

Réduire la consommation

Guinault

L'entreprise de Saint-Cyr-en-Val construit des générateurs d'énergie très technologiques. Au diesel, électriques ou hybrides, et peut-être bientôt à l'hydrogène, ils évitent à des avions du monde entier d'utiliser leur kérosène, une fois au sol.

Carole Tribout
carole.tribout@centrefrance.com

Une activité fourmillante sur le site de Guinault, à l'entrée du parc de La Sausaye, à Saint-Cyr-en-Val. Si l'usine a tourné au ralenti pendant la crise sanitaire, les commandes ont repris de l'altitude, nécessitant l'achat de terrains voisins, afin d'y construire des locaux supplémentaires.

L'entreprise y conçoit, fabrique, assemble et vend des générateurs d'électricité et de climatisation, ainsi que des compresseurs pour le démarrage des réacteurs. Mobiles ou fixes, ces machines sont utilisées par les avions au sol, entre deux vols.

Elles fonctionnent à l'essence ; au diesel ; encore peu, mais de plus en plus, à l'électricité ; en bi-mode (comme les voitures hybrides) ou, c'est nouveau, grâce à des batteries.

Se substituer au kérosène

Guinault a d'ailleurs été lauréat du plan de relance étatique pour cette innovation. Les chargeurs, conçus en interne, sont embarqués sur l'engin près des batteries. Le projet est opérationnel mais la gamme reste à compléter. « Ils ont une capacité de 155 kWh. C'est plus qu'une Tesla ! », s'exclame Lionel Clermont, le PDG.

Guinault a également été retenu par l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle, avec d'autres partenaires, pour trouver des solutions utilisant l'hydrogène.

Si l'activité redécouvre ainsi, c'est parce que le transport aérien a quasiment retrouvé son niveau prévu avant le Covid. Et que, de plus, Guinault a mis à profit le trou d'air de 2020 pour imaginer de nouvelles façons d'aider le secteur à réduire ses émissions de CO₂.

En effet, les générateurs maison évitent aux pilotes, qui préparent leur vol, d'activer leur « APU » (unité de puissance auxiliaire) quand il faut refroidir l'avion, avoir de l'électricité ou lancer les moteurs.

« Les APU sont très énergivores : 150 litres de carburant par heure pour un A320, alors que notre machine n'en consomme que 20. Notre unité permet d'économiser 700 tonnes de CO₂ par an. Et si elle est électrique, c'est encore mieux... La tendance mondiale est d'arrêter ces APU », détaille Lionel Clermont.

L'entreprise s'étend aussi parce qu'elle s'est dotée d'une nouvelle compétence : la réfrigération industrielle. Pour compenser

l'énergie émise par les passagers, le soleil en altitude et l'électronique à bord, il faut, en effet, pulser de l'air entre 0 et 2 degrés dans la cabine.

Une compétence de plus !

Guinault propose donc dorénavant des climatiseurs fabriqués à 100 % en interne, alors que le froid était auparavant confié à une société belge. « Nous sommes partis d'une feuille blanche ! », précise le PDG. La technologie est complexe. Il faut maîtriser des fluides très froids et lutter contre le risque de givre, quelles que soient l'humidité et la température extérieure.

Et ce n'est qu'une des nombreuses compétences du site. La production y est très intégrée. Tout est conçu sur place, y compris les grandes salles où les générateurs sont testés, par exemple sous des conditions tropicales. La plus grande partie des pièces, dont les composants proviennent à « 80 % de France et à 99 % d'Europe », est fabriquée dans différents ateliers.

Les deux cent dix salariés exercent donc de nombreux métiers. Et le recrutement, comme les problèmes d'approvisionnement, constitue l'une des difficultés actuelles. L'agence d'intérim Partnaire a d'ailleurs organisé un job dating sur le site, le 14 septembre. « Aujourd'hui, il est surtout compliqué de trouver des personnes de production. Nous ne sommes sans doute pas assez connus localement », regrette le dirigeant.

Électronique, électricité, réfrigération, mécanique, pneumatique, câblage, soudure, achats, logistique, administration, commercial, service après-vente... « Nous aurons peut-être un jour des *data analysts*, aussi », souligne Lionel Clermont, fier de montrer le suivi informatique, en temps réel, des plus de mille générateurs disséminés sur le globe.

« Nous avons nous-même développé cet outil depuis 2016 ! » Il peut mesurer de nombreuses données, comme la localisation, la durée de fonctionnement, les défaillances, prévoir les pannes et prévenir les clients des interventions à mener. Une partie de la maintenance peut d'ailleurs être traitée à distance, toutes les machines comportant GPS et téléphone.

Voilà qui permet à Guinault, au-delà de la production, de se définir dorénavant comme « une solution de substitution à l'APU », pour en finir avec la consommation de kérosène sur le tarmac. Malgré les autres débouchés industriels possibles, la diversification, hors de l'aérien, n'est donc pas à l'ordre du jour : « Ce n'est pas le moment, car nous avons un rôle à jouer ! » ■



AU SOL. Un climatiseur, nouveau savoir-faire pour Guinault, en cours de finition. PHOTOS PASCAL PROUST

REPÈRES

Histoire. L'entreprise a été créée en 1949, dans les Yvelines, par Maurice Guinault. Elle était spécialisée dans les générateurs fournissant aux avions un courant électrique continu à 28 volts. Dans les années 70, Guinault a produit les premières unités de puissance au sol à 400 hertz pour le Boeing 707. L'usine est arrivée dans le Loiret en 1992. Lionel Clermont l'a acquise en 2003.

210 salariés (contre 35 en 2003), dont 40 au bureau d'études, tous au parc de la Sausaye, à Saint-Cyr-en-Val, sur un terrain et des locaux respectivement de 40.000 et 12.000 mètres carrés.

Activité. Depuis les 51 millions d'euros affichés en 2017, Lionel Clermont, le PDG, ne communique plus sur son chiffre d'affaires, pour ne pas informer sa concurrence. Après une chute de 50 % due au Covid, le chiffre 2022 devrait approcher de celui de 2019. L'année prochaine s'annonce sous de bons auspices. Les générateurs se vendent de 20.000 à 250.000 euros l'unité.

Prix. Lionel Clermont a reçu un Trophée des entreprises du Loiret en 2013 dans la catégorie « international ».

Brevets. Guinault a, depuis 2003, déposé cinq ou six brevets, le plus important étant la reconnaissance de l'avion par le générateur.

Transport aérien. Le trafic français était, en septembre, à 85 % de son niveau de septembre 2019.

des avions sur le tarmac



■ EN IMAGES



CLIENTS

Environ 90 % des générateurs partent dans 140 pays, pour des constructeurs (Airbus...), compagnies, aéroports, sociétés de maintenance, transporteurs de fret aérien, loueurs. Ainsi que pour le militaire (Dassault, Royal air force...) pour un quart de l'activité. Aucun client ne dépasse 10 % du chiffre.



CROISSANCE

« Notre croissance est organique. Nous préférons cela au rachat d'entreprises extérieures », commente Lionel Clermont. Tout ou presque est conçu et réalisé à Saint-Cyr-en-Val, y compris les salles de test (photo, arrière-plan).

PDG

« Je pense que le transport aérien est nécessaire, pour rencontrer l'autre, pour la paix. L'aérien n'est à l'origine que de 2,5 % des émissions de CO2 dans le monde, mais c'est un symbole. Et, en 2040, il y aura deux fois plus d'avions dans le ciel qu'aujourd'hui : il faut faire des efforts de décarbonation. Nous avons un rôle à jouer », souligne Lionel Clermont.



ORDRE DES EXPERTS-COMPTABLES 
Région Centre-Val de Loire

Vous invite à une

CONFÉRENCE

LORÀNT DEUTSCH

"Orléans ou les "clés" de Paris"

10 novembre 2022 à 17h15 à ORLÉANS

Centre de Conférences d'Orléans



Conférence ouverte à tous, Inscription sur www.experts-comptables-centrevaldeloire.fr

02 38 24 09 24

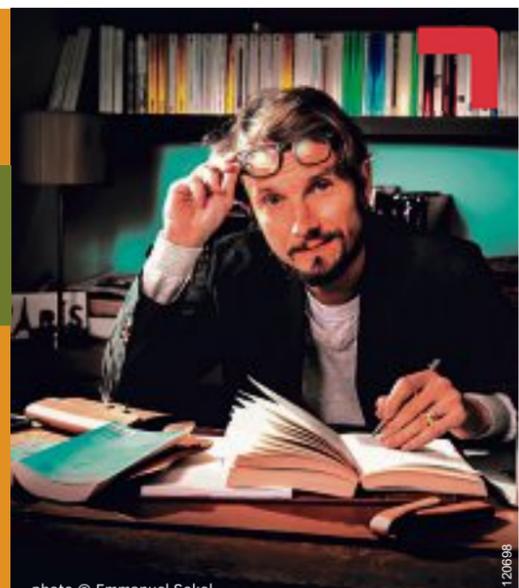


photo © Emmanuel Sokol