

OAK Racing, Danielson, Mygale... Ces PME qui gravitent autour du circuit de Magny-Cours

Par à Nevers, Frédéric Parisot - Publié le 21 avril 2016 | [L'Usine Nouvelle n° 3465](#)

Mygale enchaîne les victoires et les contrats avec sa Formule 4

© crédit photo

ÉDITION
ABONNÉS

Le circuit de Nevers Magny-Cours abrite une grappe de PME du sport auto qui ont su se diversifier après la crise. Les projets se multiplient au sein du pôle, qui attire des industriels d'autres secteurs.

La saison 2016 commence... Aux abords du circuit de Nevers Magny-Cours (Nièvre), dans cette zone industrielle qui offre la plus grande concentration de PME du sport automobile en France, c'est l'effervescence. Chez les fournisseurs de pièces détachées, comme Danielson Engineering (120 salariés, 13 millions d'euros de chiffre d'affaires), les soudeurs enchaînent les châssis, tandis que vilebrequins, arbres à cames et culasses sortent sans interruption des centres d'usinage. Chez le motoriste Oreca (200 salariés, 60 millions d'euros de chiffre d'affaires), les techniciens s'affairent à installer les kits de modification qui transformeront des moteurs de série en bêtes de course. Dans l'un des boxes de cet atelier aux murs et au carrelage blancs, comme on n'en trouve que chez les orfèvres de la mécanique, des blocs diesel 2 litres deviennent des moteurs à essence de 600 chevaux qui seront utilisés dans des championnats de rallycross.

Les fabricants de voitures de course ont, eux aussi, des carnets de commande bien remplis. Onroak Automotive (25 personnes, 5,7 millions d'euros de chiffre d'affaires), spécialiste des modèles d'endurance, doit composer avec le succès de sa Ligier JS P3 présentée l'an passé aux 24 Heures du Mans. *"Nous avons prévu cinq commandes en 2015, nous en avons reçu 35"*, se félicite Benoît Bagur, le directeur du site de Magny-Cours. L'industriel a réorganisé son atelier pour accélérer la cadence, il monte désormais ces voitures d'endurance par série de quatre. Même sentiment d'urgence chez Mygale (42 salariés, 7,1 millions d'euros de chiffre d'affaires). Le constructeur de monoplaces est l'un des trois industriels homologués pour la fabrication des Formule 4. Il a gagné des contrats d'exclusivité avec de grands pays comme la [Chine](#), l'Australie, le Canada et même le Royaume-Uni, terre de sport auto s'il en est. *"Nous allons livrer la 140e Formule 4. Nous en avons encore 47 en commande, cela nous promet quelques nuits blanches"*, souligne Estelle Decoster, la directrice des ressources humaines, de la communication et des affaires juridiques.

Où que l'on se trouve dans la zone, les rugissements des voitures parviennent du circuit situé en surplomb. Un bruit de fond qui confère au lieu une ambiance particulière. L'arrêt du Grand Prix de France de Formule 1, en 2008, a fait craindre le pire pour Magny-Cours. Mais aujourd'hui, le circuit nivernais affiche un taux d'utilisation record : entre les essais des constructeurs, les sessions

organisées par les écoles de pilotage, les événements gérés par des clubs d'amateurs et bien sûr les championnats officiels (auto et moto), la piste est occupée près de 300 jours par an. Le bâtiment principal a gagné un étage, l'an dernier, pour accueillir toujours plus de visiteurs.

Diversification réussie

Les 32 PME du Pôle Performance Nevers Magny-Cours (PPNMC) se portent bien. La plupart, toutefois, ont frôlé la catastrophe après la crise qui a touché le secteur automobile fin 2008. De gros contrats avaient été annulés du jour au lendemain. Depuis, la diversification tient lieu de mot d'ordre. Mygale a fait le choix, en 2010, de se lancer dans la sous-traitance. Le constructeur réalise tous les arceaux de sécurité des Clio Cup de [Renault](#). Diversification encore chez Oreca, qui organise des événements sportifs et a mis en place une école de pilotage. Diversification toujours chez les motoristes, qui n'ont pas hésité à voir au-delà du sport auto. Sodemo (30 salariés pour 2,3 millions d'euros de chiffre d'affaires) s'est ouvert au monde aéronautique. Ce spécialiste de la préparation moteur propose désormais un kit pour avions légers qui améliore les performances et réduit les consommations. Danielson Engineering adresse, lui aussi, l'aéronautique avec son moteur diesel Trident spécialement conçu pour les drones. Même la soufflerie d'ACE (Aero concept engineering), qui avait été créée par Alain Prost pour les besoins de son écurie, travaille aujourd'hui pour de nombreux secteurs comme le ferroviaire, l'aéronautique, les machines militaires et agricole ou encore le bâtiment.

En parallèle, le regroupement de toutes ces entreprises au sein de l'association du Pôle Performance a donné naissance à des projets communs. Dans le sport auto avec la Noao, une sportive électrique avec moteur d'appoint pour prolonger l'autonomie. Dans l'aéronautique également, avec un projet de drone qui associe le motoriste Danielson, le constructeur Onroak Automotive et la soufflerie d'ACE. Grâce à ces nombreux projets lancés tous azimuts, les PME se sont redressées et peuvent désormais penser à l'avenir. Un projet d'extension est en cours chez Danielson Engineering, qui construit un atelier de fonderie. Onroak Automotive s'apprête à accueillir l'un de ses fournisseurs, l'Italien [HP Composites](#) (repris par Jacques Nicolet, le fondateur d'Onroak), qui réalise les coques en carbone de ses voitures. *"Nous avons créé une organisation cohérente qui porte ses fruits et le Pôle s'apprête à franchir un nouveau cap"*, confirme Guillaume Maillard, le président de Sodemo et du Pôle Performance.

Une phase de commercialisation vient tout juste de s'achever et le pôle doublera sa superficie. Des terrains ont déjà été viabilisés pour accueillir de nouvelles entreprises de l'automobile... et de l'aéronautique. Magny-Cours ne perdra pas sa spécialisation dans la compétition automobile, car les compétences des PME du sport auto intéressent les industriels d'autres filières.