

Gestion • Innovation

Supply chain : l'application My Modal One entend faciliter la gestion du maillon ferroviaire

La plateforme informatique développée par MCLedger ambitionne de mieux connecter le transport ferroviaire à la *supply chain*.

Laurent Charlier

Simplifier pour les petites et moyennes entreprises l'accès à la multimodalité d'une manière générale, et au transport ferroviaire en particulier, telle est l'ambition de la plateforme informatique My Modal One, développée par MCLedger. L'outil « dans le cloud », de type *Software as a Service* (SaaS), participe à atteindre l'objectif de la profession de multiplier par deux la part modale du rail d'ici 2030 en facilitant la gestion de « l'écosystème » transport.

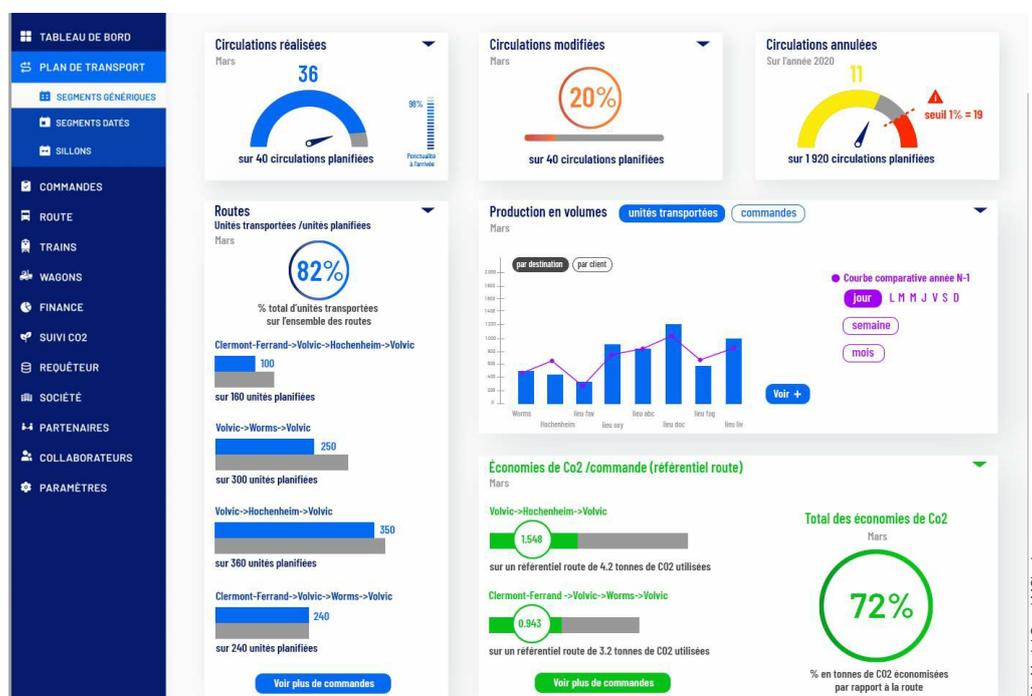
FACILITER L'ACCÈS AU RAIL

L'objectif des concepteurs de My Modal One est également d'accompagner de nouveaux acteurs, no-

« Nous pensons que le principe du *pooling routier* peut s'adapter et se développer dans le transport ferroviaire »

Olivier Maurel Président-fondateur de MCLedger

tamment ceux à la fibre initiale plutôt routière, sur la voie de la multimodalité, en ajoutant le train à leur offre globale de transport et de logistique. Ceci à « un coût maîtrisé », promet la *start-up*. Trois cibles sont identifiées par les



My Modal One

développeurs : les chargeurs (qui font appel ou non à un commissionnaire), les commissionnaires de transport avec une compétence rail ou une volonté de la développer, et les transporteurs ferroviaires – notamment les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) –, rail-route, fluviaux etc. *In fine*, l'enjeu est d'aider à fluidifier les ruptures de charge et de mieux connecter le rail, souvent parent pauvre de la *supply chain*. My Modal One constitue donc « une tour de contrôle multimodale, allant de la commercialisation de l'offre à son exécution et à sa traçabilité », tout en intégrant les éléments de facturation, résume Olivier Maurel, président-fondateur de MCLedger (Mauna Innovation). À cette verticalité de la solution, s'ajoute une horizontalité par l'intégration des acteurs de chaîne, du donneur d'ordres aux opérateurs en passant par différents partenaires tels les loueurs de wagons, d'unités intermodales

ou de prestations diverses participant à la réalisation des transports (y compris les douanes, par exemple). Cette horizontalité peut être plus ou moins étendue selon les besoins des clients ou les flux (transport ferroviaire seul, rail route, adjonction de maillons fluviaux ou maritimes etc.) Et pour le seul maillon ferroviaire, Olivier Maurel met en évidence la capacité de My Modal One à faciliter les échanges entre entreprises ferroviaires, par exemple dans le cas d'un opérateur sur longues distances remettant un train ou des coupons de wagons à un OFP pour les derniers kilomètres. L'application assure dans ce cas la transmission des données nécessaires.

FLUIDIFIER LA GESTION CAPACITAIRE

Pour un opérateur de transport combiné, la gestion capacitaire permet d'optimiser le nombre d'unités intermodales sur les

Suite page 15

Delta Rail : premier utilisateur de My Modal One

La définition, la conception et le développement de la plateforme informatique de gestion de trains et des opérations logistiques, dans une approche multimodale, ont été portés par le Programme d'investissements d'avenir (PIA) et accompagnés par l'Ademe. Le projet dénommé EcoPMS (« Plateforme mutualisée de services pour une logistique multimodale éco-responsable ») a démarré en septembre 2013 avec notamment à l'époque H-Log (revendu au groupe Malherbe) et Objectif OFP. EcoPMS a ensuite pris un nouvel élan avec une durée portée à 7 ans jusqu'en 2020 et une coordination assurée par le GIE EcoPMS, présidé par Modalis avec Delta Rail, R&D Concept et Ecomodal, ainsi que les partenaires Objectif OFP et MCLedger en tant que sous-traitant du GIE. Dans ce cadre,

Delta Rail, filiale de Modalis, a été le premier partenaire pour le développement de cette plateforme numérique. « Nous collaborons

avec le report modal ». Depuis le 1er juillet 2020, Delta Rail utilise cette solution pour gérer ses flux de transport combiné entre Cha-

« La plateforme développée par MCLedger permet de construire de la complémentarité entre les acteurs et de renforcer durablement le report modal. »

Nicolas Chambon Directeur général de Modalis

étroitement avec MCLedger à la recherche d'une expérience utilisateur améliorée », témoigne Nicolas Chambon, directeur général de Modalis, se félicitant que « la plateforme développée par MCLedger permette de construire de la complémentarité entre les acteurs et de renforcer durable-

ment le report modal ». Depuis le 1er juillet 2020, Delta Rail utilise cette solution pour gérer ses flux de transport combiné entre Chalonsur-Saône et Fos (deux rotations par semaine), dont la traction est confiée à la RDT 13 (avec Sécurail) ainsi qu'entre Chalonsur-Saône et Le Havre (LHTE) depuis le lancement de cette desserte le 21 avril 2021. La traction de ce dernier train est assurée par Euro Cargo Rail (DB Cargo). ■





TABLEAU DE BORD

CONTRATS

COMMANDES

WAGONS

PARTENAIRES

COLLABORATEURS

CRÉATION D'UNE COMMANDE

CONTRAT : N° 310022

ROUTES

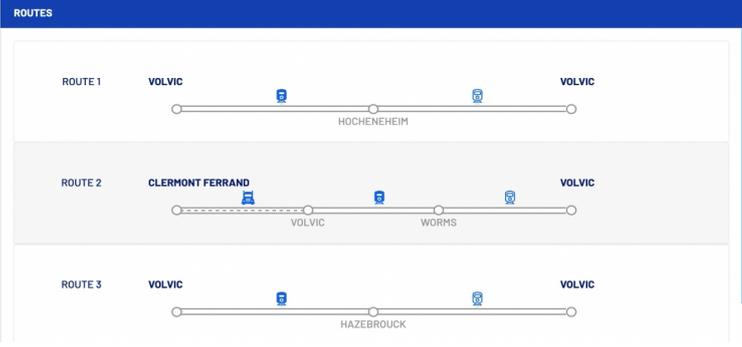




TABLEAU DE BORD

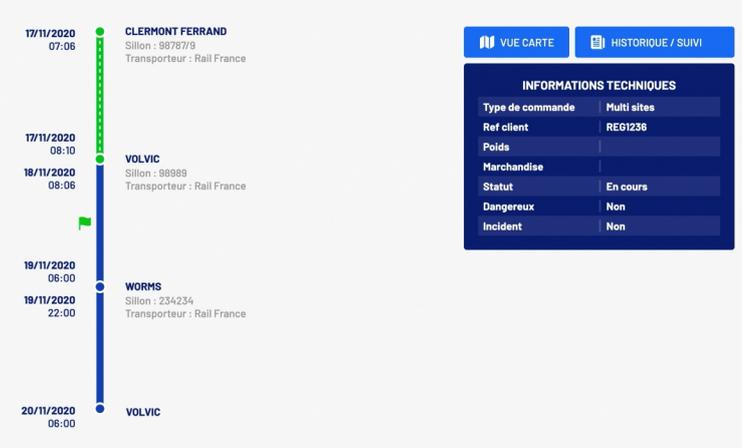
CONTRATS

COMMANDES

WAGONS

PARTENAIRES

COLLABORATEURS



INFORMATIONS TECHNIQUES	
Type de commande	Multi sites
Ref client	REG1238
Poids	
Marchandise	
Statut	En cours
Dangereux	Non
Incident	Non

Suite de la page 13

wagons plats. Pour une entreprise ferroviaire, il s'agit de porter le remplissage des trains au maximum du format offert en termes de tonnage et de longueur. L'enjeu est de gérer l'agrégation de lots de wagons conventionnels en fonction des origines et des destinations. Cela permet également au transport combiné de mettre en œuvre des coupons de wagons plus petits que la taille d'un train complet et ainsi de faciliter le démarrage d'un service avec une montée en puissance plus progressive ou d'offrir de nouvelles dessertes.

« Nous pensons que le principe du *pooling* routier peut s'adapter et se développer dans le transport ferroviaire », estime Olivier Maurel. Cette commercialisation des capacités libres ou excédentaires « passera davantage par les commissionnaires », analyse-t-il.

UN POINT D'ENTRÉE UNIQUE POUR LES COLLABORATEURS ET LES PARTENAIRES

My Modal One permet de suivre un train grâce aux informations issues des GPS montés sur les wagons et/ou les locomotives. Une

interface est possible avec des tiers, comme par exemple Every-sens ou VTG Connect. L'application vérifie la concordance entre les données de géolocalisation et les sillons théoriques afin de fournir aux utilisateurs la bonne marche du transport en fonction de ses critères de ponctualité. Ainsi, un retard sur certaines zones peut être récurrent et rattrapé. Un transport combiné rail-route pour la grande distribution, une correspondance maritime, un approvisionnement de chantier en granulats etc. n'auront pas les mêmes attentes en termes de delta par rapport à l'heure d'arrivée théorique. L'expertise ferroviaire MCLedger permet de bénéficier de modules précis et adapté à la profession pour les sillons et la planification des circulations ainsi que des dessertes ferroviaires, la composition des trains et leur coupe éventuelle en lots de wagons avec des destinations différentes, la réalisation de la Reconnaissance de l'aptitude au transport (RAT), la génération des lettres de voiture, ou encore la gestion des pas de maintenance des wagons (incrémentation par le système des kilométrages effectués à plein et à vide, par exemple). Le système permet également le suivi statistique et financier des opérations, et de réaliser la facturation ou d'estimer les émissions de CO₂ pour chaque maillon de la *supply chain*. My Modal One est accessible sur tout type de terminal (PC, tablettes, smartphone etc.) pourvu qu'une connexion à Internet soit disponible. Enfin, Olivier Maurel précise que My Modal One évolue et continue à s'enrichir au fil des demandes et des contrats pour lesquels le développeur vise l'Europe. ■

La lettre ferroviaire est éditée par Editions Laurent Charlier, 196 rue de Lille, 59223 Roncq (France), tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr, www.lalettferroviaire.fr, S.A.R.L au capital de 2 000 euros, RCS Lille Métropole B 537 538 878, Siret 537 538 878 00027, APE : 5814Z.

Directeur de la publication et rédacteur en chef : Laurent Charlier, tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr. **Publicité et abonnements** : Laurent Charlier, tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr. Le contenu rédactionnel est élaboré en partenariat avec le magazine britannique Today's Railways Europe (Rédacteur en chef : David Haydock, david.haydock@platform5.com), et avec la

participation de Nicolas Deldycke, Christophe Masse, Sylvain Meillasson et Ernest Noyon. ISSN 2260-4774. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse (CPPAP) : 0326 W 92216.

Toute représentation ou reproduction, intégrale ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur d'article publié, ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite (loi du 11 mars 1957, alinéa 1^{er} de l'article 40). Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal. La loi du 11 mars 1957 n'autorise, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, que les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective d'une part et d'autre part que les analyses et les courtes citations dans le but d'exemple et d'illustration.