



## L'Aquitaine mise sur la formation à la maintenance aéronautique

Il y a un peu plus d'un an, la région Aquitaine rachetait à l'État un site militaire sur le point de fermer. Tiré par une forte demande asiatique et sud-américaine, ce secteur d'activités va massivement embaucher.

### BORDEAUX

De notre correspondant

Ingénieurs, apprentis, BTS, cadres d'EADS Astrium... Tous se côtoient chaque jour à la cantine sur le site d'« Aérocampus Aquitaine » au château de Latresne, près de Bordeaux. « C'est le seul campus en Europe à rassembler des formations à la maintenance aéronautique du bac pro à l'école d'ingénieur », avance fièrement son directeur, Jérôme Verschave.

Pourtant, en avril 2011, ce site était encore militaire et appartenait à la DGA (Direction générale de l'armement). Mais sa fermeture avait été programmée pour raisons budgétaires. La région Aquitaine a alors décidé de racheter à l'État cet exceptionnel château du XIII<sup>e</sup> siècle avec ses 20 000 m<sup>2</sup> de bâtiments et son parc de 26 hectares. Objectif : en faire un pôle mondial de formation (Initiale et continue) à la maintenance aéronautique civile et militaire.

Le contexte est inespéré en ces temps de crise. Les besoins explosent, notamment sous l'influence de la demande en Asie. « Dans les cinq prochaines années, la flotte mondiale va passer de 18 000 à 25 000 avions. Or aujourd'hui, dans le prix d'un avion, les deux tiers concernent l'exploitation et la maintenance », explique Alain Roussel

président PS du conseil régional d'Aquitaine.

Pour se faire une place de choix sur ce marché colossal de 10 milliards d'euros par an, la région a tous les atouts : un pôle de compétitivité mondial, Aerospace Valley, qui rassemble les grands industriels du secteur - EADS, Dassault, Safran, Thales... Sur le plan militaire, la base aérienne 106 de Mérignac, dans l'agglomération bordelaise, héberge le Commandement de soutien des forces armées et depuis cet été la SImmad (Structure Intégrée de maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques de défense), soit 800 professionnels.

Pour cette rentrée, ne serait-ce que du bac au bac + 2, 130 élèves sont en formation à Aérocampus. L'an prochain, ils seront 205. De nombreuses grandes écoles lui font déjà confiance : l'école nationale supérieure de l'aéronautique et de

l'espace (Supaéro), l'école nationale de l'aviation civile (Enac)...

Les grandes entreprises locales aussi jouent le jeu. Ainsi, des cadres et ingénieurs du Sud-Ouest de Thales, d'Astrium campus et de l'Enac sont formés ici. Surtout, elles recrutent sur place. « Nous embauchons tous les ans une dizaine de jeunes à Aérocampus. Ce centre de formation va devenir incontournable », estime Pascal Leroux, DRH de Sabena Technics à Mérignac, numéro 3 de la maintenance aéronautique en Europe.

Après son bac pro en mécanique des systèmes avioniques, Anthony Archambeau, 19 ans, n'a attendu que deux semaines avant d'être engagé par Airbus, comme câbleur-monteur sur le dernier-né, l'A350. « Je vis un rêve éveillé. Cette formation à la fois théorique et pratique (neuf semaines de stage par an) est idéale pour intégrer le secteur », assure-t-il.

Port de ce décollage réussi dans l'Hexagone, Aérocampus part à la conquête du monde. « Des contrats sont en cours de négociation en Malaisie, au Cameroun, au Brésil, aux Émirats pour former chez nous des étudiants, mais aussi créer là-bas des centres de formation », révèle Jérôme Verschave. Le général Denis Guignot, président d'Aérocampus, est convaincu qu'il y a « une carte à jouer au regard du savoir-faire français dans ce secteur ». « Les nouveaux avions sont de plus en plus complexes et en composites. La réglementation sur la sécurité se renforce. Tout ce qui nous donne un avantage compétitif par rapport aux pays à bas coût », justifie-t-il.

Au total, la région Aquitaine investit 25 millions d'euros pour Aérocampus. Mais le retour sur investissement est prometteur sur un site qui était voué à disparaître...

NICOLAS CÉSAR

## Les obstacles s'accumulent devant le projet de fusion BAE-EADS

Le patron d'EADS, Tom Enders, aura fort à faire, aujourd'hui, pour convaincre les élus de la commission des affaires économiques du Bundestag. Il doit y être auditionné à propos du projet de fusion entre EADS et BAE Systems. Or un rapport de cette commission, diffusé lundi soir, émet de sérieux doutes sur l'opportunité de cette opération. Il critique notamment la parité retenue au sein de la nouvelle entité (60 % pour EADS et 40 % pour BAE). Il estime également que les garanties concernant le maintien des sites de production en Allemagne ne sont pas assez fermes et que les droits de veto concédés à la France, l'Allemagne et la Grande-Bretagne sont trop limités.

La France également se montre réservée devant ce projet de fusion qui ferait descendre sa participation au capital de 15 % à 9 %. Or Paris souhaite conserver une influence sur les décisions stratégiques du groupe et ne veut pas voir partir des programmes ayant un intérêt primordial pour la défense française, comme le missile nucléaire M51. Ce projet de fusion doit être au menu d'une réunion des ministres de la défense allemand, britannique et français à Chypre, en fin de semaine. Les deux entreprises ont jusqu'au 10 octobre, en vertu du droit boursier britannique, pour conclure leur rapprochement ou l'abandonner. Elles peuvent également demander une prolongation du délai, sans garantie de l'obtenir.