation du plein potentiel du partenariat Euro-

Méditerranée-Afrique. Cela permettra d'atténuer des pressions économiques et sociales et de s'exprimer sur de nouveaux champs de collaboration.

Axer le partenariat Euro-Méditerranée-Afrique nous rapprocherait, de nouveau, de l'esprit qui prévalait lors de la mise en place du partenariat euro-méditerranéen et du partenariat euro-africain. Cela comprend notamment le fait :

- d'instaurer un espace de paix et de stabilité avec l'engagement de tous de promouvoir les valeurs de la démocratie et des droits de l'Homme ;
- de mettre en place une aire de prospérité partagée ;
- d'œuvrer pour la reconnaissance des cultures, la promotion des échanges entre jeunes et les sociétés civiles.

Un partenariat au service de l'électrification qui soutient la transformation numérique et l'innovation en Afrique

En Afrique, le digital est aujourd'hui un catalyseur du développement. Investir dans la fibre optique est vital pour la croissance de l'Afrique dans les domaines du numérique. Le volume de production d'électricité est dérisoire dans le continent. Un pays comme l'Espagne consomme aujourd'hui plus d'électricité que l'ensemble de l'Afrique subsaharienne. Malgré les nombreux efforts fournis par les Etats, les bailleurs internationaux et les opérateurs publics-privés, l'amélioration du ratio d'accès universel à l'électricité n'a pas connu un bond quantitatif et qualitatif : 2 Africains sur trois n'y ont pas accès.

Pour remédier à cette situation et faire face à la demande croissante en énergie électrique, l'on estime qu'il est nécessaire de multiplier par 5 l'offre d'électricité d'ici 2040. Les investissements devront certes être orientés vers la production et sa diversification, mais également vers l'augmentation de la taille des réseaux par des interconnexions et le développement des technologies renouvelables et numériques.

La transformation numérique est en pleine évolution. Pourtant, l'Afrique fait encore face à des difficultés pour tirer pleinement parti des technologies numériques. Seuls 25 % des Africains utilisent actuellement l'internet. Seuls 76% de la population ont un abonnement de téléphonie mobile ; et le taux de pénétration de la 4G sur le continent est encore faible. L'Afrique est toujours à la traîne, par exemple en termes de disponibilité d'un accès à haut débit disponible et à un prix abordable. L'Initiative de politique et de régulation pour l'Afrique numérique (PRIDA) vise à promouvoir un haut débit universellement accessible et abordable sur l'ensemble du continent pour libérer le potentiel futur des services basés sur l'internet.

Le dialogue politique UE-Afrique de haut niveau (HLPD) sur les sciences et technologies et l'innovation remonte au 2e Sommet UE-Afrique à Tripoli en 2010. Des priorités de long terme ont été formulées, financées, gérées et mises en œuvre conjointement par la Commission européenne, la Commission de l'Union africaine, les États membres de l'UE et les pays africains. Des feuilles de route pour un partenariat en matière de recherche et d'innovation visant la sécurité alimentaire et nutritionnelle ainsi que l'agriculture durable le changement climatique et l'énergie ont été adoptées.

Le sommet de Vienne a tracé les orientations de la coopération entre les deux continents en matière d'économie numérique, de création des synergies entre les nombreuses initiatives déjà existantes et de contribution à la réalisation d'un marché unique numérique africain. Les objectifs communs portent essentiellement sur quatre domaines : le haut débit à un prix abordable, les compétences à l'ère numérique, l'entrepreneuriat numérique, ainsi que les services en ligne et l'économie fondée sur les données.

L'Union européenne et l'Union africaine se sont engagées à favoriser une plus grande mobilisation multipartite sur la question de la transformation numérique, à appliquer les recommandations stratégiques et les mesures proposées, en adéquation avec leurs politiques et leurs initiatives en matière de transformation numérique, à orienter la programmation des fonds européens d'aide au développement à venir ainsi que la coopération Afrique-Europe en matière d'économie numérique, à la création de synergies entre les nombreuses initiatives qui existent déjà et serviront l'ambition d'un marché unique numérique africain.

La digitalisation est le nouveau multiplicateur des capacités individuelles et collectives, le système sanguin du processus de développement facilitant l'éducation, l'accès à la connaissance et aux marchés et la suppression des obstacles physiques au développement. Elle présuppose une infrastructure, un réseau de prestataires de services et un accès universel par la population. La Commission européenne s'est engagée à créer une Europe adaptée à l'ère numérique. Dans le cadre de son action extérieure, elle propose de coopérer avec l'Afrique afin de promouvoir et de valoriser la transformation numérique en Afrique et de garantir l'accès à des services numériques sûrs et abordables.

Le digital devrait être placé au cœur de l'action de la nouvelle coopération. Le partenariat doit assurer l'équité et la confiance dans la transformation numérique, en appuyant les efforts visant à développer des infrastructures sûres et fiables, une régulation juste pour les plateformes numériques ainsi qu'un cadre favorable au développement de champs de recherche nouveaux, comme l'intelligence artificielle.

La crise de la Covid-19 a accéléré la transition numérique en ouvrant la voie de la transformation des tendances ayant émergé pendant la crise en un progrès numérique durable. L'Europe et l'Afrique doivent participer à cette transformation, en promouvant l'usage du digital dans la formation du capital humain.

La construction de l'intégration maritime dans la façade atlantique du continent

Beaucoup de choses sont en train de changer dans le domaine maritime de l'Afrique atlantique. L'accent a souvent été mis sur les aspects négatifs, en particulier les questions dramatiques tels que la piraterie, le terrorisme, la pêche illégale et certaines formes de trafic. Mais, il y a eu aussi des développements positifs ces dernières années. Les États et les institutions africains sont en train de mettre en place une architecture de coopération sur les deux versants atlantique et pacifique et à travers le continent pour tenter de prendre le contrôle de l'espace maritime et de s'assurer qu'il est capable d'être développé afin que l'économie bleue puisse prospérer.

Sur le versant atlantique : au cours de la dernière décennie, des initiatives telles que les Codes de conduite de Yaoundé, la Charte de Lomé et de nombreuses stratégies régionales et sous-régionales ont défini des approches qui visent à lutter contre diverses insécurités maritimes. Une architecture de la sécurité maritime se construit progressivement, et la coopération en matière de sécurité maritime évolue. Il en est de même de la coopération dans des secteurs de l'économie bleue : protection des pêcheries, valorisation du tourisme balnéaire, exploitation des ressources marines... Il est important d'identifier ces nouveaux développements dans le versant atlantique de l'Afrique – tant positifs que négatifs – liés à l'architecture maritime ; relever les domaines où l'architecture de coopération se met en place et fonctionne et là où des progressions sont nécessaires.

L'espace maritime atlantique constitue un important levier de développement pour les pays côtiers. L'économie bleue (ressources, activités et commerce par voie maritime : 90% des marchandises circulent par bateau) présente un grand potentiel pour ces pays, une opportunité pour renforcer l'intégration régionale et une voie de l'ouverture sur le reste du monde. Elle a été qualifiée par l'Union africaine de « nouvelle frontière de la renaissance en Afrique, un potentiel d'innovation et de croissance ».

Le versant atlantique des océans africains comporte aussi des risques et des menaces associés à l'exploitation des ressources que présente cette économie bleue (pollution maritime, la surexploitation des ressources marines, le développement d'activités criminelles en mer...). Promouvoir une gestion intégrée des zones côtières (GIZC) et sécuriser les espaces maritimes sont alors de véritables enjeux stratégiques pour développer des politiques de croissance bleue au bénéfice des communautés humaines des pays côtiers. Cela exige de développer les outils et mécanismes pour renforcer la sécurité et la sûreté maritimes, tant au niveau national que régional.

La « Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans – horizon 2050 (Stratégie AIM 2050) », adoptée par l'Union africaine en 2012, prévoit la mise en place d'une CEMZA, Zone exclusive maritime commune de l'Afrique qui devra être délimitée et constituera un espace maritime africain sans barrière (points 29 et

30). (VII point 21-i). Un de ses objectifs est aussi « de stimuler le commerce intra-africain, en éliminant ou en simplifiant les procédures administratives dans le transport maritime, ... La CEMZA devrait contribuer à l'intégration du marché intérieur pour les échanges et les services maritimes intra-UA.

La mise en commun des informations et des systèmes de contrôle en vue de la sécurité et la sûreté maritimes reste encore dans ses premières phases. Ce retard impacte négativement la réalisation des ambitions communes annoncées, notamment celles qui concernent la protection de l'environnement marin, la gestion de la pêche, la défense des intérêts économiques et commerciaux communs ainsi que le contrôle des frontières et autres activités de maintien de l'ordre et de défense.

La mise en commun des ZEE nécessite une coopération régionale et la création d'une zone de libre-échange portuaire, facilitant les échanges intra-africains, complément d'une zone de libre-échange terrestre en cours de mise en œuvre. En Afrique, l'intégration régionale a toujours été vue, traitée et construite sous le prisme de l'espace terrestre. L'approche de la « maritimisation communautaire » ou de « l'intégration régionale maritime » -dont la zone exclusive maritime commune de l'Afrique est le premier jalon- est de plus en plus envisagée par les pays côtiers des espaces Atlantique et Pacifique et par l'UA.

La création d'un espace maritime atlantique africain sans barrières pourrait stimuler la croissance des économies bleues de la région et le commerce régional et inter-régional. La mise en place d'une Zone exclusive commune nécessite l'élimination ou la simplification des barrières administratives dans le transport maritime au sein des Communautés africaines et des pays concernés.

L'établissement de la Zone exclusive commune de l'Afrique est un objectif à moyen terme de la stratégie AIM 2050 dont la réalisation est prévue en 2030. La création de cette zone peut se faire à une double échelle ou -à géométrie variable-, continentale et par espaces océaniques (Atlantique et Pacifique). Elle pose néanmoins le problème de la disparition progressive des frontières maritimes dans les espaces concernés et sur le continent. Par analogie, si la création de la Zone de libre-échange continentale (ZLECA) dans l'espace terrestre ne

signifie pas la fin des frontières, il est permis de penser que la Zone exclusive commune ne mettra certainement pas fin aux frontières maritimes dans l'absolu. Elle contribuerait à l'intégration des marchés intérieurs pour les échanges et les services maritimes intra-UA.

Le couloir marocain de l'Afrique de l'Ouest à l'Europe de l'Ouest : l'intérêt des chaînes de valeur régionales Afrique-Méditerranée-Europe

Aborder les questions de connectivité dans une perspective de corridor plutôt que dans une perspective nationale ou segmentée s'est avéré plus efficace au fil des ans.

Le Maroc œuvre avec sérieux pour l'avancement de son corridor commercial entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe occidentale. Cela se voit à travers ses efforts considérables en matière du développement simultané de l'infrastructure de transport et de la base industrielle du Maroc.

La construction par le Maroc de la ligne ferroviaire à grande vitesse Al-Boraq et la construction du nouveau port marocain ultramoderne Tanger Med sont deux choses qui ont établi la position inégalée du Maroc en tant que corridor commercial Afrique-Europe : un corridor qui ancre la connectivité commerciale transméditerranéenne émergente du Maroc dans les chaînes de valeur manufacturières.

Tanger Med est un port d'envergure internationale, dont la deuxième tranche a été ouverte en 2019 qui s'inscrit dans le cadre d'un plan portuaire marocain Stratégie 2030. Avec une capacité totale de 9 millions d'équivalents vingt pieds (EVP), Tanger Med est devenu le plus grand port de la Méditerranée.

La ligne Al-Boraq, inaugurée le 15 novembre 2018, lie sur 362 km Tanger, et son port, et Casablanca, le centre économique, en passant par de nouveaux pôles

industriels ; et a réduit de plus de moitié le temps de trajet Tanger-Casablanca.

La ligne Al-Boraq est une composante de l'ambitieux Plan Rail Maroc 2040, qui est un schéma portant sur le développement à l'horizon 2040 du réseau ferré marocain dans ses différentes composantes. Le plan vise à :

- maintenir et améliorer la robustesse du réseau existant et à renforcer la performance de l'outil de production, qui offrent des solutions durables de désaturation des goulots d'étranglement (offre étoffée, gain de temps, électrification, sécurité, entretien...);
- mettre en place des projets de connexion ferroviaire des nouveaux ports, en ligne avec la stratégie nationale en la matière, et visant à contribuer au développement portuaire, industriel et logistique ;
- mettre en place des projets d'extension du réseau par des lignes conventionnelles (vitesse maximale de 160km/h) vers les villes du Royaume non encore desservies par rail, en prenant en compte la viabilité économique du système ferroviaire et l'inclusion territoriale ;
- mettre en place des projets d'extension du réseau par des lignes à grande vitesse reliant les hubs entre eux, en optant pour des systèmes autorisant des vitesses allant de 220 à 320km/h pour garantir une meilleure efficacité des projets

Avec l'installation des industriels le long de ce nouveau composant système ferroviaire [ligne Al-Boraq], le Maroc a déjà commencé à s'imposer comme vecteur du transport terrestre d'une chaîne industrielle Afrique-Europe.

L'usine Renault Tanger Med est un exemple édifiant de cette articulation corridor et chaînes de valeur, car il est bâti sur un partenariat Europe-Afrique de co-production et de co-investissement. L'installation du Groupe PSA à Kénitra en est un autre exemple.

Une grande priorité stratégique, aujourd'hui, est la création d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Tanger et Lagouira. Laquelle créera un corridor de transport commercial à grande vitesse entre les rives de la Méditerranée occidentale et la frontière de l'Afrique de l'Ouest.

Le nouveau port de Dakhla Atlantique, dont la construction totalisera un investissement de 10 Milliards de dirhams

et se réalisera sur au moins 8 ans de travaux, est un autre grand chantier qui répond à cette logique du corridor axé sur l'infrastructure de transport et la base industrielle. En effet, la réalisation du port de Dakhla Atlantique avec les infrastructures de connectivité y afférentes vise, entre autres, la mise en place d'un parc d'activités industrielles halieutiques, le développement d'une nouvelle zone industrielle et logistique à proximité du port, et l'accroissement des opportunités de navigation vers l'Afrique de l'Ouest.

Le projet de gazoduc Maroc-Nigeria est également un réel témoin de la place marocaine dans le corridor Atlantique Europe-Afrique. Ce projet permettrait de connecter les ressources gazières nigérianes aux pays de l'Afrique de l'Ouest et au Maroc pour desservir l'Europe par la suite. Il permettrait aussi le développement d'industries connexes le long du gazoduc. Il s'agit là encore de chantier qui répond à cette logique du corridor axé sur l'infrastructure de transport et la base industrielle.

Aussi, le Groupe OCP place le développement agricole en Afrique au cœur de ses priorités. A travers ses investissements en Afrique, le Groupe OCP est un réel acteur de la transformation agricole et du renforcement des chaînes de valeur régionales. Son approche dépasse l'approvisionnement en engrais et phosphates pour toucher des aspects comme l'accompagnement et la formation des fermiers, la préservation des sols et la création de synergies dans le domaine agricole.

Le nouvel accord entre le Maroc et le Nigeria visant le développement d'une plateforme d'engrais pour un investissement de 1,3 milliard de dollars est une réelle manifestation de l'engagement du Maroc en faveur du développement agricole en Afrique et pour la mise en place d'un corridor atlantique articulé autour de la connectivité, de l'industrialisation et de la création de complémentarités régionales.

Cette plateforme constituera un engin d'une révolution agricole espérée en Afrique de l'Ouest grâce à l'approvisionnement de la région en ammoniac, en acide

phosphorique, en acide sulfurique et divers azotes, en phosphore et potassium (NPK) et en engrais au phosphate de diammonium (DAP), oh combien nécessaire pour la relance de la productivité du secteur.

Le Maroc est, par ailleurs, bien placé pour amorcer le changement sur des aspects essentiels à l'approche par corridor, notamment au niveau :

- de l'accélération de la mise en œuvre des cadres, textes et instruments continentaux et régionaux adoptés par les chefs d'État et de gouvernement africains, dans la perspective de la connexion Afrique-UE ;
- du soutien à la création d'institutions de gestion du corridor ;
- du cadre institutionnel approprié et des institutions dotées de capacités adéquates ;
- des politiques et des stratégies fondées sur un suivi et une évaluation solides pour une prise de décision basée sur des preuves ;
- de la fourniture et de la prestation de services logistiques fondés sur un environnement juridique et réglementaire approprié ;
- De la promotion en Afrique de l'Ouest d'une culture de tolérance et d'un Islam ouvert sur les valeurs de la modernité.

Ceci grâce à sa capacité d'adhésion à la logique de la réforme et sa stabilité, mais surtout à la croyance du Maroc en ce corridor et en ce partenariat Europe-Afrique.

Nous ne pouvons conclure sans souligner l'importance de penser les possibilités de développer un grand partenariat triangulaire Afrique-Europe-Amérique latine.

Pour les mêmes raisons, précédemment évoquées, notamment la prospérité partagée, le co-développement, la paix et la proximité culturelle, ce partenariat ne fera qu'apporter des solutions communes et renforcer les liens entre les différents protagonistes de la communauté transatlantique.

À propos des auteurs

Tayeb Ghazi

Tayeb Ghazi est économiste au Policy Center for the New South. Il est aussi doctorant, membre du Groupe de Recherche en Economie Sociale et Solidaire de l'Université Cadi Ayyad, et titulaire d'un master en finances appliquées de la même université. Il travaille actuellement sur des sujets liés au marché du travail, l'éducation, la migration et certains aspects du commerce international dans les pays en développement.

Fathallah Oualalou

Fathallah Oualalou obtient une licence en sciences économiques à la faculté de Droit de Rabat en 1964 et un DES en économie en 1966 à Paris. Outre son activité en tant qu'assistant au centre universitaire de recherche scientifique, il sera président de l'UNEM et responsable de la Confédération des Etudiants du Maghreb. En 1968, il soutiendra une thèse de Doctorat en économie à Paris, avant de faire partie du corps enseignant de la faculté de Droit de Rabat, de Casablanca et de l'ENA. De 1968 à 1997, il publiera de nombreux travaux (ouvrages, articles, etc...) dans les domaines de la théorie économique, de l'économie financière, de l'économie des pays du Maghreb et du monde arabe et des relations Europe-monde arabe. En 1972, il participera au sein du «groupe de Rabat», au lancement de l'USFP, dont il devient un des membres influents. De 1968 à 1977, il sera également membre du bureau national du Syndicat national de l'enseignement supérieur (SNE-SUP).

En 1972, avec l'économiste feu Abdelaziz Belal, il crée l'Association des économistes marocains, dont il est président depuis 1982. Parallèlement, il sera élu à plusieurs reprises président de l'Union des économistes arabes. Il est élu plusieurs fois au Conseil municipal à Rabat et député à la Chambre des représentants. Le 14 mars 1998, feu SM Hassan II le nomme ministre de l'Economie et des finances. M. OUALALOU était Maire de Rabat entre Juin 2009 et 2015.

À propos du Policy Center for the New South

Le Policy Center for the New South: Un bien public pour le renforcement des politiques publiques. Le Policy Center for the New South (PCNS) est un think tank marocain dont la mission est de contribuer à l'amélioration des politiques publiques, aussi bien économiques que sociales et internationales, qui concernent le Maroc et l'Afrique, parties intégrantes du Sud global.

Le PCNS défend le concept d'un « nouveau Sud » ouvert, responsable et entreprenant ; un Sud qui définit ses propres narratifs, ainsi que les cartes mentales autour des bassins de la Méditerranée et de l'Atlantique Sud, dans le cadre d'un rapport décomplexé avec le reste du monde. Le think tank se propose d'accompagner, par ses travaux, l'élaboration des politiques publiques en Afrique, et de donner la parole aux experts du Sud sur les évolutions géopolitiques qui les concernent. Ce positionnement, axé sur le dialogue et les partenariats, consiste à cultiver une expertise et une excellence africaines, à même de contribuer au diagnostic et aux solutions des défis africains.

Les opinions exprimées dans cette publication sont celles de l'auteur.



Policy Center for the New South

Suncity Complex, Building C, Av. Addolb, Albortokal Street,
Hay Riad, Rabat, Maroc.

Email : contact@policycenter.ma

Phone : +212 (0) 537 54 04 04 / Fax : +212 (0) 537 71 31 54

Website : www.policycenter.ma