

Echappement

N° 581 JANVIER 2016 5,90 €

RALLYE



Salanon donne le clap de fin au Var

CIRCUIT



En visite chez **Mygale Racing Car**

ESSAI



Nouvelle Seat Ibiza Cupra 192 chevaux

GLACE



Trophée Andros Val Thorens-Andorre

Rallye Monte-Carlo
Guide détachable
24 pages

Illustration • Merisier • Accès spectateurs
Description des ES • Zones Publi



ESSAI

Peugeot 308 R HYbrid

Essence / Electrique : 500 ch

La 1^{re} sportive écologique !

ESSAI

Nicolas Schatz teste pour nous
l'Audi A1 quattro WRT « Andros »



ESP : 7,40 € - GR : 7,40 €
AND : 6,70 € - BEL : 6,20 €
DOM : 8,50 € - CAN : 12,95 \$
CAN - SUISSE : 10,50 FS
TUN : 10,50 TND
TOM SURFACE : 910 XP
MAROC : 69 MAD
TOM AVION : 1950 XPF
LUX : 6,20 € - PORT : 7,40 €

ET AUSSI Les élections anticipées à la FFSA,
Les nouvelles Hyundai i20 WRC et R5,
Interview de Yohan Rossel, Le journal des régions...

M 01590 - 581 - F - 5,90 € - RD

Hourmell



REPÈRES

- ▶ 42 salariés à plein temps.
- ▶ 7 millions d'euros de chiffre d'affaires.
- ▶ Superficie 2800 m².
- ▶ 1989, création de Mygale et première Formule Ford.
- ▶ 1995, construction d'une Formule Renault.
- ▶ 1999, début de la Campus.
- ▶ 2001, Formule BMW, première coque carbone.
- ▶ 2006, première Formule 3.
- ▶ 2014, début de la construction des F4.

MYGALE RACING CAR CONSTRUCTOR



DES TUBES
ET DU CARBONE

Concepteur et constructeur à part entière, Mygale a connu une grosse évolution ces dernières années. Après être passée tout près de la faillite en 2008, l'entreprise vient de produire sa 100^e F4. Un véritable challenge qui en appelle d'autres, alors que la fin de l'époque Formule Ford est définitivement digérée.

Texte CLÉMENT GAILLARD - Photos CHRISTIAN BEDEI

Rien de plus facile que de trouver les locaux de Mygale, lorsque l'on arrive au rond-point principal du circuit de Nevers-Magny-Cours. Derrière une petite clôture séparant la partie la plus ancienne du technopôle des installations sportives, se dresse en effet un bâtiment à l'architecture particulière, reproduisant en trois dimensions le dessin général du logo de l'entreprise. Derrière la verrière de l'entrée, un petit vestibule précède un vaste hall d'assemblage à la propreté clinique. Nul besoin de pousser la visite plus loin pour comprendre d'où proviennent les influences de l'entreprise et qu'elle s'est donnée depuis longtemps les moyens de ses ambitions. Sur la droite, un escalier métallique conduit à une petite mezzanine où sont regroupés les bureaux de la partie administrative et commerciale. Dans ces quelques dizaines

de mètres carrés, l'activité est fébrile depuis que Madame F4, la sauveuse, n'en finit plus de remplir les catalogues de pièces et réserve son lot de nuits blanches à chaque nouveau marché obtenu par Estelle et Bertrand Decoster, les maîtres (et véritables âmes) du lieu. Un petit café ingurgité, journaliste et photographe sont invités à une visite complète de l'entreprise. La porte du bureau d'études à peine franchie, le crayon noirci déjà les pages d'informations capitales pour la suite de cette visite d'atelier. On y parle forcément de F4, mais aussi de Chine, d'Australie, d'Angleterre, de Formule Ford, de Côte Ouest des Etats-Unis. « *Chez les Decoster nous avons une capacité de travail assez exceptionnelle* » lance Estelle en passant dans l'atelier de prototypage. Avant de reprendre très rapidement « *de toute façon pour continuer à exister dans ce*

► milieu, il faut vouer sa vie à son entreprise. Généralement, je ne prends que deux jours de repos par an, le 15 août et à Noël ». Voilà pourquoi le flux d'informations qui me paraît exceptionnel, semble tout naturel pour notre hôte.

BMW : un partenaire de luxe

Mygale est indissociable de ses fondateurs Estelle et Bertrand Decoster. Encore aujourd'hui, ils se distribuent les tâches au sein de la direction. « Je connais la société par cœur. Je suis en charge de la gestion financière, de l'administratif et des ressources humaines. Quant à Bertrand, il s'occupe de tout ce qui est commercial. Vu qu'il est une trentaine de week-ends par an en déplacement, il ne sait souvent pas où on en est en

termes financiers », nous précise Madame qui a soutenu les débuts de l'entreprise EMC2, devenue Mygale à la fin des années 80, avec son salaire de doctorante en biologie moléculaire, avant de rejoindre le bateau. Car si Mygale est aujourd'hui l'égal d'un Tatuus et compte bien commencer à chatouiller Dallara, les débuts en Formule Ford n'ont pas été simples. Alors que Reynard, Orion, Swift ou l'épouvantail Van Diemen se partageaient le marché, la MT01 de 1989 n'a pas convaincu son monde et le véritable départ a été le passage du Graff Racing de Van Diemen à Mygale en 1995. L'entreprise, alors implantée à Vichy, fonctionnait en

partie avec de l'ancien personnel de Ligier, parti à Magny-Cours. L'ambition ne faisant pas défaut au couple Decoster, c'est ensuite la Formule Renault qui a été visée avec succès. Aidé par l'obtention du marché de la Campus, Mygale gagne Magny-Cours en 2000. Le pari est osé mais se révèle rapidement gagnant, puisqu'un an plus tard l'appel

A l'heure actuelle, il n'y a plus de deuxième échelon, ou tu es un bon ou tu disparais

Bertrand Decoster

d'offres de la Formule BMW revient aux Decoster. Une époque bénie que les époux aiment à évoquer. Selon Estelle « durant 12 ans, BMW nous a aidés à grandir. Pour Mygale cela a été la première coque carbone et la mise en place des contrôles

de qualité. On a dû faire de gros investissements, mais BMW nous a accompagnés pour obtenir le standard ISO 9001 en 2008. Nous sommes les seuls dans le secteur en France à avoir obtenu ce label. » Depuis lors, un atelier est dédié au contrôle-qualité. C'est d'ailleurs son installation qui a motivé l'entreprise à agrandir ses locaux en 2008. Ce n'est pas la seule fierté tirée de ce projet, puisque Bertrand aime à rappeler « que nous avons été les seuls partenaires non allemands à suivre l'aventure du début à la fin. Tous les fournisseurs étrangers ont été remplacés à un moment, mais nous sommes restés en place. J'aimais d'ailleurs à taquiner les responsables de BMW. Quand Schnitzer rencontrait un problème sur le moteur par

exemple, tout était réglé sans faire de bruit. Pour nous, c'était la grosse machine en interne. » Une solidarité nationale qu'Estelle Decoster ne retrouve pas en France. Avec le franc-parler qui la caractérise, elle n'hésite pas à écorner la réputation d'excellence des départements compétitions des constructeurs français. Alors que nous sortons de l'atelier des composites pour pénétrer dans le magasin, où sont entreposées les pièces de rechange en partance pour le monde entier, la voici qui poursuit : « Avec BMW, on était payé au juste prix, on pouvait faire de la marge. Ils étaient attentifs à ce que tout le monde s'y retrouve, notamment pour les pièces détachées qui représentaient 50 % du marché. Avec les projets français (le Spider Peugeot ou la sous-traitance pour la FR2000 notamment, NDLR), on nous demande la lune à des prix cassés. Et lorsque leur service qualité met le nez dedans, ils nous refusent des pièces sur des critères qui ne sont pas forcément dans le cahier des charges. »

Reconstruire avec l'expérience

En 2008, les quelque 400 Formules BMW construites, Mygale a connu la crise. Estelle Decoster est encore marquée par cette première décennie du XXI^e siècle qui a emporté des poids lourds comme Reynard, G-Force ou Lola, « entre 2008 et 2013, cela a été une période horrible. Nous sommes passés de 7 millions d'euros de chiffre d'affaires à 2 millions. De 49 salariés, nous nous sommes retrouvés 17, sans savoir comment occuper tout le monde. » Avec pragmatisme, Bertrand note « que Dallara s'est alors retrouvé en situation de quasi-monopole. De notre côté il a fallu s'adapter à la situation : rogner sur les effectifs, se diversifier et s'adapter au futur, notamment à la pression des prix, au besoin d'excellence et à la raréfaction des programmes. A l'heure actuelle, il n'y a plus de deuxième échelon, continue-t-il, ou tu es un bon ou tu disparais. ►



Bertrand Decoster privilégie le franc-parler au politiquement correct. Un parti pris apprécié de nos jours !



Des triangles pour les F4, mais aussi des berceaux moteurs pour Peugeot Sport, voilà ce qui sort du département mécano-soudure.



Pour la coque carbone de la F4, Mygale fait appel à HP Composites en Italie, mais tout est assemblé à Magny-Cours.



Les machines numériques permettent de produire en interne et de faire de la sous-traitance. Une activité moyennement rentable, mais qui permet de garder les employés occupés en cas de vache maigre.

LE PROJET F4

Si elle est souvent associée à Mygale, la F4 est en réalité un projet que l'entreprise a proposé à ses partenaires du Pôle de la Performance de Magny-Cours. Ainsi, le constructeur a conçu la voiture, produit la carrosserie ou réalise toutes les pièces en mécano-soudure comme les triangles mais laisse le soin à Sodemo ou Ocrea de préparer les moteurs quand les promoteurs locaux le demandent. Par ailleurs, Danielsson est intervenu pour la fonderie d'aluminium et ACE a réalisé les études aérodynamiques. Avec l'Australie, la Chine, la Grande-Bretagne, et le Mexique, le projet F4 « Made in » Magny-Cours a repris le leadership à celui de Tatuus. Pourtant, tout n'a pas été simple selon Bertrand Decoster : « Dès la finalisation du projet F4 à la FIA, Gerhart Berger, avec qui nous avons travaillé pour la Formule BMW, nous a appelés pour que l'on propose quelque chose. Grâce au Pôle de la Performance, nous avons pu prendre le risque de sortir la voiture six mois avant tout le monde. Malheureusement, alors que les Italiens mettaient le pied à l'étrier à Tatuus, la FFSA ne nous a pas suivis et notre voiture a finalement roulé en compétition un an plus tard que la leur. Ce n'est que fin 2014 que nous avons ainsi véritablement démarré cette nouvelle activité. »

Le département composite est une vraie ruche. Ici, une aile avant de Formule Renault en construction.



La famille Decoster au grand complet. On l'oublie souvent, mais le rôle d'Estelle au sein de l'entreprise est tout aussi important que celui de Bertrand. A droite, Virgile, leur fils, prêt à prendre la relève.



Rien de bien compliqué sur une F4... sauf l'équation économique pour respecter le prix imposé par la FIA.



Le bureau d'études est capable de tout faire. Pour les projets très pointus, Mygale fait aussi appel à des consultants externes.



Le pied à coulisse n'est jamais bien loin, même pour les pièces les plus anecdotiques. Une exigence d'excellence qui fait la renommée de Mygale.



Renault Sport a confié plusieurs séries d'arceaux de Clio Cup à Mygale.



Héritage de l'ère BMW, le département de contrôle-qualité possède les outils les plus avancés.



► Je ne pense pas avoir connu le vrai âge d'or du sport automobile quand les budgets étaient extensibles, mais j'ai connu une belle époque durant laquelle il existait des championnats pour débiter en tant que constructeurs. » Et lorsque l'on demande à cet éternel optimiste si ses propos traduisent un semblant de nostalgie, il rétorque : « Je ne suis pas nostalgique, je regrette seulement de ne pas pouvoir payer aujourd'hui nos employés à leur juste valeur. A l'époque BMW c'était le cas. » Estelle de confirmer : « La F4 génère peu de profit, mais il fallait faire ce projet pour garder notre vrai métier. » Aujourd'hui, Mygale renaît, grâce à la F4 (voir encadré), mais aussi grâce au lobbying efficace des Decoster auprès des services compétition des grands constructeurs. Le chiffre d'affaires 2015 sera l'égal de celui de la grande époque et l'équipe flirte de nouveau avec les 50 personnes. L'entreprise a aussi appris à faire de la sous-traitance autant en production que dans le bureau d'études. L'expertise en termes d'aérodynamisme est telle qu'un grand constructeur allemand y sous-traite les études de ses modèles de compétition. Ce secteur représente aujourd'hui 25 % des activités de Mygale et permet notamment d'occuper le personnel entre deux projets d'envergure. Lors de notre visite, le vaste atelier de production, constitué de machines numériques et de postes de

Pas de favoritisme chez les Decoster, Virgile a découvert l'entreprise en tant que simple employé. Il est aujourd'hui en charge du département contrôle-qualité, car, de l'avis maternel, « il est compétent ».

soudures ne désempite pas, un fidèle parmi les fidèles a même écourté ses vacances pour respecter les délais de livraison « il n'y a que les jeunes pour se plaindre, note-t-il, ici la température est régulée et on ne nous oblige jamais à porter des charges trop lourdes. »

Un présent qui s'inscrit au futur

Le succès de la F4 et la stabilisation de l'activité de sous-traitance, sont en réalité une période de transition. La Grande-Bretagne convertie à la F4, 2015 devrait être la dernière année de production des châssis tubulaires de Formule Ford, principalement destinés aux championnats régionaux des Etats-Unis. Remotorisés avec des Honda, ces derniers continuent de gagner outre-Atlantique, mais l'arrivée de la F4 conjuguée à une Indy Lights en butte à des plateaux décevants devraient changer le visage des formules de promotions locales. Avec son associé, Bryan Herta, Mygale compte bien rafler la mise et s'installer durablement sur un marché continental qui fait rêver Bertrand Decoster depuis vingt ans. En parallèle, des études sont déjà en route pour que 2018 soit le vrai lancement d'une filière F3 chez Mygale. « La F3 est le seul endroit où l'on puisse se mesurer à Dallara, précise-t-il. Nous savons comment les battre, mais quand on a fait notre deuxième F3 en 2008, on a découvert un milieu très conservateur où les gens changent plus par obligation que par volonté. On a battu Dallara sur son sol en



étant champions d'Italie, mais on était dans un marché en perte de vitesse. Cela a été un gros investissement, avec plus de 4 millions d'euros en développement. Pour 2018, nous allons nous appuyer sur le Pôle de la Performance de Magny-Cours et nous avons appris qu'en tant que challenger, il faut développer des solutions plus traditionnelles pour séduire. » Au-delà du défi sportif, la F3 est aussi l'occasion de briller sur le terrain de Dallara et espérer enfin pouvoir postuler d'égal à égal sur des appels d'offres importants tels que l'Indy Car.

LE PÔLE DE LA PERFORMANCE

Concentré de savoir-faire

Le Pôle de la Performance de Magny-Cours, dont Bertrand Decoster a quitté la présidence le 1^{er} décembre, regroupe presque l'intégralité des entreprises du Technopôle de Magny-Cours. Le premier projet à être réalisé par plusieurs entreprises a été le démonstrateur Noao, un véhicule électrique pour l'apprentissage du pilotage. La F4 est le deuxième projet et devrait être relayé en 2018 par une F3. En parallèle, le pôle élargit ses compétences avec notamment la commande d'un véhicule pour l'armée qui devrait être confirmée sous peu. Comme nous le précise le patron de Mygale « ce sont les politiques locaux qui ont demandé à ce que le pôle soit créé et se développe. Le pôle existe depuis quasiment 10 ans. Il n'a pas fonctionné jusqu'à la crise pour une raison simple : chacun d'entre nous n'avait pas besoin des autres. Quand la crise est arrivée en 2008, le président du Conseil Général est venu nous voir et nous a dit que les entreprises de Magny-Cours étaient un enjeu stratégique pour la Nièvre et qu'il était prêt à nous aider à une seule condition : que celles-ci se fédèrent autour de projets. »

