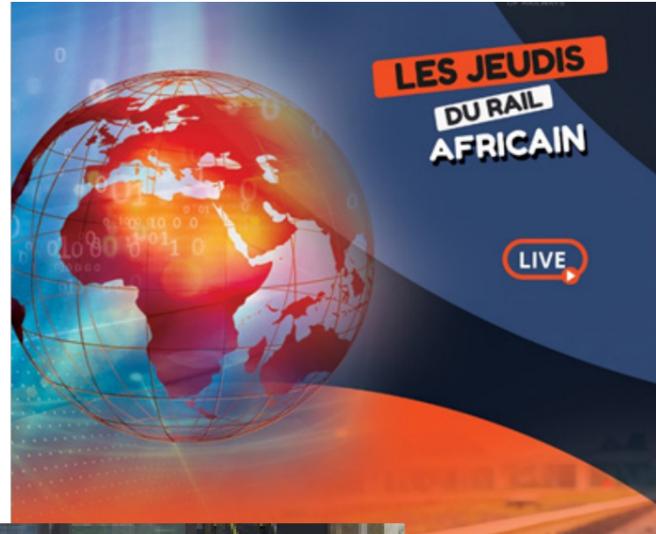




INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS

RAPPORT D'ACTIVITE UIC RÉGION AFRIQUE 2020



SOMMAIRE

04. MOT DU
PRESIDENT

06. L'UIC AFRIQUE EN UN
CLIN D'ŒIL

10. UNE ACTIVITE DE TRANSPORT
FERROVIAIRE FORTEMENT IMPACTEE

14. LE PLAN D'ACTION UIC AFRIQUE 2020,
UN NOUVEL AIGUILLAGE

18. QUATRE TELECONFERENCES AU
CŒUR DES PREOCCUPATIONS

30. LES CYCLES DE FORMATION UIC –
REGION AFRIQUE SE DIGITALISENT
FACE A LA COVID-19

42. LA PROMOTION DU FERROVIAIRE
AFRICAIN, UNE DYNAMIQUE SOUTENUE



Mohamed Rabie KHLIE

Président de l'UIC – Région Afrique
Directeur Général de l'ONCF - Maroc

Un nouvel aiguillage et une intensification de nos activités Totalement digitalisées....

2020, une année exceptionnelle et sévèrement critique sur tous les registres et pour tous les acteurs ! Pour cause, la pandémie de la COVID-19 qui a frappé de plein fouet la planète, la plongeant dans une profonde crise d'ordre humain, sanitaire, social, psychologique et économique-financier.

En dépit des mesures d'endiguement strictes prises pour ralentir sa propagation, ce tsunami sans précédent a en effet paralysé le tissu socio-économique et conduit inéluctablement à des contreperformances des plus notables dans l'histoire : des secteurs pratiquement en arrêt, des mois sans chiffre d'affaires, des projets stoppés, une explosion du nombre de chômeurs, d'énormes perturbations dans les chaînes d'approvisionnement, des changements de paradigmes...

L'impact de cette crise sanitaire s'est étendu à la mobilité tous modes confondus, et dont l'ampleur s'est accentuée par les décisions étatiques de restrictions des déplacements voire de suspensions du trafic voyageurs.

Conséquence directe de la malvenue de cette crise : frein à l'élan de développement du secteur ferroviaire et adoption de mesures urgentes et prioritaires visant une meilleure gestion de la situation et la mise sur rail de plans de continuité de nos activités.

A toute situation exceptionnelle, des plans exceptionnels ! Notre institution s'est mobilisée, plus que jamais, pour reconsidérer ses actions, refondre sa façon de faire et développer des outils et techniques plus modernes et plus performants pour poursuivre la voie de notre partenariat fondée sur nos valeurs partagées : unité, solidarité et universalité.

Notre souci n'est autre que répondre, en bonne intelligence collective, aux besoins spécifiques et urgents exprimés par ses membres : création de taskforces, organisation de téléconférences ciblées, production de guides et manuels, études prospectives..., autant d'initiatives concrètes qui dénotent de la créativité et de l'innovation de la communauté ferroviaire mondiale qui a

pu globalement mieux s'adapter à ce contexte difficile et se préparer aux exigences de la nouvelle normalité.

L'UIC – Région Afrique s'est inscrite fortement dans cette dynamique et a œuvré dans le sens de transformer la crise en opportunité. Comment ? un nouvel aiguillage du plan d'action 2020 vers des activités jugées à forte valeur ajoutée pour la région, venant répondre au mieux aux préoccupations impérieuses de nos membres dictés par le coronavirus. Les résultats sont très encourageants comme vous allez le constater à travers le présent rapport : une intensification de nos activités, un renforcement de nos échanges et une implication de tous nos partenaires, conjugués à un engagement et une contribution exceptionnelles de nos membres, à une participation plus larges de milliers de responsables et collaborateurs de nos partages et échanges, ainsi qu'à une optimisation en termes de temps, de logistique et coût.

Ce virage entrepris dans notre approche, bien accueilli par nos membres, ouvre pour nous de nouvelles perspectives prometteuses pour nos activités dans l'avenir. Nous nous ne pouvons alors que persévérer sur cette lancée, pour contribuer ensemble à écrire une nouvelle page du ferroviaire au sein de notre continent au service d'une mobilité durable et prospère. Les chemins de fer africains de demain se préparent aujourd'hui. A nous de saisir cette opportunité !

L'UIC RÉGION AFRIQUE EN UN CLIN D'ŒIL

L'AFRIQUE EN BREF

DIMENSION GEOGRAPHIQUE



Composition :
54 Etats



Organisation :
5 sous-régions



Superficie :
30,4 millions de km²
23% du globe

TENDANCE ECONOMIQUE



PIB :
+5% depuis 2000
2,6% du PIB mondial



Echanges :
0,1% commerce mondial
13% inter-africains



Richesse :
30% réserves mondiales

HORLOGE DEMOGRAPHIQUE



Habitants :
1,34 MM (15,5% pop M)



Densité :
40 habitants/km²



Population des jeunes : 47%



Population urbaine : 52,6%

PROFIL FERROVIAIRE



35 membres



Longueur : 90 000 km



Densité : 3 km / 1000 km²



Rayons courbure :
100 à 200 m



Vitesse : De 55 à 320 km / h



Ecartement standard :
14% du réseau africain

PROFIL DE L'UIC RÉGION AFRIQUE

NOTRE RAISON D'ÊTRE



- Promouvoir le transport ferroviaire en Afrique (inclusif et durable)
- Faciliter les échanges de bonnes pratiques;
- Soutenir les membres dans leurs efforts de développement;
- Proposer de nouvelles pistes d'amélioration des performances;
- Inciter à la conformité aux standards UIC;
- Développer la coopération inter-réseaux africains.

NOS VALEURS



- UNITE
- SOLIDARITE
- UNIVERSALITE

NOTRE VISION



Une Afrique dotée, à l'horizon 2040, d'un système de transport ferroviaire, fiable, viable, efficace et abordable, respectueux de l'environnement, capable de promouvoir, en complémentarité avec les autres modes de transport, le développement socio-économique et l'intégration régionale tout en contribuant à un meilleur positionnement du continent au niveau mondial.

NOS AXES STRATEGIQUES



- Moderniser, développer et interconnecter les réseaux ferroviaires africains
- Améliorer l'offre commerciale aux usagers et aux opérateurs économiques
- Assurer une meilleure gouvernance des entreprises ferroviaires
- Développer la complémentarité multimodale
- Promouvoir l'intégration régionale et le positionnement mondial du continent.

L'UIC REGION AFRIQUE EN 2020 : L'activité en 10 indicateurs clés

TELECONFERENCES



4 thématiques ciblées



605 participants



25 réseaux ferrés



50 opérateurs mobilisés



212 100 personnes touchées

FORMATIONS



2 formations



150 participants



17 réseaux ferrés

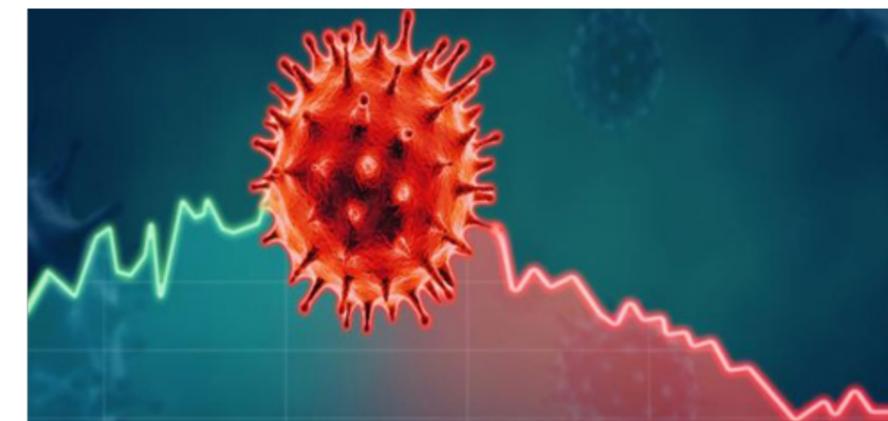
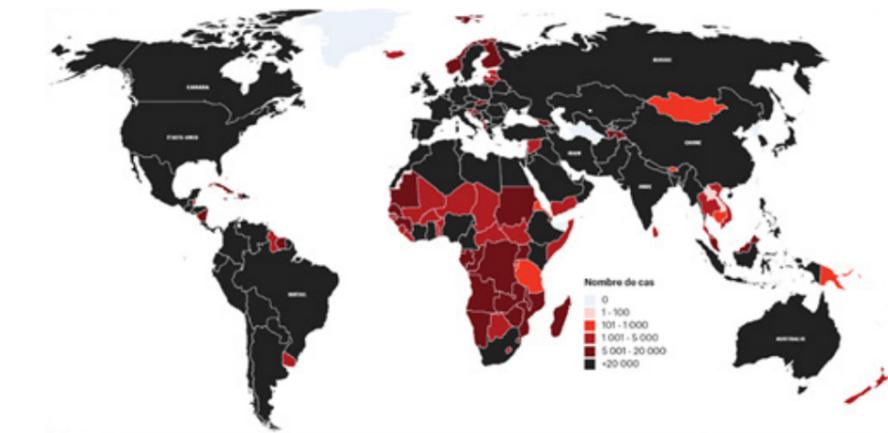
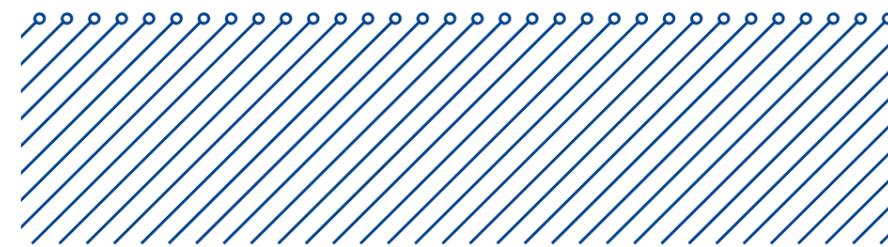


24 experts mobilisés



94% taux de satisfaction

UNE ACTIVITE DE TRANSPORT FERROVIAIRE FORTEMENT IMPACTEE



L'Afrique en 2020, un contexte difficile face à la pandémie COVID-19

L'épidémie de coronavirus qui sévit à travers le monde est une urgence sanitaire majeure ayant touché, depuis son apparition en Chine en décembre 2019, plus de 63 millions de personnes et la maladie continue de se propager. Mais, faut-il souligner que la COVID-19 n'est pas seulement une crise sanitaire d'une ampleur considérable ayant causé de graves souffrances humaines, il a aussi un fort impact sur l'économie mondiale, avec des pires conséquences qui n'ont été vécues depuis la grande dépression de 1929. L'impact de cette crise économique résulte à la fois :

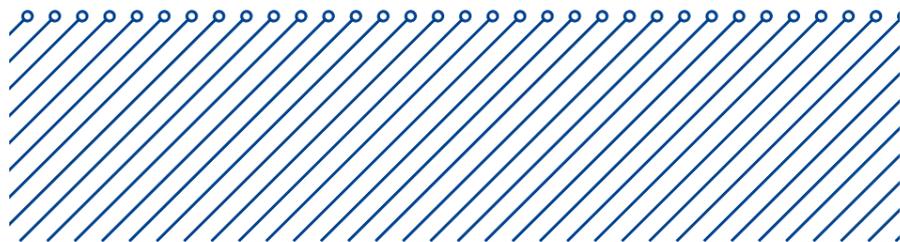
- D'un choc d'offre négatif : chute de la production industrielle, récession du secteur touristique, fermeture d'usines, arrêt de projets de construction et d'infrastructures, effondrement des prix du pétrole, perturbations graves des chaînes d'approvisionnement des firmes..., et
- D'un choc de demande négative : freinage de la consommation des ménages du fait des mesures de confinement, report des plans d'investissement.

Tout cela a provoqué une violente récession économique, avec à la clé un fort ralentissement du rythme de la croissance de la production.

La propagation de la maladie à l'échelle planétaire a ensuite rapidement affecté la sphère financière, plongeant les marchés financiers dans la tourmente à la fin du mois de mars, avec une chute des marchés boursiers et une extrême volatilité des cours inédite depuis la grande crise financière de 2007-2008.

En langage de chiffres, la FMI a estimé dans son rapport du mois d'Avril que la croissance mondiale en 2020 serait négative de 3%, avec plus de 300 millions d'emplois qui seraient perdus conjugués à une contraction du revenu par habitant au niveau de 170 pays.

Les pays du continent africain ont subi ce choc étant donné que leur activité économique est étroitement liée à leurs partenaires européens et asiatiques notamment la Chine.



Une chute vertigineuse du trafic ferroviaire voyageurs à travers le monde



Maillon vital de la chaîne économique, le secteur du transport n'a pas fait l'exception et a subi de plein fouet les impacts néfastes de la pandémie. En effet, la crise sanitaire s'est étendue à la mobilité tous modes confondus au niveau de l'ensemble des pays, et dont l'ampleur s'est accentuée par les décisions de restriction voire de suspension du trafic décrétée par les pays, limitant ainsi les déplacements :

- Tout l'écosystème aérien a été en arrêt (compagnies aériennes, constructeurs d'avions, aéroports....) et l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA) estime que les compagnies aériennes perdent près de 13 milliards de dollars de cash par mois, soit 77 milliards de dollars en cash au cours du second semestre 2020. A fin septembre, les gouvernements du monde entier ont fourni 160 milliards de dollars de soutien selon IATA sous diverses formes : aides directes, subventions salariales, allègements fiscaux...

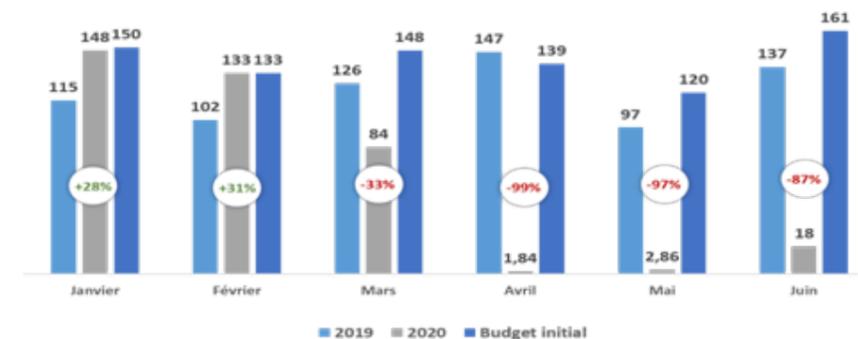
En raison de la lente reprise du transport

aérien (même source), son industrie continuera à brûler des liquidités à un rythme moyen de 5 à 6 milliards de dollars par mois en 2021 ;

- Un transport maritime en baisse importante de son activité due à la régression de la demande et des échanges commerciaux, en plus de réduction dans les chantiers navals, mais aussi des restrictions importantes faites aux navires (quarantaine, interdiction de débarquement, ports fermés,...).

S'agissant des entreprises ferroviaires à travers le monde se sont vite mobilisées pour s'adapter au mieux au nouveau contexte fortement contraignant dicté par le coronavirus en matière de déplacement des personnes, mais surtout en application des mesures sanitaires et de protection édictées par les autorités compétentes.

Les initiatives et les actions menées sont multiples allant du renforcement du nettoyage et de désinfection des trains et sites ferroviaires, en passant par



REVENU DU TRAFIC VOYAGEURS MONDIAL (EN MILLIARDS \$)

l'encouragement des achats en ligne, la réduction du personnel sur les lieux de travail et la mise en place du télétravail, jusqu'à la définition de plans de continuité de l'activité prenant en compte le contexte de chaque pays.

Néanmoins, ce mode a souffert d'un quasi-arrêt du déplacement des voyageurs, contrairement au transport fret qui a été mobilisé à l'acheminement des produits vitaux et stratégiques démontrant son utilité en tant que transport de masse. D'après une récente étude de l'UIC estime que les revenus des voyageurs et du fret (au niveau mondial) pourraient perdre entre 78 et 125 milliards de dollars au total pour 2020 et 2021 selon les scénarii de reprise.

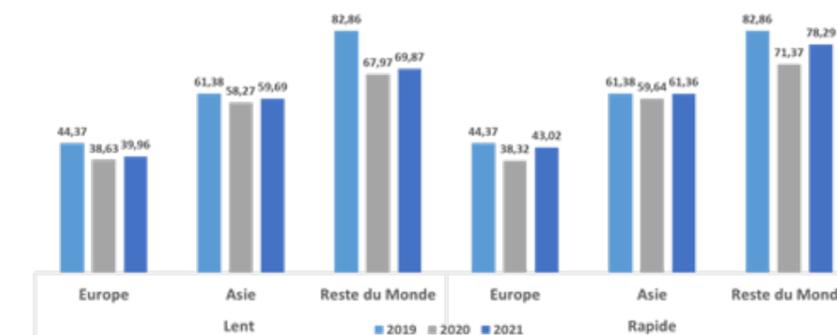
À l'échelle mondiale et selon toujours la récente étude de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), les restrictions sur les services et la circulation des personnes, combinées aux conseils des autorités de

Une activité fret et logistique sur le pied de guerre

Pour ce qui est du transport ferroviaire des marchandises, l'étude précitée dénote que le confinement pendant la crise de la covid-19 a provoqué un transfert de la route vers le rail. En outre, alors que de nombreuses frontières étaient fermées au trafic de voyageurs, les frontières restaient ouvertes pour le fret. Cela dit, la production manufacturière a diminué dans certains pays, ce qui conduit à une baisse du transport de marchandises. De ce fait, les volumes sont touchés pour l'année 2020 avec une perte moyenne estimée entre 10 et 15% pour la plupart des opérateurs et à plus

de 19 milliards d'euros avec des pertes du second semestre de l'ordre de 7,6 milliards d'euros.

D'une manière générale, les opérateurs ferroviaires ont montré qu'ils résistent aux crises, mais compte tenu de ces circonstances exceptionnelles, les gouvernements ont dû prendre des mesures économiques appropriées pour soutenir le secteur ferroviaire, conformément à la priorité donnée à ce mode compétitif et facteur clé pour l'avenir du mode de transport le plus durable et le plus sûr.

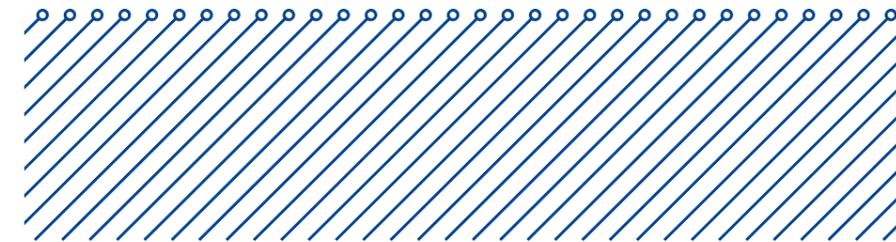


REVENU DU TRAFIC FRET MONDIAL (EN MILLIARDS \$)

LE PLAN D'ACTION

UIC AFRIQUE 2020

UN NOUVEL AIGUILLAGE



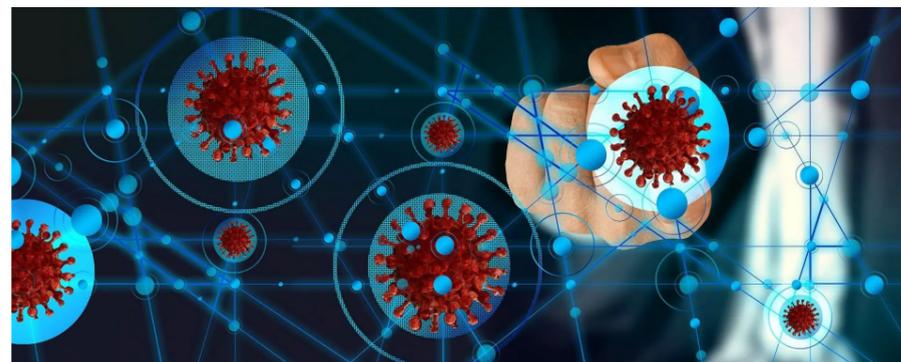
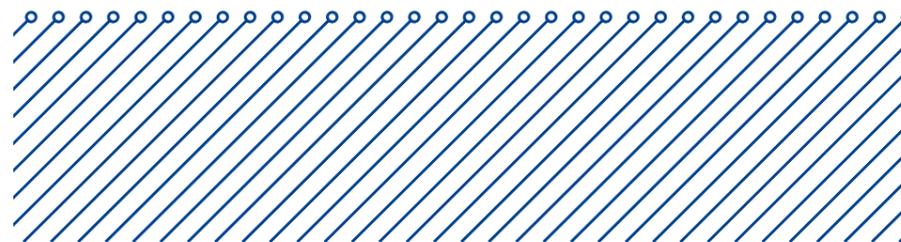
Des adaptations face aux changements de paradigmes

La situation que nos entreprises traversent a interpellé en 2020 notre communauté à analyser la situation et tirer les enseignements qui s'imposent pour une meilleure relance de nos activités, surtout dans un contexte d'après coronavirus qui sera marqué par des changements de paradigmes à plusieurs registres :

- Au niveau de la société : on note de nouveaux comportements du consommateur qui vont s'amplifier et qui seront déterminants pour la pérennité de nos activités dans l'avenir. C'est le cas notamment de l'accélération des services et ventes en ligne, du recentrage du client sur l'essentiel de ses besoins dans le cadre de la rationalisation de sa fonction de consommation ;
- Au niveau également macro, qui semble appelé à connaître des mutations structurelles suite à la récession

économique, aux changements des priorités dans les politiques étatiques, à la reconsidération des stratégies de délocalisation et d'approvisionnements, mais aussi à la nécessité de l'adoption de plans de relance voire de frugalité pour atténuer les déficits enregistrés et espérer le retour progressif à la normale ;

- Au niveau de la mobilité notamment des personnes pour laquelle la reprise de l'activité ne sera pas certainement une opération normale et automatique dès le confinement et ce, suite au degré de prudence des usagers, à la demande qui semble sera modérée, mais aussi aux nouvelles exigences de la clientèle et des adaptations que nous serons inéluctablement appelés, chacun à son niveau, à mettre en place en fonction des décisions des autorités.



Une transformation digitale du plan d'action

Devant le contexte actuel critique dû à la pandémie «Covid 19» et aux difficultés pratiques et logistiques, il a été jugé plus judicieux de réorienter le plan d'action 2020 en optant pour :

- L'organisation à distance des formations grâce à la mise en place d'un dispositif technique et logistique optimal et efficace ;
- La réalisation des rencontres et événements programmés en visioconférence ;
- Le déploiement d'actions structurantes et à valeur ajoutée pour la région en s'appuyant sur les Nouvelles Technologies de l'Information et de Communication.

En effet, la transformation digitale est au cœur des enjeux économiques et sociaux pour notre avenir. Elle ouvre de nouvelles opportunités pour les activités

de notre région. Cette dernière s'est adaptée à cette donne en vue de renforcer la relation entre les réseaux à travers des solutions numériques performantes permettant de faire bénéficier le maximum des responsables et collaborateurs des activités, d'optimiser en termes de temps, logistique et coût tout en disposant d'une meilleure flexibilité.

Cette réorientation et réadaptation du plan d'activité 2020, s'appuyant sur les Nouvelles Technologies de l'Information et de Communication afin d'assurer convenablement le déploiement d'actions structurantes et à valeur ajoutée pour la région et ce, en dépit des difficultés pratiques et logistiques imposées par la pandémie de la Covid - 19.

Les Jeudis du rail africain, une nouvelle plateforme virtuelle

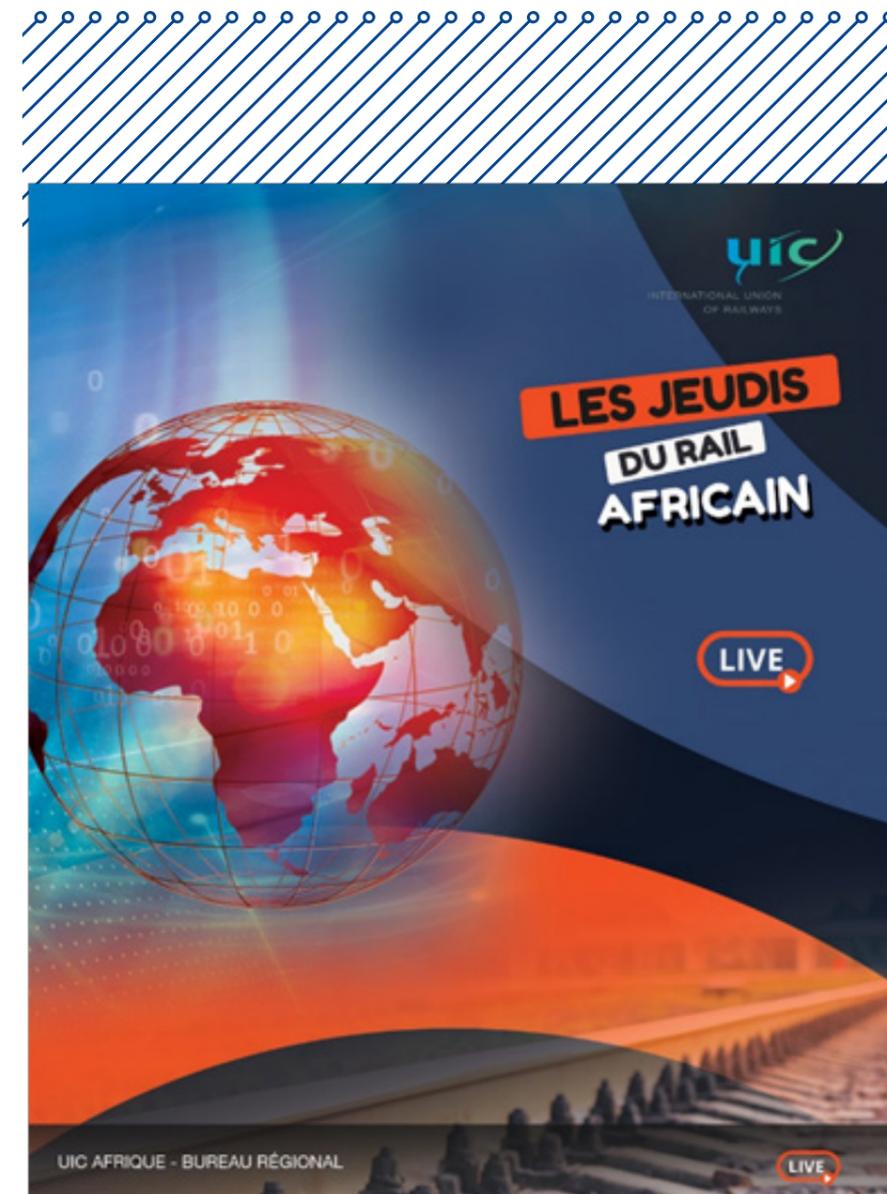
Le digital est au cœur du plan d'action 2020 de l'UIC région Afrique. Il a ouvert de nouvelles opportunités en vue de renforcer le plan d'action régional au service des réseaux, en faisant bénéficier en visioconférence le maximum des responsables et collaborateurs des partages et échanges, tout en optimisant en termes de temps et logistique en garantissant une meilleure flexibilité. C'est d'ailleurs dans ce cadre que s'inscrit la nouvelle plateforme virtuelle baptisée « Les Jeudis du Rail Africain » destinée tous les deux mois aux responsables et managers des réseaux africains. Son objectif étant clair :

- Redynamiser davantage la fréquence des échanges
- Cibler les sujets d'actualités, avec plus de souplesse, plus de pragmatisme, plus de réactivité

- Adapter la situation économique-financière au contexte actuel

D'ailleurs, les réflexions menées par les comités scientifique d'organisation ont déjà permis d'identifier une panoplie de sujets d'actualité d'ordre aussi bien stratégique qu'opérationnel pour les réseaux et ce, en plus des propositions faites par les membres enrichissant les programmes des 'Jeudis du Rail Africain' voire élargissant l'éventail de cette plateforme unique du genre au sein de notre continent.

Concrètement, l'année 2020 a connu l'organisation de deux cycles de ces nouvelles téléconférences ayant porté sur deux sujets d'actualité d'un intérêt important pour les réseaux ferrés africains, à savoir la digitalisation et la standardisation dans le domaine ferroviaire.





#QUATRE

TÉLÉCONFÉRENCE

AU CŒUR

DES PRÉOCCUPATIONS

Devant les contraintes logistiques et d'organisation des rencontres et événements tels qu'ils ont été adoptés dans le plan d'action initial de l'UIC Région Afrique 2020 lors de la 16ème assemblée régionale tenue en décembre 2019, une mobilisation exceptionnelle a été effectuée pour arrêter un nouveau dispositif palliatif permettant d'intensifier les activités dans ce contexte exceptionnel et répondre aux nouveaux besoins de nos membres. Sur la base d'une analyse fine des attentes exprimées et des échanges

effectués avec les différentes parties prenantes, l'UIC Région Afrique a organisé les quatre téléconférences développées ci-dessous autour de thématiques ciblées. Elles ont connu un succès inédit comme en témoignent les chiffres suivants : 605 participants représentant 25 réseaux, 50 experts et orateurs mobilisés, 70 000 interactions et 212 100 personnes touchées suite à la transmission en live sur nos pages réseaux sociaux, 240 articles de presse couvrant ces rencontres et une tonalité 100% positive.

Téléconférence 1 : La Covid-19, impacts et adaptations des réseaux ferrés africains

La 1^{ère} conférence consacrée à la thématique «COVID- 19 : Impacts et adaptations des réseaux ferrés africains! », organisée le jeudi 07 mai 2020, a été dictée par la conjoncture internationale profondément frappée, de plein fouet, par la crise sanitaire.

Y ont pris part plus de 160 participants de l'Asie, de l'Europe et de l'Afrique. Décideurs, hauts responsables, experts, chercheurs..., se sont penchés pour dresser l'impact de la pandémie sur l'activité du secteur ferroviaire suite à la restriction voire la suspension du trafic voyageurs.

Prenant la parole successivement, les hauts responsables des réseaux ferrés de la Corée du Sud, du Japon, de la France, de

la Grèce, de l'Italie, de la Tunisie, de l'Algérie, du Cameroun, de Burkina Faso, du Sénégal, de l'Éthiopie, de Djibouti, de la Côte d'Ivoire, du Gabon et du Maroc, ont partagé avec les conférenciers les cas de leurs pays en matière de management de leurs réseaux ferrés dans ce contexte spécifique, les bonnes pratiques et les mesures prises pour atténuer les dégâts dans le strict respect des consignes sanitaires édictées par les autorités compétentes. Ils ont également fait un focus sur les dispositifs arrêtés pour préparer au mieux la relance de l'activité, en prenant en compte les changements opérés au niveau de leur environnement externe.



Une attention particulière a été accordée au cas des réseaux africains vu leurs spécificités et ce, au moment où le continent semble résister bien face à la propagation de la pandémie : ce vaste continent qui pèse 17 % de la population mondiale, n'abrite que 1,12 % des malades et 0,7 % des morts. Or son impact s'est fait sentir vigoureusement au niveau de tous les secteurs productifs comme le cas du transport tous modes confondus.

Suite à un débat riche et fructueux, les participants à cette visioconférence ont voté avec satisfaction le rôle vital joué par le transport ferroviaire Fret et Logistique pendant cette crise. Il a en effet été marqué par une mobilisation exceptionnelle pour assurer l'acheminement des marchandises de et vers les centres de production, de stockage que vers les ports.

De même, ils ont souligné que dans un contexte spécifique d'après coronavirus, les réseaux ferrés sont appelés à tenir compte des changements de paradigmes liés aux facteurs de mobilité. A ce titre, il a été conclu qu'il n'existe pas de recettes prédéfinies transposables d'un réseau à un autre. Chaque réseau devra s'adapter à son contexte économique, financier voire politique, tout en s'inspirant des bonnes pratiques des uns et des autres.

Enfin, les quatre leviers ci-après ont été identifiés dont le déploiement est fort important pour que les entreprises ferroviaires puissent s'adapter aux nouvelles contraintes et paradigmes :

- Premièrement, nous sommes appelés à doubler la vigilance en matière de renforcement de la protection de nos salariés et partenaires, tout en se dotant des moyens nécessaires et mettant en place le dispositif de contrôle adéquat C'est de notre responsabilité sociale
- Deuxièmement, la crise sanitaire nous incite à revoir de fond en comble nos modes de management afin de les adapter aux évolutions de notre environnement
- Le troisièmement n'est autre que la reconsidération de notre relation client pour s'aligner à leurs nouvelles attitudes et regagner leur confiance tout en adaptant nos systèmes marketings et ventes
- Enfin et non moins important, c'est la santé financière de nos entreprises qui est gage de leur pérennité durant ce contexte exceptionnel Optimisation du train de vie, limitation des investissements, renégociation des contrats, revue du modèle économique, autant de pistes à emprunter pour assainir la situation et asseoir de nouveau une meilleure viabilité.



160 PARTICIPANTS



15 PAYS



20 INTERVENTION



8.400 VUES EN LIVE



40.100 PERSONNES TOUCHÉES

Téléconférence 2 : La sécurité et la sûreté ferroviaire à l'ère du Coronavirus

A l'occasion de la cérémonie d'ouverture de la huitième édition du cycle de formation sur la sécurité ferroviaire, organisé du 22 juin au 03 juillet 2020 par l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC)- Région Afrique, une importante rencontre virtuelle a été organisée au profit des responsables des réseaux africains sous le thème 'La sécurité et la sûreté ferroviaire à l'ère du COVID-19'. Y ont pris part plus de 120 décideurs, hauts responsables, experts, chercheurs..., qui ont débattu et partagé les bonnes pratiques et les expériences en matière d'adaptation, voire de réactivité, de leur

système de management de la sécurité (SMS) notamment dans des contextes contraignants comme le cas de la crise sanitaire. Cette téléconférence a fait l'objet d'une transmission directe via nos pages réseaux sociaux, ce qui a permis d'être suivi par une communauté importante des cadres et responsables concernés par la thématique en question au sein des entreprises ferroviaires africaines : 25 réseaux, 10 000 interactions et 50 000 personnes touchées et une tonalité 100% positive. Cette rencontre a été une occasion pour :



- Partager avec l'auditoire les efforts déployés par l'UIC au profit de ces membres face à la pandémie de la COVID-19. C'est le cas de la Task Force à laquelle contribuent 70 membres UIC et 18 Organisations Internationales (UITP, IATA...) et qui constitue une plateforme du premier genre pour échanger et partager les bonnes pratiques en matière de sécurité et de préservation sanitaire des voyageurs, des collaborateurs et des différentes parties prenantes ainsi qu'en ce qui concerne les plans de continuité de l'activité ;
- Insister sur l'importance de considérer la sécurité et la sûreté comme composante indissociable d'une protection intégrée, définissant clairement les responsabilités, organisant la coordination et les interfaces avec les autorités (protection, sécurité civile, prévention sanitaire...), issues d'une stratégie cohérente du système dans sa globalité ;
- Mettre en exergue l'enjeu capital du management de la situation de crise qui nécessite des plans de communication appropriés (exploitant tous les canaux possibles) ciblant les différentes parties prenantes pour informer, sensibiliser, faire

adhérer et par suite atténuer les effets négatifs éventuels

En ce qui concerne le cas spécifique de la crise de la Covid-19 à caractère mondial et qui couvre une très longue durée, les débats ont conclu que les entreprises ferroviaires doivent continuer sur la mise en œuvre des efforts particuliers engagés pour la gestion de cette crise moyennant des mesures préventives, le renforcement des procédures et consignes ainsi que l'adoption de plans de continuité des activités. L'objectif étant de réduire le risque de propagation de l'infection Covid-19 et regagner la confiance aussi bien des voyageurs que des opérateurs économiques. Dans ce cadre, les modèles présentés ont particulièrement retenu l'attention des participants, grâce aux politiques mises en place totalement en phase avec les standards internationaux en la matière. Elles s'appuient fondamentalement sur le management par les risques, tout en se reposant sur un dosage harmonieux du triptyque : procédures, élément humain et investissements en matière de technologie et d'équipements



120
PARTICIPANTS



25
PAYS



07
INTERVENTION



10.000
VUES EN LIVE



50.000
PERSONNES TOUCHÉES

Téléconférence 3 : L'essor de la digitalisation dans le transport ferroviaire

Le coup d'envoi du premier cycle des « Jeudis du Rail Africain » a été donné le jeudi 1er Octobre 2020 dont la thématique a été consacrée à « L'essor de la digitalisation dans le transport ferroviaire : panorama sur quelques expériences ».

En lançant cette première édition virtuelle, qui a connu la participation de plus de 150 participants issus des pays d'Europe, d'Asie et d'Afrique et a enregistré plus d'une dizaine d'intervenants, l'UIC – Région Afrique confirme sa volonté de renforcer le partage des expériences entre ses membres en vue de donner une nouvelle impulsion et marquer un virage important pour la transformation digitale des réseaux. Venant succéder aux travaux du premier sommet africain tenu en Février 2019 à Cape Town en Afrique du Sud ayant connu un franc succès, cette téléconférence s'est imposée avec acuité eu égard à l'importance capital que revêt désormais la transformation digitale dans les différents domaines de nos activités. Elle est relevée au rang d'un virage inévitable à prendre convenablement par l'ensemble des acteurs, afin de mieux

s'adapter aux nouveaux paradigmes surtout devant les impacts de la pandémie sur le comportement aussi bien des voyageurs que des opérateurs économiques.

Pour le secteur du transport en général et du mode ferroviaire en particulier qui se trouve au cœur de la production de services de transport digitaux et innovants, les participants ont noté qu'il est fortement appelé plus que jamais à faire face aux défis de digitalisation des différentes composantes de la chaîne de valeur du produit ferroviaire.

En effet, les expériences des réseaux ferrés développés laissent constater que la digitalisation des services de transport ferroviaire, lorsqu'elle est réussie, ne peut que contribuer à améliorer l'efficacité, l'expérience client et, par suite, augmenter la rentabilité et renforcer les performances des entreprises. Bien plus, il s'agit d'une profonde mutation qui révolutionne le marché, voire le bouleverse à jamais, et crée de nouvelles opportunités aussi bien pour les usagers du train que pour les opérateurs ferroviaires.



Pour ce qui est des pays africains, les échanges ont montré que le continent dispose certes d'une politique de transformation digitale. Néanmoins, les initiatives entreprises laissent constater qu'il y a encore un long chemin à parcourir pour accompagner le développement inclusif ambitionné. Le baromètre relatif au niveau de maturité digitale a permis d'identifier les constats importants ci-après:

- **Constat n°1:** La transformation digitale est identifiée pour la plupart comme fortement liée aux problématiques relatives aux clients à travers la collecte d'information de connaissance des clients, mais rares qui les exploitent pour accroître de manière significative la rentabilité et les ventes
- **Constat 2:** Le ralentissement économique actuel et les pressions budgétaires qui en découlent conduisent à allouer un faible budget aux initiatives digitales
- **Constat 3:** Dans cette nouvelle ère digitale, où la réputation des organisations devient de plus en plus fragile, la majorité des secteurs disposent d'un dispositif de surveillance de leur e-réputation, qu'il soit manuel ou automatique
- **Constat 4:** La quasi-totalité des organisations ont initié au moins une réflexion sur le digital dont la moitié ont

mis en place une entité à même de gérer ces initiatives en dépit de leur complexité

- **Constat 5:** La majorité des organisations estiment qu'elles n'ont pas encore les compétences nécessaires pour leur programme de transformation digitale.
- **Constat 6:** L'innovation sur les produits et services est identifiée comme un élément crucial pour les organisations, et plus spécialement pour les organisations privées, permettant de renforcer l'image de marque et les transactions commerciales
- **Constat 7:** La majorité des organisations sont en phase d'expérimentation et de déploiement d'initiatives digitales. L'impact de ces initiatives dépend aussi bien du secteur d'activité de l'organisation que de la stratégie adoptée.
- **Constat 8:** Les plateformes de vente en ligne restent peu développées. La présence se limite dans la majorité des cas à une activité simple de communication et s'accompagne très rarement de services à valeur ajoutée, voire de services de e-commerce
- **Constat 9 :** L'innovation digitale peut aussi être un levier de croissance indirect pour les organisations, en agissant sur le modèle opérationnel et l'organisation interne des entreprises.



150
PARTICIPANTS



27
PAYS



17
INTERVENTION



8.500
VUES EN LIVE



72.000
PERSONNES TOUCHÉES

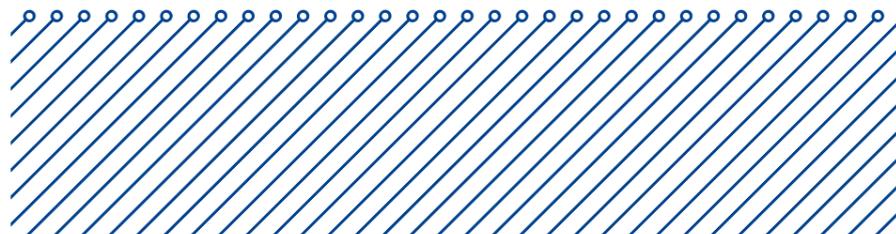
S'agissant plus particulièrement de la situation du digital au sein des réseaux ferrés africains, il faut souligner que les investigations menées à l'occasion des études au sein de notre région nous permettent d'estimer que cette transformation est loin d'être ancrée totalement dans les mœurs dans nos entreprises. Quelques chiffres révélateurs :

- Seulement 5% possèdent des stratégies ou plans de transformation digitale qui sont en cours d'implémentation. Ce sont en fait les réseaux qualifiés comme viables ;
- Pas plus de 15% qui sont engagées dans des initiatives digitales selon les besoins, mais souffrent malheureusement de contraintes d'ordre financier, organisationnel et technique. Il s'agit de réseaux volontaires ;
- Tandis que 80%, à savoir les réseaux vulnérables, relèguent la transformation digitale en activité secondaire étant donné qu'elles se focalisent sur l'assainissement de leur situation économique-financière.

Au titre des travaux de cette téléconférence, les participants ont noté avec les initiatives

entreprises dans le cadre de la plateforme digitale UIC et ont recommandé, dans la même dynamique, la mise en place de deux outils à même d'éclairer et aiguiller nos efforts pour mieux structurer le processus de digitalisation :

- Il s'agit premièrement, et au même titre que d'autres secteurs, de se doter périodiquement d'un baromètre de maturité digitale de nos réseaux ferrés. Celui-ci nous permettra d'avoir une image sur le niveau de transformation digitale opéré au sein du secteur ferroviaire, d'évaluer les tendances et les impacts, de partager les bonnes expériences et de disposer d'éléments tangibles d'analyse, de comparaison pour mieux se situer et susciter l'intérêt de nos parties prenantes.
- Quant au second outil que nous proposons, il consiste à concevoir un guide méthodologique relatif au processus de digitalisation dans le ferroviaire vu ses spécificités, allant de la définition des stratégies en passant par les étapes à entreprendre pour un meilleur déploiement jusqu'aux outils de pilotage et de suivi d'implémentation.



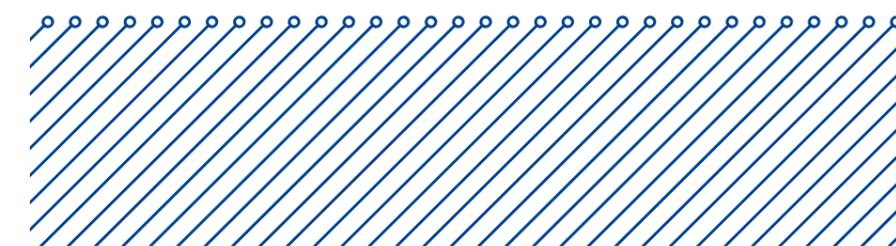
Téléconférence 4 : Les enjeux technico-financiers de la standardisation

La deuxième édition du cycle virtuel des 'Jeudis du rail africain' a été organisée le Jeudi 26 Novembre 2020 sous le thème : « La standardisation : quels enjeux technico-financiers pour les réseaux ferrés africains ? », venant succéder à la première téléconférence présentée plus haut qui a été bien accueillie par nos membres, comme l'attestent les performances affichées ainsi que le retour positif et encourageant de nos membres.

Ceci conforte l'UIC Région Afrique dans ses choix et répond à son souci constant d'œuvrer dans le sens de redynamiser davantage la fréquence des échanges autour de sujets qui ne cessent de détenir les centres d'intérêts des membres, conjugués à un schéma pragmatique tenant compte du contexte spécifique actuel et offrant une opportunité idoine pour faire bénéficier en visioconférence le maximum des responsables et collaborateurs de

partages et échanges.

C'est dans cette même esprit que les responsables des réseaux africains se sont penchés sur cette deuxième thématique jugée également cruciale pour le devenir du rail au sein de notre continent. Il s'agit de la problématique de la standardisation et de ses enjeux d'ordre aussi bien technique, économique que financier et qui impactent la viabilité du système ferroviaire voire sa compétitivité au service du développement prospère et durable des échanges au sein de notre continent et de son intégration. L'objectif étant d'examiner et faire profiler les lignes directrices et la voie à emprunter pour réussir l'intégration du système ferroviaire de nos réseaux et la convergence des normes et standards, ambitionnant que le train africain sillonne notre continent de bout en bout comme arrêté dans le cadre de l'agenda 2063.



A ce titre, les participants ont insisté sur le fait que le développement de la standardisation constitue un travail laborieux et continue pour performer les règles communes en vue de garantir une circulation fluide des trains, au sein d'un pays ou d'une région à une autre, prenant en compte les spécifications et l'hétérogénéité des systèmes. C'est dire que cette harmonisation technique est le garant d'une connexion compatible, conjuguée à un niveau optimal de sécurité, de fiabilité et d'efficacité. C'est pourquoi, elle doit couvrir tout le cycle allant de la conception, en passant par la construction, jusqu'à l'exploitation et la maintenance du système ferroviaire.

En ce qui concerne la situation de la standardisation au sein des réseaux ferrés africains, les travaux de cette téléconférence ont souligné que ces réseaux n'ont été conçus que courant le siècle dernier, selon une logique d'exploitation rapide et moins coûteuse des richesses. Conséquence directe d'une telle situation, de sérieuses limites et freins persistent encore notamment au niveau de la majorité des réseaux de l'Afrique subsaharienne, laissant ainsi constater qu'il y a encore du chemin à parcourir pour emprunter le train de développement inclusif ambitionné.

En effet, une enquête menée auprès d'un échantillon des réseaux ferrés africains a fait ressortir une grille de maturité qui semble satisfaisante à travers une lecture brute des chiffres consolidés :

- 75% des réseaux utilisent les fiches UIC et les IRS en ce qui concerne le système ferroviaire
- 100% des réseaux complètent le dispositif

en s'appuyant sur les normes CEN et la réglementation nationale/ régionale, et également

- 100% des réseaux font recours aux normes ISO pour leur système normatif.

Or, la réalité n'est pas tout à fait florissante en croisant ces chiffres avec les limites dégagées de cette enquête affichés devant vous et qui sont de multiples facettes : technique, manageriel et régaliennne. Ceci laisse dire qu'il y a encore un long chemin à parcourir en matière de standardisation et de normalisation.

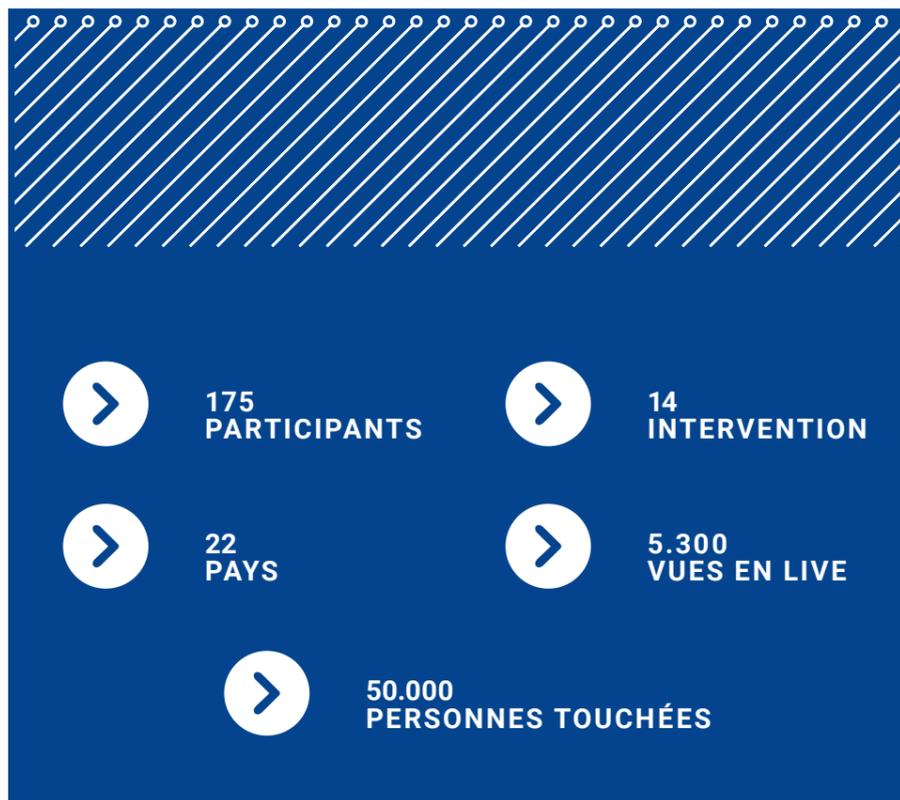
Face à cette situation et après un échange riche et fructueux, les conférenciers ont recommandé de s'appuyer, en bonne synergie, sur quatre leviers de taille à même de contribuer à promouvoir la standardisation ferroviaire au sein du continent africain et, par suite, garantir la compatibilité, la convergence et l'harmonisation ambitionnées.

Il s'agit de l'adoption d'une politique d'investissement volontariste, faisant de la standardisation selon les normes UIC l'un des critères d'éligibilité depuis le stade de conception, du développement de l'expertise ferroviaire, du renforcement de l'arsenal procédural et documentaire.

Quant au quatrième levier, il est d'ordre organisationnel voire même structurel pour faire aboutir ce chantier. Il consiste en la création d'une Agence Africaine d'Interopérabilité et de Sécurité, en tant qu'organe de gouvernance qui veillera à mettre en place une politique de standardisation et de normalisation technique du ferroviaire au sein du continent africain, au suivi de son déploiement et à l'évaluation du niveau de conformité.

Lors de ce webinaire, les responsables et managers des réseaux africains qui y ont pris part se sont accordés sur l'importance de mettre en place quatre leviers permettant de contribuer à promouvoir la standardisation ferroviaire et garantir la compatibilité, la convergence et l'harmonisation ambitionnées. Il s'agit de l'adoption d'une politique d'investissement volontariste, faisant de la standardisation selon les normes UIC l'un des critères d'éligibilité depuis le stade de conception,

du développement de l'expertise ferroviaire, du renforcement de l'arsenal procédural et documentaire. Enfin, le quatrième levier concerne la création d'une Agence Africaine d'Interopérabilité et de Sécurité en tant qu'organe de gouvernance qui veillera à mettre en place une politique de standardisation et de normalisation technique du ferroviaire au sein du continent africain, au suivi de son déploiement et à l'évaluation du niveau de conformité.





LES CYCLES DE FORMATION UIC – RÉGION AFRIQUE SE DIGITALISENT FACE A LA COVID-19

Devant les contraintes dictées par la pandémie entravant l'organisation comme à l'accoutumée des cycles de formation en présentiel aux centres de Formation de chemins de fer du Maroc, il a été décidé de maintenir ces cycles en les dispensant à distance. Dans ce cadre, tout un dispositif particulier a été mis en place allant de l'adaptation des programmes, en passant par l'équipement en outils nécessaires, jusqu'à la formation et la

sensibilisation des formateurs et ce pour :

- Réussir ce virage imposé par les impacts de coronavirus
- Honorer le plan d'action arrêté
- Continuer sur l'implémentation des pistes d'amélioration et de perfectionnement dégagées de l'étude de la post-évaluation des cycles de formations UIC – Région Afrique réalisée en 2019

Les formations UIC – Région Afrique, Une volonté déterminée au service de nos membres

Rappelons que depuis 2013, l'UIC - Région Afrique organise au profit des responsables des réseaux ferrés africains, des cycles de formation portant sur les thématiques de la sécurité et la maintenance de la voie qui sont d'une importance particulière au regard des besoins enregistrés en la matière par les réseaux ferrés africains. Ces formations découlent de la stratégie « Revitalisation du rail en Afrique : Destination 2040 » arrêtée, selon une démarche participative, pour soutenir, à travers des actions concrètes, les réseaux membres dans leurs processus de mise à niveau et de développement.

Un tel choix traduit le fait que la communauté ferroviaire africaine partage l'intime conviction qu'il s'agit de sujets constituant des facteurs clefs de succès et atouts de taille du système ferroviaire. Ils ont été en effet toujours relevés au rang de valeurs sacrées de management des entreprises ferroviaires : Leur maîtrise est une exigence fondamentale pour pouvoir assurer aux clients le niveau de la qualité qu'ils sont en droit d'attendre, ce qui a des retombées positives sur la collectivité et la mobilité durable des biens et services.



Ce sont là autant de facteurs qui ont motivé l'UIC - Région Afrique à inscrire, avec l'appui organisationnel, technique et financier de l'Office National des Chemins de Fer (ONCF) du Maroc, ces cycles de formation dans la durée avec les objectifs ci-après :

- De permettre aux responsables des réseaux ferrés africains à partager les meilleures et récentes pratiques en matière de management de sécurité ferroviaire et de maintenance de la voie ;
- D'approfondir leurs connaissances et de s'enquérir des méthodes et techniques les mieux indiquées pour une maîtrise optimale des différents risques liés au processus d'entretien, de fiabilisation et de disponibilité de l'appareil de production notamment dans ses composantes de sécurité et de maintenance de la voie.

Pour prendre en charge les programmes consistants arrêtés et dans un souci d'optimisation et de fluidité d'exécution, le Comité technique a fait les choix suivants :

- L'étalement de la formation sur une durée de deux semaines ;
- Les cours théoriques sont dispensés par des experts ONCF dont le profil est identifié parmi ceux possédant les compétences

pédagogiques et le savoir-faire technique et managérial nécessaires ;

- Les conférences sont animées par des experts UIC pour alterner le programme, s'ouvrir sur d'autres modèles à travers le monde et s'acquérir des actualités qui marquent le sujet. Autrement dit, c'est une occasion pour faire voyager les participants en dehors des particularités qui marquent les réseaux ferrés africains et examiner les opportunités qui se présentent à travers cette action de benchmark.

Bien entendu, toute opération de formation de cette envergure exige l'allocation également des moyens nécessaires. Devant les contraintes financières des réseaux ferrés africains et partant des objectifs assignés audits formations, un montage spécifique a été arrêté pour les concrétiser dans les meilleures conditions possibles. Celui-ci repose sur des principes clés, à savoir : limiter le nombre de participants à 16 responsables au maximum et la gratuite des participants des frais de participation avec une prise en charge totale par l'UIC – Région Afrique et l'ONCF, à l'exception des frais de voyage, un co-financement UIC – Région Afrique et ONCF.



Les cycles de formation, un plan de perfectionnement en marche

L'année 2020 a été marquée par la mise sur rail progressive des recommandations de l'étude de post évaluation décidée lors de l'Assemblée Régionale tenue en décembre 2018 à Paris, en vue de dresser un bilan, aussi exhaustif que possible, en s'intéressant à toutes les étapes de leur planification et mise en œuvre, tirer les leçons et enseignements de cette expérience, mais aussi dégager des pistes d'amélioration sur les différents plans pour donner une nouvelle impulsion à ces formations et marquer un tournant pour mieux accompagner les réformes et les développements qui ne cessent de marquer le secteur ferroviaire africain.

Décideurs, formateurs, participants et organisateurs, tous des acteurs clefs qui ont été alors interpellés pour mieux appréhender dans le cadre de cette étude les différentes facettes de ces cycles de formation et ce, via le recours de multiples instruments (investigations documentaires, entretiens ciblés, workshops, questionnaires adressés aux participants, benchmarks...).

L'étude en question a conclu que les objectifs tracés pour ces formations ont

été largement atteints. Ils ont consisté essentiellement à : intéresser les membres par des actions concrètes, à renforcer la notoriété de la région, à susciter et encourager l'adhésion de nouveaux membres, mais aussi à renforcer la coopération Sud-Sud, et au déploiement de la stratégie de revitalisation du rail en Afrique pour qu'il puisse contribuer convenablement à l'amélioration du positionnement et de la compétitivité du continent africain dans la scène internationale.

Ces objectifs stratégiques ont été déclinés de leur côté en objectifs spécifiques qui ne sont autres que : la création d'un espace d'échanges et d'une plateforme de débats en vue de capitaliser sur les bonnes pratiques des uns et des autres, l'approfondissement des connaissances dans le domaine de la sécurité et de la maintenance de la voie, ainsi que la réalisation d'un focus sur les nouvelles techniques et méthodes les mieux indiquées pour une meilleure gestion des deux composantes (sécurité et maintenance de la voie) et une maîtrise aussi optimale que possible des risques y afférents.

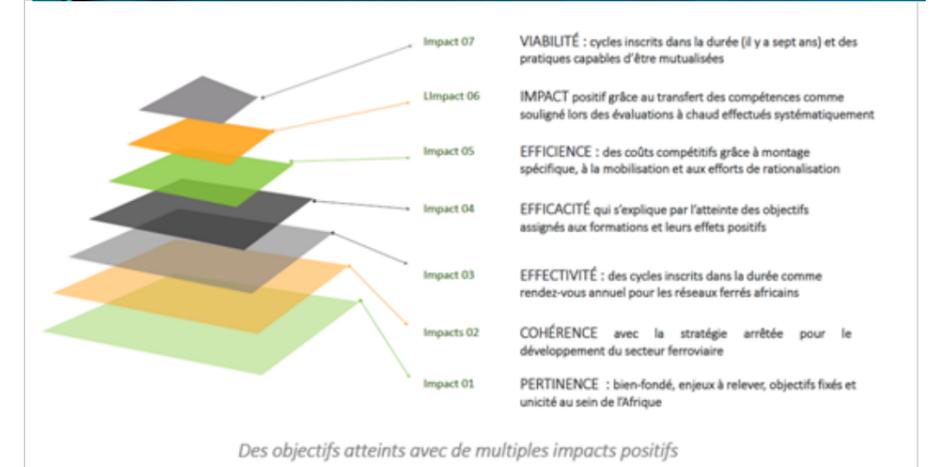


De l'avis des responsables rencontrés, des participants, des responsables de formations, des correspondants au niveau des réseaux ferrés africains, des formateurs UIC et ONCF, des coordinateurs et des organisateurs..., ces objectifs ont été amplement atteints. A ne considérer à juste titre que les performances ci-après :

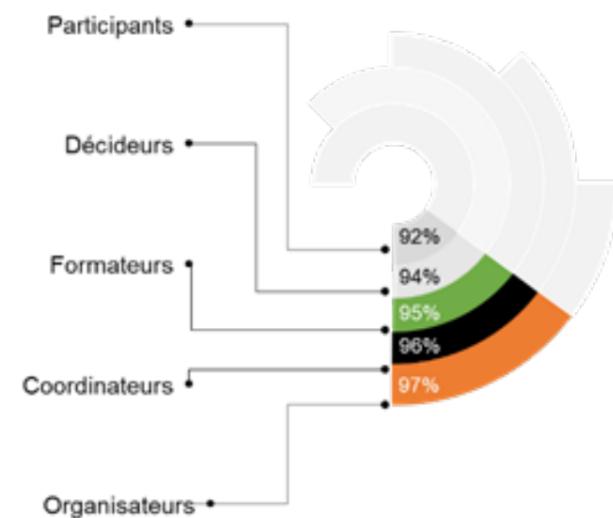
- Une reconnaissance aujourd'hui au niveau continental et régional de ces cycles de formations et de leur pertinence, comme en témoigne l'évolution remarquable des sollicitations des participations auxquels la région n'arrive plus à satisfaire en totalité sachant que l'effectif de chaque session a atteint déjà 26 responsables alors qu'il devait être arrêté à 16 personnes selon le dimensionnement initial des formations ;
- Le renforcement de la notoriété de l'UIC – Région Afrique qui est reconnu aujourd'hui comme l'unique organisme de référence technique au sein du continent, facilitant les échanges de bonnes pratiques, l'harmonisation, l'interopérabilité et la standardisation des systèmes ;
- Le nombre d'adhérents qui ne cessent d'augmenter, d'année en année, et les sollicitations de certains membres pour changer leur statut en vue de bénéficier

d'avantage des possibilités offertes par l'UIC ;

- Les sollicitations accrues, aussi bien par des réseaux ferrés africains que par des organismes concernés, pour bénéficier des conseils et des recommandations de l'UIC – Afrique ;
- L'implication de la région en tant que partie prenante dans des dossiers à caractère continental ou régional liés au secteur du transport en général et du domaine ferroviaire en particulier soit pour conseil ou présentation de l'expérience et de l'expertise ;
- La conclusion d'accords de partenariats avec des organismes clefs au sein de la région (cas de l'Union Africaine et du NEPAD) pour coopérer et travailler en synergie pour développer le mode ferroviaire au sein du continent et lui permettre de jouer pleinement le rôle qui lui revient dans la croissance inclusive des pays ;
- Le repositionnement de la Région – UIC Afrique qui est relevé au rang d'un organisme incontournable pour la définition de la stratégie de développement du rail au sein du continent.



Perception du niveau d'atteinte des objectifs par acteur



Par ailleurs, il importe de préciser que des impacts positifs à multiples facettes ont été enregistrés au titre du déploiement des 12 cycles de formation. Dans le cadre de ce travail, plusieurs critères ont été appréhendés auprès des acteurs concernés en vue de donner une image sur les différents impacts des cycles de formation en question. L'exploitation des informations recueillies à travers ce mode d'investigation a permis de dégager les idées phares suivantes :

- La pertinence des cycles de formations eu égard à leur bien-fondé, aux enjeux à relever et aux objectifs fixés au départ et qui sont en phase avec les besoins et les attentes exprimées par les réseaux ferrés africains. En effet, cette initiative se distingue par son unicité au sein de l'Afrique constituant un pas exceptionnel pour amorcer, quoique que très partiellement, le virage pour initier le processus d'atteinte du déficit manifeste constaté en matière de développement des compétences et de partage d'expertise ;
- La cohérence de ces cycles de formation avec la stratégie arrêtée pour le développement du secteur ferroviaire, et pour lesquels divers moyens et instruments ont été mobilisés pour concourir à la réalisation des objectifs globaux et spécifiques précités ;

- L'effectivité des cycles de formation qui ont été réalisés selon les programmes et les délais arrêtés et ont pu s'inscrire dans la durée comme rendez-vous annuel pour les réseaux ferrés africains. Ils ont fait l'objet d'un suivi rigoureux par les Comités technique et organisationnel tout au long de ses phases allant de la préparation en passant par la réalisation jusqu'à l'évaluation ;
- L'efficacité qui s'explique par l'atteinte des objectifs assignés aux formations ainsi que leurs effets positifs ;
- L'efficience de ces formations qui ont été organisées à des coûts compétitifs comme nous allons le voir en détail dans la partie financement. A cela s'ajoute la rationalisation des coûts logistique et organisationnel ;
- L'impact positif grâce au transfert des compétences opérées comme souligné par les formés suite aux évaluations à chaud effectués systématiquement lors de ces formations ;
- La viabilité de ces cycles de formation qui ont pu s'inscrire dans la durée (il y a sept ans déjà) et ont permis de transmettre des pratiques capables d'être mutualisées et de se développer au sein des réseaux ferrés africains.

Par ailleurs, et dans un souci d'amélioration continue et d'adaptation à l'évolution des contextes, l'année 2020 a été caractérisée par le déploiement progressif des recommandations dégagées de l'étude de post-évaluation. Il a concerné 3 leviers importants, ci-après :

- Le perfectionnement du management impliquant tous les acteurs concernés (Managers, Organisateurs, Formateurs et Participants) et ciblant les trois temps forts de chaque cycle de formation :
 - o Avant
 - o Pendant
 - o Après
- Le renforcement des outils et instruments à même de perfectionner la conduite de ces cycles de formations. Il s'agit notamment de la mise en place des guides des formateurs,

de la formation et de la post évaluation, de l'adoption d'une charte relative à ces cycles de formation, de la création d'une base de données relative au réseau, aux participants et aux correspondants avec l'objectif de constituer des relais au sein de la communauté, la création de plateformes d'échanges, ainsi que la création du site web et la page ...)

- La migration graduelle vers un modèle novateur, professionnel et académique visant dans un premier temps à doubler le nombre de cycles des formations, puis leur accréditation et certification, avant d'aboutir à la création à terme d'une Académie Ferroviaire Africaine (AFA) à même de satisfaire les besoins des réseaux africains en matière de formations pour les différents métiers ferroviaires.

Cycles de formation

LEVIER 1

LEVIER 2

LEVIER 3

MANAGEMENT

OUTILS

MODÈLE

Se concentrer sur les actions à forte valeur ajoutée par levier....

Des formations organisées en virtuel avec une ouverture plus large aux participants

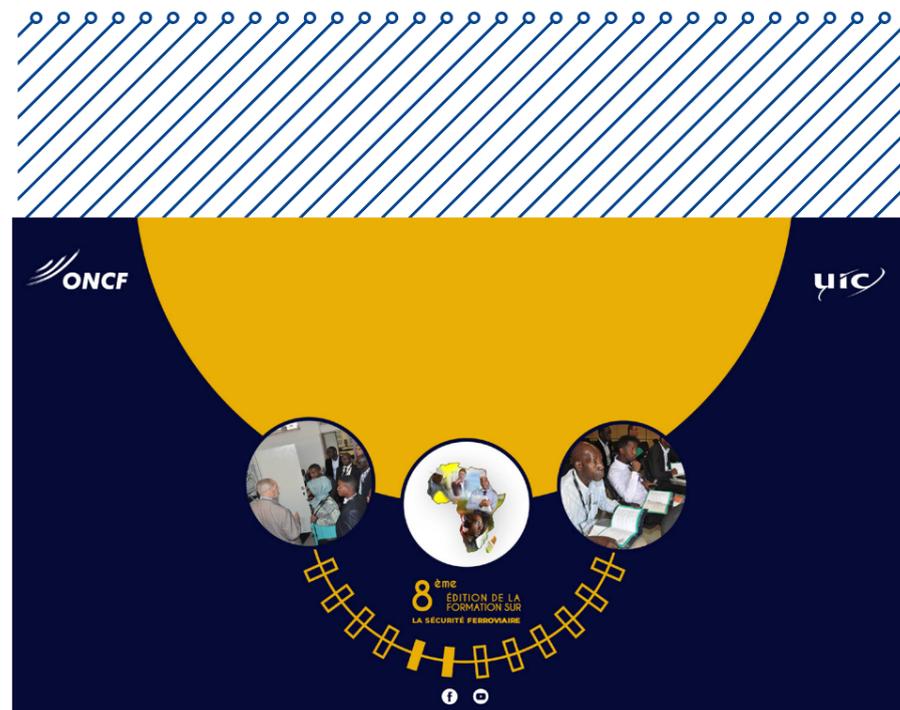
L'UIC Région Afrique a organisé à distance la 8ème édition du cycle de formation sur la sécurité ferroviaire et la 7ème édition du cycle de formation sur la maintenance de la voie respectivement du 22 juin au 03 juillet 2020 et du 09 au 20 novembre 2020.

Y ont pris part 150 hauts responsables des réseaux africains représentant les différentes communautés économiques régionales : l'Algérie, le Burkina Faso, le Cameroun, le Congo Brazzaville, Djibouti, l'Éthiopie, le Gabon, la Guinée, la Mauritanie, le Mali, le Maroc, le Niger, le Sénégal, le Tchad et la Tunisie. Comme mentionné ci-haut, ces éditions s'inscrivent dans le cadre du déploiement du plan d'action de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) – Région Afrique arrêté pour cette année.

Succédant aux précédentes éditions organisées en présentiel au Maroc (Rabat)

de 2013 à 2019, ces cycles de formation ont été mis en place eu égard aux besoins exprimés par les réseaux ferrés africains et aux recommandations de l'étude relative à la revitalisation du rail en Afrique, qui a été présentée et portée à l'unanimité par les Ministres africains chargés des transports lors de la 3ème conférence organisée en avril 2014 à Malabo en Guinée Equatoriale comme feuille de route, à moyen et long termes, pour le développement de ce secteur vital.

S'agissant de la consistance du programme, les Comités technique et organisationnel ont été amenés à reconsidérer ces cycles dans leurs différentes composantes afin de les réaliser à distance en s'appuyant sur des plateformes digitales. Ce changement dicté par la pandémie de la COVID-19 a été opéré grâce à une mobilisation exceptionnelle pour :



EL BERRAE Merie
Chef de service
Réglementation Direction
Sécurité et Audit Sécurité



HADDOUCHI Abdelhak
Chef de Service Support
et Vieille Opérationnelle



BIKANI Al Houssine
Chef de Service Contrôle
à la Direction Régionale
Infrastructure et
Circulation à Casablanca



QARIDOUW Abdelkader
Chef de Service Contrôle
Sécurité



OUSTAD Jiwad
Chef de Service
Maintenance
Signalisation et Télécom
LGV



BERNARD PENKERS
Président du groupe de
travail Facteurs humains
de l'UIC



Marie-Hélène Bonneau
Chef de la Division Sécurité
à l'UIC



Grigore Movorneanu
Chargé de recherche au
sein de la Division Sécurité
de l'UIC



BEN YACHOU Elyenit
Chargé des Etudes et de la
Maintenance Infrastructure et
Ouvrages d'Art

- Adapter la consistance du programme et la durée journalière de la formation
- Aménager une salle multimédia dotée de tous les équipements et outils nécessaires permettant aux formateurs de réaliser leurs interventions dans les meilleures conditions possibles ; plateforme qui a été certifiée ISO 27001
- Sensibiliser les formateurs sur l'enjeu de ce changement pédagogique et unifier l'approche relative aux différentes composantes du processus de formation : adaptation du contenu des cours dispensés, modalités de prise de parole, organisation des échanges avec les participants, projection de visites virtuelles de chantiers à travers des capsules spécifiques...

Concrètement, la formation en 2020 a bénéficié d'un nouveau concept dont les maîtres-mots sont la digitalisation des techniques pédagogiques, la souplesse dans le cursus spécifique, l'ouverture des débats et échanges..., à travers la recherche d'un dosage harmonieux entre les composantes ci-après :

- Des cours théoriques dispensés autour des fondements de base ainsi que sur les nouveautés marquant chacun des deux items (sécurité et maintenance de la voie)
- Des études axées sur des cas concrets en vue de partager des phénomènes jugés exceptionnels ou récurrents ainsi que le comportement managérial et technique pour leur traitement

- Des conférences autour de thématiques spécifiques données une fois par semaine. Afin de mener à bien ces formations, ce sont 24 experts UIC et ONCFO qui ont été mobilisés durant les périodes précitées pour traiter plus d'une vingtaine d'items ciblés relatifs aussi bien à la sécurité qu'à la maintenance de la voie. Sans être exhaustif, il s'agit :

- Pour le cycle de la formation sur la sécurité ferroviaire, de la gestion de la circulation, de la sécurité et la maintenance de la voie et de la caténaire et de la signalisation, du système de gestion de la sécurité en s'intéressant aux facteurs organisationnels et humains (FOH), de l'expression des besoins d'exploitation en termes d'installations de sécurité, des aspects relatifs au Schéma Directeur de la Sûreté « SDS » et au Système de Management de la Sécurité « SMS »
- Pour le cycle de la formation sur la maintenance de la voie, de multiples sujets ont été traités en détail ayant trait aux différentes composantes à même de garantir la mise à disposition d'une infrastructure viable et fiable pour une exploitation optimale des réseaux ferrés : contrôle géométrique de la voie, surveillance et contrôle de l'état des ouvrages d'arts ferroviaires, organisation de la maintenance voie, conception des calendriers programmes, planification des travaux de maintenance, contrôle et inspection, sécurité des travaux...



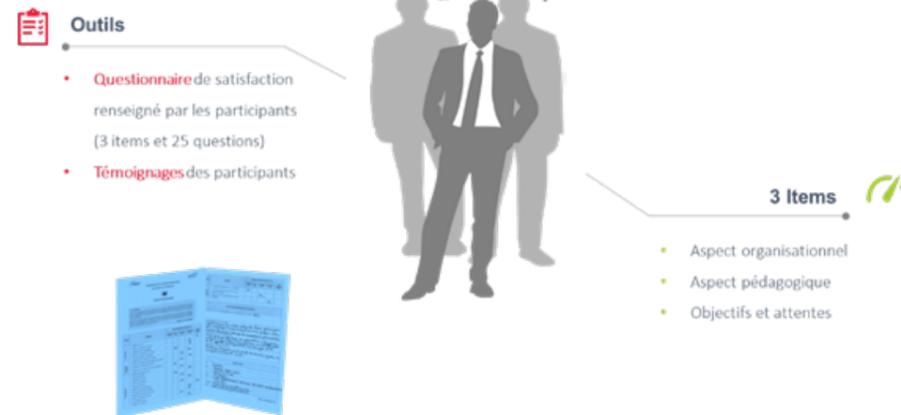
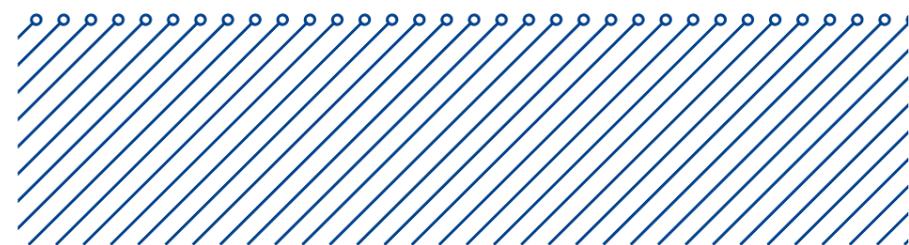
UIC AFRIQUE - BUREAU RÉGIONAL
DU 9 AU 20 NOVEMBRE 2020

LIVE

Une évaluation à chaud encourageante et des pistes de perfectionnement dégagées

Rappelons tout d'abord que la recherche de l'amélioration continue de ces cycles de formations constitue un souci constant de l'UIC Région Afrique. C'est pourquoi, il a été procédé au terme de chacune des éditions organisées en 2020 à évaluer à chaud la perception de l'ensemble des participants. A ce titre, un questionnaire a été administré portant sur l'ensemble des composantes de ces formations : contenu, durée, rythme, apport des formateurs, supports et outils utilisés, méthodes pédagogiques, ambiance, déroulée... Il a été structuré en trois items importants à caractère organisationnel, pédagogique et niveau d'atteinte des objectifs. De cette évaluation, il ressort que le taux global de satisfaction a atteint 90% et ce bien que le nombre de participants a été multiplié environ par quatre (en passant de 40 à 150) et que l'approche pédagogique

a été reconsidérée face aux contraintes dictées par le coronavirus. Une telle performance s'explique de l'avis des participants, par les efforts exceptionnels déployés ayant permis la digitalisation de la formation, l'adaptabilité du programme et du contenu pédagogique en adéquation avec les objectifs arrêtés. A cela s'ajoutent la maîtrise organisationnelle, la disponibilité des experts, l'implication des participants ayant donné lieu à des échanges et des partages riches et fructueux. A noter que la ventilation de ce taux global de satisfaction laisse conclure des performances encourageantes pour les différentes composantes comme en témoignent les chiffres ci-après : 93% pour l'aspect organisationnel (disponibilité de l'équipe d'organisation, mobilisation du corps enseignants et densité des cours programmés),



97% pour le volet pédagogique (contenu, niveau d'expertise des formateurs, écoute et disponibilité) et 95% pour l'atteinte des objectifs et attentes (programme en adéquation avec le thème de la formation et homogénéité du groupe). Parallèlement, cette évaluation à chaud a permis d'identifier certaines pistes d'amélioration proposées par

les participants en vue d'examiner leur faisabilité pour enrichir les prochaines éditions de ces cycles de formations. Il s'agit essentiellement d'allonger la durée de la formation, amplifier le nombre de cas pratiques, d'aborder différents cas de réseaux africains et de veiller à la mise à disposition à l'avance des supports de formation.

ARRET SUR TÉMOIGNAGES : 10 PARTICIPANTS S'EXPRIMENT...



Tirouche Assia
ALGÉRIE

« Je tiens à remercier énormément tous les formateurs et les personnes qui ont participé à cette formation, les sujets abordés sont très importants et très clairs, la durée est insuffisante ».



Remiki Talal
ALGÉRIE

« Les thématiques et les sujets sont excellents et répondent à nos attentes, une bonne écoute des formateurs aux questions posées par les participants... Le temps de la formation est court malheureusement ».



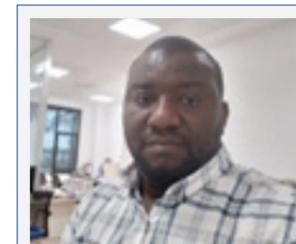
Mohamed Lemine Meyara
MAURITANIE

« Ce genre de formations est indispensable. Cette édition s'est déroulée sans problème. Certains formateurs n'ont pas bien détaillés les sujets abordés surtout la partie pratique. Il n'y avait pas assez des interventions des participants. Je recommande d'augmenter les nombres des sujets et chaque pays présente sa voie ferrée ».



Yao Konan Guillaume
COTE D'IVOIRE

« Cette formation m'a permis une remise à niveau par appréhension des nouvelles méthodes exécutées dans les réseaux plus développés que le nôtre. Nous pensons transmettre fidèlement ce que nous avons reçu à nos collaborateurs ».



Georges Moundounga
GABON

« La 7^{ème} édition de la formation UIC Afrique sur la maintenance de la voie est particulière car se déroulant dans un contexte de pandémie COVID-19, toutefois, les outils digitaux ont bien permis son déroulement dans de bonnes conditions. C'est une formation riche, un bon partage d'expérience, pour ma part, je suis satisfait dans l'ensemble, le partage d'expérience et l'approfondissement des connaissances étaient au rendez-vous. Je souhaite une bonne continuation de cette belle initiative ».



Abasse Gueye
SENEGAL

« Je suis heureux d'avoir participé à cette 8^{ème} édition de la formation sur la sécurité ferroviaire et satisfait de la qualité des différentes présentations... Nous espérons que les connaissances acquises lors de ces deux semaines de formation nous permettront d'améliorer notre vision de la sécurité ferroviaire »



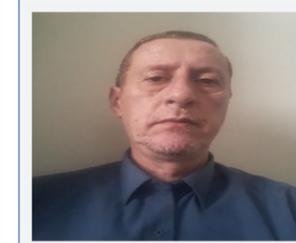
Gael Mabiala
CONGO BRAZZAVILLE

« J'ai vraiment l'impression d'être dans un cours en présentiel et j'ai beaucoup apprécié les formateurs, leur professionnalisme, rigueur, implication et gentillesse. Les conversations étaient constructives ainsi que les réponses aux questions qui étaient adaptées à mon niveau d'étude Bac+2. En gros, je retiens une impression de satisfaction par rapport à la 8^{ème} édition la formation sur la sécurité ferroviaire »



Pare Zinla Abdul Rachid
BURKINA FASO

« J'ai suivi avec beaucoup d'attention tous les thèmes traités mais avec un intérêt particulier pour celui qui a parlé de l'utilisation du SMS dans le management quotidien des effectifs. Ce thème m'a appris de nouvelles connaissances sur le SMS que je compte valoriser très prochainement dans le système d'évaluation des agents que j'encadre dans mon dépôt mouvement »



Amrani Mohamed
ALGERIE

« Contenu et thèmes de la session de formation très intéressants. Excellent formateurs (Passion et disponible). Durée horaire de la formation très courte. Rythme des cours très élevés (03 heures de cours à assimilé sans pause), Système de formation par téléconférence et nouveau (difficile de se concentrer pendant 03 heures). »



Ngatsako Ebomb Laurin
CONGO BRAZZAVILLE

« Je vous remercie de cette formation qui a été très bénéfique pour tout le monde et pour les documents reçus, étant agent d'exploitation j'ai découvert beaucoup de choses (sur la gestion de la circulation, les projets du point de vue installation, la maintenance et sécurité de la voie et de la signalisation, et sur la gestion et maintenance des gabarits...), les formateurs ont été très compétents. Je sollicite à l'UIC Afrique d'organiser aussi des formations pratiques car le chemin de fer marocain est parmi les plus développés d'Afrique. Merci encore pour cette formation »



LA PROMOTION ET LA PRÉPARATION DU FERROVIAIRE AFRICAIN, UNE DYNAMIQUE SOUTENUE

En dépit des contraintes imposées par la crise sanitaire, l'UIC Région Afrique a multiplié en 2020 les efforts pour renforcer la coopération et la coordination avec les différentes parties prenantes ainsi que pour promouvoir le partenariat inter-réseaux. De même, une attention particulière a été donnée au développement d'outils d'informations en tirant le meilleur profit des possibilités offertes par les NTIC. Ceci a constitué un pas

important dans la digitalisation des moyens d'échanges et de partages des bonnes pratiques. Par ailleurs, le développement du ferroviaire et sa préparation pour un meilleur positionnement dans le futur a constitué une préoccupation des différents intervenants au cours de l'exercice 2020 et ce, au service de la promotion du rail au sein du continent afin qu'il puisse jouer pleinement son rôle dans la croissance inclusive des pays africains.

La coopération institutionnelle, Pour un partenariat privilégié

Jouissant d'une relation exemplaire avec de multiples organismes africains et régionaux soutenue par des MoU et des protocoles d'accord mis en place depuis quelques années, l'UIC a marqué en 2020 un virage important dans leur processus de partenariat avec différentes institutions.

Dans ce cadre, un travail structurant a été engagé visant la mise sur rails d'une batterie d'actions ambitionnant le développement du ferroviaire au sein du continent. Celui-ci a été notamment matérialisé par les importantes initiatives ci-après engagées au cours de cette année :

- Renforcement de la coordination autour de thématiques d'intérêt communs
- Définition de programmes de coopération
- Implication dans le pilotage des projets de grande envergure pour le continent
- Contribution effective dans l'animation, le débat autour de thématiques d'actualité préoccupantes pour le rail en Afrique,
- Echange d'informations et accompagnement dans des études prospectives.

Le portefeuille de ces actions de partenariat

est conséquent. Citons à titre d'exemple la coopération multidimensionnelle, aussi bien avec l'Union Africaine qu'avec le NEPAD (Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique), autour du projet relatif à la construction d'un réseau intégré de trains à grande vitesse continental en tant que composante phare de l'Agenda 2063 de l'Union Africaine. Il vise à interconnecter les capitales et centres commerciaux africains et dont la concrétisation constitue un levier de taille pour la réussite de la Zone de Libre-Echange Continentale Africaine (ZLECA).

Outre la participation à la conception du cahier de charges relatif à l'étude de faisabilité de ce projet structurant, l'UIC Région Afrique a contribué en 2020 à l'animation du webinar consacré audit projet et à la réflexion sur la mise en place d'un plan de communication spécifique pour sa promotion.

Ceci a constitué une occasion idoine pour faire bénéficier la région de l'expertise de l'UIC et d'identifier les possibilités d'une coopération plus intense fondée sur une



synergie des organismes concernés pour accélérer la concrétisation de ce projet qui ne manquera de reconfigurer la mobilité aussi bien des personnes que des biens en Afrique.

Un autre exemple qui mérite d'être cité, étant celui de dynamisation en 2020 de la coopération avec le Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Occidentale (CETMO) sur la base du MoU signé en 2018. Outre le partage

d'expériences et d'informations ainsi que la co-animation de téléconférences organisées, une feuille de route a été tracée courant cette année pour son déploiement à partir de l'année prochaine et qui démarre avec une rencontre stratégique ambitionnant d'aboutir à des recommandations concrètes pour le développement des flux ferroviaires et multi modaux trans-méditerranéens notamment le corridor trans-maghreb.

Pour des échanges inter-réseaux durables et profitables

Dans le cadre de sa politique rénovée de renforcement de son activité au niveau du continent, l'UIC Région Afrique s'est attelée en 2020 à poursuivre l'encouragement de la coopération inter-réseaux en vue de les faire bénéficier des expériences et d'échanges de bonnes pratiques aussi bien des uns que des autres. Dans ce cadre, elle a capitalisé sur le rayonnement développé et la reconnaissance construite au fil des années pour mettre en place une base de données et un réseau de contacts ayant contribué de manière significative à :

- Faire connaître aux membres les

avancées enregistrées au niveau des différents réseaux et par domaine d'activités, ce qui facilite le ciblage en matière d'échange et de partage

- Tisser des liens de proximité entre les dirigeants voire même les collaborateurs par métier.

Ce volet qui constitue un levier de choix dans la stratégie de développement du rail au sein du continent, a contribué à l'émergence d'une communauté ferroviaire africaine portant, selon la même vision, les soucis et l'ambition de revitalisation et de renaissance du rail en Afrique.



Le site web et la page facebook, Deux outils novateurs

Dans le cadre de la poursuite de la transformation digitale de ces activités et outils de partage, l'UIC région Afrique ne cesse de multiplier les actions visant à ouvrir de nouvelles opportunités à même de donner une nouvelle impulsion à son rôle afin de :

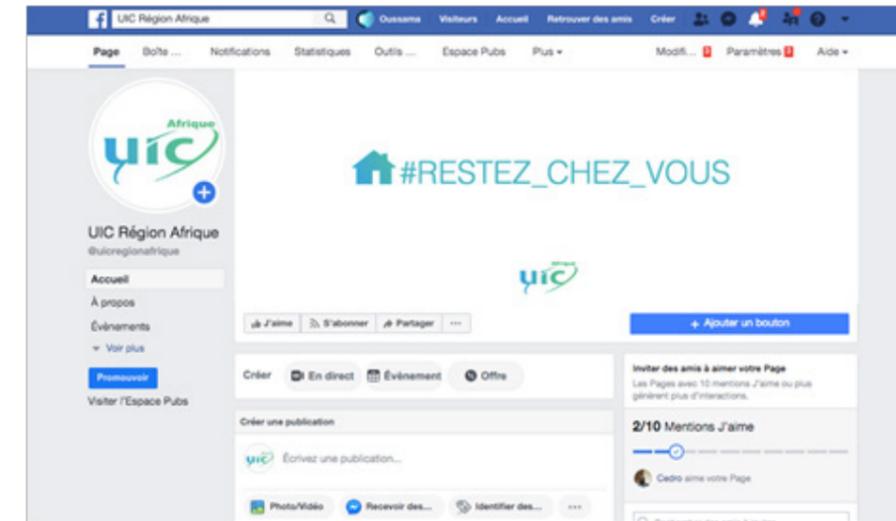
- Promouvoir le transport ferroviaire en Afrique (inclusif et durable)
- Faciliter les échanges de bonnes pratiques
- Soutenir les membres dans leurs efforts de développement
- Proposer de nouvelles pistes d'amélioration des performances
- Inciter à la conformité aux standards UIC
- Développer la coopération inter-réseaux africains.

C'est dans cette optique que l'UIC - Région Afrique a réinventé en 2020 son site web mis en ligne via l'adresse <https://uic.org/africa>. Il s'agit d'un site résolument tourné vers l'ensemble des parties prenantes reflétant l'image d'une communauté qui œuvre pour asseoir une mobilité durable au sein du continent africain.

Bilingue (français et anglais) et

"responsive", ce nouveau site a été conçu pour tous types de terminaux et mobiles en particulier (tablettes et Smartphones). Concrètement, le nouveau site web a été structuré en espaces complémentaires s'adressant chacun aux différentes catégories d'internautes et représentant les principales activités et les projets phares initiés par les membres :

- Un espace dit INSTITUTIONNEL présentant l'organisation, la région, son historique, sa stratégie de développement ...
- Un espace dédié aux EVENEMENTS, permettant aux visiteurs de prendre connaissance de l'ensemble des manifestations (conférences, séminaires, réunions statutaires, ...) programmées dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'action UIC et des modalités d'y prendre part
- Un espace consacré aux ACTUALITES marquant la vie de l'institution et les nouveautés enregistrées au niveau du secteur ferroviaire, avec la possibilité de s'abonner aux newsletters
- Un espace exclusif aux FICHES IRS,



constituant une référence technique incontournable pour les membres et des outils pour la standardisation et l'interopérabilité du système ferroviaire

- Un espace réservé aux PROJETS initiés et pilotés par l'institution
- Un espace dédié aux PUBLICATIONS, PHOTOTEQUES et VIDEOTHEQUES permettant de consulter une riche base documentaire conçue par les experts UIC et ses membres
- Un dernier espace présentant 'LES MEMBRES' en précisant la qualité d'affiliation et en offrant la possibilité d'une consultation d'une carte dynamique permettant de se connecter directement vers le site officiel du réseau choisi.

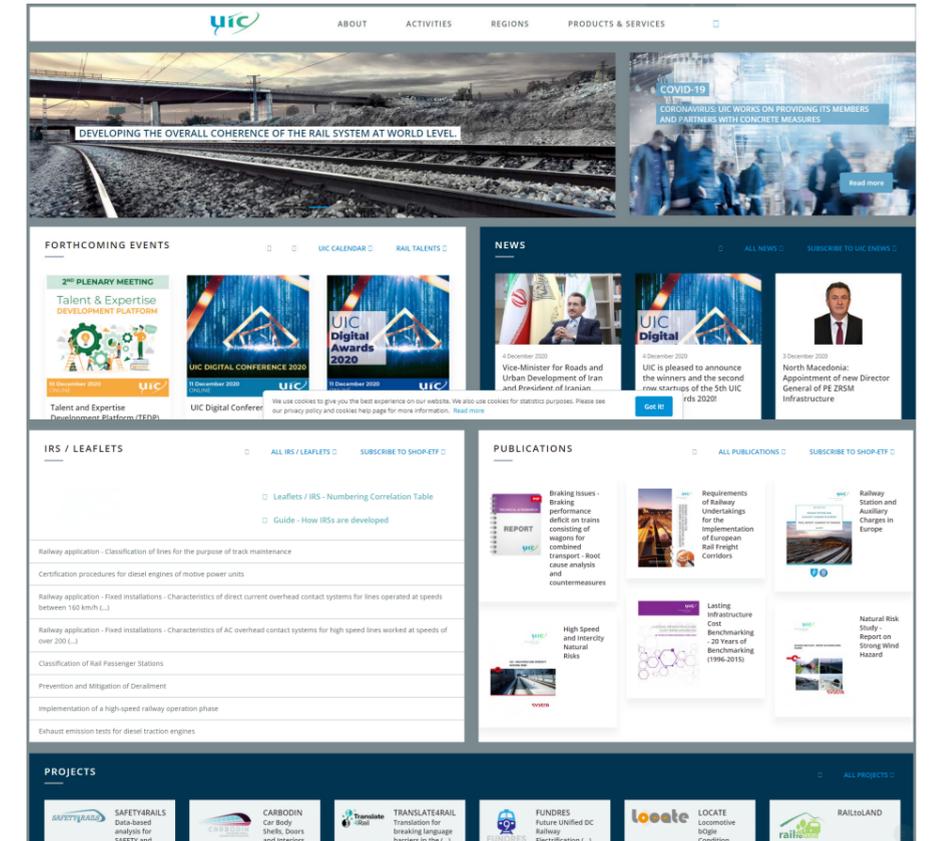
Le nouveau site web a été réalisé en s'appuyant sur une architecture applicative et technologique qui s'inscrit dans l'état de l'art des solutions technologiques modernes, sécurisées et alignées avec la transformation digitale de l'UIC.

Ainsi et grâce à son design épuré, son ergonomie intuitive et ses contenus Rich Media, le nouveau portail vient pour mieux satisfaire les différentes cibles

en leur offrant une navigation utile, fluide, accessible, fiable, visible,..., et en optimisant le parcours utilisateur.

Par ailleurs, l'UIC - Région Afrique a créé sa propre page Facebook, venant marquer une nouvelle étape dans la stratégie de communication de l'institution et son positionnement sur la toile. Cette page permettra d'assurer le référencement du site web UIC Afrique, communiquer sur les différents événements (conférences, séminaires, formations, réunions, assemblées...), mener des sondages d'opinions ou enquêtes d'une façon fluide et rapide, publier et partager les différents rapports de l'institution et bien d'autres avantages.

Bien entendu, tout un dispositif a été mis en place pour gérer efficacement cette nouvelle plateforme d'échanges en adéquation selon les pratiques recommandées en la matière : animation, mise à jour, statut des publications... L'objectif étant de drainer un flux important d'abonnés et de fans, tout en assurant une meilleure réactivité faisant de cette nouvelle page un outil de promotion du rail en Afrique.



Pour une nouvelle stratégie ferroviaire à l'horizon 2063

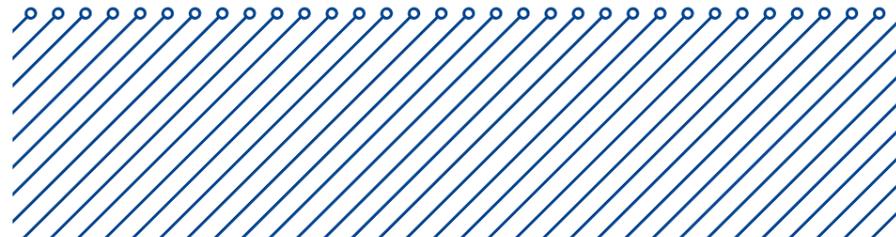
Lors de sa 15ème réunion tenue à Paris en décembre 2018, l'Assemblée Régionale de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) Afrique a décidé de se faire assister par un Cabinet de consulting spécialisé pour procéder à l'actualisation de l'étude prospective relative à la stratégie de développement du ferroviaire au sein du continent. Baptisée 'Revitalisation du rail en Afrique : Destination 2040', cette étude a été réalisée en 2014 selon une démarche participative.

Au cours de ces dernières années, le contexte international et plus particulièrement africain a connu d'importantes évolutions et mutations ayant touché les différents registres : géostratégique, politique, économique, social, technique, environnemental... Elles sont marquées notamment par de nouvelles données, rendant inéluctablement nécessaire l'ouverture du chantier de l'actualisation de ladite stratégie pour leur prise en compte, mais imposant la reconsidération de son horizon temporel.

Différents aspects devront être développés et pris en compte dans le cadre de cette étude à savoir :

- L'Agenda 2063, une nouvelle référence africaine sous le signe 'l'Afrique que nous voulons'
- La digitalisation et la révolution numérique des opportunités et défis stratégique pour le continent
- La mobilité 4.0 : le rail au service d'une mobilité intelligente
- Des facteurs de changement lourds qui redessinent l'avenir et la place du ferroviaire
- Des évolutions spectaculaires des grandeurs explicatives de la mobilité.

Afin de prendre en compte les nouvelles données liées à la pandémie de la COVID-19, le cahier des charges relatif à l'étude en question a fait l'objet en 2020 d'une revisite à l'issue de multiples ateliers de travail. Ceci a permis de stabiliser la consistance de cette étude prospective, d'arrêter la démarche ainsi que le planning pour la mener dans les meilleures conditions courant le premier semestre de l'année 2021.





ERP 0001.1

Ethiopian Railways

120km/h

**UIC RÉGION AFRIQUE
BUREAU RÉGIONAL MAROC
CASABLANCA**

CONTACT:

CHANDID Said

+212 (0) 530 774 767

✉ chandid@oncf.ma



INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS