

INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE



Avions Mauboussin : vers un horizon plus vert

Avions Mauboussin est un constructeur aéronautique fondé par David Gallezot, pilote privé, polytechnicien et ingénieur Supaéro, en 2011, situé à Belfort depuis 2017. Après avoir relancé la marque mythique aéronautique, la société s'appuie sur son héritage pour concevoir la prochaine génération d'avions propres, silencieux, à atterrissage et décollage ultracourts (Stol). Explications.

© Avions Mauboussin



© Philippe Ridanza

David Gallezot, Président fondateur et Directeur Technique d'Avions Mauboussin.

QUELLE EST LA PARTICULARITÉ DES AVIONS FABRIQUÉS PAR VOTRE SOCIÉTÉ ?

David Gallezot : Les avions Mauboussin conçoit des avions destinés à la mobilité régionale (de 600 à 1 500 kilomètres). Ces engins se déplacent directement de région à région, de territoire à territoire, de point à point. Ses petits avions d'affaires pouvant être aussi utilisés à des usages personnels, présentent la particularité de pouvoir se poser sur des pistes très courtes dures ou herbeuses. Cela permet donc d'utiliser tout le réseau des aéroports et aérodromes existants et des aéroports privés. Deuxième particularité : leur

motorisation hybride ou à hydrogène permet de minimiser la consommation d'énergie et donc de décarboner le transport aérien.

QUELS SONT LES ENJEUX DE LA QUALITÉ ET LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DANS VOTRE SECTEUR AÉRONAUTIQUE ?

Concernant la qualité, l'enjeu est de travailler dans un environnement très normé avec des certifications et des agréments. La certification de produit est délivrée par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne. Il y a aussi la certification ou agrément de la société



Alérion M1h décolle et atterrit en mode électrique, le moteur thermique n'assurant le relais qu'en croisière.

VOTRE AMBITION EST DE CONCEVOIR DES AVIONS PERFORMANTS, FACILES À PILOTER ET FIABLES, TOUT EN S'INSCRIVANT DANS UNE DÉMARCHE RSE GLOBALE. QUELLES SONT VOS POLITIQUES QUALITÉ ET RSE ? COMMENT SONT-ELLES LIÉES ?

Concernant la partie Qualité, on travaille pour réaliser des produits conformes au plus haut niveau de sécurité pour les clients (conception, production et entretien). Ils doivent un bon niveau de qualité dans les sens du confort, de l'habilité, du plaisir de voler et de l'esthétique. Il y a toujours, en effet, une question d'image projetée avec ce type de transport. Si cela n'est pas intégré formellement dans des diagrammes de procédures, ce sera fait dans les prochains mois. L'horizon de certifications est 2024 car nous avons des cycles de conception assez longs. L'objectif est de mettre sur le marché en 2025 le premier avion. D'ici là, on aura certifié l'organisation.

Pour la responsabilité environnementale, cela concerne le fonctionnement de la société et la vie du produit. Nous essayons dans la réalisation du produit d'utiliser des produits responsables comme l'informatique ou le matériel reconditionné qui peut être acheté dans des sociétés d'insertion. Ces machines durent 6 à 7 ans et cela permet de réduire l'impact environnemental, notamment des matières

premières des appareils numériques. Aujourd'hui, côté bâtiment, nous sommes en location. Nous n'avons donc pas la main sur la construction. Mais nous sommes dans des anciens bâtiments industriels de filature DMC du 19^{ème} siècle avec des murs épais en brique permettant une inertie thermique. Pour la construction de notre future usine, nous avons fait une première étude avec des étudiants de l'INSA de Strasbourg sensibilisés à l'écoconstruction et nous continuons à travailler sur ce projet pour obtenir des plans et des procédés de construction les plus écoresponsables possibles.

Côté social, nous faisons appel à des entreprises de réinsertion et d'autres sociétés de l'économie sociale et solidaire quand cela est possible. Nous sommes en relation avec deux entreprises qui récupèrent, reconditionnent et revendent de l'informatique d'occasion. Nous les avons retenus pour des raisons sociales et de recyclage. Afin de protéger les salariés, nous avons aussi fabriqué des masques certifiés en tissu et lavables 50 fois aux couleurs de l'entreprise par une entreprise de réinsertion qui aide les chômeurs à se reconverter plutôt que d'acheter des masques jetables en Chine.

COMMENT L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DES AVIONS CONTRIBUE-T-ELLE À LA LUTTE CONTRE LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE ?

Chaque avion émet moins de CO₂ en déplaçant des personnes et du matériel. Nos avions consomment moins. Sur la propulsion hybride, on vise une baisse d'un quart de la consommation et donc cela signifie un quart de CO₂ en moins. Quant aux avions à hydrogène, ils ne rejettent pas de CO₂.

Mais nous ne sommes pas des producteurs et ses distributeurs d'hydrogène. En revanche, Engie, Total et EDF proposent des solutions décarbonées. Par ailleurs, nous faisons partie de France Hydrogène et du club Hydrogène pour Franche-Comté.



Nous travaillons donc sur la promotion, la publicité, les ressources des utilisateurs des avions avec des partenaires pour obtenir de l'hydrogène vert le plus rapidement possible sur les bords des pistes et les aérodromes fréquentés par nos avions.

COMMENT ALLIER INNOVATION TECHNOLOGIQUE, PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE ET ÉCONOMIE ?

Il faut sélectionner la bonne innovation technologique efficace et sobre avec un impact environnemental positif en regardant son impact d'un bout à l'autre. Nous sommes en train de préparer l'analyse du cycle global de nos machines afin de démontrer un impact global plus faible par rapport aux appareils sur le marché.

Pour l'économie, cela est un vrai problème. En général, l'innovation environnementale n'est pas payée en tant que tel. Si on regarde aujourd'hui, le prix de la tonne de CO₂, du kérozène, de l'essence et du pétrole, ce n'est pas très dissuasif. Dans notre cas, il faut travailler sur les incitations.