

Troisième congrès africain sur le numérique ferroviaire
Du 28 au 30 mai 2024

Yaoundé, Cameroun

LE DIGITAL : UN DÉFI POUR BOOSTER LA CHAÎNE DE VALEUR DU FERROVIAIRE

Organisé par CAMRAIL et l'Union internationale des Chemins de fer (UIC)

CONCEPT NOTE

CONTEXTE

Le digital est une révolution, un défi pour booster la chaîne de valeur du ferroviaire.

Le digital peut augmenter la sécurité, la fiabilité, la rentabilité et l'expérience clients.

Pourquoi avoir voulu organiser ce Congrès en Afrique ?

- Parce que l'UIC est convaincue qu'il existe aujourd'hui une véritable opportunité de développer le ferroviaire en Afrique,
- Parce que le ferroviaire doit devenir (ou redevenir) la colonne vertébrale des mobilités terrestres, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. C'est une évidence et une nécessité si nous voulons nous adapter au changement climatique.

La numérisation offrira aux économies africaines un moyen important de faire des progrès considérables, tant industriels que dans les services. Les nouvelles technologies apporteront ainsi des solutions innovantes au développement du ferroviaire, qui allie à la fois l'industriel et les services.

L'UIC, à l'occasion de son centenaire, a renouvelé sa stratégie en se focalisant sur ses valeurs ajoutées. (Voir Annexe I pour UIC Added Values). Le digital est une de ses valeurs ajoutées.

L'Union Africaine (UA) a adopté « l'Agenda 2063 »¹ pour le développement du rail en Afrique. Le projet de réseau ferroviaire intégré à grande vitesse en Afrique est un projet phare de l'Agenda 2063, qui vise à intégrer l'Afrique physiquement et économiquement.

Après le 1^{er} Sommet Numérique Africain Ferroviaire au Cap, « L'Afrique : le futur continent du numérique » en 2019, l'UIC a organisé le 2^{ème} Congrès Africain sur le Numérique Ferroviaire, « L'accélération de la transformation digitale en Afrique : quels challenges pour le ferroviaire ? », à Tunis en 2022.

Le 1^{er} Sommet visait à développer l'Afrique comme étant le Continent de l'avenir numérique ferroviaire, réunir pour la 1^{ère} fois les compagnies ferroviaires, les politiques, les représentants de l'industrie, les économistes et les composantes de l'écosystème numérique ; identifier les principaux projets à lancer ; soutenir la coordination des activités développées dans le cadre de la vision 2040 ; et enfin, encourager la conception et le développement d'une véritable stratégie digitale africaine.

¹ [Flagship Projects of Agenda 2063 | African Union \(au.int\)](https://www.au.int/en/flagship-projects)

Le second Congrès à Tunis visait à poursuivre la dynamique initiée par le Sommet du Cap, développer le futur du numérique ferroviaire africain, rassembler les acteurs du secteur ferroviaire, les experts ferroviaires, les industriels, les politiques, économistes, universitaires et l'écosystème numérique, identifier les projets majeurs à lancer, préparer une Déclaration commune visant à définir la voie à suivre pour le Continent. Ce Congrès a réuni plus de cent participants.

Le point d'orgue a été la « **Déclaration de Tunis sur la numérisation dans le secteur ferroviaire** » (voir la Déclaration en Annexe II) qui a rappelé les nécessités de promouvoir conjointement les mesures suivantes :

- ❖ Des opérations techniques numérisées
- ❖ Infrastructure numérisée
- ❖ Transport numérisé de marchandises et de passagers
- ❖ Billetterie numérisée
- ❖ Des ressources humaines s'appuyant sur le numérique
- ❖ Soutenir la migration vers le futur système de communication mobile ferroviaire
- ❖ Dynamiser la numérisation pour la maintenance, la gestion de la capacité et la gestion des sillons (Digital Capacity Management – DCM).
- ❖ Créer et mutualiser un espace de données pour une mobilité résiliente et durable

LE 3^{EME} CONGRES AFRICAIN SUR LE NUMERIQUE FERROVIAIRE

Dans la continuité des 2 précédents événements, le troisième Congrès africain sur le numérique ferroviaire se tiendra dans le cadre de l'Agenda 2063. Il visera à faire connaître et à **promouvoir les actions phares de l'Agenda 2063**. Il montrera **comment la numérisation du ferroviaire pourra faciliter la mise en œuvre de l'Agenda 2063 en accélérant les premières étapes**. Le contexte socio-économique africain devrait d'ailleurs permettre un développement exceptionnel et rapide de la digitalisation. En effet, certaines applications numériques sont plus avancées en Afrique qu'en Europe ou en Amérique du Nord (Paiements mobiles, ...).

A ce titre, ce congrès : (i) **définira** l'avenir du numérique ferroviaire pour le Continent ; (ii) **réunira** les parties prenantes du secteur ferroviaire, les politiques, les représentants de l'industrie, les experts ferroviaires, les économistes, les universités, et les écosystèmes numériques ; (iii) **identifiera** les grands projets à lancer ; (iv) **soutiendra** la coordination des activités alignées sur les aspirations de l'Agenda 2063 de la Commission de l'Union Africaine (CUA) en ce qui concerne le secteur ferroviaire ; (v) **encouragera** la conception et le développement d'une véritable stratégie ferroviaire numérique africaine ; (vi) **définira** le niveau de maturité du digital ferroviaire.

PROGRAMME

26 mai 2024 : arrivée pour la visite technique à DOUALA

Visite Technique à DOUALA le lundi 27 mai 2024 matin (réservée aux membres de l’UIC, 20 places disponibles seulement)

27 mai 2024 après-midi : Train DOUALA – YAOUNDE

27 mai 2024 19h30 : Cocktail officiel de bienvenue à l’hôtel Hilton de Yaoundé

28 mai 2024 : Ouverture officielle, inauguration de l’exposition, session plénière et dîner de gala

29 mai 2024 : Sessions parallèles, ateliers/tables rondes, clôture du congrès et dîner de gala

30 mai 2024 matin : Visites touristiques

30 mai 2024 après-midi : Fin du Congrès

Veillez cliquer [ICI](#) pour vous inscrire au Forum.

RESULTATS ATTENDUS

Les principaux résultats du Congrès seront :

- L’identification de grands projets à lancer ;
- La mise en place de synergies profitables entre l’écosystème ferroviaire, industriel et numérique africain ;
- L’UIC et la CUA sont prêtes à capitaliser pour en faire un point de rencontre régulier pour le secteur ferroviaire africain. L’un des résultats de ce congrès devrait être la préannonce du quatrième congrès déjà prévu ;
- Le congrès permettra de poursuivre l’étude sur la revitalisation des chemins de fer en Afrique, conformément aux aspirations de l’Agenda 2063 de la CUA.

PARTENARIATS

Formules de parrainage disponibles sur demande.

PARTICIPANTS

150 participants sont attendus, dont :

- Commission de l’Union Africaine (CUA)
- UIC
- Experts pour définir l’état de maturité
- Experts des Communautés économiques régionales

- Banque africaine de développement
- Banque islamique de développement
- Banque Mondiale / Section transport à Yaoundé
- L'agence française de développement /business France
- Banque Européenne, EIM
- Union Internationale de Telecom
- Opérateurs de Telecom Africains : Orange, MTN, CamTel, Nexttel
- Union européenne
- ERA – Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer
- Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
- Ministres africains des transports et de la technologie
- Groupement des patronats Africain
- Entreprises ferroviaires africaines
- Représentants de l'industrie
- Économistes africains
- Experts ferroviaires africains
- Écosystèmes numériques (start-ups et universités africaines)
- Médias invités

LIEU

Arrivée pour la visite technique : Aéroport International de Douala

Lieu du Congrès : Hôtel Hilton, Bd du 20 mai, Yaoundé, Cameroun

Hébergement : A confirmer

Arrivée pour le Congrès : Aéroport International de Yaoundé Nsimalen-

LANGUES

EN, FR

PAGE WEB :

[3ème Congrès africain sur le numérique ferroviaire - Le digital : une révolution, un défi pour la chaîne de valeur du ferroviaire | UIC - International union of railways | Events](#)

CONTACTS

UIC

Maria LAFONT

UIC Senior Advisor for the African Region

lafont@uic.org

Christine HASSOUN

UIC Senior Advisor, Project Dissemination

hassoun@uic.org

CAMRAIL/AGL

Yannick TCHANOU

Coordinateur IT

yannick.tchanou@camrail.net

Elie-Bersot EVINA

Coordinateur Management de la sécurité

Elie-Bersot.EVINA@camrail.net



Annexe I Valeurs Ajoutées de l'UIC

Avec **214 membres** répartis dans **95 pays**, l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) compte **137 groupes de travail** rassemblant plus de **2 000 experts** élaborant des produits techniques et possédant une expertise sur une large gamme de sujets.

L'UIC développe depuis plus d'une centaine d'années une **expertise technique portant sur les principaux sujets techniques du ferroviaire**.

Sécurité et Interopérabilité

- L'UIC et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (European Union Agency for Railways - ERA) ont signé un accord de coopération en 2021. Cet accord vient consolider le rôle de l'UIC comme organisme technique en Europe. Cela permet à l'UIC de proposer des rapports techniques, des spécifications et des guides d'application pouvant être adoptés par l'ERA comme moyens acceptables de conformité (AMC = Accepted Means of compliance) pour respecter les réglementations européennes.

Sécurité

- La **Plate-forme Sécurité** de l'UIC est un organisme consultatif ouvert à tous les membres de l'UIC capable de mettre en application et de mener des actions contribuant à contrôler, réduire ou éradiquer les risques portant sur la sécurité et à éliminer leurs causes sous-jacentes et leurs effets. La **base de données Sécurité** de l'UIC collectant des données portant sur plus de 20 000 accidents importants survenus depuis 2001 dans 27 membres de l'UIC en Europe, Asie et au Moyen-Orient représente l'outil fondamental pour ces recommandations et ces actions.
- L'UIC a mis en place et dirige chaque année la Journée internationale de sensibilisation aux passages à niveau (**International Level Crossing Awareness Day - ILCAD**). Cette Journée rassemble des représentants du secteur ferroviaire, des autorités routières, des universitaires ainsi que d'autres parties prenantes venant du monde entier. L'objectif d'ILCAD est de mieux sensibiliser aux dangers liés aux passages à niveau. Plus de 40 pays participent à cet événement chaque année et cette campagne annuelle est lancée lors d'une conférence internationale organisée par un pays partenaire.
- L'UIC participe à un réseau de responsables et d'experts de compagnies ferroviaires dans les régions d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient. Ce réseau a été mis en place par le Projet euro-méditerranéen Sécurité et interopérabilité du transport ferroviaire (**EuroMedRail Safety and Interoperability Project**) « EUMedRail », coordonné par l'ERA. Les actions prioritaires de l'UIC ont porté sur la vulgarisation et les activités de formation, l'adoption de principes partagés et la mise en œuvre d'approches comparables en matière de gestion de la sécurité, de la réglementation et de la supervision par le biais de l'application de méthodes de sécurité communes.

Télécommunications

- L'introduction de la Stratégie du système européen de gestion du trafic ferroviaire (European Railway Traffic Management System) (ERTMS) en Europe a ouvert la voie au **GSM-R**, une réussite majeure que ce soit en Europe ou dans le monde. **Conçu et spécifié par l'UIC**, le GSM-R couvre désormais environ 150 000 km de voies en Europe et 210 000 km dans le monde entier. L'UIC travaille de façon constante afin de garantir le maintien des spécifications GSM-R. Dans le même temps, l'UIC garantit la gestion des nœuds ferroviaires permettant l'interconnexion du GSM-R entre les différents réseaux européens afin de garantir un passage des frontières fluide et transparent en matière de télécommunications pour les trains internationaux.
- Toutefois, le GSM-R va vers l'obsolescence. En conséquence, **l'UIC élabore** le successeur du GSM-R, le futur système de communications mobiles ferroviaires, le **5G Future Railway Mobile Communication System (FRMCS)**. L'UIC a déjà obtenu des fréquences spécifiques pour ce futur système (FRMCS) en Europe. L'UIC rédige des spécifications relatives au FRMCS et prépare les travaux nécessaires pour un prototype européen du FRMCS d'ici 2025.

Fret

- **L'UIC gère le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU)**. Il s'agit d'un contrat unique et multilatéral entre utilisateurs et détenteurs de wagons qui spécifie les droits et obligations mutuels des parties dans le but de faciliter les activités transfrontalières. Depuis sa création, le CUU a étendu son périmètre d'application au point de compter désormais plus de 600 signataires provenant 20 pays et plus de 600 000 wagons déclarés actuellement dans la base de données wagons du CUU.
- L'UIC a élaboré des **lignes directrices de chargement** rassemblant une série de réglementations nationales et internationales valables pour un chargement sans risques des marchandises pour le transport ferroviaire.
- L'UIC travaille activement avec OTIF RID (Règlement concernant le transport international ferroviaire des **marchandises dangereuses** de l'OTIF (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires)).

Fret et Transport combiné

- Les unités de chargement intermodal route-rail (semi-remorques, caisses mobiles et caisses amovibles) étant optimisées pour le transport routier, leur plus grande dimension dépasse souvent la hauteur et les écartements des lignes ferroviaires lorsqu'elles sont transportées sur des wagons. Afin de faciliter et de rationaliser les autorisations de transport de ces unités, **l'UIC élabore et administre les « Conditions de codification des unités de chargement intermodales en transport combiné et des lignes de transport combiné et des wagons » [1] depuis plus de 40 ans**. L'UIC est aujourd'hui de fait l'organisme technique qui simplifie l'exploitation ferroviaire sur de longues distances et sur les différents réseaux d'Europe en limitant le recours à des transports exceptionnels et en tenant compte des contraintes dues aux différents écartements utilisés sur les différents réseaux.

[1] UIC IRS 50596-6: Conditions de codification des unités de chargement intermodales en transport combiné et des lignes de transport combiné et des wagons

Voyageurs

- L'UIC a créé un Groupe mondial des **gestionnaires de gare** (Station managers Global Group), qui aide les membres de l'UIC à adopter les meilleures approches possibles pour un fonctionnement cohérent des infrastructures (routes, bâtiments, vélos et voies réservées aux piétons) et des activités quotidiennes des gestionnaires de gares.
- L'UIC a conçu, possède et gère **MERITS** (Multiple East-West Railways Integrated Timetable Storage). Cette solution B2B se compose d'une base de données centralisée comportant les horaires de train pour les voyageurs de la plupart des pays européens. Cela facilite la communication des horaires de trains aux voyageurs par les compagnies ferroviaires (trains nationaux et transfrontaliers). Cela facilite également l'élaboration de **nouveaux horaires de train**.
- L'UIC a élaboré **OSDM** [1], une norme permettant la vente de **billets en ligne ou non à partir de la même interface destinée aux voyageurs**. Cette interface comporte les tarifs, les recherches multimodales pour un trajet (y compris la billetterie pour les cars et les transports locaux), la réservation et l'aide graphique à la réservation de la place. L'OSDM est **prêt pour une extension multimodale (MaaS)**.
- L'UIC a élaboré un logiciel constituant une solution de Service appelée **ETCD** (E-Ticket Control Database) [2], permettant l'échange d'informations de contrôle sur les billets de train entre les émetteurs des billets et les transporteurs de voyageurs.

[1] IRS UIC 90918-10 : Modèle ouvert de vente et distribution (Open Sales and Distribution Model) OSDM

[2] UIC IRS 90918-4

Sûreté

- La Plate-forme Sûreté de l'UIC élabore et diffuse à l'**échelle mondiale des analyses et des recommandations portant sur la protection des personnes, des informations, des marchandises, du matériel roulant et de l'infrastructure de toute forme de menace** allant de la délinquance quotidienne aux attaques terroristes afin d'améliorer la qualité de service et l'efficacité du transport. Outre ces lignes directrices, l'équipe Sûreté de l'UIC a élaboré le Pôle ferroviaire Sûreté (Rail Security Hub), une plate-forme en ligne gratuite offrant aux membres de l'UIC un large catalogue de solutions en matière de sûreté ferroviaire (plus de 50 solutions existent déjà en matière de sûreté).

Cybersécurité

L'UIC a élaboré deux initiatives :

- une nouvelle plate-forme ferroviaire européenne [1] afin de partager les analyses et les expériences en liaison avec la cybersécurité ferroviaire et dans le but de faciliter la coordination entre les activités existant en matière de cybersécurité ;
- une plate-forme mondiale des solutions en matière de cybersécurité afin de trouver des solutions pratiques aux menaces de cybersécurité dans des réseaux ferroviaires critiques.

[1] ER-ISAC (European Railways (Chemins de fer européens) – Information Sharing and analysis Centre (Centre de partage et d'Analyse des Informations)

Octroi de labels

- L'UIC octroie des **labels s'appliquant aux composants du matériel ferroviaire** (équipements de freinage et équipements de tests s'y rapportant, moteurs thermiques). Ces labels donnent aux compagnies ferroviaires la garantie que leurs fournisseurs respectent les spécifications de l'UIC.

Énergie

- L'UIC a lancé son groupe restreint sur les économies d'énergie (**Energy Saving Task Force**) dont l'objectif est d'identifier des moyens de réduire la consommation d'énergie dans les chemins de fer.
- L'UIC travaille à des **solutions alternatives pour remplacer les moteurs diesel** : autres carburants, façon de rééquiper les parcs de locomotives diesel existants à faibles coûts.

Diffusion

- L'UIC a la capacité d'assurer la diffusion des meilleures pratiques ferroviaires par le biais de plus de 85 événements par an (séminaires, webinaires) et publications (documents, sites web).

Développement durable

- La Plate-forme Durabilité de l'UIC met l'accent sur l'agenda de la communauté ferroviaire internationale qu'elle conduit en matière de durabilité environnementale et sociale. Les Membres assurent la promotion et le maintien du rail comme étant la forme la plus verte de mobilité collective et de masse par le biais d'une connaissance collaborative et d'un engagement pour sa défense. Les groupes de travail abordent plusieurs sujets tel que la Qualité de l'air, l'Economie circulaire, l'Energie et les émissions de CO2, l'utilisation durable des terres, en plus d'autres questions transversales telles que les pratiques en matière d'approvisionnement et d'égalité des sexes.

Cadre réglementaire

- L'UIC collabore avec des experts qui ont travaillé sur la mise en œuvre de **cadres réglementaires** ferroviaires au niveau international ou européen (par exemple les 3ème et 4ème paquets ferroviaires européens). En pratique, des documents de discussion spécifiques et des groupes de travail visant à proposer des solutions ont été mis en œuvre. En outre, des sessions de formation ont été développées.



Annex II

Déclaration de Tunis sur la numérisation dans le secteur ferroviaire

Introduction et contexte

Les défis liés à la mobilité et au climat appellent à des investissements massifs, tant pour l'infrastructure que pour le matériel roulant, ce qui nécessite un effort significatif de la part des industriels ferroviaires dans leurs politiques tarifaires.

Tous ces investissements devront s'appuyer sur la révolution digitale en cours.

La numérisation offrira aux économies africaines un moyen important de faire un bond en avant, non seulement en matière de développement financier, mais aussi dans d'autres secteurs de l'économie. Les nouvelles technologies fourniront des solutions innovantes pour le développement des infrastructures ferroviaires et des opportunités dans le domaine des chemins de fer.

Afin de stimuler le secteur ferroviaire en Afrique, la Commission de l'Union africaine (CUA) a pris plusieurs initiatives. Récemment, les ministres africains responsables des transports ont adopté la Vision 2063 pour le développement des chemins de fer en Afrique. Le projet de réseau ferroviaire intégré à grande vitesse en Afrique (RIFA) est un projet phare de l'Agenda 2063 de la CUA. Il vise essentiellement à faciliter la réalisation de la vision de la Commission de l'Union africaine (CUA) consistant à intégrer l'Afrique physiquement et économiquement.

Le deuxième congrès Africain sur le Numérique Ferroviaire s'est tenue dans le cadre de l'Agenda 2063 de la CUA et a été l'occasion de suivre les actions et la feuille de route permettant de relancer les activités de l'Union Africaine des Chemins de Fer (UAC) comme décidé lors de la réunion organisée par la CUA.

Le développement du système de transport africain implique la numérisation des systèmes de transport existants ainsi que les nouveaux développements. Par conséquent, le besoin et la demande de mobilité intelligente en Afrique, tant pour le fret que pour les passagers, n'ont jamais été aussi grands. Le rail sera évidemment l'épine dorsale de cette chaîne de mobilité. Presque tous les modes de transport modernes dépendent de solutions numériques. La croissance globale de l'Afrique dépend aussi de la capacité à concevoir et à mettre en place cette mobilité. Le numérique est le levier pour y parvenir.

Une conférence axée sur les aspects et l'importance de la transformation numérique des chemins de fer s'impose.

Le contexte socio-économique africain devrait permettre un développement exceptionnel et rapide de la digitalisation qui n'a jamais été observé nulle part dans le monde. En fait, certaines applications numériques sont plus avancées en Afrique qu'en Europe et en Amérique du Nord, l'Afrique s'étant directement lancée dans la numérisation des systèmes bancaires et autres. Certaines applications ont été inventées sur le continent africain et font maintenant leur chemin vers l'hémisphère occidental. Cela montre qu'il est possible de faire des bonds en avant incroyables.

Considérant les éléments contextuels ci-dessus, les participants du Congrès Africain sur le Numérique Ferroviaire qui s'est tenu à Tunis en octobre 2022,

- *Soulignant* que l'innovation est le résultat d'un siècle d'histoire ferroviaire réussie en Afrique,
- *Soulignant* l'importance de la révolution numérique comme un changement de jeu actuellement en cours dans le secteur ferroviaire, favorisant le transfert modal, atténuant par la suite les effets du réchauffement global et du changement climatique,
- *Reconnaissant* la contribution actuelle du secteur ferroviaire à la politique africaine de développement des transports et son rôle important dans la réalisation des objectifs de la vision africaine 2063,
- *Visant* à utiliser tout le potentiel de la numérisation pour mieux répondre aux besoins de tous les clients des chemins de fer, notamment l'augmentation de la capacité de transport de marchandises et de passagers sans besoin de voies ou locomotives supplémentaires, grâce à des systèmes de contrôle-commande numériques facilitant la sécurité et l'interopérabilité des opérations ferroviaires en Afrique,
- *Convaincus* que des solutions numériques intelligentes de billetterie et d'information faciliteront l'accès des clients au système ferroviaire africain et augmenteront l'attrait du rail comme mode de transport,
- *Soulignant* que la numérisation a le potentiel de révolutionner les procédures techniques opérationnelles actuelles grâce à de nouveaux processus numériques innovants,
- *Convaincus* que les efforts conjoints des compagnies ferroviaires africaines, des fournisseurs de services ferroviaires, des institutions de l'Union africaine et des États membres pour accélérer la numérisation et l'automatisation du secteur ferroviaire aboutiront à un système ferroviaire plus attrayant, plus durable et plus économe en ressources,
- *Affirmant* que l'intensification des efforts numériques au niveau international pour planifier et coordonner les travaux sur les chantiers de construction d'infrastructures ferroviaires libérera pleinement la capacité du transport ferroviaire africain, permettant un transfert du trafic de l'automobile vers le rail, en particulier dans les mégapoles,

Par conséquent, les signataires vont promouvoir conjointement les mesures suivantes :

1. Des opérations techniques numérisées

Les signataires sont conscients que le système ferroviaire africain n'est actuellement pas à la hauteur de son potentiel car tous les acteurs de ce système sont confrontés à des défis importants. Ils continueront à collaborer pour exploiter pleinement les possibilités offertes au secteur ferroviaire par la numérisation et l'automatisation.

2. Infrastructure numérisée

Les signat sont convaincus que l'infrastructure ferroviaire est l'épine dorsale de tous les services ferroviaires. L'infrastructure ferroviaire doit permettre une exploitation de services ferroviaires transfrontaliers sans faille dans toute l'Afrique. Les signataires s'engagent donc à créer une excellente infrastructure ferroviaire et donc à :

- investir dans le réseau ferroviaire et les solutions techniques modernes en tant que priorité absolue,
- développer des spécifications de haut niveau en accord avec l'environnement et les contraintes africaines,
- réaliser des gains de capacité en augmentant de manière significative le potentiel de volumes supplémentaires de fret ferroviaire et de trains de passagers d'ici 2040,
- coopérer avec toutes les parties prenantes du secteur afin de réduire les temps de transit moyens aux frontières et d'augmenter la vitesse moyenne des trains de marchandises, et donc de développer l'interopérabilité sur le continent africain,
- accroître la compétitivité du fret ferroviaire en prenant les mesures nécessaires pour réduire le temps de transport et développer l'infrastructure pour la gestion du trafic,
- proposer des solutions rentables qui permettraient aux lignes régionales de continuer à jouer leur rôle d'importantes lignes d'alimentation et de liaison,
- profiter de la construction, du renouvellement ou de l'entretien des voies sur tout le continent pour faciliter le déploiement de la fibre optique en Afrique.

3. Transport numérisé de marchandises et de passagers

Les signataires rappellent qu'une coopération plus étroite entre les entreprises ferroviaires au sein de leurs associations techniques (UIC, Union africaine des chemins de fer, etc.), avec les instances de la CUA et avec les organismes de normalisation sont des conditions préalables au développement des usages numériques dans le transport de marchandises et de passagers.

Ainsi, les signataires s'engagent à :

- œuvrer pour la création d'une future architecture ferroviaire africaine harmonisée,
- renforcer leur coopération afin de mettre en œuvre l'interopérabilité en tant que facteur significatif de développement, à travers notamment le déploiement des solutions techniques innovantes et harmonisées au sein du continent africain,
- Remédier aux entraves à l'interopérabilité à travers la simplification des règles nationales appliquées, notamment d'ordre techniques et relatives à la sécurité, afin d'assurer un transport transfrontalier fluide dans le secteur ferroviaire africain.

4. Billetterie numérisée

Les signataires s'engagent à améliorer encore l'expérience des passagers lors de la planification et de la réservation des billets de train. Les passagers bénéficieront d'une expérience utilisateur sans faille lors de la recherche, de la sélection, de l'achat et de l'utilisation des services ferroviaires, y compris le transport du premier et du dernier kilomètre, grâce aux éléments suivants :

- l'accès à des informations en ligne / en temps réel simples, fiables et complètes concernant les horaires et les prix des services de transport (ferroviaire), tant nationaux (urbains, régionaux, longue distance) qu'internationaux, grâce à la mise en œuvre de solutions techniques harmonisées pilotées par le secteur,
- l'adaptation au contexte africain de services numérisés destinés à aider les passagers en cas de retard et de perturbation (tels que l'accord de CIT pour la poursuite du voyage), une assistance sur la meilleure façon de poursuivre jusqu'à leur destination, et des conseils sur les droits des passagers,
- garantir une expérience utilisateur sans faille pour les voyages ferroviaires internationaux de voyageurs qui constitue une étape fondamentale vers le transfert modal nécessaire pour atteindre les objectifs de durabilité. À cette fin, des solutions sectorielles devraient être développées pour simplifier la billetterie et la distribution internationales, en harmonisant l'échange d'informations sur les horaires et en permettant une numérisation complète des billets, avec l'adaptation éventuelle des outils UIC existants tels que MERITS et des spécifications telles que l'OSDM.

5. Des ressources humaines s'appuyant sur le numérique

La numérisation a déjà modifié les stratégies actuelles en matière de ressources humaines et redéfinira profondément les futurs profils d'emploi dans le secteur ferroviaire. Les signataires s'engagent à jouer un rôle actif dans le façonnement de l'avenir de l'emploi dans le secteur en :

- soutenant l'émergence de startups travaillant sur des cas d'application utiles pour le ferroviaire notamment en matière de normalisation,
- prenant en compte cette évolution et en soutenant activement les employés tout au long de leur carrière pour qu'ils acquièrent de nouvelles aptitudes et compétences numériques et pour garantir leur employabilité, y compris les compétences qui seront requises à l'avenir,
- veillant à ce que les employés soient activement impliqués dans tout changement de leur environnement de travail,
- invitant les partenaires sociaux à coopérer dans ce domaine.

6. Soutenir la migration vers le futur système de communication mobile ferroviaire

Les spécifications du successeur du système de radiocommunication GSM-R sont actuellement en cours d'élaboration, il s'agit du "futur système de communication mobile ferroviaire" (FRMCS). L'introduction du FRMCS nécessitera également un déploiement coordonné de l'infrastructure 5G le long des corridors ferroviaires. Les signataires appellent donc les institutions africaines à un soutien politique et financier pour cette évolution technologique essentielle.

7. Dynamiser la numérisation pour la maintenance, la gestion de la capacité et la gestion des sillons (Digital Capacity Management - DCM).

Les gestionnaires africains de l'infrastructure ferroviaire ne pourront contribuer efficacement à la réalisation des objectifs que si les capacités existantes de l'infrastructure sont gérées efficacement. Cela nécessite l'utilisation de technologies de numérisation de pointe dans tous les domaines de la maintenance, de la capacité et de la gestion des sillons. Par conséquent, les signataires demandent à l'Union africaine et aux autres décideurs africains de prendre toutes les mesures nécessaires pour stimuler la numérisation dans ces domaines.

8. Créer et mutualiser un espace de données pour une mobilité résiliente et durable

L'économie des données est un moteur essentiel de l'innovation, permettant aux opérateurs de transport d'offrir des options efficaces et attrayantes qui répondent aux besoins des passagers et des transports de marchandises. Afin d'assurer un impact positif et durable sur le secteur des transports, les signataires encouragent la Commission de l'Union africaine à favoriser une discussion ouverte et fructueuse sur la création d'un Espace de données pour une Mobilité résiliente et durable basé sur la réciprocité, l'interopérabilité et la souveraineté des données.

Tout en s'engageant à contribuer aux actions ci-dessus, les signataires de la présente déclaration soulignent qu'un soutien politique et financier sera nécessaire pour atteindre les objectifs identifiés.