



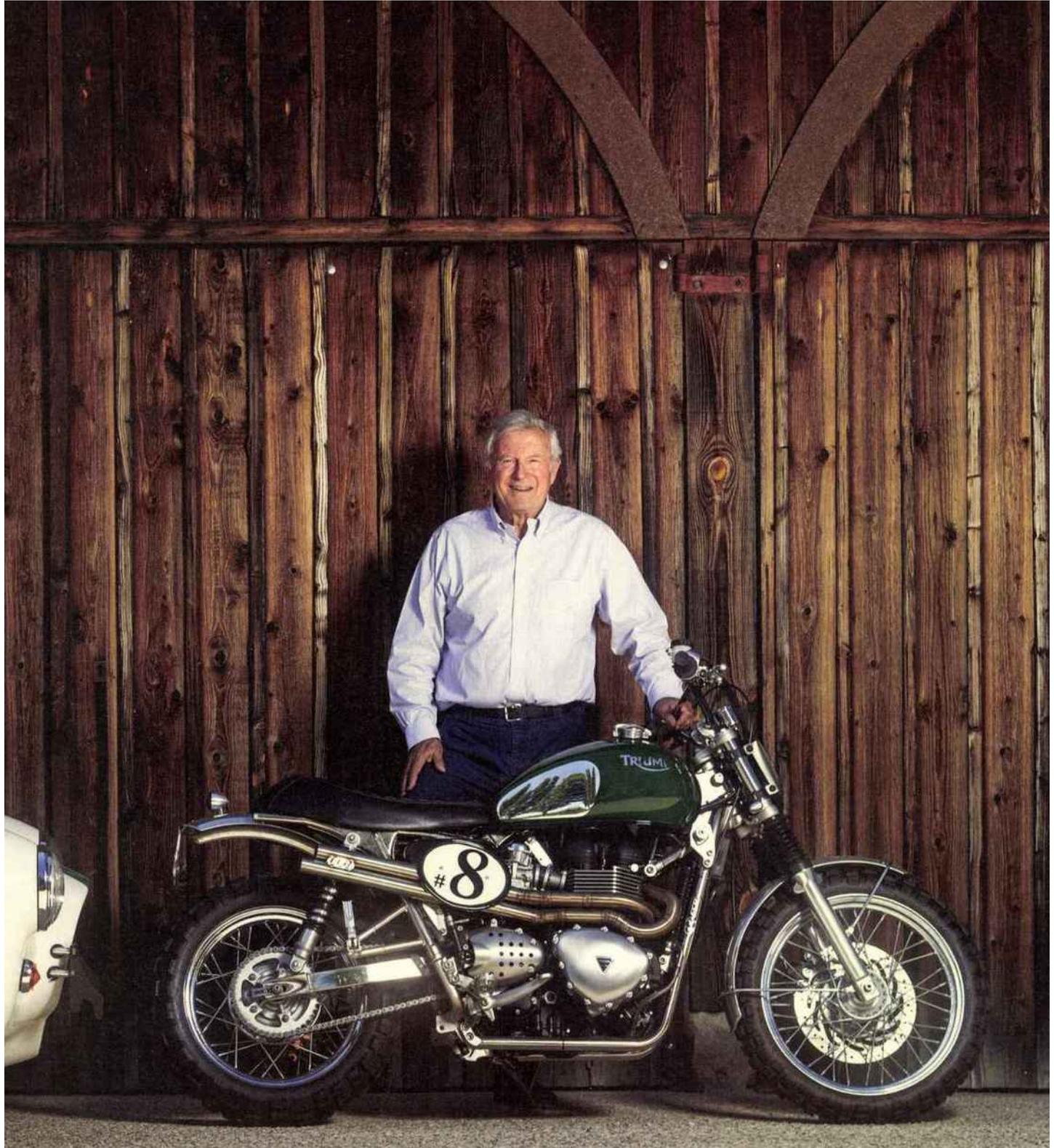
RENCONTRE

FRANCK ALLARD
LA MARQUE
VERTE

TEXTE BERTRAND BUSSILLET PHOTOS JEAN-FRANÇOIS MUGUET

AU DÉBUT DES ANNÉES 70, TOUT LE MONDE DE LA MOTO ÉTAIT
À RECONSTRUIRE, ASSURANCE COMPRISE. ISSU D'UNE FAMILLE
DE COURTIERS BORDELAIS, FRANCK ALLARD A SAISI L'OPPORTUNITÉ
DE MARIER SON SAVOIR-FAIRE ET SON AMOUR DU TOUT-TERRAIN.
AINSI NACQUIT L'ASSURANCE MOTO VERTE.







Dans le vignoble des Graves, au sud de Bordeaux, Franck Allard s'est aménagé un petit royaume de verre et de bois.

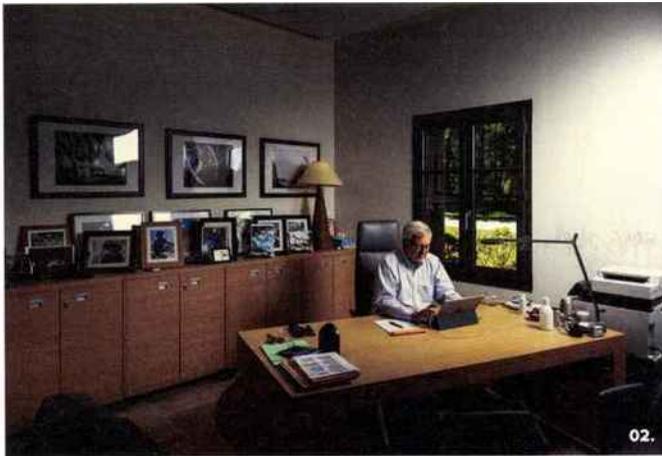
La partie gauche de cette dépendance, à quelques foulées de la demeure familiale, est consacrée au garage de ses joyaux, Austin Healey et AC Cobra aux couleurs des assurances AMV Légende, auxquelles s'ajoute sa dernière acquisition, une... Allard, roadster anglais des années 50 propulsé par un V8 américain ; la partie droite est réservée à son bureau puisqu'en ce début mai, le télétravail est encore de mise. Devant la verrière sont alignées quelques motos. La sélection est éclectique : une Ducati Scrambler Full Throttle, montée en suspensions Ohlins, côtoie une Suzuki SV aux couleurs Barry Sheene, une Triumph Scrambler préparée chez FCR Original et une Honda 500 XR fraîchement restaurée. Elles ont toutes une petite histoire : la FCR fut achetée lors d'une visite sur le stand *Cafe Racer* du salon de Paris 2018, la XR acquise après la lecture d'un magazine spécialisé. Elles ne roulent pas, à l'exception de la Ducati qui n'a pas raté une seule édition des TransPy, joyeux périples pyrénéens organisés pour le compte d'AMV. A 72 ans, Franck Allard n'est pas encore devenu collectionneur, il préfère suivre ses coups de cœur.

Mais ses motos partagent des points communs : un grand guidon et des pneus à crampons, souvenirs de ses premières amours, la balade et le tout-terrain ! AMV : certains l'ont oublié, ou peut-être

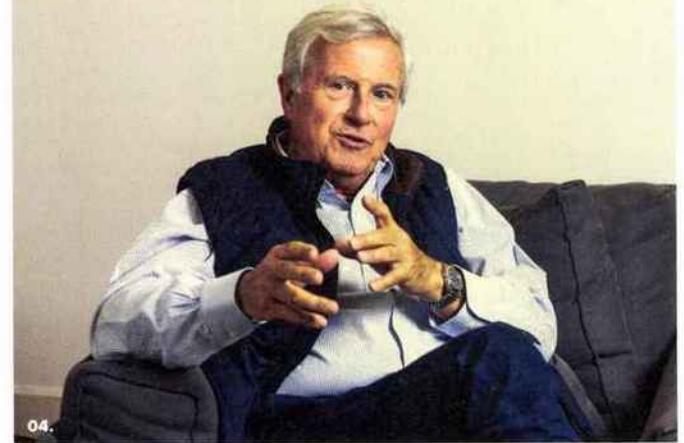
jamais su, mais l'acronyme du premier assureur français de deux-roues, les fameux deux roux, signifie Assurance Moto Verte : « Au début des années 70, se souvient-il, je m'étais acheté une petite Yamaha 250 DT-1 car je m'emmerdais un peu le dimanche dans la propriété familiale. Puis j'ai rencontré d'autres gars qui faisaient de la moto : j'ai acheté une 250 OSSA Pioneer, des KTM ou Maico, et me suis retrouvé à faire le championnat de France d'enduro. » Franck avait un bon coup de guidon, il aura un meilleur coup de volant avec 6 titres nationaux en endurance 4x4. Il n'empêche, la tradition familiale aurait voulu qu'il fasse de la voile : skippers, son grand-père, son père et son frère furent sélectionnés pour les Jeux Olympiques, en 6 mètres classe J de préférence. Mais l'époque était aux changements de cap, il est vrai.

MINITEL VERT

La famille Allard est dans le courtage d'assurance depuis 1840 : « L'assureur porte le risque, explique Franck. Le courtier fait le lien entre celui qui court le risque et celui qui le porte. Notre métier est de veiller à ce que les contrats soient correctement bâtis, que les exclusions ne soient pas infranchissables et que les primes soient meilleures, si possible, que le marché. » Installé à Bordeaux, le cabinet Allard était spécialisé dans le maritime, notamment les cargos en liaison avec l'Afrique. « Avec la décolonisation, le maritime



02.



04.



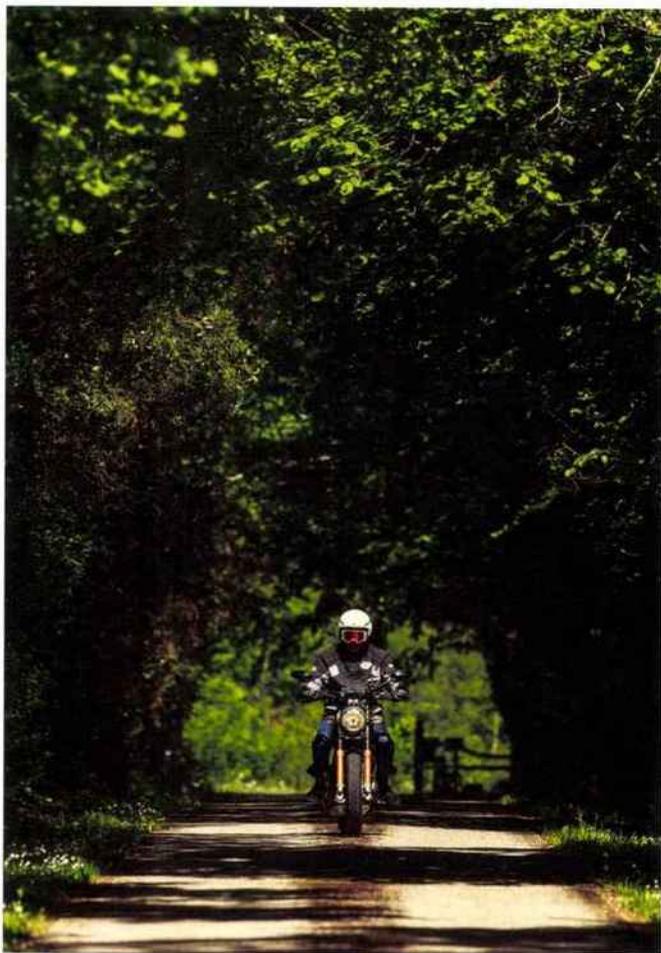
03.

01. Préparées ou de série, les motos de Franck Allard ont deux points communs : un grand guidon et des pneus à crampons. 02. Le confinement a transformé l'annexe privée en bureau principal. 03. Un casque de Jean-Claude Olivier témoigne de l'amitié qui unissait les deux patrons. 04. Franck Allard possède aussi un bon coup de volant : il a remporté plusieurs fois le championnat de France d'endurance tout-terrain.

« Mes potes n'arrivaient pas à assurer leurs motos de tout-terrain car c'était toujours trop cher. Je me suis donc intéressé à cette petite frange de motards. »

battait de l'aile, poursuit-il. Dans les années 60, mon père a donc racheté la petite affaire d'assurance industrielle de monsieur Filhet et je suis allé l'épauler 8 ans après. » Cette bifurcation fut salutaire et l'affaire progressa rapidement, d'autant que deux ans plus tard, en 1974, Franck proposait la création d'une filiale : « Mes potes n'arrivaient pas à assurer leurs motos de tout-terrain car c'était toujours trop cher. Chez AMV, nous avons quatorze critères distincts pour établir les meilleurs tarifs ; dans les années 70, les compagnies se basaient uniquement sur la cylindrée, sans faire de distinction entre motos de route et de tout-terrain. Je me suis donc intéressé à cette petite frange de motards, les possesseurs de motos d'enduro et de trial. »

Puisque le nouveau magazine Moto Verte menait la révolution du tout-terrain en France, le nom de la société fut rapidement trouvé : Assurance Moto Verte. « C'était comme un service que je proposais aux lecteurs du magazine. Je recrutais d'ailleurs mes clients via des pages de pub avec un coupon pour établir les tarifs. Notre premier lettrage était assez proche de leur logo... Quand sont arrivés les trails, avec les 125 DT et Yamaha XT, nous les avons évidemment intégrés dans nos tarifs. » Tous les grands acteurs de l'assurance moto contemporaine sont nés dans ces années 70, synonymes de renouveau. Outre la progression exponentielle des machines en circulation, Franck pointe une autre raison à leur succès : « Très souvent l'acquisition de la première machine se fait contre l'avis des parents, ce qui signifie que l'assureur familial est hors-jeu. Le jeune motard cherche donc une assurance qui partage la même passion, avec des pilotes, des bons référentiels. » Une assurance à la pointe de la technique, aussi : Franck Allard comprit immédiatement que le Minitel, fierté française des années 80, avait sonné le glas de coupons à remplir. « Surtout, le Minitel permettait de délivrer des garanties immédiates : les gens pouvaient s'assurer directement quand ils achetaient leur moto chez le concessionnaire. » Ce bond en avant, renouvelé en 2000 avec le lancement d'amv.fr (Assurance Moto Verte avait cédé sa place à son acronyme un an plus tôt), contribuera à asseoir le courtier bordelais comme le leader français.



Le Ducati Scrambler est la monture des périples, pas forcément lointains.



Attention, l'auteur aura bientôt droit à un tour d'AC Cobra!

Outre les outils commerciaux, AMV a également construit sa place de numéro 1 dans le sport. De Stéphane Peterhansel, déniché alors qu'il roulait encore en skateboard, à Fabio Quartararo, enrôlé dès son arrivée en MotoGP, tous les meilleurs pilotes français ont porté les couleurs AMV : « *Nous avons acquis notre notoriété en partageant la même passion que les motards.* » Outre les champions, cet engagement s'est construit avec un homme devenu depuis central dans la moto française : Claude Michy. « *Nous avons commencé à travailler ensemble sur les ISDT de Brioude, en 1980. Claude arrivait de la confiserie et avait décroché le contrat pour trouver des sponsors à l'épreuve. Depuis, nous n'avons jamais cessé de travailler ensemble. Nous nous téléphonons tous les lundis à 8 heures, et quand il me propose quelque chose, je le suis aveuglément car il ne dit que des choses intelligentes !* »

SUR LES PODIUMS

Ainsi AMV a-t-il lancé le Trèfle Lozérien en 1986 avec le moto-club local, ainsi AMV s'est-il plongé dans la vitesse en soutenant le GP de France dès 1994, puis l'Équipe de France de Grand Prix en 2001, avec notamment Randy de Puniet et Sylvain Guintoli. « *J'en ai vu passer, des étoiles filantes... Claude est fort, intelligent, il est surtout droit ! Il a compris que pour ramasser, il fallait investir. C'est grâce à lui que la vitesse a pris le pas sur le tout-terrain en France, et que le MotoGP est passé du championnat d'Espagne de Velocidad à*

deux Français sur le podium. » L'Espagne, décidément un champ de bataille pour Franck Allard qui y a monté une filiale dès 2003 : « *Nous y sommes allés car aucune compagnie ne voulait alors assurer les motos. Les motards manifestaient à pieds à Madrid pour réclamer des assurances. Le carton fut immédiat.* »

Près de 50 ans après le lancement d'AMV, Franck Allard continue de rouler, dans les organisations de son compagnon de route, Jacques Sentenac, qui menait à leurs débuts des virées jusqu'à Saint-Jacques de Compostelle et organise désormais la Transpy, dont la prochaine édition aura lieu du 25 septembre au 2 octobre, de Château-Lastours à Biarritz. Il conserve surtout un œil pointu sur ses affaires et l'évolution de la moto. Ainsi ne croit-il pas à la menace du contrôle technique : « *Honnêtement, je ne pense pas que cela aurait un impact sur les accidents. Une moto est bien moins complexe qu'une auto, et dans bien des cas, le motard entretient bien son véhicule.* » Franck croit en revanche au développement de l'airbag pour les motards : « *Je trouve très bien qu'il soit obligatoire en Grand Prix: cela donne le bon exemple. La principale lourdeur de l'assurance moto, c'est le corporel. 10% des accidents représentent 80% de la charge sinistre: tant mieux si on peut améliorer ça !* » Mais le premier des assureurs dit cela sans exigence, ni revendication. Ce n'est pas le genre de la maison. D'ailleurs, conclut-il la journée d'une de ces maximes qu'il affectionne : « *En assurance, je sais seulement ce qu'il ne faut pas faire.* » ●