

Comment vit-on au... centre de crash tests des assureurs

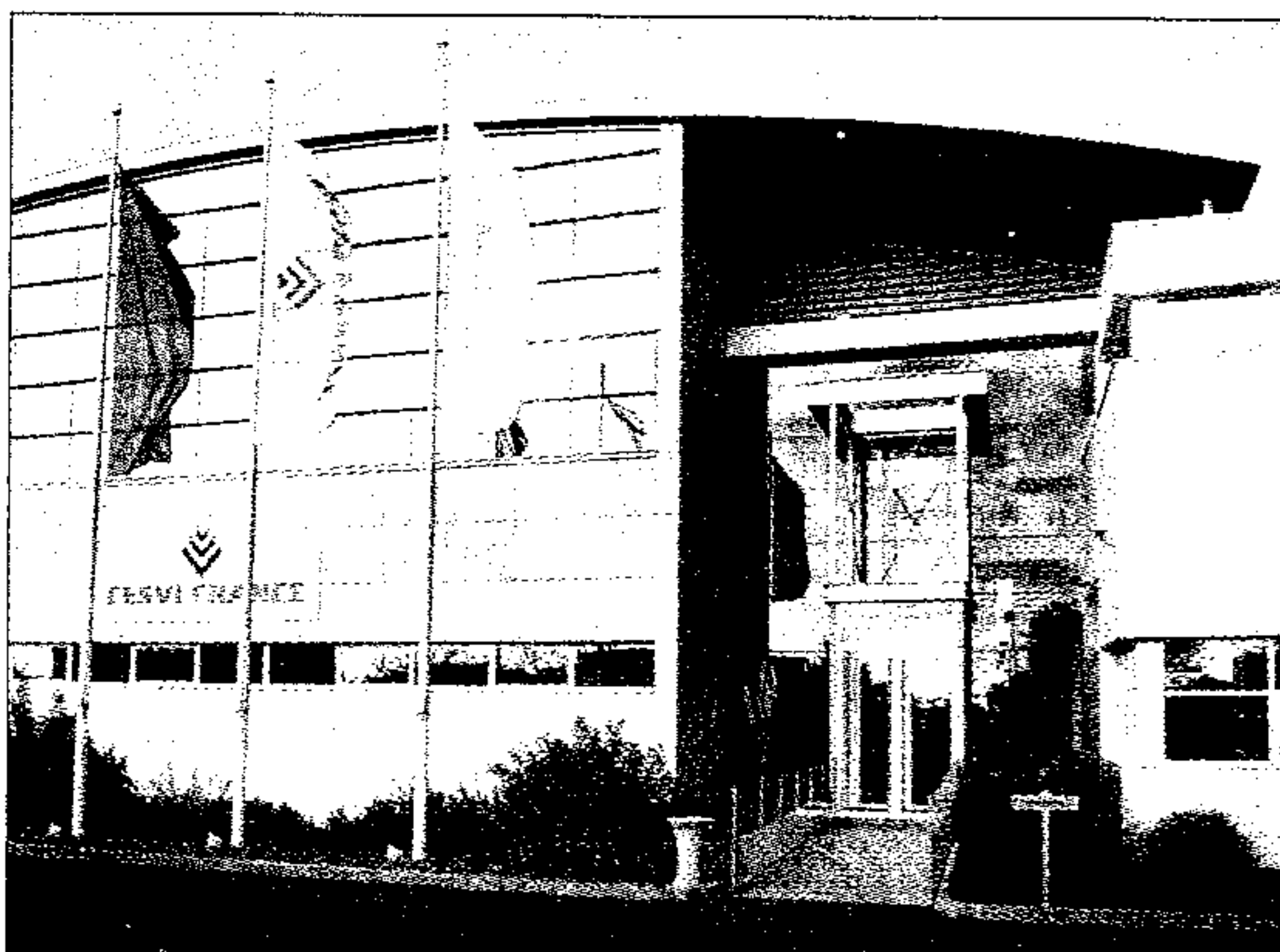
Le Cesvi analyse pour Groupama, GMF, Maaf et MMA l'impact des accidents sur les véhicules les plus courants. Objectif : ajuster les primes.

Le choc vient d'avoir lieu. L'aile et l'optique avant sont amochées. Des morceaux de plastique multicolores jonchent le sol. Aussitôt, les techniciens se pressent autour du véhicule, suivis des dirigeants du centre, Stéphane Duroule, le président du conseil de surveillance, issu de la Maaf, et Guillaume Langlade, le directeur général. La curiosité est palpable. Ce jour-là, c'est la petite Twingo 3, commercialisée depuis l'automne dernier, qui passe sur le gril du Cesvi, le centre de crash tests détenu en commun par les assureurs Groupama et Covéa (GMF, Maaf et MMA).

Chocs à vitesse réduite

La dernière-née de Renault y était très attendue : à terme, cette petite citadine devrait se retrouver entre les mains de nombreux conducteurs. Tester sa réaction en cas de choc est essentiel pour les compagnies d'assurances. Dans ce centre, à deux pas de Poitiers, les équipes vont ajuster les primes en fonction des résultats de l'expérimentation. Mais, à la différence des tests des constructeurs, les évaluations du Cesvi n'ont pas vocation à juger de la sécurité pour les passagers en cas de choc à grande vitesse. Pour la douzaine de modèles avec lesquels le centre joue chaque année aux autotamponneuses, la collision est simulée à 15 kilomètres-heure, soit la vitesse d'un accident banal en milieu urbain.

Preuve de l'utilité de l'exercice : pour la Twingo 3, après le choc, les techniciens découvrent avec surprise que la voiture a des plaies plus superficielles que la Cactus de Citroën, autre modèle récent, pourtant bien plus massive. Les pneus situés aux extrémités du petit véhi-



Le Cesvi, installé près du Futuroscope de Poitiers.
Le centre teste une douzaine de véhicules chaque année.

LE CESVI, PME DE CHOC

3 millions d'euros

de coût annuel de fonctionnement (Groupama et Covéa apportent le solde).

20%

de financement en propre.

25 cadres

et techniciens.

13 personnes

au comité technique.

SOURCE : SOCIÉTÉ

cule constituent des amortisseurs inattendus. « Ces tests nous permettent de collecter des données équivalentes à deux années d'expérience d'assurance sur un modèle », détaille Stéphane Duroule. Mais pas question, pour Covéa et Groupama, de revendre ces données aux assureurs concurrents. « C'est un outil de compétitivité », souligne-t-il.

Formation à la réparation

Autre atout : le Cesvi abrite un centre de formation à la réparation des véhicules. Les 800 réparateurs agréés par Covéa y sont déjà passés. De même que les experts libéraux mandatés par les assureurs pour évaluer les travaux à réaliser lors de sinistres. Ce qu'ils y apprennent ? Avant tout, qu'il est possible de réparer, plutôt que remplacer. Une éraflure, même profonde, sur un phare qui vaut 200 à 300 euros, peut ainsi être traitée par ponçage et vernissage pour une cinquantaine d'euros, main-d'œuvre comprise. Du dosage de la peinture jusqu'à la conception même des pièces détachées, tout est passé au crible. Utile pour les comptes des assureurs.

« Le coût moyen d'une réparation est de 1 200 euros, relève Guillaume Langlade. Gagner 1,5 à 2% sur chacune d'elles se révèle vite intéressant. » Surtout quand on revendique, comme Covéa, 800 000 interventions sur des sinistres chaque année.

Experts en accidentologie

Mais l'importante source de revenus pour les assureurs se situe ailleurs. L'expérience accumulée sur la réaction des véhicules lors d'un accident a permis au Cesvi de développer un département qui reconstitue les conditions exactes des sinistres. Objectif : mieux défendre les assurés dans des litiges lourds, où les indemnités à payer aux victimes peuvent dépasser 5 millions d'euros. « Un dossier gagné dans l'année, et on peut financer le Cesvi, dont le coût de fonctionnement est de 3 millions par an », relève le président. Quatre accidentologues font ainsi tourner des logiciels pour déduire les responsabilités exactes des conducteurs impliqués. Le plus difficile : les accidents impliquant des deux-roues – les deux tiers des dossiers –, dont les trajectoires après des chocs sont complexes à calculer. Devant leurs écrans, les experts partent de l'état des lieux et du positionnement des véhicules relevés par la gendarmerie et s'essaient à un flash-back. La moindre variation de l'état de la chaussée ou de la vitesse d'une voiture peut modifier le résultat. Sujet d'autant plus sensible qu'on ne parle plus là de tôle froissée, mais souvent de blessés graves ou de décès. Au-delà des aspects matériels, en prouvant, par exemple, qu'un conducteur ne pouvait pas voir arriver un véhicule à vitesse excessive dans une courbe, le Cesvi parvient parfois à apaiser des consciences. **Grégoire Pinson**