

## EADS RATIONALISE SES LOGICIELS CAO

Après avoir découvert que les retards de l'A 380 étaient dus principalement à des problèmes de compatibilité de logiciels de conception, le groupe a décidé de faire le tri et est passé de 100 à 12 logiciels.

Cent logiciels différents pour développer ses produits ! Au fil des fusions et des rachats successifs, EADS s'est retrouvé, sans s'en rendre compte, avec un nombre incalculable d'outils de CAO. Dans l'aviation de papa, la cuisine maison mettait de l'huile dans les rouages... Mais avec la complexité croissante des avions et les millions de données à gérer, la surabondance de logiciels a engendré de fâcheuses conséquences. Le premier Airbus A 380 a ainsi été livré avec plus de deux ans de retard par rapport au plan de marche initial. Inacceptable pour le géant de l'aéronautique. Le groupe décide de réagir début 2007 et lance le projet Phenix, acronyme de PLM Harmonization for Enhanced Innovation and Excellence. L'objectif est de faire le tri dans les outils utilisés au sein des bureaux d'études et d'éviter les problèmes de compatibilité. « Le projet a été directement soutenu par Louis Gallois, le président exécutif d'EADS, ce qui lui a apporté toute sa crédibilité », soutient Jean-Yves Mondon, le pilote du projet. Première étape : la phase de diagnostic. EADS fait appel à deux cabinets spécialisés dans l'organisation, Ineum Consulting et Vinci Consulting. A charge pour eux de passer les besoins au crible. Fort de cet état des lieux, le groupe décide de ne garder que douze logiciels sur les cent utilisés jusqu'à présent. Et, dans la foulée, il lance l'appel d'offres en décembre 2007. Pendant plus de six mois, les compétences techniques des éditeurs sont auscultées à la loupe par les experts du projet Phenix. Ils rendent leurs conclusions mi-2008 et choisissent de conserver le logiciel de conception mécanique Catia (Dassault Systèmes) et celui de son concurrent PTC, Windchill, pour la gestion de données. Le plus gros chantier reste à mener : celui du déploiement. « Au-delà du choix des logiciels, il a fallu revoir les méthodes de travail, les procédures pour gérer les configurations des pièces ou encore établir des plates-formes collaboratives avec les sous-traitants et avec les clients », explique Frédéric Morizet, du cabinet de conseil Ineum. EADS peut s'appuyer sur 300 salariés pour garantir la formation des ingénieurs. Leur mission : assurer la mutation de 50 000 postes de travail et de leurs utilisateurs vers les nouveaux logiciels. **MIEUX MAÎTRISER LE TEMPS ET LA QUALITÉ DES PROJETS** Non sans problème. « Les ingénieurs ont leurs habitudes et leurs méthodes de travail. On a donc vu naître des querelles de chapelle où chacun souhaitait continuer à travailler avec son propre système », souligne Jean-Yves Mondon. Les représentants des salariés, plutôt inquiets au départ, reconnaissent finalement le bien-fondé du projet. Le but recherché n'étant pas forcément de faire des économies, mais plutôt de mieux maîtriser les temps et la qualité des projets de développement. Phenix devrait s'achever fin 2009. Mais, les nouveaux programmes, comme le Tigre d'Eurocopter, le satellite Swarm ou l'A 30X (le successeur de l'A 320), appliquent déjà ces nouvelles méthodes. .

@ JESSY PICARD