



## **Deuxième table ronde « Avant et après TIC&PME 2010 : la valeur ajoutée pour l'économie numérique »**

### **Benoît LAVIGNE (MEDEF, animateur de la table ronde)**

Nous sommes dans le prolongement de la première table ronde, sur le même thème mais avec des projets différents. La particularité de ces projets tient à l'importante verticalité des filières concernées. Ce qui rend d'autant plus cruciale la problématique de l'interopérabilité entre vos projets. J'invite les intervenants à nous présenter leurs projets et la manière dont ils sont parvenus à gérer la question de l'interopérabilité.

### **Pierre FAURE (aéronautique - projet SEINE)**

Au-delà de mon travail chez Dassault Aviation, j'ai également l'honneur de diriger certains projets numériques pour l'industrie aéronautique. Le projet SEINE est présenté en démonstration dans l'entrée du bâtiment.

L'industrie aéronautique s'est dotée en 2004 d'une stratégie à long-terme en matière de numérique. Les planches projetées derrière-moi ont été validées par le conseil du GIFAS, qui regroupe les présidents des grandes entreprises de l'aéronautique (Airbus, Dassault, EADS, Safran, Thalès etc.). Je leur présente tous les deux mois l'avancement de nos projets numériques, qui constitue un levier de compétitivité et d'innovation. Le numérique est pour nous essentiel dans toute la chaîne de nos partenaires et nécessite des standards. Nous avons financé et développé des standards en 2004 en matière de supply chain management. Ils sont aujourd'hui déployés et sont encadrés par un organe de gouvernance international.

La valeur ajoutée de notre industrie réside dans le PLM, qui se situe en amont de la chaîne de valeur (conception, industrialisation, support). Nous avons développé des standards de l'entreprise étendue dans le cadre de SEINE, mais aussi un démonstrateur. A l'époque, nous cherchions déjà à mettre en ligne une plateforme, car les petites entreprises n'ont pas toujours les moyens d'implanter chez elles les logiciels ou de développer des connecteurs. En matière de supply chain, nous avons prolongé Boost Aéro en sélectionnant et certifiant des éditeurs de connecteurs, afin de permettre aux PME de travailler avec leurs clients. Nous avons par ailleurs créé une structure européenne de standardisation aéronautique, pour prolonger cet effort sur l'ensemble des standards.

A mon sens, rien ne peut se faire sans la détermination des décideurs. Il en va de même pour l'appropriation des standards numériques. Si aucun portail n'est lancé par les industriels pour numériser leurs échanges avec leurs fournisseurs, aucune avancée n'interviendra. Les patrons des grands groupes de l'industrie aéronautique sont particulièrement sensibles à cette question et peuvent donner l'impulsion d'une transformation des entreprises. Nous avons lancé E-aéro, pour permettre aux fournisseurs de se lancer dans cette démarche numérique.

### **Christian CHAMAILLARD (automobile - projet LogisTIC)**

Je suis le directeur de GALIA (Groupement pour l'Amélioration des Liaisons dans l'Industrie Automobile), une association de loi 1901 créée par les constructeurs automobiles et les fournisseurs français en 1984. Ce groupement vise l'amélioration des flux de données mais aussi des biens physiques.



Le projet LogisTIC a prévu trois axes :

- l'évaluation de la performance logistique des entreprises à travers un révèrenciel homologué par l'industrie automobile mondiale ;
- l'utilisation du RFID par les PME en remplacement des codes-barres ;
- l'adaptation au langage XML des solutions web-EDI.

Nous sommes en avance sur le planning établi en matière d'évaluation de la performance logistique. Nous avons en effet réalisé 25 audits à date sur les 30 visés. Nous sommes également dans les temps sur l'adaptation au langage XML (création d'un outil, refonte de l'outil e-learning).

Les standards portant sur le RFID dans l'industrie automobile sont en cours de validation, expliquant le retard que nous avons enregistré. Ce dernier est également dû à l'absence d'exemple d'utilisation industrielle de cet outil. De fait, nous avons reporté une partie des ressources dédiées au RFID à l'évaluation logistique, en accord avec le Ministère.

### **Bernard LONGHI (travaux Publics - projet TP 2010)**

Les marchés publics représentent en Europe entre 12 et 16 % du PIB. Les entreprises de travaux publics sont dépendantes à plus de 75 % de leurs clients publics, en particulier des collectivités territoriales.

La Corée du Sud a mis en place un serveur unique d'appels d'offres, rendant possible un paiement en quatre heures des entreprises. Nous en sommes bien loin en France. Les avis de publication doivent désormais être publiés électroniquement. Par ailleurs, il est également possible de télécharger les dossiers de consultation, mais ces derniers doivent être réimprimés car les données ne sont pas récupérables dans les logiciels d'étude de prix et de devis. Il s'agit en effet de documents PDF.

Le projet TP 2010 en est à sa deuxième phase, à savoir le développement d'un logiciel gratuit permettant de télécharger et relire automatiquement les bordereaux de prix au format XML normalisé. (20 transactions UNCFACT normalisées). Plusieurs opérations pilotes sont menées avec les Conseils généraux. Nous tirerons un bilan à la fin de l'année.

Il nous a été dit que les petites entreprises n'étaient pas aussi équipées en numérique que les grandes entreprises et qu'elles ne pourraient donc pas adresser une offre de manière électronique. Ce n'est plus le cas depuis quelques semaines.

### **Benoît LAVIGNE**

Merci, nous avons une bonne idée de la mécanique de vos projets. J'aimerais maintenant que l'on se mette à la place d'une PME de rang 2 ou 3, sachant que certaines PME sont à la fois dans la filière aéronautique et automobile. Pour un chef d'entreprise, quels vont être les éléments qui vont l'inciter à rejoindre ces projets ? Quels sont les éléments d'interopérabilité entre les projets ? Il y a beaucoup de similitudes entre les projets mais on peut se demander s'il n'y a pas un risque en adhérant à l'un de vos projets de ne pouvoir souscrire à un autre.



## **Pierre FAURE**

Dans un monde idéal, tous les secteurs utiliseraient les mêmes outils. Certaines PME travaillent par exemple pour plusieurs secteurs d'activité. La solution en matière d'interopérabilité est celle des standards. Le choix de l'UNCFACT le garantit. En matière de PLM, les standards ISO sont utilisés à l'international.

La question de la sécurité est essentielle au développement des échanges numériques. Nous devons utiliser les standards internationaux pour garantir ce dernier.

Le PLM constitue une innovation de rupture, permettant de diviser par deux les coûts d'assemblage. Nous sommes ainsi en mesure d'atteindre une qualité suffisante bien plus rapidement qu'avant lorsque nous concevons un nouveau produit. Si nos PME ne recourent pas au PLM et n'apportent pas de valeur ajoutée, elles ne survivront pas dans la compétition internationale. Nous devons les y aider.

Le Hub est la concrétisation du projet SEINE et devrait être opérationnel en 2009. Il a été soutenu par les pôles de compétitivité aéronautiques. Dans le Hub figurent des applicatifs propriétaires. Pour autant, il a été imposé comme pré-requis aux éditeurs l'utilisation des standards.

Il est envisagé que notre prochain avion – nommé SMS – utilise largement le Hub. Lorsqu'il sera opérationnel, ce dernier remplacera les applications utilisées actuellement. Les industriels seront désormais copropriétaires et coresponsables de ce nouveau système d'information, ce qui constitue une révolution. Ce dernier sera à la disposition des PME.

De plus en plus, la valeur ajoutée sera réalisée par les fournisseurs. Un groupe comme Airbus externalise par exemple 80 % de son activité. Aux Etats-Unis, un projet similaire (Exostar) a été créé mais ne concerne que le supply chain management.

## **Christian CHAMAILLARD**

L'externalisation massive est une réalité dans l'automobile depuis de nombreuses années. En matière de prix de revient, le constructeur n'apporte plus que 20 % de la valeur ajoutée.

L'expérience sur le RFID n'a pu aller à son terme. Le gain attendu pour les PME par la prise en compte de XML commencera à être ressenti fin 2008 – début 2009. Certaines entreprises travaillent pour l'aéronautique comme pour l'automobile. Pour ces dernières, l'interopérabilité est un aspect majeur.

L'évaluation de la logistique, qui a pour l'heure été menée auprès de 25 entreprises, a mis en évidence les faiblesses des entreprises dans ce domaine mais a aussi permis de mener des plans d'actions. Le diagnostic est objectif, car il est réalisé par un expert extérieur. L'atteinte de progrès en logistique passe par la définition d'une stratégie adaptée à l'entreprise, aux clients et à l'ensemble des sites industriels.

Au-delà de la logistique, tout le domaine de la production est touché, avec une redynamisation du système de gestion de la production visant une plus grande flexibilité et le renforcement de la planification. S'agissant des systèmes d'information, l'évaluation a consisté notamment en la mise en place du système ERP et l'ouverture du système GPAO pour le suivi des commandes. L'évaluation est pour les entreprises un levier de poursuite de leur développement.



## **Bernard LONGHI**

Nous avons des cycles de changement de partenaires fréquents, car ces derniers ne sont pas les mêmes d'un projet à un autre. Le BTP est une industrie de projet, ce qui est l'un de ses caractères différenciants. Chaque construction est unique.

Le segment d'échange électronique entre les industriels et les négociants de matériaux de constructions est largement diffusé (plus de 60 % actuellement). Il nous reste à progresser sur les échanges avec les entreprises chargées de la mise en œuvre sur le chantier. Nous devons aller plus loin en termes de catalogues électroniques et sur le processus de suivi des coûts sur le chantier.

En France cohabitent de nombreux acheteurs publics (170 000 acheteurs). Chaque acteur territorial souhaite utiliser une plateforme électronique différente de celle de l'Etat. 70 plateformes de dématérialisation différentes existent à l'heure actuelle, ce qui pose problème. Nous avons créé un label, encadré par un cahier des charges. Il a labellisé trois plateformes représentant 50 % des échanges, afin de rendre plus simples les opérations dématérialisées. Ceci constitue une avancée considérable dans l'harmonisation de l'ergonomie des serveurs d'appels d'offres.

Un grand débat existe sur l'idée de rendre obligatoire la soumission électronique. Une enquête a révélé que les avis sont partagés sur ce point, car il existe une crainte de distorsion de concurrence entre les PME et les grandes entreprises. A mes yeux, les PME sont tout à fait capables de s'approprier ces technologies, car elles peuvent télécharger un logiciel gratuit depuis quelques semaines.

Nous avons deux obsessions en matière de dématérialisation : que cette dernière soit gagnante-gagnante et qu'elle atteigne une taille critique. S'agissant de la publicité des appels d'offres, les services d'alerte permettent aux PME d'être informés sur ces derniers. Les acheteurs publics sont également bénéficiaires d'une plus large publication de leurs appels d'offres, car les entreprises sont plus nombreuses à y répondre.

Le fait que les documents téléchargeables doivent être imprimés constituait un problème. Certaines sociétés paient actuellement la numérisation de bordereaux de prix afin de les intégrer dans leurs logiciels. Le fait de récupérer numériquement les offres est un atout pour les acheteurs publics, car cette soumission électronique rend plus simple l'étude des dossiers.

Nous sommes engagés dans un mouvement positif. D'ici un à deux ans, j'espère que nous verrons le bout du tunnel en matière de dématérialisation.

## **Benoît LAVIGNE**

Je vous propose de nous retrouver après le déjeuner.