

Policy Brief · 25 octobre 2026

Pacte pour la Méditerranée : laboratoire des nouvelles relations euro-africaines ?

Du voisinage méditerranéen à un espace économique euro-africain : quelles opportunités pour Global Gateway et la ZLECAf ?

Benoît MARTINET

Benoît MARTINET · Membre du Comité Scientifique International · Chercheur associé au CERGSI

Résumé

Le Pacte pour la Méditerranée peut-il rapprocher l'intégration européenne et l'intégration africaine ? À partir des expériences du Maroc, de la Tunisie, de l'Égypte et du Sénégal, Benoît Martinet propose six recommandations pour articuler Global Gateway et la ZLECAf, dont un test de contribution des investissements à l'intégration régionale et à la création de valeur partagée.

Pour citer cette contribution

Benoît MARTINET (2026). « Pacte pour la Méditerranée : laboratoire des nouvelles relations euro-africaines ? ». IEGSI.

<https://iegsi.eu/publications/pacte-mediterranee-relations-euro-afrique>

Les analyses et opinions exprimées n'engagent que leur(s) auteur(s). La mise en forme éditoriale ne constitue pas une validation scientifique indépendante.

Introduction

Pendant plusieurs décennies, les relations entre l'Europe et les pays du Sud de la Méditerranée ont principalement été appréhendées sous l'angle du voisinage, à travers des politiques centrées sur la coopération économique, le développement, la stabilité politique, les migrations et la sécurité.

Le Pacte pour la Méditerranée, présenté le 16 octobre 2025, marque une évolution importante. Il affirme l'ambition de construire un « Common Mediterranean Space », fondé notamment sur des économies plus fortes, plus durables et davantage intégrées. Il accorde une attention particulière à l'énergie, aux technologies propres, aux chaînes de valeur, aux infrastructures numériques, à la connectivité, à l'économie bleue et aux investissements.

Le Pacte a depuis franchi plusieurs étapes. Le Conseil de l'Union européenne a adopté ses conclusions le 20 novembre 2025. Il a ensuite été officiellement lancé à Barcelone le 28 novembre 2025, à l'occasion du 30ème anniversaire de la déclaration de Barcelone. Le 17 avril 2026, la Commission européenne a présenté un premier plan d'action comprenant 21 initiatives concrètes. Ce plan est conçu comme un document évolutif, appelé à être actualisé deux fois par an ; une deuxième version est attendue à l'automne 2026.

Cette évolution est particulièrement importante pour la présente réflexion. Le Pacte n'est plus seulement un cadre politique annoncé en octobre 2025 : il est désormais entré dans une phase de mise en œuvre, dont les modalités restent en partie ouvertes. Le présent policy brief intervient ainsi à un moment où peuvent encore être discutées les orientations de sa deuxième phase d'action.

Le premier plan d'action apporte déjà des éléments directement liés à cette réflexion. Dans son deuxième pilier, consacré à des économies plus fortes, plus durables et intégrées, il comprend notamment la Trans-Mediterranean Renewable Energy and Clean-Tech Cooperation Initiative (T-MED) et sa plateforme d'investissement, destinées à accélérer les projets dans les énergies renouvelables, les réseaux électriques et les technologies propres.

Lancée officiellement le 9 juin 2026, T-MED vise notamment à mobiliser jusqu'à 25 milliards d'euros d'investissements d'ici 2035, à développer les capacités renouvelables, à moderniser les réseaux, à favoriser les échanges énergétiques transfrontaliers et à renforcer les chaînes de valeur industrielles liées aux technologies propres. La Commission prévoit également une première réunion opérationnelle de la plateforme d'investissement en octobre 2026.

Le contexte économique et réglementaire européen renforce encore l'intérêt de cette approche. Depuis le 1er janvier 2026, le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (CBAM) est entré dans son régime définitif. Il s'applique notamment à l'électricité et à l'hydrogène, ainsi qu'au ciment, au fer et à l'acier, à l'aluminium et aux engrais. Les importateurs concernés doivent déclarer les émissions incorporées dans les produits importés et, selon les règles applicables, acquérir et restituer les certificats correspondants.

Cette évolution modifie progressivement les conditions économiques des échanges entre l'Europe et ses partenaires. La décarbonation des capacités productives dans les pays du Sud ne relève donc plus uniquement d'un objectif climatique ou d'un intérêt commun : elle devient également un facteur de compétitivité et de capacité d'accès au marché européen pour les secteurs concernés par le CBAM.

Cette dynamique intervient alors que l'Afrique cherche à approfondir son processus d'intégration économique. L'Agenda 2063 de l'Union africaine vise explicitement à accélérer la transformation socio-économique du continent et à renforcer son intégration. La Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf/AfCFTA) constitue à cet égard l'un des principaux instruments de cette ambition, notamment à travers le développement du commerce intra-africain et des échanges de produits à plus forte valeur ajoutée.

Deux dynamiques convergentes sont ainsi à l'œuvre :

l'Union européenne approfondit ses relations et ses interconnexions avec son voisinage méridional ;

l'Afrique poursuit la constitution progressive d'un espace économique continental davantage intégré.

Le Pacte pour la Méditerranée pourrait dès lors être appréhendé non seulement comme un nouveau cadre de coopération, mais également comme une opportunité de renforcer les interfaces entre deux processus d'intégration régionale.

L'enjeu consiste ainsi à dépasser une approche exclusivement bilatérale ou sectorielle des relations euro-méditerranéennes pour envisager les infrastructures, les investissements et les partenariats comme des composantes potentielles de réseaux économiques régionaux et transrégionaux. Dans cette perspective, la question n'est plus uniquement de savoir comment renforcer les échanges entre l'Europe et les pays africains, mais également comment les investissements européens peuvent contribuer à l'intégration

économique africaine et, simultanément, à l'émergence d'interdépendances économiques mutuellement bénéfiques.

Le contexte actuel du Pacte offre une fenêtre d'opportunité particulière : sa deuxième version du plan d'action doit encore être définie à l'automne 2026. Les expériences déjà engagées, notamment dans le cadre de T-MED, peuvent ainsi servir de base à une réflexion sur la manière d'articuler plus étroitement Pacte pour la Méditerranée, Global Gateway et ZLECAf.

Quatre expériences, une même dynamique d'intégration

Les expériences du Maroc, de la Tunisie, de l'Égypte et du Sénégal permettent d'illustrer quatre fonctions complémentaires dans la construction de réseaux économiques régionaux.

Maroc : produire, transformer et développer des chaînes de valeur

Le Maroc constitue un cas particulièrement intéressant dans les domaines de la transition énergétique et du développement industriel. Le développement des énergies renouvelables, de l'hydrogène vert et des projets de Power-to-X peut contribuer à renforcer la position du pays comme fournisseur d'énergie décarbonée pour le marché européen.

L'enjeu stratégique dépasse toutefois la seule production énergétique. La nouvelle dynamique créée par T-MED renforce précisément cette problématique. L'initiative européenne ne se limite pas au financement de capacités renouvelables : elle prévoit également le développement des compétences, la modernisation des réseaux, le soutien aux chaînes de valeur industrielles et les partenariats dans les technologies propres.

Si les investissements dans les énergies renouvelables s'accompagnent du développement de compétences locales, d'équipements, de services, de capacités de recherche et d'industries connexes, ils peuvent contribuer à la constitution de chaînes de valeur industrielles régionales.

La question est donc moins de savoir quelle énergie le Maroc peut fournir à l'Europe que d'identifier quelles capacités industrielles et quelles chaînes de valeur euro-africaines peuvent être structurées à partir de ces investissements.

Cette dimension prend une importance supplémentaire avec l'entrée en vigueur du CBAM. Pour les secteurs couverts, la compétitivité sur le marché européen dépendra de plus en

plus de la capacité à produire avec une intensité carbone maîtrisée et à documenter les émissions incorporées.

Le Maroc illustre ainsi une première dynamique :

Produire décarboner transformer créer de la valeur ajoutée.

Tunisie : renforcer la connectivité et les interconnexions régionales

La Tunisie illustre une deuxième fonction : celle de la connectivité énergétique et de l'interconnexion des réseaux.

Le projet ELMED, destiné à relier les réseaux électriques tunisien et italien, s'inscrit dans une logique qui dépasse la seule production nationale d'électricité. Associé au développement des énergies renouvelables et aux projets de corridors énergétiques reliant l'Afrique du Nord à l'Europe, il contribue à renforcer les interconnexions transfrontalières.

Cette logique correspond directement à plusieurs priorités de T-MED : modernisation des réseaux électriques, développement des interconnexions transfrontalières, développement du commerce de l'électricité renouvelable et soutien aux infrastructures nécessaires à l'intégration des énergies renouvelables. L'infrastructure peut ainsi devenir un instrument d'intégration économique et énergétique, à la fois au bénéfice des pays concernés et dans une perspective de diversification des approvisionnements européens.

La logique peut être résumée ainsi : Produire interconnecter échanger.

L'intérêt de l'exemple tunisien est donc de montrer qu'un investissement européen peut avoir une fonction qui dépasse la relation bilatérale : il peut contribuer à la construction progressive d'un réseau énergétique transméditerranéen.

Égypte : structurer les corridors et les interfaces logistiques

La position géographique de l'Égypte lui confère une fonction spécifique. Située au carrefour de l'Afrique du Nord, de l'Afrique de l'Est, de la Méditerranée et du Moyen-Orient, elle dispose d'un potentiel important en matière de connectivité logistique et commerciale.

Les investissements dans les ports, les infrastructures ferroviaires et les corridors de transport peuvent produire des effets dépassant les frontières nationales. L'objectif n'est pas seulement de faciliter l'acheminement des marchandises vers l'Europe, mais

également de renforcer les connexions entre les économies africaines et de faciliter leur insertion dans les chaînes de valeur régionales et internationales.

La logique peut être formulée ainsi : Port corridor marché régional.

L'Égypte montre ainsi comment les infrastructures de transport peuvent contribuer à l'intégration économique régionale lorsqu'elles sont conçues comme des composantes d'un système logistique plus large.

Sénégal : renforcer l'intégration des marchés régionaux

Le Sénégal illustre une quatrième fonction : celle de l'intégration dans un espace économique régional.

Les corridors reliant Dakar aux principaux pôles économiques d'Afrique de l'Ouest peuvent contribuer à accroître les échanges régionaux, à améliorer la circulation des marchandises et à favoriser la constitution de chaînes de valeur transfrontalières.

Dans cette perspective, le port, les infrastructures de transport et les connexions numériques prennent pleinement leur dimension stratégique lorsqu'ils permettent aux entreprises d'accéder à un marché régional plus vaste.

La dynamique peut être résumée ainsi : Connecter commercer intégrer.

Le Sénégal montre ainsi que l'impact d'un investissement européen peut être apprécié non seulement au regard de ses retombées nationales, mais également de sa contribution à l'intégration économique régionale et à la constitution d'un marché africain plus intégré.

Ces quatre expériences ne constituent naturellement pas des modèles directement transposables. Elles mettent néanmoins en évidence une même évolution : la valeur stratégique d'une infrastructure augmente lorsqu'elle s'inscrit dans un réseau régional et contribue à la structuration d'interconnexions économiques durables.

De Global Gateway à un partenariat euro-africain à intérêt partagé

Chaque projet majeur financé ou soutenu dans le cadre de Global Gateway pourrait être apprécié à partir d'une double perspective : Dans quelle mesure contribue-t-il à l'intégration économique africaine ? Dans quelle mesure cette intégration produit-elle une valeur économique, industrielle et stratégique pour l'Union européenne ?

Cette approche ne consiste ni à financer des projets répondant exclusivement aux priorités européennes, ni à concevoir des investissements dont les bénéfices seraient exclusivement recherchés du côté africain. Elle vise à identifier des interdépendances économiques créatrices de valeur pour les deux espaces.

Le premier plan d'action du Pacte pour la Méditerranée apporte déjà un exemple concret de cette logique avec T-MED : l'initiative associe investissements, infrastructures, réforme réglementaire, compétences, commerce de l'énergie et développement d'un écosystème industriel des technologies propres.

Un projet pourrait ainsi être considéré comme contribuant à l'intégration économique africaine lorsqu'il permet notamment de :

faciliter les échanges entre plusieurs pays africains ;

renforcer les chaînes de valeur régionales ;

accroître la valeur ajoutée produite localement ;

favoriser la participation des entreprises et PME africaines ;

développer les compétences et l'emploi ;

faciliter les transferts de technologies et de savoir-faire ;

améliorer la connectivité des infrastructures régionales ;

contribuer à la constitution d'un marché africain davantage intégré ;

réduire la concentration des flux autour des seuls pôles économiques déjà dominants.

Ce dernier critère mérite une attention particulière. Le commerce intra-africain demeure fortement concentré : selon une analyse récente de la Banque mondiale, plus de 35 % du commerce régional africain provient de seulement deux économies, le Nigeria et l'Afrique du Sud. Cette concentration souligne l'enjeu consistant à connecter davantage les économies périphériques aux grands marchés et aux chaînes de valeur régionales.

Le « test ZLECAf » pourrait ainsi intégrer une question supplémentaire : Le projet contribue-t-il à connecter de nouvelles économies et de nouveaux acteurs aux réseaux régionaux, ou renforce-t-il principalement des pôles économiques déjà fortement intégrés ?

Pour l'Union européenne, un projet pourrait notamment :

contribuer à la diversification et à la sécurisation des approvisionnements énergétiques et en matières premières critiques ;

ouvrir de nouveaux marchés aux entreprises européennes ;

renforcer la résilience des chaînes d'approvisionnement européennes ;

favoriser l'accès à des productions africaines compétitives et décarbonées ;

créer des opportunités pour les entreprises européennes dans les infrastructures, l'énergie, le numérique, les transports et les services ;

contribuer à la sécurité énergétique et industrielle de l'Union ;

favoriser la convergence progressive des normes, des compétences et des écosystèmes industriels européens et africains ;

renforcer la position géoéconomique de l'Union européenne dans son voisinage méridional et sur le continent africain.

L'enjeu consiste ainsi à passer progressivement d'une logique de « projet européen en Afrique » à celle d'un « projet euro-africain à intérêt partagé ».

Cette évolution donnerait à Global Gateway une dimension stratégique supplémentaire. L'objectif ne serait plus seulement de contribuer au financement d'infrastructures en Afrique, mais de participer, avec les partenaires africains, à la structuration de réseaux, de marchés et de chaînes de valeur susceptibles de renforcer simultanément la résilience et la compétitivité des deux espaces économiques.

Une telle approche suppose toutefois que l'intégration économique africaine soit considérée non comme un effet secondaire des investissements européens, mais comme un objectif stratégique à part entière, en cohérence avec les ambitions de la ZLECAf et de l'Agenda 2063. Elle implique également une évolution des modalités de conception, de financement et d'évaluation des projets : davantage de coordination avec les institutions africaines, une participation accrue du secteur privé africain, une attention renforcée aux effets régionaux et la définition d'indicateurs permettant de mesurer la valeur ajoutée effectivement créée sur les territoires concernés.

Le contexte actuel du Pacte offre précisément la possibilité de tester cette approche. Le plan d'action est encore évolutif et sa deuxième version est attendue à l'automne 2026. La période actuelle peut donc être considérée comme une fenêtre d'expérimentation

institutionnelle, au cours de laquelle certaines modalités pourraient être intégrées aux prochaines étapes de mise en œuvre.

Six recommandations pour une nouvelle approche du partenariat euro-africain

1. Introduire un « test ZLECAf » dans les projets Global Gateway

Tout projet majeur pourrait faire l'objet d'une analyse systématique de sa contribution à l'intégration économique africaine. Cette analyse pourrait notamment porter sur :

son incidence sur le commerce intra-africain ;

sa contribution aux chaînes de valeur régionales ;

la participation des entreprises africaines ;

la connectivité entre marchés ;

sa contribution à la diversification géographique des flux ;

sa capacité à connecter des économies ou territoires encore faiblement intégrés aux grands réseaux économiques régionaux.

Le test pourrait ainsi comporter une question simple : Le projet crée-t-il de nouvelles connexions économiques ou renforce-t-il principalement des connexions existantes ?

Objectif : faire de la contribution à l'intégration régionale un critère explicite de sélection, de suivi et d'évaluation des investissements européens.

Acteurs concernés : Commission européenne et services de la Commission, Banque européenne d'investissement et autres institutions financières européennes, Union africaine et Secrétariat de la ZLECAf, communautés économiques régionales, États africains bénéficiaires, opérateurs privés et partenaires de mise en œuvre.

Horizon : court terme (1 à 2 ans) pour définir et expérimenter le dispositif ; moyen terme (3 à 5 ans) pour l'intégrer progressivement aux procédures relatives aux projets Global Gateway.

2. Passer du financement de projets au financement des chaînes de valeur

Le financement d'une infrastructure ne devrait constituer qu'une composante d'une stratégie d'investissement plus large. Il devrait, lorsque cela est pertinent, être complété par des investissements dans la production, la transformation, la logistique, les compétences, les PME, la recherche et l'innovation.

L'expérience de T-MED est particulièrement intéressante à cet égard puisqu'elle associe explicitement investissements énergétiques, modernisation des réseaux, compétences, réforme réglementaire et développement d'un écosystème industriel des technologies propres.

Objectif : accroître la valeur ajoutée créée localement et favoriser l'émergence de chaînes de valeur régionales compétitives.

Acteurs concernés : Commission européenne et institutions financières européennes, États africains et collectivités concernées, banques et institutions financières africaines, secteur privé africain et européen, PME et organisations professionnelles, établissements de formation et centres de recherche, CER et ZLECAf.

Horizon : moyen terme (3 à 5 ans) pour intégrer cette approche dans les nouveaux projets, avec des effets attendus à plus long terme (5 à 10 ans) sur la structuration des chaînes de valeur.

3. Construire des corridors euro-africains intégrés

Les corridors devraient être conçus comme des systèmes économiques intégrés, et non comme de simples infrastructures de transport. Un corridor énergétique ou logistique devrait, lorsque cela est pertinent, associer : Infrastructure production transformation services commerce financement.

Objectif : favoriser la constitution de chaînes de valeur transfrontalières et renforcer le rôle des corridors dans l'intégration économique régionale.

Acteurs concernés : Union européenne et États membres, Union africaine et ZLECAf, CER, États africains traversés par les corridors, banques et institutions financières africaines et européennes, entreprises de transport, d'énergie, de logistique et de télécommunications, PME et acteurs industriels locaux.

Horizon : moyen et long terme (5 à 10 ans), compte tenu de la complexité des infrastructures et de la nécessité de coordonner plusieurs États. Des corridors pilotes pourraient néanmoins être engagés à court terme.

4. Donner à la ZLECAf un rôle accru dans la conception des projets

L'intégration économique africaine ne devrait pas être envisagée uniquement comme une conséquence attendue des investissements. Elle devrait être prise en compte dès la phase de conception des projets. Cette approche permettrait notamment d'identifier, avant le financement, les effets potentiels du projet sur les échanges intra-africains, les chaînes de valeur régionales et la connexion des économies périphériques.

Objectif : faire évoluer les modalités de financement vers une logique de conception conjointe et de partenariat euro-africain.

Acteurs concernés : Commission européenne, Union africaine, Secrétariat de la ZLECAf, CER, États membres de l'UE et États africains, institutions financières africaines et européennes, organisations patronales et secteur privé africain.

Horizon : court terme (1 à 2 ans) pour renforcer les mécanismes de dialogue et associer plus systématiquement les institutions africaines à la préparation des projets ; moyen terme (3 à 5 ans) pour institutionnaliser ces mécanismes.

5. Mesurer la valeur créée en Afrique et l'intérêt pour l'Union européenne

L'enjeu n'est pas d'opposer intérêts africains et intérêts européens, mais d'identifier les conditions dans lesquelles un même investissement peut produire des effets économiques et stratégiques réciproques.

La création de valeur ajoutée en Afrique peut contribuer à l'émergence d'économies partenaires plus productives et plus intégrées, susceptibles de devenir des fournisseurs, des sous-traitants, des marchés et des partenaires industriels pour les entreprises européennes. Dans les secteurs concernés par la transition énergétique et le CBAM, il conviendrait également de mesurer la performance carbone des productions destinées au marché européen, ainsi que les capacités locales de mesure, de certification et de traçabilité des émissions incorporées. Le CBAM étant entré dans son régime définitif en 2026, cette dimension devient progressivement un élément de la compétitivité des exportations concernées vers l'UE.

Objectif : mesurer l'impact économique et stratégique des investissements au-delà du seul volume financier mobilisé.

Des indicateurs communs pourraient notamment porter sur :

la valeur ajoutée locale ;

les emplois créés ;

la participation des PME africaines ;

les transferts de technologies ;

le développement des compétences ;

l'évolution du commerce intra-africain ;

la diversification géographique des flux ;

les investissements privés mobilisés ;

la réduction de l'intensité carbone des productions concernées ;

la capacité à satisfaire les exigences de traçabilité liées au marché européen.

Acteurs concernés : Commission européenne, États membres et institutions financières européennes, Union africaine et ZLECAf, États africains, institutions statistiques et économiques africaines, entreprises et investisseurs européens et africains, organismes d'évaluation indépendants.

Horizon : court terme (1 à 2 ans) pour définir des indicateurs communs ; moyen terme (3 à 5 ans) pour les intégrer aux procédures de sélection, de suivi et d'évaluation.

6. Faire de l'espace méditerranéen un cadre d'expérimentation de la coopération euro-africaine

Le Pacte pour la Méditerranée offre une opportunité particulière d'expérimenter de nouvelles modalités de coopération dans les domaines de l'énergie, de l'industrie, du numérique, de la logistique, du commerce et de l'environnement. La mise en œuvre de T-MED constitue déjà une première expérience concrète de cette approche : l'initiative associe investissement, infrastructures, interconnexions, compétences et développement industriel des technologies propres. Sa plateforme d'investissement doit entrer dans une phase opérationnelle à l'automne 2026.

L'espace méditerranéen pourrait ainsi constituer un cadre d'expérimentation permettant de tester des modalités de coopération susceptibles d'être adaptées puis déployées à une échelle euro-africaine plus large.

La deuxième version du plan d'action du Pacte, attendue à l'automne 2026, constitue à cet égard une échéance particulièrement pertinente.

Objectif : identifier, évaluer et reproduire les dispositifs présentant des résultats significatifs en matière d'intégration économique, de décarbonation et de création de valeur partagée.

Acteurs concernés : Commission européenne, États membres de l'UE, pays partenaires méditerranéens, Union africaine et ZLECAf, institutions financières européennes et africaines, CER concernées, entreprises et investisseurs privés, acteurs de la recherche, de l'innovation et de la société civile.

Horizon : court terme (1 à 3 ans) pour lancer des projets pilotes ; moyen terme (3 à 5 ans) pour évaluer leurs résultats et identifier les modèles reproductibles ; long terme (5 à 10 ans) pour étendre les dispositifs ayant démontré leur pertinence.

Conclusion

Le Pacte pour la Méditerranée est désormais entré dans une phase de mise en œuvre. Présenté en octobre 2025, approuvé par le Conseil en novembre, lancé à Barcelone le 28 novembre et doté d'un premier plan d'action en avril 2026, il dispose aujourd'hui d'un cadre opérationnel dont les prochaines évolutions restent ouvertes. La deuxième version du plan d'action, attendue à l'automne 2026, offre ainsi une occasion concrète de prolonger la réflexion sur les modalités de coopération économique entre l'Europe et ses partenaires du Sud.

Cette situation donne une portée particulière à l'hypothèse développée dans ce policy brief : le Pacte pourrait constituer un laboratoire des nouvelles relations économiques entre l'Europe et l'Afrique.

L'initiative T-MED en fournit déjà une première illustration. En associant énergies renouvelables, réseaux électriques, investissements, compétences, technologies propres, réforme réglementaire et développement de chaînes de valeur industrielles, elle montre qu'une infrastructure énergétique peut être conçue comme le point de départ d'un écosystème économique plus large.

Le contexte du CBAM renforce cette évolution. Depuis le 1er janvier 2026, les produits couverts par le mécanisme sont soumis au régime définitif de l'ajustement carbone aux frontières. La décarbonation des capacités productives et la capacité à mesurer les émissions incorporées deviennent ainsi des facteurs de compétitivité et de conditions d'accès au marché européen pour les secteurs concernés.

La convergence entre les ambitions du Pacte pour la Méditerranée, de Global Gateway et de la ZLECAF offre dès lors un cadre stratégique pour envisager les infrastructures, les investissements et les corridors non plus comme des projets isolés, mais comme les composantes de réseaux économiques et industriels susceptibles de renforcer les interdépendances entre l'Europe et l'Afrique.

Les expériences du Maroc, de la Tunisie, de l'Égypte et du Sénégal montrent, chacune à leur niveau, l'intérêt de cette approche. Elles soulignent également qu'une infrastructure ne produit pleinement ses effets économiques que lorsqu'elle s'inscrit dans un environnement institutionnel, industriel, logistique et commercial favorable à l'intégration régionale.

Le « test ZLECAF » proposé dans ce document pourrait contribuer à rendre cette ambition opérationnelle. Il permettrait notamment d'apprécier si un investissement européen favorise effectivement le commerce intra-africain, les chaînes de valeur régionales et la connexion d'économies encore faiblement intégrées, ou s'il renforce principalement des pôles économiques déjà dominants.

La priorité pourrait donc être de faire évoluer progressivement les modalités de conception et d'évaluation des investissements européens : intégrer davantage la dimension régionale, renforcer la participation des institutions et des acteurs économiques africains, mesurer la valeur ajoutée créée localement, prendre en compte la performance carbone et apprécier les bénéfices économiques et stratégiques pour les deux parties.

L'objectif ne serait pas de rechercher un équilibre comptable entre les intérêts européens et africains, mais de construire des interdépendances économiques durables, dans lesquelles le développement des capacités productives africaines contribue également à la résilience, à la compétitivité et à la sécurité économique de l'Union européenne. Dans cette perspective, le passage du « projet européen en Afrique » au « projet euro-africain à intérêt partagé » pourrait constituer moins un simple changement de vocabulaire qu'une véritable évolution de paradigme. Il impliquerait de considérer l'Afrique non seulement comme un espace de coopération ou un marché potentiel, mais comme un partenaire dans la structuration de chaînes de valeur, de réseaux économiques et d'interconnexions appelés à s'inscrire dans la durée.

Le Pacte pour la Méditerranée pourrait ainsi jouer un rôle de catalyseur : non pas seulement rapprocher davantage les deux rives de la Méditerranée, mais contribuer à articuler deux dynamiques d'intégration régionale et à faire émerger progressivement un

espace économique euro-africain davantage intégré, résilient, décarboné et créateur de valeur pour les deux continents.

Bibliographie

The Pact for the Mediterranean · One Sea, One Pact, One Future, Commission européenne et Haute Représentante de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité, 16 octobre 2025.

Council conclusions on the Pact for the Mediterranean, Conseil de l'Union européenne, 20 novembre 2025.

Launch of the Pact for the Mediterranean, Commission européenne, 28 novembre 2025, Barcelone.

Pact for the Mediterranean: Action Plan · Spring 2026, Commission européenne, 17 avril 2026.

EU presents first Action Plan under the Pact for the Mediterranean, Commission européenne, 17 avril 2026.

Trans-Mediterranean Renewable Energy and Clean-Tech Cooperation Initiative (T-MED), Commission européenne, actualisation 2026.

EU to mobilise up to €25 billion for renewable energy and clean technology by 2035 through Pact for the Mediterranean initiative, Commission européenne, 9 juin 2026.

Carbon Border Adjustment Mechanism · CBAM definitive regime, Commission européenne, régime définitif à compter du 1er janvier 2026.

Global Gateway, Commission européenne, 2021 et actualisations ultérieures.

Agenda 2063 · The Africa We Want, Union africaine, 2015 et documents de mise en œuvre.

African Continental Free Trade Area (AfCFTA), Union africaine / Secrétariat de la ZLECAf, 2018 et documents de mise en œuvre.

Africa Economic Update · Spring 2026, Banque mondiale, 2026, notamment sur la concentration du commerce intra-africain et les effets du CBAM.

Agenda for the Mediterranean · A New Agenda for the Mediterranean, Commission européenne et Haut Représentant, 2021.

Economic and Investment Plan for the Southern Neighbourhood, Commission européenne, 2021.