

Interview

Franck Allard
Fondateur d'AMV

L'HOMME TOUT TERRAIN

À l'image de Jean-Claude Olivier ou Marcel Seurat, Franck Allard est un artisan incontournable du développement et de la démocratisation de la moto en France. Car au-delà de l'assureur, il y a un pratiquant passionné de sports mécaniques et un indéfectible partenaire des pilotes. L'omniprésent Franck Allard a fait du bébé AMV, mis au monde il y a tout juste 40 ans, un des leaders de l'assurance moto. Et rien n'est dû au hasard...

Texte : Patrick Boisvert - Photos : Gwendal Salaün et archives AMV

Nous

avons convenu d'un rendez-vous à 15 heures. Franck Allard arrive finalement avec une bonne vingtaine de minutes d'avance.

Venant d'un homme à l'emploi du temps très chargé, cette ponctualité étonne presque... « Bon, la photo, vous la voulez comment ? Dites-moi, je suis à votre disposition : avec ou sans cravate, avec ou sans veste ? » D'un commun accord, nous opterons finalement pour un compromis : « La cravate, ça fait assureur, et sans la veste, c'est plus détendu. » Le ton est donné, volontairement placé sous le signe de la décontraction. Nous sommes là pour parler d'assurance, un peu, mais surtout de motos. C'est sûrement cet ordre du jour plus « léger » qui rend notre homme aussi disponible. Et bavard ! Dès la première question, la machine à mots s'emballa et le P-DG retrouva le costume d'amateur passionné qu'il n'a jamais vraiment quitté...

Comment vous a été inculqué le virus de la moto ?

On passait les week-ends à la campagne et comme c'était le début du tout-terrain en France, tout naturellement, on s'est mis à faire de la moto. En trial, c'était l'époque des marques espagnoles : Bultaco, Ossa, Montessa. En enduro, nous étions moins bien logés. Les premières KTM arrivaient, mais c'était difficile de les immatriculer ;

les Husqvarna et puis les premières japonaises pointaient le bout de leur nez, à commencer par la Yamaha DT125. On voyait aussi quelques Honda XR et Suzuki PE se balader. C'étaient les balbutiements de cette discipline que l'on pratiquait en purs amateurs, mal habillés car il n'existait pas grand-chose pour les enduristes.

Les années 70, c'est aussi le début des premières courses d'enduro...

Oui, et c'est tout aussi naturellement que nous y avons pris part. Je parle des enduros de Gailfontaine, ceux de Mussidan. On engage nos motos de balade, sur lesquelles sont peints à la main les numéros de course ! D'abord au niveau régional, puis ensuite en national. On pointe aussi son nez en championnat d'Europe, sans aucune prétention. Nous rêvons devant les Queirel, les Vernier, les Samofal, mais nous en sommes très loin !

Votre approche est plus « loisir » ?

La compétition nous fascine. Mais à l'époque, notre groupe d'amis pratique surtout la moto pour la balade. Nous sommes souvent dans les Pyrénées. Les routes de montagne – les routes d'estive – sont peu ou pas goudronnées et c'est un terrain de jeu fantastique. Il n'y a jamais un garde-chasse

ni un agent de l'ONF à l'horizon ! La liberté, la bande de copains, le pique-nique du midi avec un bon coup de vin... bref, tout le charme de la moto verte.

Comment est né Assurance Moto Verte ?

Après ces belles balades, les copains m'appellent souvent en semaine pour me faire part des problèmes qu'ils rencontrent pour assurer leur moto. Moi qui suis dans l'assurance sur mesure, j'écoute leur plainte et je tente alors de leur faire un produit adapté à leurs besoins. On est en 1974 et l'histoire Assurance Moto Verte débute. Au départ, c'est une affaire pour quatre ou cinq copains ; aujourd'hui, ils sont un peu plus de 600 000 ! Au début pourtant, il n'y avait rien de prémédité. On parle aujourd'hui de business plan mais, à l'époque, il se faisait tous les matins !

Et ce noyau dur de copains, de qui se composait-il ?

Il y avait le concessionnaire Motobécane, qui vendait des Bleues sur Bordeaux ! Par la suite, alors associé à Honda, il est parti sur le Dakar où il est devenu notamment préparateur des motos des filles comme Christine Martin. Un autre était un ancien crossman qui a fait un peu parler de lui plus tard puisqu'il a repris les studios de production Rémy Julienne. Et puis

un ou deux autres qui venaient se joindre à nous de façon aléatoire.

Quelle est la stratégie d'AMV à ses débuts ?

Après quelques tentatives en compétition, je me suis vite rendu compte que mes performances ne feraient pas la une des journaux. J'étais un gentil amateur mais, par contre, je fréquentais les bons pilotes. Et je me suis dit qu'en associant ma marque avec des champions, cela allait me permettre

Pionnier et défenseur des loisirs verts sur deux et quatre roues, le patron d'AMV s'est toujours impliqué pour la cause !



de pénétrer ce milieu fermé de la moto, à commencer par celui de l'enduro. À l'époque, on parlait déjà un peu de réseau social mais notre Facebook, on le faisait en mangeant du saucisson et en buvant un coup de vin rouge, et ça marchait !

La réussite fut immédiate ?

Disons que ça décolle gentiment. Il est vrai que je regarde d'abord AMV du coin de l'œil. Cela représente une partie minuscule de notre activité. On a commencé avec quelques motos et cela s'ouvre petit à petit. Les choses s'accélérent avec l'arrivée du Minitel en France. Nous saisissons tout de suite l'intérêt, l'opportunité de cet ancêtre d'Internet. Imaginez : au lieu de remplir nous-même les contrats,

on fait travailler nos clients ! Mais le plus important reste que l'inscription est immédiate et la garantie aussi ! Ça, c'était totalement nouveau.

C'est le temps de l'association avec Peterhansel ?

Il y a eu d'abord Thierry Charbonnier, Laurent Pidoux et j'en oublie, qui nous permettaient d'avoir des résultats. Stéphane est venu nous rejoindre quelque temps après. Et bien d'autres ensuite. Tout cela nous a permis de faire partie de la famille. À partir de 1999, nous avons décidé de transformer Assurance Moto Verte en AMV, et de nous ouvrir alors aux motos de route. Nous sommes arrivés en vitesse et en endurance. Il y a eu pendant un

temps des actions avec les frères Sarron, puis les partenariats avec la FFM : l'équipe de France de vitesse, l'aventure avec Sylvain Guintoli...

Et aujourd'hui ?

C'est vrai que le marché s'est un peu déplacé. Les aficionados, on les trouve plus en terres hispaniques. Aujourd'hui, AMV a notamment deux champions sous contrat : Marc Coma, qui vient de remporter son 4^e Dakar, et Joan Barreda... qui aurait dû terminer second de ce même rallye. Pour la petite histoire, à deux jours de l'arrivée, même avec 52 minutes de retard, il m'a dit : « *Yé vais gagner !* » Au final, il a gagné une belle gamelle et termine 7^e. Mais la leçon a été bonne et c'est le futur grand de la catégorie.

Vous semblez aimer particulièrement le Dakar...

Le Dakar, c'est la plus grande course du monde ! Et la plus difficile. Je suis ébahi par la performance des pilotes et, pour ne parler que de Marc Coma, du rallye qu'il a fait cette année. Je l'ai suivi : il n'y a pas une faute dans son parcours et le jour où il fallait planter les banderilles, il a mis 40 minutes à ses adversaires. Je pense que le Dakar est un peu à l'image des transocéaniques, ces courses en solitaire où les grands champions sont finalement les plus complets.

Pour promouvoir la moto, ne faut-il pas penser aussi au pratiquant de base ?

Sincèrement, au tout début,

je n'étais pas très chaud pour aider des champions. Car je trouvais que, à la limite, ils n'en avaient pas besoin. Je dis à la limite car on sait que le tout-terrain est un milieu difficile. C'est pourquoi nous avons monté des épreuves dites populaires, comme le Trèfle Lozérien AMV dont ce sera cette année la 28^e édition. Nous avons aussi donné un coup de main aux organisateurs du championnat de France d'enduro, à ceux du championnat de France Supermotard... Et le jour où l'Enduro du Touquet a été menacé, on s'y est mis avec quelques autres pour redresser l'épreuve. Nous avons aussi créé de grandes balades comme la Croisière AMV, l'AMV Trophy...

Votre implication sur le terrain ne s'est-elle pas réduite avec le temps ?

Nous sommes toujours très présents mais on ne peut pas nier qu'en France, il y a eu des changements. En termes de communication, on a un gros problème : il y a d'un côté le football et maintenant, le rugby. Pour réussir à avoir des retombées médiatiques, c'est la croix et la bannière ! Investir pour n'être vu que par les participants d'une épreuve, cela a un intérêt relatif. Par contre, on a retrouvé un peu nos fondamentaux en s'installant en Espagne où il y a une vraie *afición* pour la moto. Les pilotes locaux sont des stars à l'égal des footballeurs. Et puis, ceux qui dominent le MotoGP sont Espagnols et, sur le Dakar, les pilotes catalans ont tout raflé.

Qu'est-ce qui manque à la France ?

Nous ne disposons ni des mêmes espaces, ni de la même météo. Et puis en France, on est quand même horriblement emmerdé à chaque fois qu'on veut organiser quoi que ce soit. L'administration, les pressions écolos, le manque d'implication... les problèmes sont partout et finalement, ça écoère un peu tout le monde.

Vous aimez la moto. Mais la pratiquez-vous toujours ?

Oui, régulièrement, mais surtout quand les beaux jours arrivent, je l'avoue. J'ai deux motos : une magnifique Triumph Scrambler, que j'utilise hélas trop peu, et une Yamaha Tricker 250 pour m'amuser l'été. J'ai aussi deux petites machines de collection : une KTM



AMV a fêté ses 40 ans au dernier Salon de la Moto. Partenaires, amis et pilotes étaient là : Frégné, Sarron, Blanchard, Michy, Philippe, Coma, Barreda... Sans oublier les fidèles Rouvière, Chevet et Genève.



Enduriste de la première heure, Franck Allard a toujours un faible pour la moto tout-terrain.

125 GS et j'ai gardé historiquement un Suzuki VanVan 90.

Et votre première moto ?

Une Yamaha DT250, orange. Après, j'ai eu des motos plus typées enduro. J'ai eu une très belle Ossa Pioneer 250, des Maico qui sortaient juste du cross, puis toute une série de KTM 250 GS. Il y a eu aussi des Honda XR. Ensuite, je suis passé chez Yamaha, avec des TTR250, WR200 et enfin des WR450F. Dès l'instant que j'ai trouvé la piste des démarreurs électriques, je ne l'ai plus quittée ! Car j'ai gardé un souvenir particulier d'une Husqvarna réalésée en 410 par la SIMA qui m'angoissait littéralement à chaque fois qu'il fallait la démarrer !

L'enduriste que vous êtes peut-il se prévaloir d'un certain palmarès ?

J'ai été meilleur en voiture qu'en moto. Un peu comme tous les pilotes moto du Dakar, au bout d'un moment, je suis passé au 4 x 4... où le physique compte moins que le matériel ! J'ai fait pratiquement 30 ans de course automobile : 6 fois champion de France d'endurance 4 x 4, j'ai gagné plusieurs rallyes africains et, à plusieurs reprises aussi, les 24 Heures tout-terrain de Paris. C'est d'ailleurs la première victoire aux 24 Heures qui m'a procuré la plus forte émotion de mon parcours de pilote. Je l'emporte devant 120 autres concurrents, en partageant le volant avec Stéphane Peterhansel, dont c'était la première course sur 4 roues !

La passion des sports mécaniques n'est donc pas éteinte ?

Je rentre du Dakar où j'ai pu emprunter la piste. Par ailleurs,

QUELQUES CHIFFRES

40 La société fut créée il y a 40 ans, en 1974

314 Nombre d'employés dans l'entreprise aujourd'hui

26 C'est, en pourcentage, la progression des effectifs en 5 ans

42 C'est le pourcentage des employés ayant moins de 30 ans !

170 000 000 montant des primes récoltées en 2013

600 000 deux-roues assurés chez AMV (France et Espagne)

je continue à sillonner l'Afrique en 4 x 4 (je pars d'ailleurs dans un mois et demi faire le Raid de l'Amitié). Bref, la passion des sports mécaniques est toujours bien là ! Et puis je participe aussi régulièrement à des courses de voitures anciennes. J'ai la chance de posséder une AC Cobra semi-compétition, 7 litres de cylindrée et 525 chevaux. Cette voiture ressemble un peu à une moto : pas de toit, pas de chauffage, un poids limité et un gros moteur.

Et l'avenir pour AMV ?

Nous avons lancé il y a trois ans AMV Légende, dédié aux voitures anciennes. Cela a démarré très fort. Mais le grand chantier aujourd'hui est lié à l'ouverture en 2013 d'une filiale en Argentine. C'est un marché énorme, quasiment 5 fois supérieur au nôtre ! Le challenge est passionnant. **M**