

A - ORGANISATION DU TRAVAIL D'ATELIER

Vous appellerez succinctement :

- La vision métier et fonctionnelle de cette entreprise dans une perspective globale de son existant
- Sa projection vers l'organisation cible.

La deuxième partie de votre travail sera de présenter une vue globale des projets retenus pour faire une synthèse pour une décision à prendre pour une direction générale.

Cette vue globale s'appuiera sur l'analyse de l'existant et l'évolution que vous imaginez dans la première partie.

Dans un troisième temps, vous détaillerez plus avant sous forme d'un plan d'évolution la solution actuelle dite « AS IS » vers la solution cible dite « TO BE » en portant votre attention sur les points suivants :

- Une étude de la vue du « POS applicatif » existant et sa déclinaison sur la solution globale cible du futur SI,
- Une étude plus détaillée du projet d'infrastructure, son « POS applicatif » existant et cible, et d'un des trois autres projets.
- Une fois cette étape faite, vous déclinerez ces deux points dans la vision infrastructure, toujours avec une analyse de l'existant et sa projection sur la solution cible que vous préconiserez.

Ce travail sera réalisé comme si vous étiez « Enterprise Architect » et que vous devriez faire la présentation devant votre direction.

Vous ne manquerez pas de faire des logigrammes pour argumenter vos décisions qui devront donc prendre en compte le point de vue des différents mandants / intervenants du domaine. (Utilisation des représentations « viewpoint » de la méthode Archimate.

Vous utiliserez également des points vus en cours pour étayer votre propos

Dans les documents remis ces points de vue constitueront l'ossature de votre présentation.

Exploiter les outils « open source » en reproduisant dans le contexte de cette étude de cas les modèles vus lors du cours.

Examen : date (à confirmer)

Remise des documents en **format électronique** date (à confirmer),

- dossier complet d'analyse, 30 – 40 pages
- dossier archimate
- planches de présentation

Le jour de la soutenance, 10 minutes de présentation par groupe (à confirmer)

Chaque binôme doit être défini pour le 3 mai

TABLE DES MATIERES

A - Organisation du travail d'atelier	1
Table des matières.....	2
B - PRESENTATION DE L'ENTREPRISE	3
1. Notre activité	3
2. Nos métiers.....	3
2.1. Ingénierie et gestion des données techniques.....	4
2.2. Maintenance cellule et modifications	4
2.3. Décapage à sec et peinture	4
2.4. Maintenance en ligne	5
2.5. Réparation, entretien et sous-traitance d'équipements	5
2.6. Vente et distribution de pièces.....	6
3. Les chiffres significatifs	6
4. Nos valeurs.....	6
Sécurité et fiabilité	6
Ponctualité.....	6
Flexibilité et compétence	7
5. Notre organisation	7
6. Nos certifications.....	7
7. Notre stratégie.....	8
8. LE SYSTEME D'INFORMATION ACTUEL D'AERO-BREIZH.....	8
9. LE FUTUR S.I.	8
9.1. Le S.I. demain	8
9.2. Le projet d'infrastructure AeroNet	9
9.3. Le projet ANIS du déploiement de l'ERP	10
9.4. Le projet 03 (On-line Overhaul Operations)	12
9.5. Projet e-pme.....	12
ANNEXES.....	15

La société AERO-BREIZH est leader dans la maintenance aéronautique.

Cette entreprise, dont le siège est sur le terrain de Lorient Lann-Bihoué (Morbihan) compte 1000 personnes (850 en France, 70 en Grande-Bretagne, 30 en Malaisie et 50 aux Etats Unis)

Le CA 2017 a été de 175 millions d'€. Plus de détails sur l'entreprise sont fournis en annexe 1.

Une démarche de réingénierie des systèmes d'information a été entreprise au sein d'AERO-BREIZH qui va se traduire par la refonte de l'infrastructure technique, par le déploiement d'un ERP et divers projets impliquant les relations clients, donneurs d'ordres et fournisseurs.

B - PRESENTATION DE L'ENTREPRISE

1. NOTRE ACTIVITE

La création d'une organisation de maintenance nécessite des investissements lourds, un personnel hautement qualifié et expérimenté et un volume d'activité important pour diminuer les coûts par effet d'échelle.

L'évolution de l'activité dans le transport aérien va dans le sens d'une diminution de la visibilité à long terme. En matière de maintenance, les délais de prise de décision se réduisent, rendant complexe la planification des chantiers. Pour être flexible face aux besoins des opérateurs, il faut aujourd'hui disposer de capacités hangar importantes et de personnel qualifié en grand nombre.

Peu de compagnies possèdent une flotte suffisamment importante pour justifier l'intérêt économique de se doter d'une organisation de maintenance. Il est par contre important pour une compagnie ayant fait le choix de sous-traiter tout ou partie de sa maintenance de compter sur un partenaire compétent et solide qui puisse accompagner son développement. AERO-BREIZH répond à ce cahier des charges.

Centre de maintenance indépendant, AERO-BREIZH a acquis une expertise dans le soutien complet de flottes d'avions régionaux, de moyens et gros porteurs.

L'organisation d'AERO-BREIZH permet d'offrir une gamme complète de services aux :

- Opérateurs régionaux,
- Compagnies opérant des moyens et longs courriers,
- Acteurs des marchés publics et projets spéciaux.

2. NOS METIERS

Le groupe AERO-BREIZH, spécialiste de la maintenance d'équipements aéronautiques, s'affirme ainsi comme l'un des acteurs majeurs de ce secteur en Europe.

AERO-BREIZH propose à travers ses différents sites une offre complète de services :

- Ingénierie et gestion des données techniques,
- Maintenance cellule et modifications,
- Décapage à sec et peinture,
- Maintenance en ligne,

- Réparation, entretien et sous-traitance d'équipements,
- Vente et distribution de pièces.

2.1. INGENIERIE ET GESTION DES DONNEES TECHNIQUES

Grâce à une expérience acquise sur le terrain au service de compagnies de transport aérien majeures, AERO-BREIZH a bâti des prestations d'ingénierie adaptées aux besoins concrets et permanents des compagnies aériennes et des opérateurs de transport aérien :

- Conception de programmes d'entretien et rédaction de manuels d'entretien correspondants,
- Suivi des opérations d'entretien et des programmes de fiabilité,
- Etudes et développement de modifications pour la flotte.

La gestion des données techniques des avions sera complètement informatisée, et ces données seront accessibles par les clients pour exercer pleinement les responsabilités de contrôle requises par la réglementation internationale.

2.2. MAINTENANCE CELLULE ET MODIFICATIONS

Exécution de visites mineures et majeures grâce à :

1. Des hangars de toutes tailles sur deux sites en France, à Lorient dans l'Ouest et Montpellier dans le Sud, pour la réalisation de visites mineures et majeures sur de nombreux types d'avions.
2. Des corps de métiers nécessaires à tous les travaux (peinture, chaudronnerie, aménagement cabine, atelier composites) disponibles en permanence sur place.
3. Un haut niveau de qualification des équipes constamment maintenu par un programme intensif de formation.

Réalisation de modifications majeures de structures et de systèmes sur avions récents et d'anciennes générations.

Aménagements intérieurs des cabines (VIP, cargo) et révision des sièges et des équipements de sécurité.

Réalisation des contrôles non destructifs (CND) sur site et chez les opérateurs.

2.3. DECAPAGE A SEC ET PEINTURE

Pouvoir planifier des travaux de décapage et de peinture avec une intervention de maintenance représente un gain de temps évident pour les opérateurs. AERO-BREIZH investit en permanence dans ce sens et est aujourd'hui, en mesure d'offrir à ses clients :

- Un hangar de 2 300 m² spécialement conçu pour le décapage à sec et la peinture et pouvant accueillir des avions moyen-courriers.
- Une régulation contrôlée par ordinateur pour maintenir à la fois la température et la ventilation pour des conditions optimales d'application de la peinture.
- Un système de décapage à sec garantissant une préservation de l'environnement et évitant les problèmes de corrosion résultant de l'application de décapants chimiques.

2.4. MAINTENANCE EN LIGNE

L'entretien en ligne est un domaine critique pour la régularité et la ponctualité dans l'exploitation d'une compagnie aérienne. Il est essentiel de pouvoir compter sur un partenaire couvrant l'ensemble du réseau et capable de coordonner les actions de maintenance et la logistique au quotidien afin de traiter les pannes pouvant nuire à la régularité et la ponctualité des avions mis en ligne. Pour cela AERO-BREIZH propose :

Ses mécaniciens expérimentés basés à l'aéroport CDG et dans de nombreuses escales.

La garantie des performances de régularité et de ponctualité technique pour la totalité de la flotte et du réseau, ce qu'un opérateur ne peut obtenir de fournisseurs multiples : ceci en s'appuyant sur la gamme complète de services de maintenance qui constitue l'offre de AERO-BREIZH.

La mise à disposition des mécaniciens de ses bases principales, dans le cas de dépannages nécessitant des moyens supplémentaires, pour renforcer ses équipes présentes dans les escales. Un poste de coordination technique (PCT) disponible 24h/24-7j/7 pilote les interventions dans les différentes escales et, avec l'AOG¹ desk, assure l'acheminement sur différents aéroports des équipes d'intervention et du matériel. Ceci implique une liaison voix/données constante avec les opérateurs (via le réseau SITA reliant tous les opérateurs aériens), voire avec les avions (liens radio VHF et extension datalink de SITA transformant les avions en réseaux locaux volant).

2.5. REPARATION, ENTRETIEN ET SOUS-TRAITANCE D'EQUIPEMENTS

Si la qualité du travail permet de garantir un temps de fonctionnement maximum des équipements sur l'avion, c'est également la maîtrise des coûts et des délais qui traduit la performance d'une prestation de réparation dans ce domaine.

Pour cela AERO-BREIZH a su étendre ses compétences dans les différents métiers de la construction et de la réparation des équipements. Une volonté stratégique qui est renforcée par la mise en place de partenariats avec les constructeurs dans le cadre du projet e-PME (cf Annexe #3)

En matière de réparation et de fabrication en sous-traitance d'équipements, AERO-BREIZH a développé son offre dans les domaines suivants :

Avionique : Les laboratoires sont équipés de bancs d'essais automatiques pour traiter les équipements de la dernière génération.

Électromécanique : Fabrication et révision des équipements de génération électrique, de conditionnement d'air, du circuit carburant, des vérins, batteries, CSD/IDG...

Atterrisseurs et Hydraulique : Les roues et freins, les trains d'atterrissage, les pompes et tous les équipements hydrauliques.

1 AOG : Indique qu'un avion d'un opérateur client est bloqué au sol par une panne (Aircraft On Ground)

Équipements de sécurité/sauvetage, sièges et aménagement des cabines.
Éléments de structure et pièces en matériaux composites.

2.6. VENTE ET DISTRIBUTION DE PIÈCES

Les services d'achat d'opérateurs qui réalisent tout ou partie de leurs travaux de maintenance en interne, doivent faire face au double défi de la maîtrise des coûts de stockage et des délais d'approvisionnement.

Bénéficiant d'une expérience d'opérateur et d'acteur reconnu de la maintenance cellule et équipements AERO-BREIZH est un partenaire privilégié qui met à leur disposition sa grande connaissance du marché et son stock de pièces détachées et d'équipements au meilleur coût (150 000 références en stock).

Les pièces sont disponibles dans un magasin moderne idéalement situé dans la zone de fret de l'aéroport de Roissy CDG.

Un service AOG 24/24, 7/7 est à la disposition de nos clients pour répondre à toutes les demandes.

Les expéditions sont traitées dans des délais très courts grâce à l'intervention de notre service interne de transit homologué par les douanes françaises : les informations d'expéditions seront accessibles en temps réel grâce à un système de communication e-business par extranet O3.

3. LES CHIFFRES SIGNIFICATIFS

- Une activité déployée sur 7 sites :
 - Lorient, Paris CDG, Lyon Saint-Exupéry, Montpellier Méditerranée, Kuala-Lumpur (Malaisie), Glasgow (UK) et Wichita (Kansas USA)
- Une équipe de 1000 collaborateurs.
- Un chiffre d'affaires en 2007 de 175 millions d'euros.
- Des clients répartis dans 60 pays.
- Environ 1.000.000 heures de travail par an.
- 35 000 équipements réparés.

4. NOS VALEURS

SECURITE ET FIABILITE

Utilisation des pièces constructeurs, suivi des préconisations de leurs manuels, homologations et partenariats tissés avec eux, traduisent le sérieux des techniciens et de l'entreprise AERO-BREIZH.

La fiabilité du travail d'AERO-BREIZH a valu à ses différentes entités de nombreux agréments de la part des autorités civiles aussi bien que militaires (dont JAR/FAR145, ISO 9001 et AQAP 120) ainsi que la certification environnementale ISO 14000.

PONCTUALITE

Une parfaite connaissance des contraintes des opérateurs et des constructeurs permet à AERO-BREIZH de prendre en compte leurs exigences sur le respect des délais.

FLEXIBILITE ET COMPETENCE

La taille d'AERO-BREIZH permet d'offrir une prestation vraiment personnalisée.

Un effort particulier sur la formation garantit l'adaptation permanente de tous les collaborateurs.

La formation repose sur un système pertinent de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, sur le suivi des qualifications individuelles, sur une sélection rigoureuse des prestataires.

5. NOTRE ORGANISATION

Dirigeants

- Yvon Le Bellec : Chairman & Chief Executive Officer
- Yan Le Toulec : Chief Operating Officer
- Vonick Le Toulec : Chief Operating Officer
- Gwenael Gosquer : Senior Vice-President, Finance & Strategy
- Gaelle Le Goff : Senior Vice-President Sales
- Levenez Le Calvez : Vice President IS Systems

Structure juridique SA

6. NOS CERTIFICATIONS

- **JAR 145 - F004**
- **FAR 145 - XD6Y805J**
- **ISO 9001:2000/AQAP 2120**
- **QUALIFAS 101**

Les normes JAR et FAR : Les États qui ont contribué au développement initial de l'aviation civile ont défini les exigences détaillées relatives notamment au matériel aéronautique, au personnel navigant, à l'espace et au trafic aériens, à l'infrastructure aéronautique et à tous les autres secteurs de l'aviation. Nation disposant d'une importante industrie aéronautique, les États-Unis ont commencé tôt à soumettre ces secteurs à des normes spécifiques ; ils ont édité à cet effet les «Federal Aviation Requirements» (FAR). Elles ont souvent valeur de référence dans le monde entier. Dès le début des années 80, les « Autorités conjointes de l'aviation » (Joint Aviation Authorities, JAA), qui regroupent actuellement les autorités aéronautiques de 29 pays européens (19 membres, 10 candidats), ont élaboré un arsenal juridique uniforme et contraignant pour tous les États membres. Il s'agit des règlements communs de l'aviation, plus connus sous le terme anglais «Joint Aviation Requirements», en abrégé JAR.

Les normes ISO : normes d'assurance qualité de l'International Standards Organization

Les normes AQAP : NATO Quality Assurance Requirements for Design, Development and Production. <http://www.nato.int/docu/stanag/aqap120/aqap120f.pdf>

Les normes QUALIFAS : QUALIFAS (Qualité des Approvisionnements pour les Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales) est une association régie par la loi de Juillet 1901, a été créée le 4 août 1993 dans le cadre du GIFAS, avec pour objectif de rationaliser et d'optimiser les activités d'audits de système qualité des fournisseurs communs à ses membres : <http://www.qualifas.com/index.php>

7. NOTRE STRATEGIE

- Répondre plus efficacement aux enjeux métier avec le souci permanent de la qualité ;
- Développer les activités de sous-traitance pour les constructeurs ;
- Développer de nouvelles compétences sur une gamme plus large d'appareils, tant dans le domaine civil que dans le domaine militaire ;
- Conquérir de nouveaux marchés et renforcer la croissance externe par de nouvelles acquisitions ;
- Supporter nos valeurs par une amélioration continue.

8. LE SYSTEME D'INFORMATION ACTUEL D'AERO-BREIZH.

Notre Système d'information est aujourd'hui découpé en applications indépendantes qui ont du mal à communiquer entre elles.

Notre réseau voix est classiquement organisé autour d'un PABX.

Notre réseau de données était éclaté en deux. Pour le domaine de la gestion, un LAN fédérait 200 postes de travail type PC autour d'un IBM e-series (AS/400). Pour les domaines techniques, une solution externalisée assurait la connexion de 100 postes CAD à notre prestataire.

A cet héritage (de type Legacy) sont venues s'ajouter les ressources des sociétés reprises par croissance externe.

Il devenait nécessaire d'harmoniser et de fusionner le tout au sein d'une solution unique.

9. LE FUTUR S.I.

9.1. LE S.I. DEMAIN

Nous allons mettre en place un petit système intégré du type ERP (Synthex de l'éditeur/intégrateur international BestERP) intégrant un module de management de la chaîne logistique pour :

- Assurer une meilleure cohérence et une communication entre les différents systèmes de gestion (entreprise communicante).
- Mieux gérer les processus transversaux qui traversent ces systèmes de gestion (processus qualité, processus traitement d'une commande client, ..).

- Intégrer l'ensemble des acteurs de notre business (fournisseurs, sous-traitants, banques, clients privilégiés, ..) (entreprise étendue).

L'ensemble représentera 650 postes de travail.

La suite d'applications Synthex couvre la gestion des relations clientèle, le commerce électronique, la gestion d'entreprise, la gestion des ressources humaines, la gestion de la performance d'entreprise, la gestion de la chaîne d'approvisionnement, la collaboration sur la chaîne de valeur et la solution Synthex Corporate Exchange. BestERP s'intéresse particulièrement à certains secteurs, comme ceux de la distribution, de l'automobile, de l'alimentaire, du négoce international, du MRO (*Maintenance, Repair and Overhaul*, c.a.d. tout ce qui concerne la maintenance industrielle), des services et de la location.

L'objectif MRO implique que cet ERP supporte à la fois les fonctionnalités de gestion de production en petite séries et de gestion des opérations de maintenance préventive et de maintenance curative.

Cette expérience du secteur MRO et la disponibilité, dans l'outil, d'un système de gestion des données techniques (SGDT) et d'outils de gestion des temps spécifiquement adaptés aux besoins de nos métiers ont été nos critères déterminants de choix.

9.2. LE PROJET D'INFRASTRUCTURE AERONET

Parmi les projets qui nous sont confiés, le plus urgent est le Projet de l'infrastructure informatique car il conditionne tous les autres.

Le réseau AeroNet a été conçu comme en tant qu'intranet fédérateur de l'ensemble des réseaux informatiques existant dans l'entreprise.

Le concept AeroNet englobera à la fois :

➤ **Un ensemble de normes :**

- Choix du protocole de réseau IP
- Standards des outils bureautiques individuels et collectifs
- Normes de sécurité

➤ **Des réalisations techniques :**

- Une plate-forme DataCenter
- Un Backbone fédérateur à haut débit grâce à la solution de Réseau Privé Virtuel VPN d'un grand opérateur ayant une grande couverture internationale
- Système d'interconnexion des messageries (hub) et annuaire Entreprise.
- Fermes de serveurs applicatifs (ERP, supply chain, applications groupware).
- Serveurs de sites http (serveurs type web)
- L'accès à l'Internet
- Des solutions de connexion privilégiées avec nos partenaires dans le cadre des projets O3 et e-PME -voir paragraphes suivants-

➤ **Le projet de conduite du changement associé.**

Le nouveau réseau doit constituer la structure d'accueil de toutes les applications qui vont répondre aux attentes des divers départements.

Outre le problème de l'architecture générale, nous souhaitons aussi lancer rapidement un certain nombre d'actions pour améliorer notre accueil téléphonique et pour améliorer le service à nos clients en matière d'information et de support

après-vente, sur la base d'un centres d'appels/contact en cohérence avec le projet d'Extranet O3 orienté vers nos clients opérateurs.

Enfin nous avons la contrainte d'interconnexion avec le réseau e-PME qui nous permettra le support des applications e-supply chain avec nos clients et donneurs d'ordre constructeurs, ainsi qu'avec nos propres sous-traitants. Ce réseau nous donnera aussi accès aux places de marché du monde aéronautique : Airbus Sup@irWorld, Thales Exindus, Exostar (Boeing, Lockheed, Martin, Raytheon, BAE Systems, Rolls Royce), ...

9.3. LE PROJET ANIS DU DEPLOIEMENT DE L'ERP

Déployer un nouveau système de gestion implique le plus souvent une modification profonde des structures, procédures et relations entre les acteurs au sein d'une organisation, en vue d'améliorer durablement son fonctionnement. Ce nouveau système implique donc un changement.

Pour réussir le changement, il faut agir conjointement à deux niveaux :

- les hommes et les femmes de l'entreprise (information, motivation, formation, animation, suivi),
- les structures (organisation, procédures, documents, données, méthodes).

Agir au seul niveau des individus n'entraîne que des modifications superficielles et fugitives. Agir au seul niveau de l'organisation ne permet pas l'appropriation du changement par la population concernée.

Chaque changement est générateur de doutes et d'inquiétudes pour cette population : Quelle va être ma place dans la nouvelle organisation ? Comment vont évoluer mes relations avec mes collègues ? Comment mes compétences et mon travail seront-ils reconnus dans cette nouvelle structure ?

De ce fait, l'inquiétude engendrée par la perspective d'un changement peut conduire à des phénomènes de rejet de la part de ceux qui craignent une perte de leur pouvoir et de ceux qui craignent pour leur emploi.

Il faut maîtriser les causes et les conséquences du changement. Ce point a une importance particulière parce qu'il contraint à une véritable opération de promotion du changement dont l'objectif est de convaincre le personnel des aspects bénéfiques de la mutation envisagée, et ce à tous les niveaux de l'entreprise. La résistance naturelle doit se transformer en un engagement positif : efficacité, qualité, confort, statut, indépendance, initiative et niveau de responsabilités.

Réussir à piloter efficacement le processus du changement présuppose que l'on ait identifié les facteurs-clefs capables d'assurer le succès de l'opération. La réussite apparaît comme la convergence de plusieurs facteurs : volonté et engagement de la hiérarchie, adéquation du contexte, qualité et disponibilité des ressources.

La clef d'un changement durable réside dans la permanence d'un contrôle individuel et collectif à tous les niveaux. Ces contrôles sont des processus permanents d'évaluation, fonctionnant en boucle fermée, qui permettent la consolidation des progrès enregistrés, la correction des dérives éventuelles et la mesure de l'enracinement des nouveaux comportements.

Un changement est souvent lié à une certaine taille critique des ressources mises en place. Par exemple, un réseau de messagerie électronique ne devient efficace que si tous les membres d'une même sphère naturelle de communications partagent le même outil.

Un changement est d'abord pédagogique. Son degré de réussite ne pourra être apprécié qu'à partir du moment où tous les acteurs concernés auront appris à travailler ensemble selon le nouveau cadre de référence. Les processus de formation et d'apprentissage sont essentiels pour la mise en place des nouvelles structures, des nouveaux comportements et des nouvelles relations de travail.

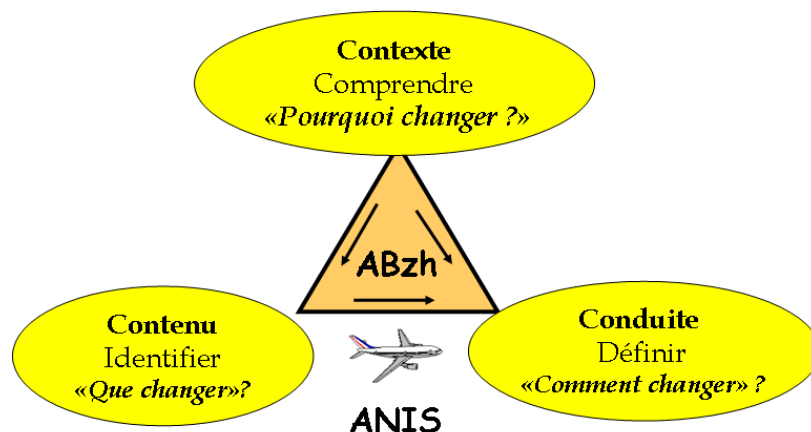
À la lumière de ces diverses considérations, nous pouvons identifier les trois principaux facteurs qui vont permettre de mesurer l'aptitude de l'organisation à évaluer le changement :

- la volonté politique et stratégique de l'équipe de direction,
- un environnement interne propice à cette mutation,
- une gestion de projet basée sur un processus de contrôle permanent en boucle fermée.

Réussir la conduite d'un changement implique de trouver les réponses à de multiples questions :

- Comment convaincre le personnel de l'entreprise de la nécessité d'un changement ?
- Comment assurer la promotion du projet (une véritable opération de marketing interne) ?
- Comment mobiliser les responsables concernés par le projet ?
- Comment transformer les structures et les procédures existantes sans perturber le fonctionnement quotidien ?

Formuler les réponses adéquates est le rôle du projet ANIS (Aero Net Information System)



Pourquoi changer ?

- Pour atteindre une taille critique, seule condition de survie dans un marché difficile ;
- Pour engendrer une nécessaire création de valeur pour nos actionnaires, nos salariés, nos partenaires et nos clients ;
- Pour satisfaire les exigences nouvelles du marché et de la technologie aéronautique ;
- Pour améliorer en permanence nos processus ;

- Pour accroître notre capacité d'innovation.

Que changer ?

- Améliorer les processus dans les divers départements : Administration et finances, RH, Achats, Commercial, Ingénierie et gestion des données techniques, Maintenance cellule et modifications, Décapage à sec et peinture, Maintenance en ligne, Réparation, entretien et sous-traitance d'équipements, Vente et distribution de pièces.
- Développer la synergie inter-départements (Référentiels communs, outils et processus communs);
- Optimiser le bénéfice des systèmes d'information.

Comment changer ?

Un programme concernant l'ensemble de l'entreprise pour concevoir les nouveaux processus et atteindre les objectifs de l'entreprise.

Déployer cette solution selon une approche industrielle et supporter l'alignement des pratiques sur le référentiel défini au sein des différents départements.

Créer une forte mobilisation pour obtenir rapidement le bénéfice escompté par les nouveaux processus, pour satisfaire les exigences clients de manière plus proactive, pour tirer parti des synergies avec nos partenaires.

9.4. LE PROJET O3 (ON-LINE OVERHAUL OPERATIONS)

O3 est un extranet orienté clients opérateurs. Il offre l'accès à une information en temps réel sur les services proposés par AERO-BREIZH.

A travers O3 les opérateurs pourront consulter le Catalogue des tarifs et la disponibilité des pièces détachées de divers constructeurs présents au Centre de Logistique d'AERO-BREIZH à Paris CDG. Ce service donnera aussi l'état de tous les envois faits à partir de Paris CDG pour répondre aux commandes de pièces.

O3 est aussi l'endroit où les opérateurs trouveront des consommables et pièces de rechange à vendre. Cela couvre les pièces d'une grande famille d'avions stockées par AERO-BREIZH et que l'on peut obtenir en contactant le Département des Ventes.

Prochainement un nouveau développement d'O3 donnera accès à l'état d'avancement des réparations des équipements. Le client pourra ainsi contrôler étape par étape les progrès des réparations dans nos ateliers de même que le numéro et les coordonnées du vol par lequel les pièces sont retournées après achèvement des travaux dans nos ateliers.

9.5. PROJET E-PME

La participation au projet national e-PME est motivée par l'amélioration des relations avec les industriels, qu'ils soient placés en aval (clients donneurs d'ordres comme Airbus industries) ou en amont (les sous-traitants d'AERO-BREIZH).

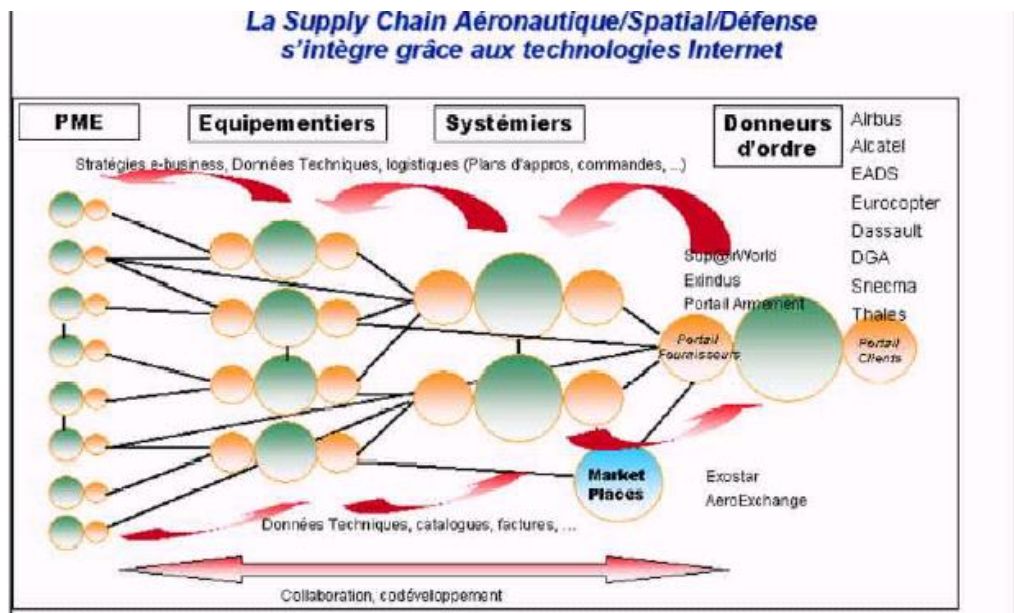
A l'issue de ce projet, tous les donneurs d'ordre industriels de l'aéronautique auront réalisé l'intégration de leurs fournisseurs à leurs nouveaux standards de communication et d'échanges de données commerciales et techniques, reposant sur les outils de l'Internet, de la conception à livraison des produits.

e-PME est un Programme porté par l'AFNeT pour permettre aux sous-traitants des supply chains industrielles de répondre aux exigences e-business de leurs donneurs d'ordre et ainsi d'accroître leur compétitivité et leur innovation dans une économie mondialisée.

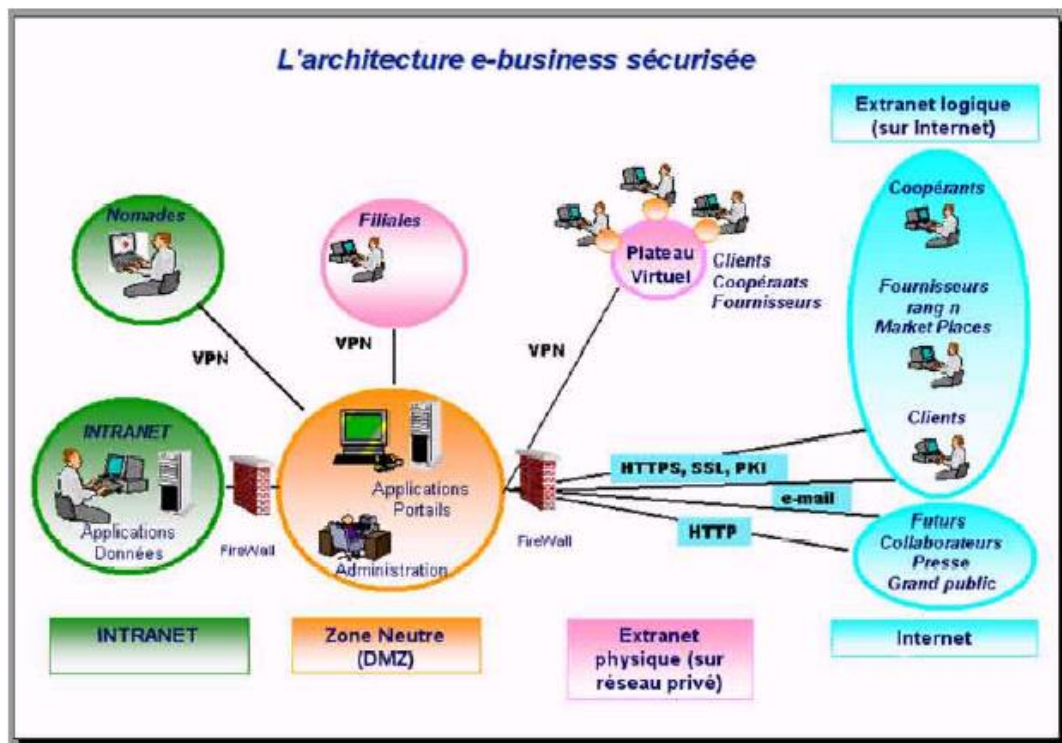
Ce programme d'accompagnement est novateur par :

- son périmètre sectoriel associant tous les acteurs d'une même supply chain industrielle,
- sa double dimension territoriale, avec un Projet National (à terme européen) et des Projets Régionaux associant toutes les parties prenantes dans une démarche de progrès conjoint.
- sa capacité opérationnelle dans l'aide aux PME-PMI à la mise en oeuvre de solutions adaptées aux besoins.
- l'implication collégiale des associations professionnelles sectorielles, des pouvoirs publics, notamment au plan régional, des donneurs d'ordre et des fournisseurs informatiques.

Ce Programme a vocation d'exemplarité, et doit permettre de valider des méthodes et des outils susceptibles d'être démultipliés pour accompagner le plus grand nombre de PME-PMI d'autres filières. Il sera dans un premier temps consacré à la supply chain aéronautique/spatial/défense. Il concerne donc directement AERO-BREIZH.



Le futur réseau d'AERO-BREIZH devra donc répondre aux exigences de connectivité selon le schéma suivant :



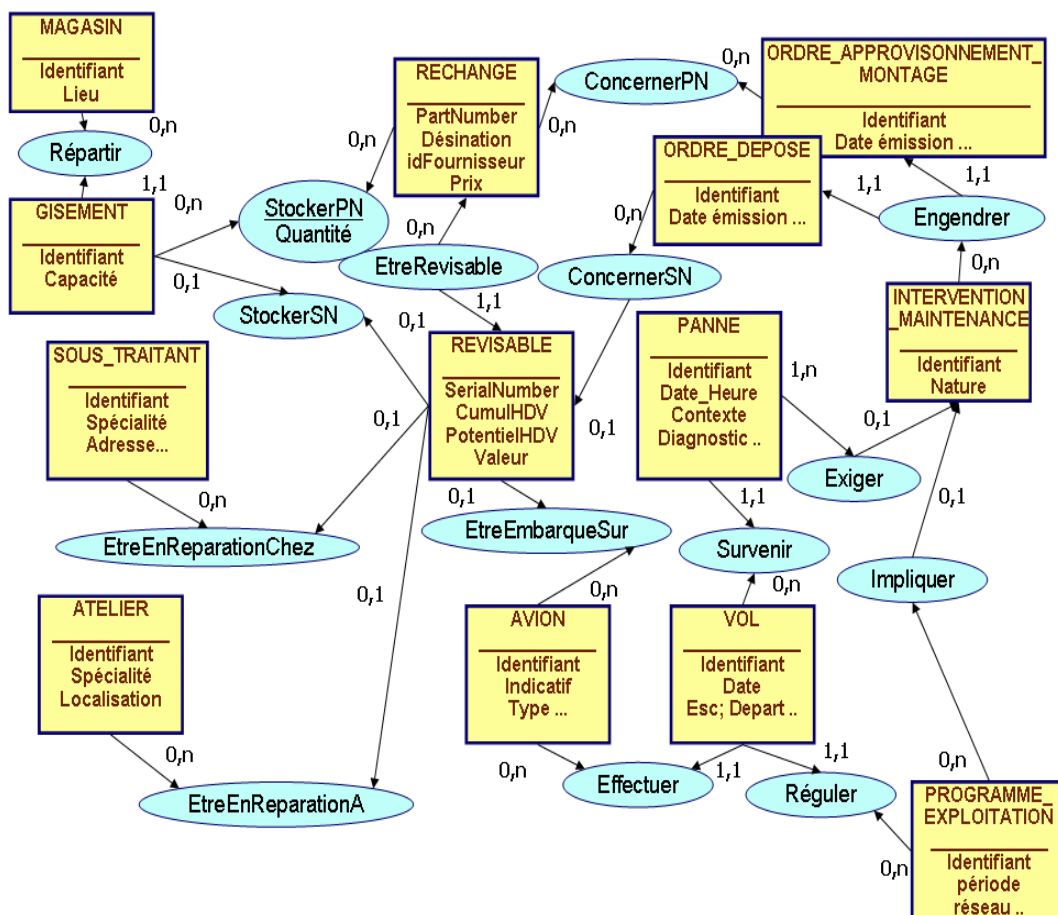
Liens utiles :

<http://www.critt-tti.net/html/fr/global/agenda/2003-09-04-mt-afnet/referentiel.pdf>
<http://www.afnet.fr/epme>

ANNEXES

EXTRAITS DU DOSSIER DE DEPLOIEMENT

1. EXTRAIT DU MODELE DE DONNEES



2. EXTRAIT DU RECUEIL DES PROCESSUS

