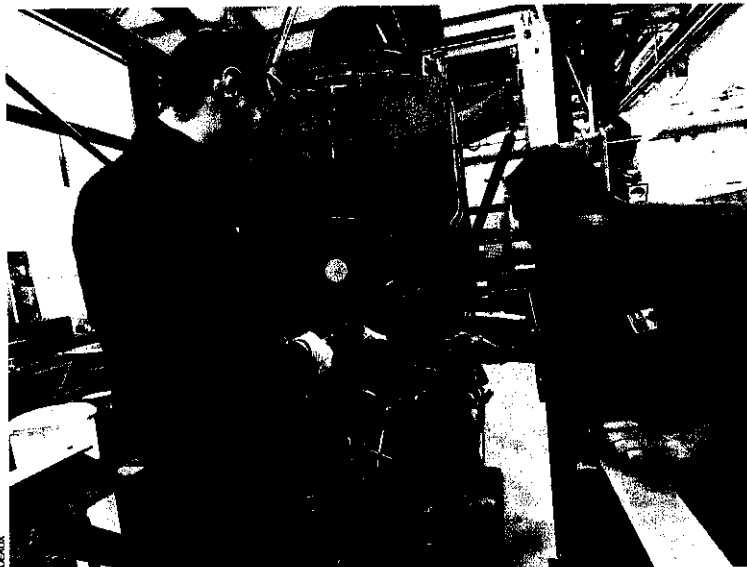


## La maintenance, version Sud-Ouest

L'Aquitaine et Midi-Pyrénées ne sont pas seulement des centres de construction aéronautique. Les deux régions ont également développé, depuis longtemps, la maintenance, au travers de grands groupes comme d'un tissu de PME.

Où que porte le regard, on trouve pléthore de grands acteurs de la MRO dans le grand Sud-Ouest. En Gironde, c'est Sabena Technics qui rayonne, y compris sur la région voisine du Languedoc-Roussillon, et l'AIA de Bordeaux qui maintient, révisé et répare les moteurs des avions des armées françaises. Près de Toulouse, c'est Air France Industries, dont l'activité principale sur son site d'Aéroconstellation, à quelques centaines de mètres du hall d'assemblage de l'A380, est la maintenance des monocouloirs d'Airbus. En faisant un saut dans le Languedoc-Roussillon, on y trouve la société EAS Industries, qui a achevé la construction de son nouveau hangar. La maintenance dans le grand Sud-Ouest, ce sont aussi les activités de révision et réparation, dont se chargent les motoristes ou équipementiers dans leurs propres usines. A ce titre, on peut citer Turbomeca (groupe Safran), qui a centré son unité de Tarnos sur la réparation des turbines d'hélicoptères. Ou encore Liebherr Aerospace à Toulouse, qui fournit les services et le support après-vente de ses produits. On trouve aussi des entreprises de plus petite taille, souvent indé-



L'AIA de Bordeaux maintient, révisé et répare les moteurs des avions des armées françaises.

pendantes, qui se placent en concurrence soit des services de maintenance des compagnies aériennes, soit des ateliers de réparation des constructeurs. Même si leurs patrons soulignent qu'il est bien difficile de rester "petit". Ainsi, nouvelle venue en Midi-Pyrénées, Air Atlantique Industries (AAI), une PME de 70 personnes

**Une pléthore de grands acteurs de la MRO.**

basée à Nantes et Saint-Brieuc, vient de quitter la Bretagne pour s'installer sur l'ancienne base aérienne militaire toulousaine de Franczal, dans 2 hangars de 5000m<sup>2</sup> et 3000m<sup>2</sup> d'ateliers et de bureaux. Un déménagement motivé par plusieurs raisons : trouver un site plus grand pour réunir la production sur un même lieu, dans une région suf-



CONSEIL - METHODES EXCLUSIVES - EXPERIENCE

Spatial - Aéronautique - Automobile

Stratégie et Développement d'Affaires

Management de Projets - Gestion de Production et Achats

Système Qualité et Réglementation - Système de Management Intégré

DEPUIS PLUS DE 20 ANS PARTENAIRES DE VOTRE COMPETITIVITE

39, boulevard des Capelles 31830 PLAISANCE DU TOUCH tél. +33 (0)5 61 06 66 85 - e-mail : pyramis@pyramis-online.com - site : www.pyramis-online.com



fisamment aéronautique... Et en Midi-Pyrénées, "on respire aéronautique par tous les pores", souligne Didier Bernardeau, le président d'AAI. La société spécialisée dans la maintenance d'avions de transport et de jets régionaux se rapproche ainsi d'ATR, un de ses clients.

Avec un chiffre d'affaires de 14 millions d'euros, en hausse, Didier Bernardeau reste réaliste : "Aujourd'hui, on ne peut pas être un petit atelier de MRO. Notre marge brute est réduite et il faut trouver une rentabilité ailleurs." Pour AAI, cela prendra la forme d'opportunités sur le marché étatique de l'aviation.

**"On ne peut pas être un petit atelier de MRO."**

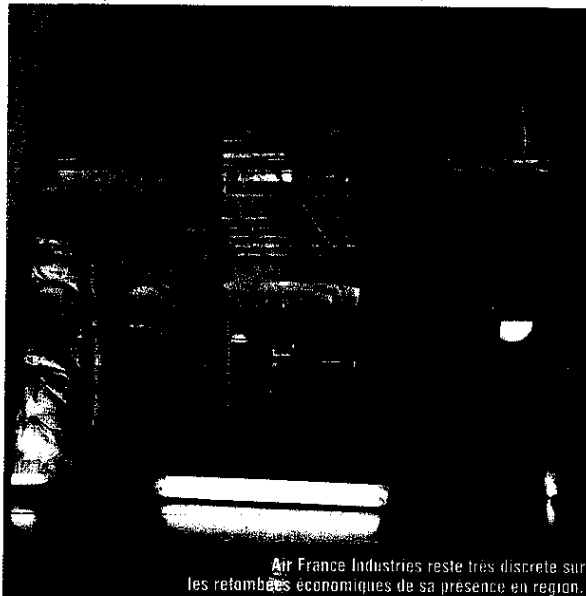
**Didier Bernardeau,**  
président d'AAI.

PME de L'Isle-Jourdain (Gers) a développé sa propre gamme d'équipements. Avec ses deux entreprises, Equip'Aero Services et Equip'Aero Techniques, la holding Equip'Aero compte moins de 200 personnes. Dans le domaine de la maintenance, ses clients sont les avionneurs, les centres de maintenance indépendants, les OEM, ainsi que les compagnies aériennes. Un des atouts de l'entreprise de L'Isle-Jourdain est d'avoir la compétence et la capacité à développer ses propres bancs d'essai. La plupart du temps, ces PME sont amenées à recher

cher leur clientèle à l'étranger, même si certaines arrivent à capter une part de leur charge auprès des grands du Sud-Ouest. Il en va ainsi pour le spécialiste de la peinture et de l'étanchéité des avions, le groupe STTS (Société toulousaine de traitement de surface). Il faut dire que, depuis sa création, en 1986, la société a fait du chemin puisqu'elle ne compte pas moins de 35 implantations dans le monde (pour être au plus proche de ses clients) et emploie environ 900 personnes pour un chiffre d'affaires qui frôle les 80 millions d'euros en 2011. Une ►

### Croissance naturelle.

Plus optimiste, Ismael Fadili, responsable commercial chez Air Support, évoque la croissance naturelle dans les sociétés de maintenance liée à l'augmentation de la flotte mondiale. L'important étant de la capter : Lufthansa, Snecma, ATR, Dassault... le chiffre d'affaires d'Air Support (7,5 millions d'euros) se fait en partie en France, en partie à l'étranger. La société spécialisée dans la réparation d'équipements d'avions civils, de cabines et de moteurs, va quitter Colomiers à la fin de l'année pour s'installer dans le Gers, sur un site plus vaste. L'occasion aussi de densifier à nouveau le tissu industriel de la région Midi-Pyrénées et de ne pas tout concentrer sur Toulouse. De son côté, Equip'Aero Services sait ce qu'il en est d'être "petite", mais, à force de travailler sur les produits de clients concepteurs d'équipements ou de systèmes, la



Air France Industries reste très discrète sur les retombées économiques de sa présence en région.

Après plus de 25 ans d'expérience et une récente implantation à Toulouse en 2010, **Philotech** vient de remporter un contrat de 3 ans avec EADS. Ce contrat européen positionne **Philotech** comme nouveau leader dans le développement de programmes de maintenance (MRBR & Maintenance Planning Document) basés sur la méthode MSG-3.

Fondée en 1987 à Munich, **Philotech** est une société à taille humaine dont les services sont articulés sur 3 grands domaines : l'ingénierie des systèmes, le support et Ingénierie logistique, le développement de logiciels et le conseil.

La création de **Philotech France** est une décision stratégique afin d'être au plus près de ses clients et de leurs besoins, garant d'une collaboration étroite et personnelle. **Philotech France** développe son pôle formation et ses relations avec Airbus, ATR, Eurocopter, Thales, Liebherr, Diehl Aerospace et Continental.



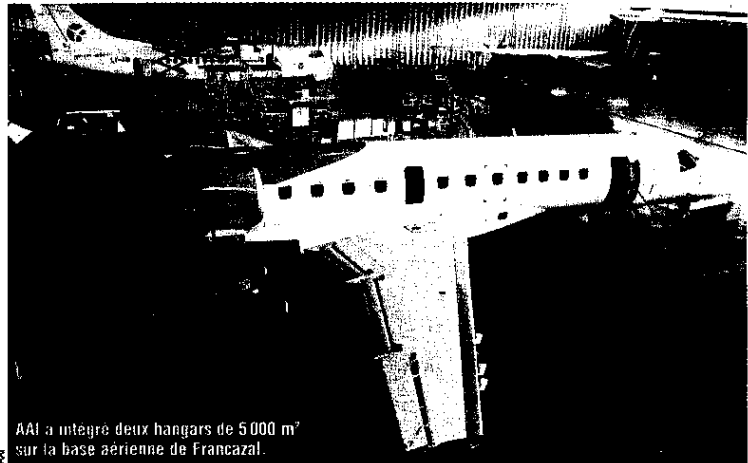
info@philotech.fr

## SPECIAL GRAND SUD-OUEST

► des fiertés de STTS est de n'employer que du personnel permanent, ce qui lui permet d'offrir des prestations d'un haut niveau de qualité. En Midi-Pyrénées, STTS s'est implantée sur la zone d'Aéroconstellation à Blagnac, avec sa salle édifiée pour le programme à long rayon d'action (LR), et est propriétaire d'une autre salle de peinture toujours à Blagnac. STTS exploite également, sur place, deux ateliers appartenant à Airbus.

### "Croix du Sud".

Aux termes d'un accord avec Air France Industries, STTS remet en peinture la flotte des A320 qui passe en grande maintenance dans le centre industriel d'Air France Industries, "Croix du Sud". Ce centre de Blagnac dédié au grand entretien des appareils petit-porteurs occupe une super-



AFI a intégré deux hangars de 5 000 m<sup>2</sup> sur la base aérienne de Franczal.

ficie totale de 35 700 m<sup>2</sup>, dont 14 600 m<sup>2</sup> pour les hangars, et peut accueillir six avions petit-porteurs (de la famille des A320). Air France Industries reste très discrète sur le poids de l'entre-

### La proximité des gros clients.

prise en région, en termes d'effectifs et de volant d'affaires. Selon un porte-parole, les principales entreprises régionales avec lesquelles AFI "Croix du Sud" travaille sont STTS, Mecahers



## RECRUTE CADRES EXPERIMENTES

- Au Bureau d'Etudes
- Sur ses sites de Production
- En Recherche & Développement

*Aerolia, N°1 français des aérostructures et N°2 mondial des fuselages d'avions*

*Adressez votre CV à [recrutement.france@aerolia.com](mailto:recrutement.france@aerolia.com)*



AN EADS COMPANY

Maintenance (cette branche n'ayant pas été acquise par Mecachrome) et Aertec, une entreprise de maintenance d'intérieurs et de sièges d'avions. Cette dernière, tout en conservant son siège social à Villeron (Val-d'Oise), s'est implantée à Colomiers depuis janvier 2011. La société compte y industrialiser un compacteur de déchets embarqué. La production de cet équipement, qui sera proposé en version aviation commerciale et en version aviation d'affaires, nécessitera l'extension du site de Colomiers. Toujours est-il que, là encore, Aertec a visé la proximité de deux de ses plus gros clients, Airbus à Toulouse et Dassault Aviation à Mérignac. La "Croix du Sud" d'AFI, pour laquelle travaille aussi la PME Aertec, comprend un hangar de

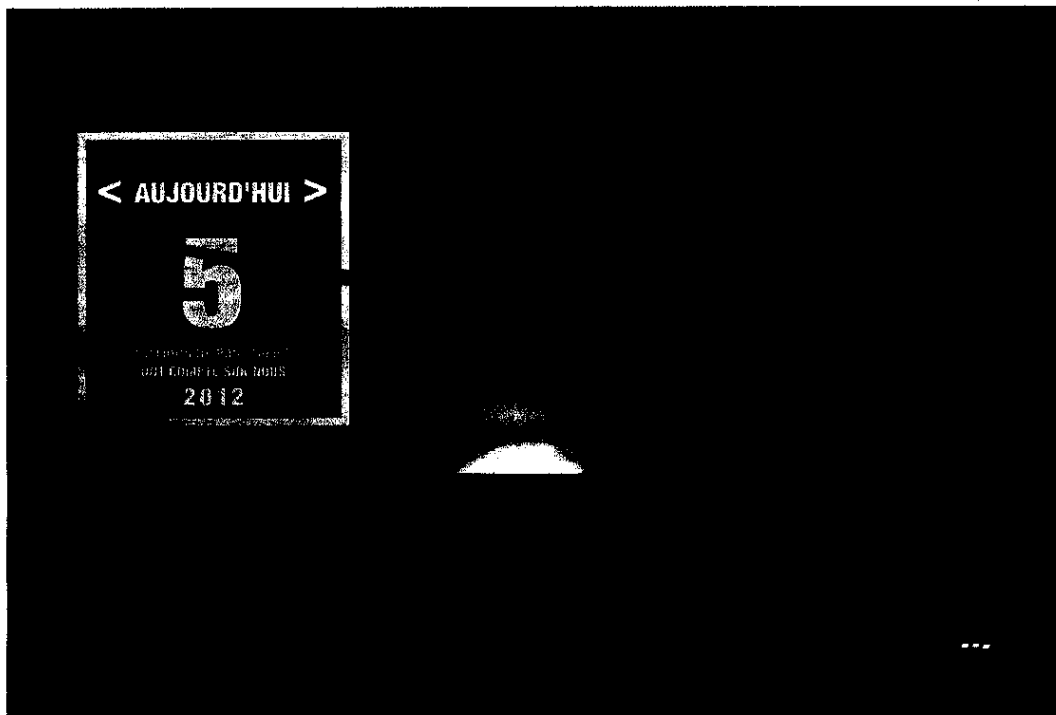
### L'utilité des pôles de compétitivité.

14 600 m<sup>2</sup>, ainsi que des bâtiments annexes et les parkings avions. Les équipes de mécaniciens, techniciens et ingénieurs y réalisent des opérations d'entretien avion sur les appareils de la famille A320, de la visite de type C à des celles de grand entretien de type II ou D, qui peuvent durer de quatre à six semaines. Des opérations de modification des cabines peuvent aussi y être réalisées pour Air France ou des compagnies clientes. Ce site a la capacité d'accueillir quatre monocoilors en docks permettant l'accès aux opérations les plus lourdes.

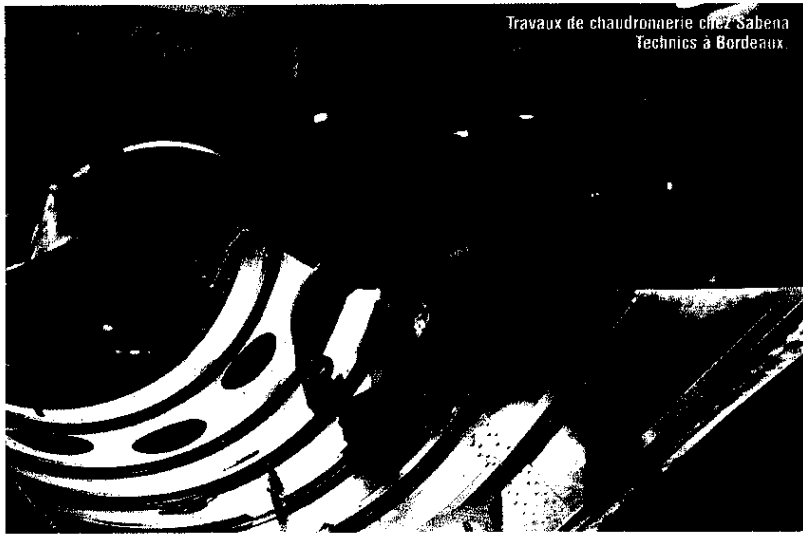
### Les acquisitions de Sabena Technics.

C'est à l'histoire que le groupe Sabena Technics doit d'être implanté à Bordeaux-Mérignac. Cela résulte du rachat de Sogerma Services à EADS en 2007, qui a

pris le nom de marque Sabena Technics une année plus tard. Sur place, Sabena Technics emploie actuellement 650 personnes. Christophe Bernardini, président du directoire de Sabena Technics Group, rappelle que "l'unité bordelaise est chargée de la maintenance de cellules d'avions civils ou militaires et de celle d'équipements". Détenteur des agréments Part 21J & G, le centre bordelais réalise des études lui permettant de définir des modifications et des aménagements d'avions puis de les produire. Il détient la licence de centre de modification des Boeing BBJ, et peut aller jusqu'à la peinture d'aéronefs. Sabena Technics a aussi racheté, en 2000, la société AOM Industries, filiale de maintenance de l'ex-compagnie aérienne à Nîmes où elle emploie 400 personnes. Cette incursion en ▶



# SPECIAL GRAND SUD-OUEST



Travaux de chaudronnerie chez Sabena Technics à Bordeaux.

SABENA TECHNICS

► Languedoc-Roussillon permet de comprendre les différences qu'il y a d'être dans une région ne disposant pas d'un pôle de compétitivité. A Nîmes, où le groupe effectue de la maintenance de cellules et en ligne, et où il dispose d'ateliers de structure, il ne bénéficie pas du réseau aquitain, et l'activité de la zone y est plus restreinte. Il

s'appuie cependant sur le bassin de Montpellier et d'Alès, avec son tissu de PME dans la mécanique générale. En termes de formation, Sabena Technics à Nîmes avoue se tourner vers l'Institut de maintenance aéronautique (IMA) de Bordeaux, notamment pour ses besoins en support ingénierie (suivi de navigabilité), tandis que l'Esm

### Le développement du pôle de MCO est un atout.

Aviation Academy, à Montpellier, lui fournit des employés dont le profil est de type mécaniciens avec une préférence d'embauche via l'alternance.

### Un partenaire important.

"Les pôles de compétitivité comme Aerospace Valley nous permettent de renforcer notre R&D, sans oublier les agences régionales de développement qui sont également importantes", explique Christophe Bernardini. Le développement du pôle de maintien en conditions opérationnelles (MCO) défense est aussi un atout pour le site de Bordeaux depuis sa montée en puissance, liée, entre autres, à la délocalisation de la Simmad. A Bordeaux, l'aérocampus à Latresne (voir encadré p. 36) est un partenaire important dans la région. "Ils nous aident à garantir le développement de filières nécessaires à nos métiers, par exemple pour l'apprentissage", souligne le patron de Sabena Technics.

Pour revenir à Midi-Pyrénées et à l'Aquitaine, Sabena Technics, avec ses 650 employés, ne boude pas sa place d'employeur, d'autant qu'elle fait appel à un tissu de

## Solutions embarquées innovantes

Proximité, Nexter Electronics  
 Haute technologie pour des  
 produits innovants  
 Systèmes électroniques  
 Maintenance en Conditions  
 Opérationnelles  
 Grâce à son savoir-faire, ces produits  
 résistent (température, chocs, vibrations)

### NEXTER ELECTRONICS

Possession  
 de la filiale  
 française  
 des services

ISO 9001:2008  
 ISO 14000:2004  
 EN 9100:2009  
 PART 145  
 PART 21G

Expérience  
 en réparation,

Contact : [c.constantin@nexter-group.fr](mailto:c.constantin@nexter-group.fr)

Tél : 05 34 46 69 48

[www.nexter-electronics.fr](http://www.nexter-electronics.fr)

PME locales auxquelles elle confie pour 60 millions de travaux de sous-traitance. De plus, c'est un investisseur : pour exemple, en 2011, Sabena Technics a investi à Bordeaux quelque 20 millions d'euros dans son nouveau centre d'aménagement d'avions VIP. C'est dans son bureau d'études bordelais que sont menés à bien le développement ainsi que la production, ce qui a nécessité aussi la construction de nouveaux ateliers de sellerie et de meubles.

#### Réorganisation.

L'Aquitaine prend son rôle au sérieux concernant la MRO, comme le confirment le rachat par le conseil régional du site de la DGA à Latresne et la création d'un salon qui aura lieu pour la première fois à l'automne prochain (voir encadré ci-contre). Et ce n'est pas un hasard car l'Aquitaine compte un des cinq ateliers industriels de l'aéronautique (AIA) qui dépendent dorénavant du Service industriel de l'aéronautique (SIAé) du ministère de la Défense (voir aussi p. 54). L'AIA de Bordeaux est donc placé dans une chaîne hiérarchique qui fait qu'il dépend de l'Armée de l'Air (notamment

**L'Aquitaine prend son rôle au sérieux concernant la MRO.**

## — La maintenance fait salon à Bordeaux —

Alain Rousset, président du conseil régional d'Aquitaine, est à l'origine d'Aero Defence Support (ADS) Show Europe, salon dédié au maintien en conditions opérationnelles (MCO) de l'aéronautique de défense. Il aura lieu le 25 septembre 2012 sur l'aérocampus, pour évoquer les problématiques de formation, et les 26 et 27 septembre, sur la base aérienne 106 de Bordeaux-Mérignac. Au cours de ces deux jours, plusieurs événements sont prévus : exposition de matériels, ateliers et convention d'affaires pour les PME européennes. Alain Rousset est accompagné dans

sa démarche par l'Armée de l'air et les industriels aquitains. La présence historique de l'AIA, le rachat du site de Latresne à la DGA transformé en aérocampus, l'arrivée de la Simmad et la participation aux grands programmes en cours - A400M, Tigre, NH90 - ont été considérés comme autant d'éléments favorables au lancement du Salon. Il cible plusieurs publics : les donneurs d'ordres et grands clients à l'export de l'industrie de défense, les experts et les prestataires en tout genre. 1 500 participants y sont attendus.

Claude Mandraut

du Cema), alors qu'auparavant, les AIA étaient placés sous l'autorité de la Direction générale de l'armement (DGA). Avec ces changements d'organisation, l'AIA de Bordeaux travaille au profit de toutes les forces, via des commandes contractualisées par la Simmad pour assurer un certain nombre de prestations (révision, réparation et maintenance) sur les moteurs. "Nous travaillons aussi bien pour la DGA avec des études techniques, des plans

d'études amont pour développer de nouvelles technologies, que pour le moteur M88 du Rafale. Et nous avons également des partenariats avec des industriels tels que Snecma, Turbomeca", explique l'ingénieur en chef de l'armement, Fabian Ballet, directeur adjoint de l'AIA de Bordeaux.

#### Le SIAé : 5 000 personnes.

En ce qui concerne les moteurs, le SIAé se positionne sur les niveaux NTI2 (en atelier ou au

**AKKA Technologies**  
Acteur Mondial :  
Ingénieurs avec l'acquisition du Leader de l'ingénierie Allemand  
: Taux de croissance Aéronautique 2011/2010

**AKKA**  
TECHNOLOGIES

✈️  
🛩️  
🚀

AKKA Technologies, le Leader Européen en Ingénierie et Conseil en Technologies vous propose une solution unique en informatique industrielle, temps réel embarqué, qualité système et logiciel, ingénierie mécanique & process, customer support, transport aérien, système d'information et ingénierie documentaire.

Retrouvez toutes nos offres sur [www.akka.eu](http://www.akka.eu)

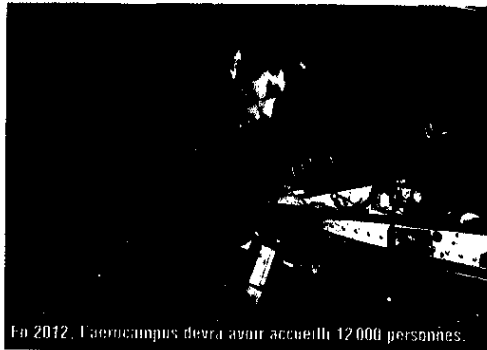
### L'aérocampus structure ses compétences en maintenance

L'institution a repris un site de la DGA pour créer un pôle de référence international.

Après de longues discussions, le site de la DGA de Latresne (Gironde), qui devait fermer, est passé dans le giron du conseil régional d'Aquitaine. "Ce sera un outil de formation pour une filière en plein développement. La maintenance embauche et a des besoins énormes. Nous sommes arrivés au bon moment", commente Jérôme Verschave, le directeur de l'aérocampus. L'ambition est de faire de ce dernier un pôle de référence international en matière de maintenance aéronautique.

Le coût global de l'opération se monte à 25 millions d'euros, dont 6,5 millions pour l'acquisition. Les investissements s'achèveront en 2014. Le conseil régional y a participé à hauteur de 18 millions d'euros, tandis que 6 millions d'euros proviennent du programme d'investissements d'avenir (PIA). Les besoins portent sur la remise à niveau de l'informatique de cet ancien site militaire, la rénovation des hébergements et l'acquisition d'équipements pédagogiques tels que des simulateurs, bancs de test et outillages. Actuellement, l'aérocampus agréé Part 147 dispose de deux hangars avions avec sept aéronefs, quatre ateliers (mécanique, chaudronnerie-composites, construction électrique et moteurs) et quatorze laboratoires. Sabena Technics vient d'offrir à l'aérocampus l'intérieur de l'ancienne cellule de l'avion présidentiel, sur laquelle les apprentis peuvent s'exercer.

Le budget de fonctionnement de l'aérocampus se monte à 3,5 millions d'euros, dont 2,5 millions d'euros de subventions du conseil régional d'Aquitaine. Le but de l'aérocampus n'est pas de faire cavalier seul mais bien de fédérer toutes les énergies autour de la maintenance. "Nous faisons des salons avec l'IMA ou l'Enac pour afficher notre complémentarité", souligne Jérôme Verschave. L'Enac et l'Isae, notamment, font d'ailleurs partie du conseil d'administration. Des liens et des partenariats ont été tissés avec des acteurs de la formation déjà implantés localement (le CFAI Aquitaine, l'AFPI Sud-Ouest, l'Apave Aéroservices, l'Institut de la soudure, l'IFI peinture) et nationaux (Maser Engineering à Toulouse, In situ à Nantes, l'Institut du collage à Talence et Cassidian Aviation Training Services à Cognac).



En 2012, l'aérocampus devra avoir accueilli 12 000 personnes.

Actuellement, l'aérocampus propose deux bacs professionnels par voie scolaire ou par apprentissage. Il a déjà accueilli des sessions de formation de Sabena Technics, des sessions délocalisées de Thales Université, relancé des actions de formation pour l'AIA sur le thème de la réparation des matériaux en composites et été habilité par la DGAC pour l'accueil de la formation théorique des PNC avec l'implantation d'une antenne des Guyards. En cinq mois, 4 000 personnes sont venues sur le site de l'aérocampus. Dès la rentrée 2012, un BTS aéronautique, en apprentissage, sera proposé, ainsi qu'une formation, en apprentissage, de technicien aéronautique d'exploitation, en partenariat avec l'Enac, une mention complémentaire soudure en partenariat avec l'Institut de la soudure et les premières sessions délocalisées de masters et d'ingénieurs de l'Isae. L'Institut de la soudure construit sur le site un bâtiment de 2 500 m<sup>2</sup> (d'une capacité de 80 stagiaires par jour) qui sera terminé fin 2012, tandis que celui de la peinture prendra possession de son bâtiment de 1 500 m<sup>2</sup> (d'une capacité de 30 stagiaires par jour) en 2013.

Jérôme Verschave fait ses calculs. En 2012, l'aérocampus devrait avoir accueilli près de 12 000 personnes et, fin 2013, il hébergera 150 salariés, tous organismes confondus.

Claude Mandraut

► bord des pistes, où on fait l'échange de modules) et NTI3 (niveau industriel, où l'on intervient au cœur des modules, en atelier). Le niveau d'intervention NTI1, un support opérationnel au pied de l'avion, est du ressort de l'armée. Le SIAé travaille sur tous les éléments du moteur, de la vis à l'aube en passant par

tous les éléments critiques. L'AIA de Bordeaux emploie le cinquième des effectifs du SIAé, qui s'élèvent à 5 000 personnes, dont 1 400 personnels militaires projetables intégrés dans les AIA. La réparation de moteurs s'accompagne inmanquablement d'essais avant leur remise en service. Exception faite de celui du Rafale,

le M88, qui, du fait de sa conception, ne fera l'objet que d'un essai au banc pour vérifier la bonne étanchéité, mais pas ses performances. "Ce moteur quasiment sans tuyauterie, se plaît à nous faire remarquer Guillaume Ghysels, responsable produit M88 à l'AIA de Bordeaux, est unique en son genre." Pour le moteur de

l'A400M, le TP400, c'est différent : un ancien banc de moteur Atar va être modernisé et mis aux normes du TP400 afin de donner à l'AIA les moyens d'être un acteur du programme lorsque les premiers appareils entreront en service, en 2013. Guillaume Ghysels précise que l'AIA interviendra sur le moteur "nu", sans son hélice octopale qui est fabriquée par un industriel du Sud-Ouest, Ratier-Figeac en Aveyron.

#### Le futur banc du TP400.

Le futur banc du TP400 sera situé à Cestas-Croix d'Hins, à une vingtaine de kilomètres de Bordeaux où l'AIA dispose de 102 hectares. Ainsi sont évitées au maximum les nuisances sonores qui pourraient provenir des sept bancs d'essai de turboréacteurs et turbomoteurs. Y sont installés également des ateliers

#### L'AIA de Bordeaux investit entre 8 et 10 millions d'euros par an.

où sont effectuées des réparations et retouches diverses.

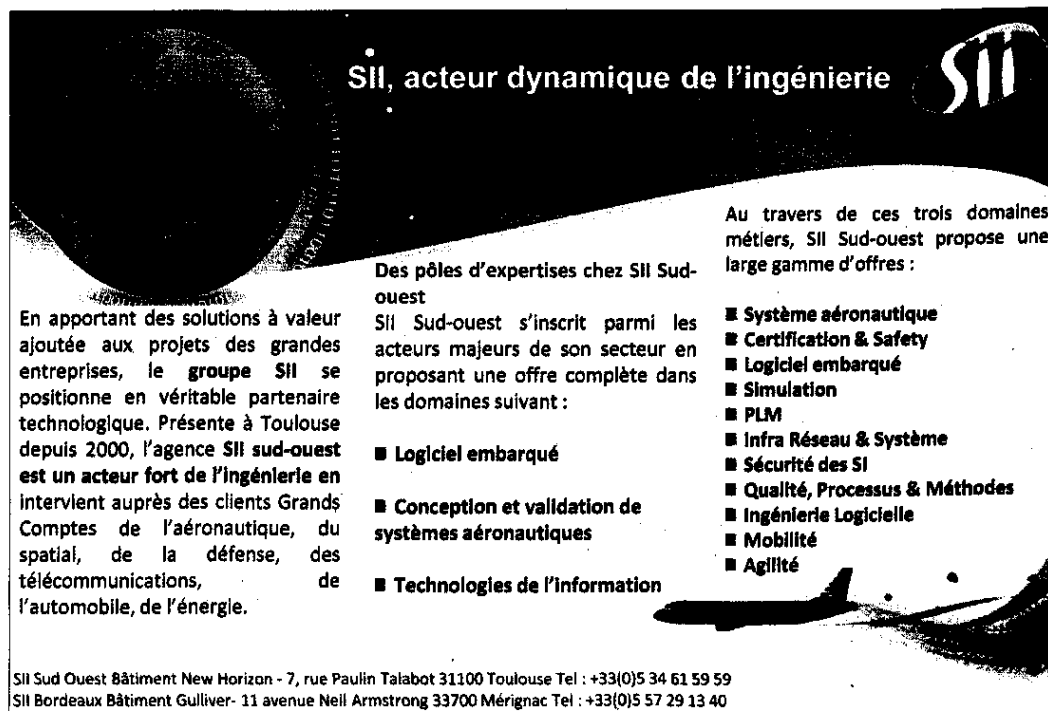
Chaque année, l'AIA de Bordeaux investit entre 8 et 10 millions d'euros, ce qui a permis, dernièrement, de voir arriver plusieurs nouveaux équipements : une rectifieuse à grande vitesse et des bancs d'essai d'équipements pour le M88, ou encore des bancs d'essai moteurs T-56 et MTR390 (le moteur du Tigre, pour lequel l'AIA est un centre agréé). Enfin, un centre d'usinage 5-axes et une machine de découpe laser. Avec son effectif d'un peu plus d'un millier de personnes à la fin 2011, et un chiffre d'affaires de 245 millions d'euros, l'AIA absorbera sans problème ces nouvelles charges : l'arrivée de nouveaux moteurs en révision (en ce moment, le M88 ; plus tard, le TP400) sera compensée par le retrait de service d'autres types de moteurs, comme

l'Atar. En 2011, l'AIA de Bordeaux a traité 415 moteurs, 797 modules et 667 équipements. Ses activités se sont réparties entre l'armée de l'Air (83 %), l'armée de Terre (1 %, notamment pour l'hélicoptère Tigre) et la Marine nationale (16 %).

#### Peu de sous-traitance à l'AIA.

"Nous sous-traitons peu nos activités, affirme Fabian Ballet. Seulement 10 % et, de cette masse, entre 10 à 15 % sont sous-traitées en Aquitaine." Pourtant, il met l'accent sur l'importance que revêtent la logistique, la supply chain et la sécurisation des approvisionnements. Sans oublier l'accent mis sur la formation. Mais dans ce domaine, l'AIA compte aussi sur l'aérocampus de Latresne.

Nicole Beauclair avec Agnès Baritou à Toulouse et Claude Mandraut à Bordeaux



**SII, acteur dynamique de l'ingénierie**

Au travers de ces trois domaines métiers, SII Sud-ouest propose une large gamme d'offres :

- Système aéronautique
- Certification & Safety
- Logiciel embarqué
- Simulation
- PLM
- Infra Réseau & Système
- Sécurité des SI
- Qualité, Processus & Méthodes
- Ingénierie Logicielle
- Mobilité
- Agilité

En apportant des solutions à valeur ajoutée aux projets des grandes entreprises, le groupe SII se positionne en véritable partenaire technologique. Présente à Toulouse depuis 2000, l'agence SII sud-ouest est un acteur fort de l'ingénierie en intervenant auprès des clients Grands Comptes de l'aéronautique, du spatial, de la défense, des télécommunications, de l'automobile, de l'énergie.

Des pôles d'expertises chez SII Sud-ouest

SII Sud-ouest s'inscrit parmi les acteurs majeurs de son secteur en proposant une offre complète dans les domaines suivant :

- Logiciel embarqué
- Conception et validation de systèmes aéronautiques
- Technologies de l'information

SII Sud Ouest Bâtiment New Horizon - 7, rue Paulin Talabot 31100 Toulouse Tel : +33(0)5 34 61 59 59  
SII Bordeaux Bâtiment Gulliver- 11 avenue Neil Armstrong 33700 Mérignac Tel : +33(0)5 57 29 13 40