MYGALE

MADE IN FRANCE

Le constructeur de Magny-Cours fut le premier désigné par la FIA pour produire la nouvelle génération de F4, ce qui a contribué à relancer son activité il y a trois ans. Et à partir de cette année, il évoluera aussi en qualité de fournisseur exclusif de la FFSA Academy.

Jean-Claude Romec

Photos DPPI / Grégory Lenormand

Ce qui ne vous tue pas vous rend plus fort, selon la légende. Pour Mygale, on pourrait affirmer que la crise économique de 2008-2012 lui aura permis de franchir un palier professionnel sans lequel l'entreprise, basée depuis 2001 dans la Nièvre, ne serait peut-être plus là aujourd'hui. Voilà une petite dizaine d'années, les 32 PME composant le Pôle Performance Nevers Magny-Cours (PPNMC) ont en effet frôlé la catastrophe, plusieurs gros contrats émanant du secteur du sport automobile ayant été annulés brutalement. Le salut est venu d'un serrage de coudes général et d'une tendance à la diversification, du moins pour les structures de la technopole qui en ont été capables. Il en est ainsi de Mygale, autrefois exclusivement constructeur de châssis tubulaires, et dont aujourd'hui 20% du chiffre d'affaires résultent de réalisations industrielles commandées par des constructeurs généralistes (les arceaux de sécurité des Clio Cup ou des éléments composites pour Venturi, par exemple). « *Ce développement des compétences a représenté un tournant décisif dans notre existence*, ne cache pas Bertrand Decoster, créateur de Mygale, qui fut durant six ans président du PPNMC et qui en reste administrateur. *On a pris la crise de plein fouet alors que nous venions d'agrandir l'usine pour nous structurer sur le marché de la F3, où nous venions de connaître un grand succès en devenant champion d'Italie, sur les terres de notre concurrent Dallara* (en 2012. Ndlr). *Tous nos investissements sont alors devenus très compliqués. Les constructeurs sont sortis du système, et les familles qui pouvaient économiquement aider leurs jeunes à entamer une carrière dans le sport automobile ont commencé à faire très attention. Cette période difficile a duré à peu près cinq ans, jusqu'à ce que je rencontre Jacques Nicolet, qui est aujourd'hui actionnaire de Mygale* (à 50%. Ndlr). *Désormais, on reconstruit* ».

L'entreprise doit aussi ce renouveau au choix de la FIA d'en faire, en 2014, l'un des quatre constructeurs autorisés à produire un châssis F4, base de la pyramide que la Fédération internationale entend restructurer pour favoriser l'accession à la F1. Cette décision trouvera de plus cette année un retentissement national puisque la FFSA a désigné, en août dernier, Mygale comme fournisseur de son nouveau championnat de France F4, qui démarrera dans deux mois, à Nogaro. Une forme de consécration pour la structure qui fêtera l'an prochain ses 30 années d'existence, et dont les débuts furent pour le moins chaotiques. « *Mygale est née tout fait par hasard*, rappelle Decoster. *Moi, je voulais avant tout devenir pilote et j'ai fait le volant Elf tout en poursuivant mes études* (il est ingénieur diplômé ESTACA. Ndlr). *Alors que je courais en Formule Ford, mon père, ancien de chez Michelin, m'a présenté Michel Tétu* (concepteur des premières Renault F1 avant de rejoindre Guy Ligier à Magny-Cours. Ndlr). *Il m'a convaincu qu'il était possible de vivre de sa passion en étant constructeur. Comme je faisais de la Formule Ford, nous nous sommes lancés sur ce marché avec ma femme Estelle. On a trouvé quelques partenaires, mais tout cela s'est bâti "la fleur au fusil", avec beaucoup de naïveté.* »

L'anecdote qu'il rapporte de sa première démarche commerciale ne laisse aucun doute à ce sujet : « *Une fois construit notre premier châssis, je file au Formula Ford Festival, en Grande-Bretagne, avec pour seule publicité une photo de l'arrière de la voiture et ces mots écrits sur l'affiche : "Si vous ne l'achetez pas, voici tout ce que vous en verrez". Je pars en étant certain que j'allais vendre mes voitures et je n'en ai pas vendu une ! On n'était pas en terrain conquis. Une Formule Ford, ça reste simple, mais c'est déjà hyper sophistiqué. Une vingtaine de constructeurs occupaient le marché quand on a démarré* ».

Premier coup d'adrénaline… et d'accélérateur, avec la création d'une vraie équipe de course à Vichy (Allier) et d'une école de pilotage, à Montlhéry, au sud-ouest de Paris, pour se développer rapidement. Le premier succès en Formule Ford intervient en 1993 grâce à Bertrand Godin, à Nogaro, avant les titres France et Europe de Patrice Gay et du Graff Racing deux ans plus tard. Une année 1995 marquée aussi par la relance des formules de promotion de Renault et les titres nationaux et continentaux pour Cyrille Sauvage. Puis viennent 1998 et la consécration, en Formule Ford, sur les terrains britanniques et mondiaux grâce à un certain Jenson Button…

Trois ans plus tard, le déménagement à Magny-Cours va constituer l'un des grands moments de l'existence de Mygale. Non pas pour des raisons logistiques ; au contraire, à son arrivée dans la Nièvre, l'ambiance est morose, car les discussions pour la prolongation du Grand Prix de France F1 dans la région sont enlisées – le circuit ne trouvera accord avec la FOM qu'en toute fin d'année. Son installation coïncide en fait avec le début d'une relation privilégiée avec un troisième constructeur, BMW. « *Ils lançaient un appel d'offres pour la Formule BMW et nous l'avons remporté*, poursuit Bertrand Decoster. *Nous devenons leur fournisseur exclusif pour le monde entier, et nous allons grandement bénéficier de cette alliance.* »

Devant les exigences bavaroises en matière de qualité, les Français passent du statut d'artisans à celui d'industriels, même si tout cela reste à petite échelle, avec moins de 40 salariés. C'est là que le voisinage immédiat du circuit F1, où la firme à l'Hélice est alors fortement impliquée, joue son rôle dans le tissage des liens. « *À chaque Grand Prix de France, Mario Theissen et Gerhard Berger* (alors dirigeants de BMW Motorsport. Ndlr) *venaient passer deux heures à l'usine*, se souvient Decoster. *C'était une vraie valeur ajoutée pour nos gars. S'il n'y avait pas eu le Grand Prix, ils ne seraient jamais venus !* »

200

Venant s'ajouter aux britannique, australien, chinois, danois, sud-américain et sud-est asiatique, le contrat portant aujourd'hui sur la fourniture de F4 à la France porte à 200 le nombre de châssis M14-F4 produits depuis 2014.

SAUVÉS PAR LA FIA

Mygale a alors le vent en poupe, d'autant qu'en 2006, Peugeot lui confie parallèlement la production des barquettes destinées à son championnat Spider. Un autre projet, une autre clientèle, moins composée de jeunes ▸

Lors de notre visite, ces M14-F4 attendaient d'être expédiées en Amérique du Sud.

n'aspirant qu'à la F1, qui donnent l'assise économique nécessaire pour viser plus haut. « *La période est faste*, reconnaît volontiers Bertrand Decoster. *On est à 45 personnes, on doit faire 45 millions de chiffres d'affaires… Je décide alors d'attaquer Dallara sur son marché, qui est la F3. On l'avait bien fait – et réussi – avec les Anglais, en Formule Ford, alors pourquoi pas ? De toute façon, si l'on voulait entrer à terme dans les catégories GP3 et GP2, il fallait en passer par là. Se rajoute ici une dimension que l'on ne connaissait pas jusqu'alors : l'aérodynamique* ». Le constructeur français remporte des victoires en Grande-Bretagne, en Italie, jusqu'au sacre de 2012 obtenu par le JD Motorsport aux dépens de Prema et Dallara.

C'est là que se produit le coup d'arrêt évoqué plus haut, avec une croissance devenue atone et un investissement des entreprises en net repli. Mais la crise produit des effets inattendus, comme l'explique encore le patron de Mygale : « *Avant 2012, je ne connaissais pas mes voisins, on travaillait chacun de notre côté. Depuis que nous avons décroché le marché FIA, on peut en revanche affirmer que la F4 est un projet collaboratif des entreprises de Magny-Cours : Mygale pour le châssis, Ligier pour le carbone avec HP Composites, Sodemo pour l'électronique, Aero Concept Engineering pour l'aérodynamique, Danielson pour les fonderies et Oreca qui s'est greffé dessus pour les moteurs Geely. Toutes travaillent également de concert avec le circuit pour procéder aux essais de développement. Nous avons à notre service un pôle d'excellence, et il n'y a désormais plus un projet pour lequel on n'appelle plus le voisin pour avancer* ». On le constate en écoutant Decoster : ce qui a permis au PPNMC en général, et à Mygale en particulier, de bien rebondir, c'est en grande partie l'obtention de ce label FIA pour la construction des F4, seulement partagé avec les Italiens de Tatuus, les Américains de Crawford (*propriété de Onroak… dont le propriétaire est Jacques Nicolet également.* Ndlr) et les Japonais de Dome. Dans cette compétition pour décrocher le sésame, Bertrand et Estelle Decoster ont retrouvé un interlocuteur apprécié en la personne de Gerhard Berger, devenu président de la Commission monoplaces à la FIA, après son passage chez BMW. « *Je pense qu'il était l'homme de la situation*, poursuit le PDG de Mygale. *La pyramide n'avait jamais été structurée ainsi ; l'accès à son sommet, la F1, était auparavant l'affaire des grands constructeurs, qui variaient en fonction des périodes. Jean Todt a voulu l'organiser dans sa globalité, et cela ne pouvait s'effectuer qu'avec quelqu'un d'imperméable aux pressions, n'ayant aucun état d'âme vis-à-vis des uns et des autres. À sa demande, nous avons réalisé une maquette, ce que nous n'avions jamais fait avant, pour la présenter à Goodwood. En nous faisant rentrer dans sa pyramide, la FIA a permis à des gens comme nous de continuer à exister, ce qui n'était vraiment pas garanti sans cela* ».

> **« EN NOUS FAISANT RENTRER DANS SA PYRAMIDE, LA FIA A PERMIS À DES GENS COMME NOUS DE CONTINUER À EXISTER, CE QUI N'ÉTAIT VRAIMENT PAS GARANTI SANS CELA »** Bertrand Decoster

Le bureau d'études est très international. Cinq nationalités s'y côtoient.

Une monoplace, c'est 900 pièces à assembler…

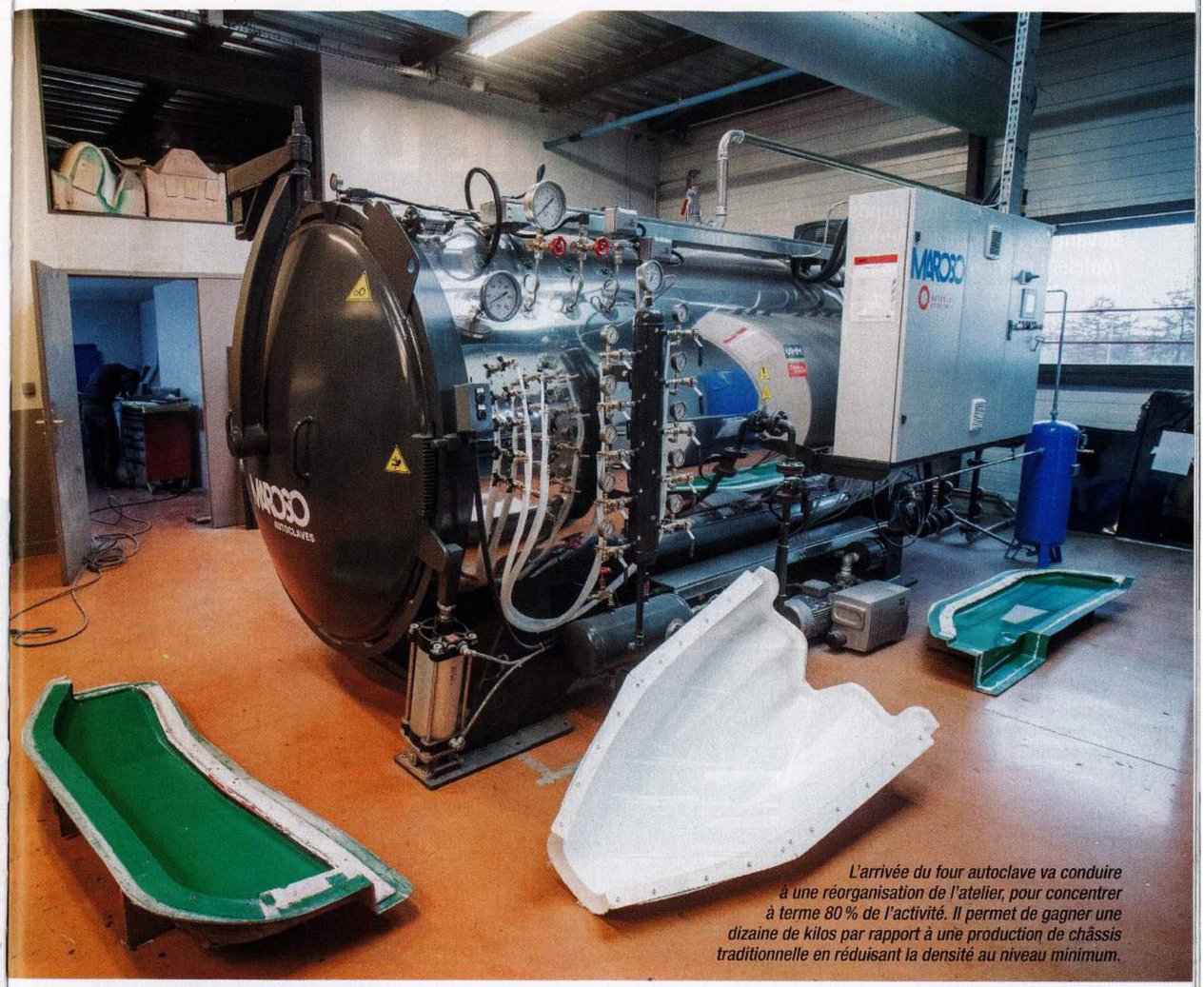
La M10, championne d'Italie F3 2012 sur les terres de Dallara, trône en bonne place dans le hall d'entrée.

Bertrand Decoster et la maquette réalisée pour décrocher le contrat FIA F4.

MONTER LA PYRAMIDE

Depuis l'obtention du label FIA F4, les châssis Mygale sont ainsi exploités dans six championnats à travers le monde : Royaume-Uni, Australie, Chine, Danemark, Sud-Est asiatique et Amérique du Sud. Deux points noirs demeuraient : le marché allemand, que le constructeur français pensait pouvoir à nouveau pénétrer après avoir effectué tout le développement de la voiture en collaboration avec Volkswagen ; et le français, où la FFSA maintient à bout de bras le châssis Signatech remontant au standard FIA F3 2008. Concernant le premier, l'explication est simple : lorsque Sebastian Vettel s'est lié à Ferrari en 2015, le motoriste Abarth et Tatuus ont tout fait pour être présents outre-Rhin. Pour le second, le verrou a sauté l'été dernier. Le championnat de France F4 aura été le dernier d'importance à se convertir aux nouveaux standards. « *Travailler avec sa fédération de tutelle ne représente que des avantages*, expose Decoster. *D'abord au niveau politique, on retrouve l'influence que nous avions lorsque nous étions fournisseurs de la Formule Campus. Ensuite, au niveau économique, on atteint les 200 voitures livrées. Enfin, le personnel de chez Mygale va voir rouler les voitures qu'il produit, dans le cadre du championnat de France qui fait étape à Magny-Cours. Et ça n'est pas du tout anecdotique pour le moral* ».

Le pied sur la base de la pyramide, le constructeur de Magny-Cours lorgne déjà sur la marche suivante, depuis que l'on sait que la Formule 3 va se trouver scindée, à l'horizon 2019, en deux sous-ensembles : la F3 régionale et son alter ego international, qui va remplacer le GP3. Alors que pour la F4, le procédé de construction des châssis carbone reste relativement traditionnel, l'entreprise a investi dans un nouveau four autoclave dans le cadre d'une réorganisation générale de son activité. Il est d'ores et déjà mis à contribution pour le projet F3 régionale, dont Crawford a été reconnu fournisseur pour le marché américain. « *Nous sommes en pleine phase de design*, annonce encore Bernard Decoster. *L'objectif est de sortir une voiture en mai prochain.* » Pour l'instant, aucun marché n'est encore signé, mais la confiance est de mise… Et l'on réfléchit déjà au futur châssis F4 de 2019, qui pourra recevoir le Halo. Cette fois, c'est sûr, la crise est bien derrière. ■



L'arrivée du four autoclave va conduire à une réorganisation de l'atelier, pour concentrer à terme 80 % de l'activité. Il permet de gagner une dizaine de kilos par rapport à une production de châssis traditionnelle en réduisant la densité au niveau minimum.

Juste à côté du four autoclave, le procédé traditionnel est maintenu, avec les plaques carbone placées dans des moules pour cuisson.