

## Salon du Bourget : la région au rendez-vous



### ENTRETIEN

Les responsables d'Aerospace Valley défendent le soutien aux PME-PMI du secteur

Page 2

### PORTRAITS

Ces entreprises girondines présentent leurs innovations au Salon du Bourget

Pages 3 et 4

### AÉROCAMPUS

À Latresne, un pôle de référence pour former les talents de demain

Pages 6 et 7



# « Il faut soutenir les PME et PMI de la filière qui peinent à suivre »

Alors que les secteurs de l'aéronautique et du spatial doivent gérer une forte croissance, le pôle de compétitivité Aerospace Valley a un grand rôle à jouer

Propos recueillis  
par Pascal Rabiller

**D**epuis vingt ans, Aerospace Valley anime le secteur aéronautique et spatial des régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie. Quel est son rôle ? Réponses avec Bruno Darboux, son président, et Sandrine Aubron, sa déléguée régionale Nouvelle-Aquitaine.

**Comment expliquer ce qu'est Aerospace Valley à quelqu'un qui en découvrirait l'existence ?**

Bruno Darboux - Sandrine Aubron : Aerospace Valley est, depuis vingt ans, le premier pôle de compétitivité européen de l'aéronautique et de l'espace. Ce pôle se met au service de trois filières, l'aéronautique, le spatial et les drones, de deux régions, l'Occitanie et la Nouvelle-Aquitaine, qui participent à son financement. Il compte 858 membres, 25 grands groupes de la filière présents sur nos territoires, mais aussi près de 600 (593, NDLR) PME et jeunes pousses innovantes. Aerospace Valley contribue au développement et à la compétitivité de ses membres par l'innovation en favorisant les projets collaboratifs de recherche et développement qui mobilisent à la fois les acteurs économiques et les acteurs académiques.

**Comment vous articulez-vous avec le Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (Gifas), qui défend aussi les intérêts de ces acteurs et anime la filière aéro et spatiale française ?**

Contrairement à ce qu'on aurait pu craindre à l'origine du pôle, nous ne nous marchons pas sur les pieds,



Bruno Darboux, président du pôle Aerospace Valley.  
STÉPHANE LARTIGUE / SO



Sandrine Aubron, déléguée régionale Nouvelle-Aquitaine d'Aerospace Valley. AEROSPACE VALLEY



Dans un contexte de difficultés à tenir le rythme de production d'un carnet de commandes bourré à craquer, le pôle de compétitivité Aerospace Valley agit en soutien de la filière aéro. Ici, Safran Messier Dowty et l'assemblage d'un train d'atterrissage.

BONNAUD GUILLAUME / SO

nous nous entendons très bien, nous nous répartissons les actions. À titre d'exemple, nous relayons sur le territoire, le programme aéro-excellence du Gifas. Certaines de nos initiatives sont reprises et déployées nationalement par le Gifas, comme le diagnostic « besoins de compétences » créé il y a neuf ans à l'échelle de nos territoires, Occitanie et Nouvelle-Aquitaine. Des territoires qui, au passage, représentent 40 % de l'emploi total français de nos industries.

**Quels sont vos résultats depuis vingt ans ?**

Nous avons participé à la labellisation de 1 070 projets et accompagné la levée de financement de 922 de ces projets, généralement collaboratifs et innovants. Depuis la création du pôle, nous avons aussi pour mission d'identifier des opportunités business pour les en-

treprises en favorisant les échanges entre elles. L'expertise que nous apportons contribue au développement, à la croissance, à la transformation et favorise l'accès à de nouveaux marchés.

**Actuellement, les carnets de commandes sont pleins, on ne peut pas dire que la filière aéro et spatiale ait besoin de nouveaux marchés ?**

On a surtout besoin de l'aider à recruter des talents, soutenir les entreprises de la chaîne d'approvisionnement les plus fragilisées. L'aéro est une filière d'excellence, mais le Covid, la crise des matières premières, etc. ont déstabilisé des PME de sa chaîne d'approvisionnement. Aerospace Valley a un rôle à jouer pour permettre à toute la chaîne, de la toute petite PME aux grands donneurs d'ordre, d'être dans le même rythme, celui d'une production ac-

celérée par une demande mondiale des compagnies et des voyageurs.

**Mais comment s'y prendre ?**

Il faut identifier et soutenir les 10 % ou 15 % de PME et PMI de la filière qui peinent à suivre la cadence. Les grands donneurs d'ordres savent qu'ils ne peuvent se passer de ces fournisseurs. En changer prend beaucoup de temps, qu'ils n'ont pas. Le pôle doit faciliter les collaborations entre donneurs d'ordres et fournisseurs de rang 2, 3 parfois. En cas de défaillances sérieuses, nous avons la possibilité de déployer des dispositifs de solidarité soit financière soit opérationnelle, pour maintenir à flot les entreprises en question.

**« Nous avons, dès 2017, mis en place une politique d'émergence des jeunes pousses innovantes »**

**Certains acteurs de la filière reprochent au fonds France 2030 d'avoir trop soutenu les start-up et pas assez les acteurs industriels les plus fragiles et indispensables à la chaîne d'approvisionnement, qu'en pense Aerospace Valley ?**

C'est le cas concernant l'espace et notamment les jeunes pousses du newspace. Mais n'oublions pas que les start-up et les acteurs historiques du secteur ont une cause commune : préparer l'avenir, répondre à la concurrence

mondiale en s'assurant de la compétitivité de l'Europe spatiale sur les lanceurs, les constellations, les applications du spatial. Ne les opposons pas. Dans l'aéronautique, la critique est moins vraie. Une partie de France 2030 finance des start-up du secteur, mais aussi le Corac, Conseil pour la recherche aéronautique civile, qui est un système où toute la filière est représentée. Un Corac sur lequel les donneurs d'ordres sont en première ligne et décident des projets en matière d'innovation, projets qui impliquent généralement toute la filière, dont les start-up.

**Avant France 2030, le pôle soutenait déjà les start-up de la filière, non ?**

Oui, nous avons, dès 2017, mis en place une politique d'émergence des jeunes pousses innovantes qui a trouvé du répondant au niveau des institutions régionales, et progressivement au niveau national, puis international avec des financements européens. Cela s'est fait dans le spatial avec succès. Il y a sept ans, il y avait 75 adhérents industriels du secteur dans le pôle, aujourd'hui c'est 160. La différence, ce sont surtout des start-up. Pour le compte de l'ESA (Agence spatiale européenne), le pôle a été opérateur du dispositif ESA BIC Sud France, incubateur de start-up du spatial. 140 sociétés ont été incubées... Leur taux de survie à cinq ans est de 85 %.

**Au regard de ses résultats, la pérennité budgétaire du pôle n'est-elle pas menacée ?**

Aerospace Valley a prouvé son utilité. Mais nous entrons, fin 2026, dans la phase 6 de notre labellisation et donc notre financement dépendra de ce que l'État décidera. Il y a des inquiétudes, les signaux ne sont pas très bons. Dans le budget 2025 présenté en novembre 2024, il y avait 0 euro pour les pôles de compétitivité, bronca des élus... Nous avons pu retrouver un budget. Février 2025, rebelote. Vu de l'État, le financement des pôles n'est pas un acquis. Dans le même temps, les Régions sont un soutien important mais doivent effectuer des arbitrages budgétaires. Nous devons nous adapter à l'érosion des financements accordés par celles-ci. Bref, la politique publique de soutien aux pôles de compétitivité doit se travailler au quotidien. Nous le faisons avec l'Association française des pôles de compétitivité. Mais nous allons, dans les mois qui viennent, amener sur la place publique ces discussions autour de notre pérennité...

Supplément gratuit  
au journal du 16 juin 2025

Directeur général et directeur  
de la publication : Nicolas Sterckx  
Réalisation : L'Agence

Rédactrice en chef des suppléments,  
magazines et hors-séries :

Marie-Luce Ribot

Chef de rédaction : Benoît Martin

Illustration de une et conception  
graphique : Le Studio

Responsable de fabrication :

Florence Girou

« Sud Ouest »

23, quai des Queyries,

33094 Bordeaux Cedex

Tél. 05 35 31 31 31

www.sudouest.fr

N° de commission paritaire :

0425C86477

Impression : Sapeso,

40, quai de Brazza

33100 Bordeaux





# Les peintures intelligentes d'Olikrom

Une entreprise de Pessac (33) a créé des pigments qui changent de couleur en cas de choc, variation de température ou fuite de produit. Une technologie multibrevetée utilisée en particulier par le géant Airbus

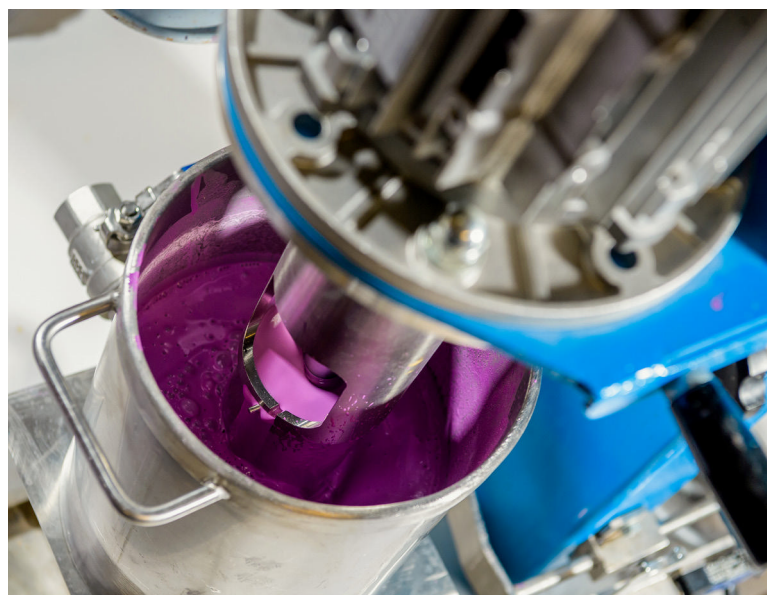
Patricia Tourneville

La peinture n'est pas que décorative. Dans l'industrie, il arrive même qu'elle serve à détecter les éventuels problèmes. C'est le créneau d'Olikrom, une entreprise de Pessac, en Gironde, créée en 2014. « On travaille sur ce qu'on appelle l'intelligence des couleurs. Dès qu'il va y avoir une variation de température, de lumière, de chimie, comme une fuite d'eau ou de gaz, ou un choc, cela va se voir à l'œil nu, car les pigments changent de teinte », explique Jean-François Létard, fondateur d'Olikrom et ancien directeur de recherche au CNRS, à l'Institut de chimie de la matière condensée de Bordeaux. L'intérêt pour les industriels est de repérer plus facilement les potentielles fragilités. Pour Airbus, par exemple, la détection par ultrasons des chocs survenus lors du transport ou du montage sur les différentes parties d'un avion prend du temps : jusqu'à deux

heures par mètre carré. Grâce à la peinture intelligente, ce temps est réduit. Le contrôle se fait à l'œil nu. Tout impact se voit grâce au changement de couleur, limitant ainsi l'inspection par ultrasons « uniquement aux zones utiles,

**Tout impact se voit grâce au changement de couleur, limitant ainsi l'inspection par ultrasons**

susceptibles de présenter un dommage », indique le constructeur aéronautique. Autre innovation, le revêtement thermosensible, qui évolue selon la température. Le matériau est capable d'adopter deux nouvelles teintes : l'une à 120 °C et encore une autre à 140 °C et ainsi de rendre visible les dépassements anormaux de température de pièces, près des moteurs par exemple. Ces deux innovations, appelées piézo-chrome pour les



Broyeur à billes industriel pour la production de peinture à changement de couleur. OLIKROM

duire des éléments réactifs à une perturbation permet de prouver l'authenticité des documents », souligne Jean-François Létard.

## Piste lumineuse

Dernièrement, la société s'est fait remarquer pour sa peinture lumineuse sur une piste cyclable d'Arcachon. À la manière des objets phosphorescents, « une bande lumineuse se charge en lumière toute la journée et la restitue à la nuit tombée. Sauf que notre peinture éclaire pendant dix heures, et pas seulement une heure et demie », se réjouit le fondateur d'Olikrom, qui découvre chaque jour de nouvelles utilisations possibles pour ses pigments. Présent lors du 55<sup>e</sup> Salon du Bourget, du 16 au 22 juin, Jean-François Létard doit en profiter pour annoncer encore d'autres nouveautés.

chocs et thermochrome pour la détection de chaleur, ont fait l'objet de brevets en copropriété entre Olikrom et Airbus.

Le secteur de l'aéronautique représente entre 10 % et 20 % des clients d'Olikrom. Mais la société, qui réalise 90 % de son chiffre d'affaires avec des entreprises étran-

gères, œuvre aussi dans les domaines des transports, de la santé ou encore du luxe. « Aujourd'hui, on a un panel d'applications autres que l'industrie. Cela va de la lutte contre la contrefaçon en maroquinerie aux passeports, en passant par les billets de banque. Il y a plein d'exemples où intro-

## IMPLANTEZ-VOUS SUR L'AÉROPÔLE ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY !

**AÉROPÔLE**  
Antoine de SAINT-EXUPÉRY  
JONZAC-NEULLES

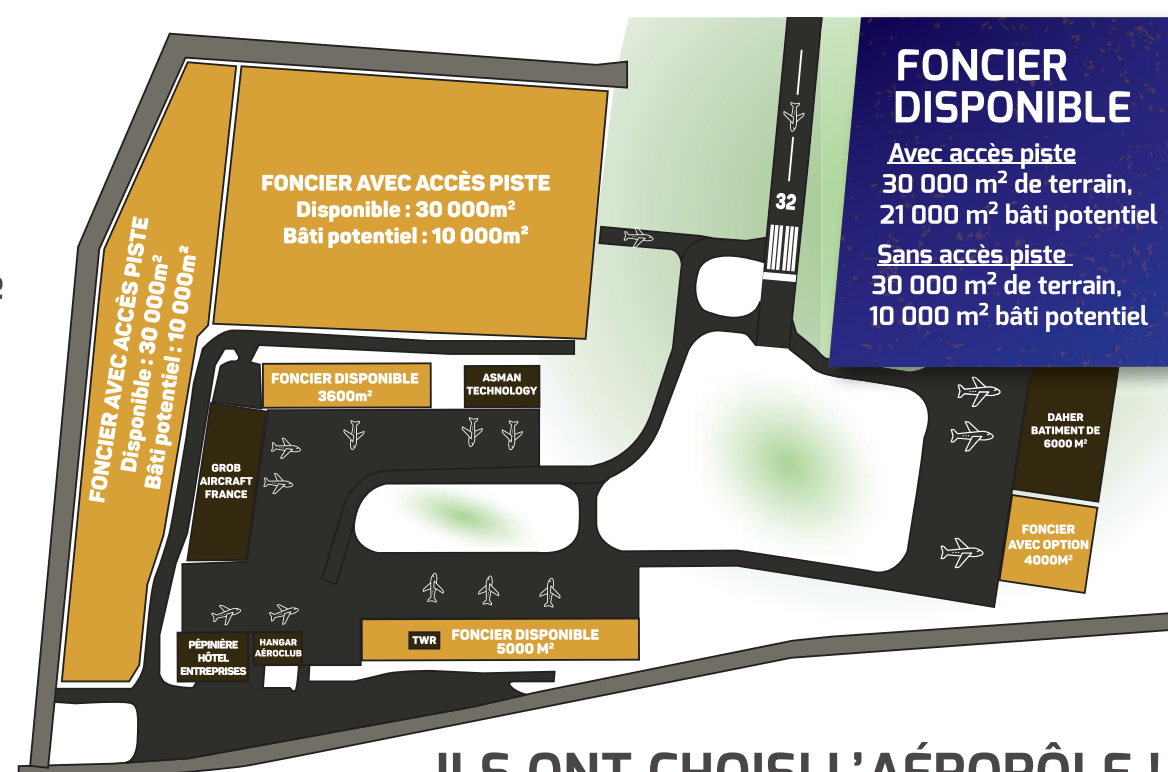
Votre activité relève de l'aéronautique classique ou durable ?

Rejoignez un écosystème d'entreprises aéronautiques,

avec ou sans accès direct à la piste.

**TERRITOIRE ENGAGÉ POUR UNE AÉROMOBILITÉ DURABLE**

- AéroPôle ouvert depuis 2020
- Conçu pour l'aéronautique classique et l'aéromobilité durable
- Accueil de start-up et entreprises innovantes
- Pépinière/hôtel d'entreprises 100 % aéronautique
- Membre Aerospace Valley cluster MAELE



ILS ONT CHOISI L'AÉROPÔLE !





# Sellerie Décoration Aménagements, le haut de gamme français et fait main

Depuis plus de trente ans, l'entreprise mérignacaise SDA habille l'intérieur des Falcon, jets privés et avions spéciaux. Son savoir-faire séduit les amateurs de luxe à travers le monde

Patricia Tourneville

« **N**ous sommes en train de faire 17 inserts pour un Boeing 737 aménagé en VIP, qui n'aura qu'une vingtaine de places », présente Benoît Bourget, directeur des opérations chez SDA (Sellerie Décoration Aménagements), une entreprise de Mérignac spécialisée dans « la complétion », autrement dit l'intérieur de l'avion, la fameuse cabine. Ces inserts, qui ressemblent à des moules, servent à caler la vaiselle ou les accessoires. Pour plus de confort, ils sont tapissés à la main dans l'atelier avec du tissu ou du cuir et, comme tout ce qui est fabriqué chez SDA, c'est du sur-mesure. « Faire de l'artisanat français, c'est un atout auquel nos clients sont sensibles », pointe le directeur, qui a travaillé en Allemagne, en Suisse et à Singapour avant de revenir à Mérignac, où il a fait ses études de maintenance aéronautique. Depuis 1989, date de création de l'entreprise par Claude Saguey, sellier chez Dassault Aviation, SDA est spécialisée dans la sellerie aéronautique. « On fait les moquettes, les panneaux, les toits, les sièges, les rideaux, les coussins, etc. On travaille sur plusieurs modèles de Falcon, le 6X, le 8X et le 10X, qui va arriver, et tous les avions spéciaux pour Dassault. Parfois on refait tout l'intérieur d'un avion pour un particulier »,



Benoît Bourget, directeur des opérations, dans l'atelier de SDA, à Mérignac. P.T.

énumère Martial Mignet, président de SDA, qui a commencé sa carrière comme apprenti mécanicien à l'École de l'armée de l'air, à Saintes, à l'âge de 15 ans.

## « Penthouse in the sky »

Pour les « window panels », par exemple, ces structures qui encadrent les hublots, le plastique est recouvert d'une fine couche de mousse et le tout est enveloppé d'un simili-cuir pour une meilleure insonorisation et donner une ambiance chaleureuse. Pour les coussins, les tissus viennent de grandes

maisons de luxe. Et les sièges des pilotes sont recouverts de cuir véritable et parfois d'une peau de mouton. « Dassault a une expression pour parler de la décoration, c'est le « penthouse in the sky », un appartement de luxe dans le ciel », traduit Benoît Bourget. Les commandes de SDA viennent de l'étranger et du bout de la rue. Il y a la Suisse, avec Jet Aviation, et Sabena Technics, une entreprise de Mérignac, tout près de l'aéroport et de SDA. Pour l'instant, les selliers (spécialistes du cuir), tapissiers d'ameu-

blement et couturiers reçoivent les pièces nues. L'idée serait à l'avenir de « s'installer dans des grands hangars sur les pistes pour pouvoir recevoir des avions complets et travailler directement dedans », prévient le président. Pour faciliter le travail de la dizaine de salariés de l'atelier et gagner en précision et en productivité, l'entreprise vient de se doter d'une machine de découpe numérique. Elle est pilotée par un ordinateur, seul outil informatique de cet espace de 1 500 m<sup>2</sup> où règne l'excellence du travail à la main.



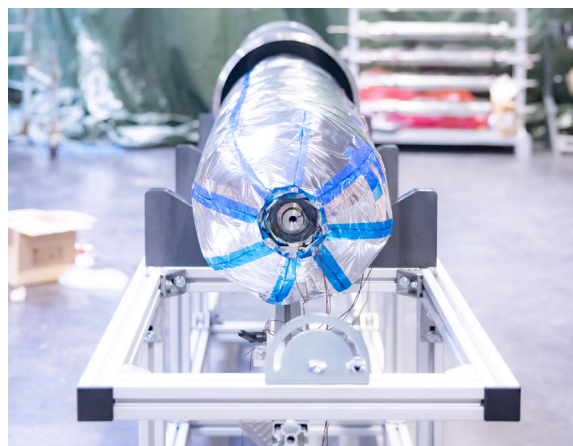
Fauteuil de Falcon habillé par SDA, en cuir et peau de mouton. P.T.

## Innovation : le réservoir à hydrogène de CMP Composites

À Eysines, en Gironde, la société CMP Composites est spécialisée, comme son nom l'indique, dans les composites, mais aussi dans l'enroulement filamentaire. Ses compétences lui ont permis de créer un contenant ultrarésistant pour hydrogène liquide

On dit que l'hydrogène est une énergie moins polluante que le gaz ou le pétrole. C'est vrai quand celui-ci est produit à partir d'électricité faiblement carbonée. Selon une présentation des ministères de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique, on parle d'hydrogène « décarboné » « lorsque sa production et son utilisation permettent d'éviter au moins 70 % des émissions de CO<sub>2</sub> ». Cette ressource fait même « partie des solutions clefs pour atteindre la neutralité carbone », indique la suite du texte.

Sauf que l'hydrogène pose trois problèmes majeurs. Le premier est sa production, majoritairement issue des hydrocarbures aujourd'hui. Le deuxième est sa distribution, c'est-à-dire les lieux



Créé par CMP Composites en 2020, le Regiona'LH2 servira à stocker l'hydrogène à - 253 °C. CMP COMPOSITES

où s'en procurer. Et le troisième enfin son stockage. Car « c'est une molécule très fine et très légère qui pénètre dans n'importe quel matériau », explique Marc Augustin,

directeur général de CMP Composites, située à Eysines, en Gironde. La société, spécialisée dans la transformation des matériaux composites et dans l'enroulement

filamentaire pour l'aéronautique et le spatial, s'est justement penchée sur ce dernier point en créant en 2020 Regiona'LH2, un réservoir cryogénique capable de stocker l'hydrogène sous sa forme liquide.

## Consortium autour du projet

Pour éprouver l'étanchéité et la résistance du réservoir, CMP a choisi comme partenaire les Ateliers Bigata, qui font partie du consortium créé autour du projet, avec notamment Rescoll, la Région et Aerospace Valley. « Les Ateliers Bigata font des essais cryogéniques et des remplissages. C'est d'autant plus intéressant de travailler avec eux qu'on est localisés dans la même rue, juste en face. Au Salon du Bourget [du 16 au 22 juin, NDLR], où on présentera le Regio-

na'LH2, ils seront avec nous sur le stand de la Nouvelle-Aquitaine », indique le directeur.

L'autre problématique de l'aviation, selon Marc Augustin, « c'est la masse et donc le poids des objets ». Et pour avoir un réservoir le plus léger possible, CMP a décidé d'en faire un 100 % composites, et non pas en métal ou hybride. Enfin, dernier challenge, maintenir une température très basse, en dessous de - 252,87 °C, palier où l'hydrogène devient liquide, afin d'en stocker plus. Leur recette ? « C'est un carbone-époxy avec une résine particulière... Bah ça, c'est un secret pour nous », prévient le directeur, qui ajoute avec fierté : « En France, à notre connaissance, nous sommes les seuls à avoir choisi cette option. »

P. T.



# Le Bourget, une opportunité pour les intercommunalités

Des Communautés de communes (CDC) de la région sont présentes au Salon international de l'aéronautique et de l'espace (SIAE) de Paris-Le Bourget pour nourrir leurs ambitions

Amélia Blanchot  
supplément@sudouest.fr

## Faire connaître la future pépinière des Grands Lacs

L'aéronautique est ancrée dans l'histoire de ce territoire des Landes. L'aérodrome des Grands Lacs, situé dans les communes de Biscarrosse et de Parentis-en-Born, a été choisi dans les années 1930 par Pierre-Georges Latécoère pour devenir une base d'assemblage majeure des hydravions. « Cette hydrobase est unique en Europe », assure Marie-Françoise Nadau, vice-présidente chargée du développement économique et du tourisme à la Communauté de communes (CDC) des Grands Lacs, qui gère ce site de 250 hectares depuis 2007. L'aérodrome accueille de nombreux acteurs du secteur avec un pôle formation (l'École nationale de l'aviation civile, Aquitaine Hydravions) et des entreprises (vols en ULM, en planeur, en hélicoptère).

« Nous souhaitons développer cette filière en amenant d'autres acteurs économiques. Nous avons, par exemple, un potentiel pour les avions bombardiers d'eau, avec un massif forestier et de l'eau à proximité. Nous allons créer, à l'horizon 2027, une pépinière d'entreprises destinée à l'aéronautique », explique la vice-présidente. En mettant à disposition du foncier, l'institution a également la volonté de « faire de la formation, pour que les jeunes restent sur le territoire ». La CDC tiendra un stand pour la première fois au Salon international de l'aéronautique et de l'espace (SIAE) de Paris-Le Bourget. « Nous avons l'ambition de nous faire connaître, de marquer notre volonté politique de développer cette activité, de créer du réseau. Nous y allons avec espoir et humilité », résume l'élue.

## Poursuivre l'inventivité en Haute Saintonge

Dans le sud de la Charente-Maritime, la Haute Saintonge a misé sur l'aéronautique sous l'impulsion du passionné Claude Belot, président de la Communauté de communes de Haute Saintonge (CDCHS). À Jonzac, l'aéropôle Antoine-de-Saint-Exupéry se veut une plateforme de développement de l'aéromobilité hybride de demain, avec une pépinière aéronautique consacrée aux activités innovantes. « La France a



L'Aérodrome des Grands Lacs, dans les Landes, s'étend sur 350 hectares. Ce site historique de l'hydraviation depuis les années 30 est toujours une référence.  
CDC GRANDS LACS

énormément de savoir-faire dans ce secteur, mais le problème est souvent le manque de foncier, surtout pour les pistes. C'est pourquoi nous avons souhaité proposer ces infrastructures », souligne le président. Entre autres, des hangars, ateliers et bureaux, une piste bitumée de 1 500 mètres de long, accessible nuit et jour, et un projet d'agrément GNSS (géopositionnement par satellites) d'ici à la fin de l'année.

« Cela a bien fonctionné, puisque de nombreuses entreprises se sont installées », se satisfait Claude Belot. La plateforme a également été conçue pour favoriser l'aviation d'affaires et l'œnotourisme. Ce qui pourrait attirer l'attention au SIAE, où la CDCHS va tenir un stand. « Je ne peux pas savoir précisément ce que cela va nous apporter, mais je dirais

sans doute des contacts. Nous sommes sur un créneau d'avenir. Il y a de la créativité et de l'inventivité dans cette branche, avec le carburant vert, les drones, etc. Tout cela se développe et c'est tant mieux », affirme l'homme politique.

## Développer la notoriété de la filière à Rochefort

Toujours en Charente-Maritime, Rochefort accueille « Airbus Atlantic pour ses activités aérostructures, sièges pilotes et passagers. Il n'y a pas un seul pilote d'un avion Airbus dans le monde qui ne soit assis sur un siège rochefortais. C'est une fierté pour le territoire ! Mais il y a aussi tout un écosystème de sous-traitants, d'équipementiers et de bureaux d'études », énumère Olivier Tregret, directeur général adjoint

développement et attractivité territoriale à la Communauté d'agglomération Rochefort Océan (Caro). Une trentaine d'entre-

**« Nous sommes sur un créneau d'avenir. Il y a de la créativité et de l'inventivité dans cette branche, avec le carburant vert, les drones, etc. Tout cela se développe et c'est tant mieux »**

prises représentent la filière dans la cité de Colbert, générant près de 3 000 emplois directs. Le fabricant de composants Malichaud Atlantique est aussi un acteur im-

portant, avec 220 collaborateurs. La Caro sera de l'aventure au SIAE pour « développer la notoriété » de sa filière. « C'est du moins notre ambition, nous voulons aussi faire connaître notre aéroport de Rochefort-Saint-Agnant, qui a une piste de 2,2 km aux qualités reconnues et qui n'est pas confrontée à la saturation d'activités. Nous souhaitons y implanter un hub industriel. Nous voulons proposer des espaces fonciers tournés vers les mobilités du futur, légères et décarbonées », augure le responsable. L'entreprise VoltAero, qui conçoit des avions hybrides, est déjà implantée sur cet aéroport. « Nous imaginons également y mettre en place des activités de refurbishing (reconditionnement, NDLR), de maintenance ou de formation », conclut Olivier Tregret.



# Le plaisir de transmettre

L'Aérocampus s'appuie sur le profil expérimenté de ses formateurs, souvent issus du monde militaire

Fils et petit-fils de pilotes de chasse, il a travaillé pendant vingt-cinq ans dans l'armée de l'air et fait de la maintenance sur des Mirage ou des Rafale ainsi que sur des hélicoptères. À l'époque déjà, le chef de chantier Erik Antzenberger aimait expliquer et transmettre son savoir-faire. Il fait désormais partie des 28 formateurs recrutés par l'Aérocampus de Latresne.

« Avoir quelque chose d'abîmé et lui redonner son potentiel de vie, c'est très motivant », explique le quinquagénaire, toujours fasciné et jamais blasé de voir un avion décoller, déployer ses ailes dans l'air et voler.

La mécanique l'intéresse, évidemment, mais, ce qu'il aime avant tout, c'est créer des pièces de ses propres mains. À ses côtés, équipements de protection individuelle (EPI) sur eux, les « apprenants » découvrent tout de la maintenance de la carrosserie d'un aéronaf et des opérations d'usinage en vue d'assembler les éléments de structure. Perceuse, aléseuse, fraiseuse, pieds à coulisse, réglets, etc. deviennent leurs instruments du quotidien.



Erik Antzenberger ou le plaisir de transmettre.  
L.T.

« On travaille au centième de millimètre », rappelle le formateur. « Qu'ils viennent de la pâtisserie ou d'ailleurs, je leur demande de former une équipe. Au début, le geste est bancal, hasardeux, mais il se précise au fil de la formation. » Mission réussie.

Fl. M.

## Laura internationale

L'Aérocampus accueille 12 partenaires sur son site, comme Wecair, centre de formation de pilotes

Pour le centre de formation de pilotes Wecair, qui fait partie des 12 partenaires sur le site de l'Aérocampus, s'installer à Latresne était une évidence. « C'est une aubaine », décrit Krista Vandermeulen, cofondatrice et présidente de Wecair.

« Le plateau technique est juste extra, il y a des bâtiments pour les cours en classe, le logement, la restauration sur place, le cadre est exceptionnel au milieu de la nature, à deux pas de Bordeaux, et on est au cœur d'un écosystème avec tous les acteurs de l'aéronautique. Il y a vraiment une aura internationale. Vis-à-vis des compagnies aériennes qui recrutent, c'est un plus d'être ici. C'est l'épicentre de la formation aéronautique en Europe », s'enthousiasme Krista Vandermeulen.

La formation – la promotion actuelle va de 17 à 56 ans – se fait en quatre temps. D'abord quatre mois en Floride. « Pour apprendre à voler, il faut qu'il fasse beau, sinon on reste cloué au sol. Et nos élèves sont ainsi en immersion pour apprendre l'anglais, langue universelle de l'aéronautique. » Puis dix mois à Latresne, deux en Afrique



Krista Vandermeulen, cofondatrice et présidente de Wecair.  
Fl. M.

du Sud pour tester d'autres reliefs et conditions météo et cinq mois à Prague ou Berlin. »

« Sur l'Aérocampus, même les cours théoriques deviennent concrets et sont plus faciles à retenir. Un avion sur le tarmac, c'est une chose. Mais, ici, ils sont décortiqués. »

Fl. M.

# Aérocampus : un acteur pour former les talents

Unique en son genre, au cœur d'un écosystème, l'Aérocampus est devenu incontournable en matière de formation aux métiers

Florence Moreau  
fl.moreau@sudouest.fr

La filière aéronautique-spatial-défense (ASD), historiquement très présente en Gironde, est un pilier du développement économique de la Nouvelle-Aquitaine, qui est, de ce fait, devenue la première région aéronautique de défense et de maintien en conditions opérationnelles.

Les entreprises du secteur recrutent et ont des besoins en compétences. Unique en son genre, au cœur d'un véritable écosystème, l'Aérocampus (1) de Latresne, près de Bordeaux, propose toute une gamme de formations – initiale et continue – et pour tous les publics, consacrées aux métiers de la maintenance aéronautique.

Ancienne propriété du ministère de la Défense, racheté en 2011 par le Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, le site de 26 hectares a depuis été labellisé CMQE, Campus des métiers et des qualifications d'excellence, « aéronautique et spatial ». Devenu un acteur de référence en matière de formation pour la filière aéronautique, l'Aérocampus bénéficie en outre de certifications et d'agréments européens.

« Beaucoup s'autocensurent »

« C'est un secteur très normé, il faut être en conformité avec les exigences et standards européens », rappelle Anne-Catherine Guitard, la directrice générale de l'association qui gère l'Aérocampus. Un sec-

teur également injustement perçu comme inaccessible.

« Hélas, beaucoup s'autocensurent en pensant à tort qu'il faut bac + 10 pour travailler dans l'aéronautique, sait la DG. Or, sur le tarmac ou dans les ateliers, ce sont des mécaniciens, des techniciens très qualifiés qui sont recherchés. »

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Près de 300 jeunes accueillis l'an passé en formation initiale en bac pro et BTS aéronautique et 1 100 stagiaires en formation continue, dont une soixantaine en Inde ou en Égypte, pour des reconversions ou au profit de salariés des entreprises de la filière ; des taux de réussite exceptionnels ; 28 formateurs essentiellement issus du monde militaire ; 1 plateau technique unique avec plus de 30 aéronefs et 3 hangars ; 12 000 m<sup>2</sup> d'espaces pédagogiques et d'outils high-tech ; 3 hôtels, 2 internats ; près de 10 000 jeunes touchés par les différentes actions de communication ; 1 cluster d'une douzaine d'entreprises ; des partenaires aux noms évocateurs : le site de l'Aérocampus fait indéniablement figure d'exception. Et d'excellence.

« Notre plan stratégique adopté en 2022 s'est donné trois grandes missions », souligne Anne-Catherine Guitard, alors que l'Aérocampus vient de se doter d'un nouveau logo, dévoilé lors de l'assemblée générale du 5 juin.

Il s'agit d'abord de susciter des vocations en faisant découvrir les métiers, grâce à des journées portes ouvertes, mais aussi avec des camions spécialement aménagés qui se déplacent dans divers



salons et même dans des... colonies de vacances pour éveiller les passions.

En ligne

L'autre grande mission consiste à former les professionnels de demain au service de la filière. Cela se fait en particulier en collaboration avec le lycée professionnel Tristan de Camblanes-et-Meynac – il y a même une section bilingue franco-allemande – ou avec le centre de formation des apprentis de Bruges, avec un catalogue de formations qui s'étoffe au fil du temps.

« Après l'attractivité et l'employa-

## « Depuis que je suis toute petite

En classe de première à l'Aérocampus, Maeva et Timéo préparent un



Maeva voudrait entrer dans la marine  
L.T.

Elle a eu le déclic lors d'un stage en immersion quand elle était en troisième prépa métiers. Elle pensait le monde de l'aéronautique trop loin du sien, inaccessible. Et pourtant. Maeva prépare désormais un bac pro aéronautique option systèmes au lycée Flora-Tristan de Camblanes-et-Meynac, qui forme ses élèves sur le site de l'Aérocampus de Latresne.

« Depuis que je suis toute petite, j'adore les avions, me dire que ça vole et que ça peut nous défendre en cas de guerre », témoigne

l'adolescente. Elle a choisi cette option car elle préfère avoir les mains dans le moteur. « J'aime bien la mécanique et, malgré mes lacunes théoriques, j'ai le sentiment d'être à ma place ici », ajoute-t-elle, avouant apprécier le cadre paisible et champêtre de ses études. Plus tard, elle veut s'engager dans la marine nationale.

Timéo ne savait pas quoi faire à l'issue de sa troisième. « Je voulais du concret et je ne me voyais pas passer encore trois ans assis sur une chaise à écouter les profs. »



# de référence de demain

de Latresne, près de Bordeaux,  
de la maintenance aéronautique



bilité, nous travaillons aussi sur le rayonnement du secteur en accueillant des entreprises pour des colloques, des réceptions ou pour qu'elles s'installent », explique Anne-Catherine Guitard. De la mallette pédagogique à faire voyager partout en France au projet de solution IA en interne, en passant par le développement des formations sur l'utilisation des drones et de celles en ligne, les perspectives sont nombreuses pour l'Aérocampus.

(1) Tous les renseignements sur [www.aerocampus.com](http://www.aerocampus.com)

Anne-Catherine Guitard est la directrice générale de l'association qui gère l'Aérocampus..  
LAURENT THEILLET

## j'adore les avions »

bac pro aéronautique

Après un « brainstorming familial », il a opté pour l'aéronautique. Du concret, il en a au fil des sept heures hebdomadaires de formation pratique et se félicite de tout ce qui est mis à disposition des élèves. « J'ai beaucoup voyagé », raconte-t-il. « Quand on monte dans un avion, on ne voit pas tout ce qui se passe derrière les câblages des instruments de bord. » Cela le fascine. Il prépare un bac pro aéronautique option avionique et se voit bien poursuivre en BTS.

Fl. M.



Timéo veut poursuivre en BTS  
L.T.

## « Ça coche toutes les cases »

Venus d'horizons différents, trois jeunes témoignent de leur reconversion professionnelle à Latresne



Nico, Morgan et Colin, pas peu fiers de bientôt travailler dans un secteur aussi prestigieux que l'aéronautique.  
LAURENT THEILLET/SO

Ils sont en reconversion. Nicolas, Morgan et Colin ont récemment décidé de changer de vie. Ils ont commencé une formation le 19 mars à l'Aérocampus de Latresne pour obtenir un certificat de qualification paritaire de la métallurgie d'ajusteur assembleur de structures aéronaves.

**« Ici, dans l'atelier comme durant les cours, c'est le savoir-être qui est le maître mot »**

Depuis trois ans, Morgan, 25 ans, fabriquait des liners de piscine. « Je voulais évoluer, mais toujours rester dans le monde industriel, manuel », confie la jeune femme, qui a démissionné et entamé une reconversion professionnelle qui la réjouit. « C'est une fierté de participer à la fabrication d'un avion », explique-t-elle, sourire aux lèvres et regard pétillant. « Et puis c'est un autre environnement. » « Il y a 11 mecs, je suis la seule fille. Et ça se passe très bien. Ici, dans l'atelier comme durant les cours, c'est le savoir-être qui est le maître mot. » Elle assure beaucoup apprendre. Sur son futur métier « sélectif » comme sur elle-même.

« De base, je ne suis pas patiente. Là, t'es obligée. Quand on voit la finalité, c'est génial. C'est un métier gratifiant », conclut-elle, impatiente de commencer son stage en entreprise ce 16 juin et d'obtenir son diplôme fin août.

**« Plus tout jeune »**

Nico a 34 ans. « C'est plus tout jeune pour se faire une vie. » Après des études en langues étrangères appliquées, une licence pro en restauration – une erreur d'aiguillage, selon lui, car il est allé de déception en déception –, quelques jobs alimentaires et l'aventure ratée de l'autoentrepreneuriat avec un food-truck, il a fait ce choix décisif de la réorientation pour un diplôme moins coté quand il a appris que sa compagne attendait leur premier enfant. « Maintenant je cherche la stabilité. » Mais pas pour aller n'importe où et faire n'importe quoi. Un ami lui a parlé de l'Aérocampus. « Ils proposaient des formations à des gens sans bagage technique, juste sur le savoir-être. Les qualités demandées, c'est d'être curieux, rigoureux, précis, minutieux, honnête, de ne rien cacher et surtout pas une pièce mal exécutée, d'avoir la satisfaction de rendre un truc propre qui tient la route. » « Ici, pour moi, ça coche toutes les cases. Il y a le prestige du métier. C'est comme si on devenait Com-

pagnon, mais en quelques mois sans faire le tour de France, car tout est là. Ensuite, c'est un secteur d'activité où la France est encore devant. Et on voit bien que c'est un métier où on récompense la sueur, le mérite, et ça, ça me parle. »

**« C'est un secteur d'activité où la France est encore devant »**

Colin, 24 ans, a fait cinq ans d'études après son bac scientifique mais a rapidement eu la confirmation qu'il allait galérer pour trouver un emploi dans la biologie environnementale. Il a ensuite testé la restauration, avant de savoir se remettre en question une fois de plus. « Je voulais un secteur manuel. » Un ami embauché depuis chez Dassault a suivi la formation dans laquelle il est inscrit. « Tout le monde n'est pas pris, mais c'est LA preuve qu'il y a du boulot après. » Il apprécie de faire quelque chose de ses mains, de voir l'objet à fabriquer évoluer de jour en jour. « Et puis, comme dit un formateur, on ne fabrique pas des brouettes mais de belles choses ! On monte et on assemble des pièces pour construire des avions ! »

Fl. M.



Voler en toute souveraineté  
Voler en toute liberté

