

&gt;&gt;&gt;DEUX ROUES

# Diagmoto en ordre de marche

Au-delà de son projet, articulé autour du contrôle technique des deux roues, Thibault Riester nous a conviés à une rencontre très riche, quant à sa vision des arcanes du marché du contrôle technique. Une vision stratégique sans langue de bois, ni tabou. L'homme est direct, lucide et affiche une ambition sans aucun complexe.



La chaîne de contrôle 2 roues est fournie par Actia. En 15 minutes, la station est prête à faire le premier contrôle.

**T**hibault Riester ne débarque pas de nulle part sur le marché, malgré ses 33 ans... Sa famille possède plusieurs concessions automobiles dans l'Est parisien, l'Aisne, l'Aube et la Marne (groupe Riester). C'est dire s'il a toujours été bercé dans une atmosphère mécanique des plus formatrices... A 22 ans, il ouvre son premier centre de contrôle technique, sous enseigne Autosur. Aujourd'hui, il en possède 11, arborant les couleurs de toutes les enseignes (3 Autosur, 2 Autovision, 3 Autosecurité, 1 Securitest, 1 Dekra, 1 Norisko). Le jeune homme connaît donc bien le secteur du contrôle technique et tous ses acteurs, ce qui lui permet de tirer le meilleur de chacun, selon ses besoins.

Mais Thibault Riester a de l'ambition, beaucoup d'ambition. Après avoir un temps réfléchi sur la pertinence de monter son propre réseau de contrôle technique automobile, il opte finalement pour le deux roues, une activité plus que marginale à l'époque, et pour cause, aucun cadre réglementaire officiel n'est encore paru, et nous sommes bien avant l'annonce de François Fillon, en février 2010, prévoyant la mise en place de la visite obligatoire des cyclomoteurs dès le 1<sup>er</sup> janvier 2012...

Dès 2007, Thibault Riester, motard lui-même, s'investit aux côtés d'Autosur, alors très impliqué dans le développement du CT deux roues en France. Il envisage alors de monter un centre

Motosur à Montpellier. Entre temps, la direction de l'opérateur Autosur change, et les deux parties ne parviennent à s'entendre.

Mais qu'importe. Le jeune entrepreneur dispose d'un savoir faire et d'antécédents dans le contrôle automobile, il décide alors de lancer sa propre enseigne de contrôle technique des deux roues, baptisée Diagmoto. Un pari osé, puisqu'aucune loi n'oblige alors encore aucun deux roues à un contrôle ponctuel... Rapidement, il se procure un logiciel conforme au cahier des charges du ministère des transports pour sa nou-

velle activité, structure un système qualité conforme à la norme ISO 17020 et se lance...

## Une réflexion profonde et globale

Thibault Riester aurait pu créer un simple concept dédié aux deux roues et le proposer par la suite aux différents acteurs du contrôle technique en place. Mais il s'oriente vers une approche radicale, spécifiquement dédiée, après un simple constat. Sur les 25 contrôleurs qu'il côtoie chaque jour dans ses affaires personnelles, seuls 2



Aujourd'hui, il est envisageable sur demande, de proposer des analyses plus poussées, d'huile par exemple, afin de déterminer l'usure d'un moteur... Ce qui peut intéresser dans le cadre d'une transaction...

sont titulaire du permis moto. La "culture deux roues" n'est donc pas avérée dans le monde du CT automobile. "Je suis motard, je fréquente les concessions, les vendeurs d'accessoires et je sais très bien qu'un motard ne confiera jamais sa moto à quelqu'un en qui il n'a pas confiance. A mes yeux, les contrôleurs non-motards n'ont pas la crédibilité suffisante auprès de leur future clientèle. Ainsi, la condition sine qua non pour ouvrir un centre Diagmoto sera de disposer d'un interlocuteur issu du monde de la réparation ou du commerce des deux roues. C'est un critère contractuel." affirme Thibault Riester.

Il faut donc une crédibilité forte pour se lancer sur le marché. C'est pour cela que l'enseigne Diagmoto est par ailleurs exclusivement dédiée aux deux roues. "Beaucoup de centres de CT Auto me contactent pour ouvrir une piste Diagmoto dans leur centre VL et ainsi s'installer avant la mise en place de la réglementation officielle. Mais je refuse. S'ils veulent faire route avec Diagmoto, ils doivent le faire sur un site indépendant." Les réseaux en place peuvent donc être rassurés, il n'y aura pas de pistes Diagmoto dans leurs murs, pour concurrencer leurs propres offres futures!

Bien entendu, cette stratégie marketing réduit le potentiel d'ouvertures, et Thibault Riester n'imagine pas disposer de 500 centres fixes en France. De toute façon, il n'est pas dit que le marché puisse absorber un tel volume.

Selon le chef d'entreprise, le seuil de rentabilité se situerait aux alentours de 2 500 visites annuelles pour un centre. Un potentiel qui existe dans des villes d'importance telles que Marseille, Lille, Bordeaux, Paris. Pour les zones plus rurales, qui renferment un parc important de deux roues plus éparpillés dans la nature, se pose la question du centre de contrôle mobile...

Comme le futur du contrôle technique deux roues sera réglementaire, avec l'entrée en vigueur de la visite obligatoire des cyclomoteurs très prochainement, Thibault Riester a prévu une déclinaison de ses centres de contrôle moto en version mobile, comme c'est le cas à l'étranger. Il s'agit d'installer ponctuellement, en zone rurale par exemple, le système imaginé par Thibault Riester, et d'opérer des campagnes de contrôles obligatoires, afin d'éviter aux possesseurs de deux roues



La station mobile est dotée de balises GPS, de sorte que les pouvoirs publics puissent la localiser en permanence et pratiquer des contrôles inopinés.



L'intérêt du container mobile, c'est sa faible hauteur, permettant des pentes très douces pour des rampes d'accès.

de faire parfois 30 à 50 km, juchés sur des montures loin d'être adaptées... La formule, choisie et validée à l'étranger, a tout d'abord déclenché l'ire des opérateurs de contrôle technique en place, qui sont allés jusqu'au ministère pour mettre en lumière la concurrence déloyale potentielle du système. En gros, il ne faudrait pas que les stations mobiles se posent n'importe où, parfois à 100 mètres d'un centre fixe, sans aucun contrôle et qu'elles viennent phagocytter la clientèle de celui-ci...

Il reviendra donc à l'administration de fixer le cadre précis de l'utilisation de ce type d'installation, dès lors que la loi sera promulguée... Pour l'heure, les pouvoirs publics n'ont pas validé l'utilisation des stations mobiles en France. Le concept imaginé et dessiné par Thibault Riester prend la forme d'un container portable, comparable à ceux utilisés dans les transports de marchandises. Déplacé sur un poids lourd, à la façon d'une benne à déchets, ledit container, autonome en énergie (groupe électrogène) intègre l'ensemble de la ligne de contrôle, et se dépose à un point donné, sur une zone où un centre fixe ne serait pas rentable. La station mobile est ensuite opérationnelle en quinze minutes et deux opérateurs peuvent travailler simultanément, ce qui augmente la rentabilité, au plan global. Quant à la prise de rendez-vous, elle se fait en ligne. Les clients pouvant suivre la localisation et les déplacements des stations mobiles à travers toute la France. Bien entendu, ils paient une avance, pour prévenir toute absence, en cas de pluie par exemple !

### Modèle économique réfléchi

Bien sûr, aujourd'hui, sans réglementation, Thibault Riester se positionne avant tout sur le contrôle volontaire, et veut faire connaître son enseigne, la

développer au mieux, afin de se retrouver en première ligne lorsque l'arrêt définitif sera signé pour le contrôle des cyclomoteurs...

La cible actuelle de Diagmoto reste donc bien la moto, dans le cadre d'un contrôle volontaire, pour des transactions, par exemple. Rappelons que c'est ainsi que le CT automobile est entré dans les mœurs dès 1986, avant la mise en place de la visite obligatoire, en 1992...

Les femmes qui possèdent des motos sont également très contentes de pouvoir se confier à quelqu'un d'impartial, dans le monde très masculin de la moto. Et

le tarif ne semble pas constituer un obstacle. "Selon les questionnaires que nous avons réalisés lors de nos campagnes de tests, sur les salons par exemple, les motards qui ont essayé Diagmoto se disaient tous prêts à payer 50 à 60 euros pour un

contrôle technique fiable, dans le cadre de l'achat ou la vente d'une moto d'occasion", se félicite le jeune chef d'entreprise.

Reste que 50 à 60 euros, c'est cher, surtout pour un cyclomoteur, même si ce tarif avoisine la fourchette annoncée par François Fillon... Quoi qu'il en soit, il sera très difficile, pour un exploitant, de proposer la prestation en dessous de 45 euros. Pour Thibault Riester, le juste prix de la visite obligatoire réglementaire serait de 49 euros à l'utilisateur.

Quant au contrôle volontaire sur une moto, dans le cadre d'une vente par exemple, il sera beaucoup plus approfondi et donc plus cher. Le client recherchant dans ce cas une prestation bien supérieure, facturée environ 60 euros. Au-delà du nombre de points de contrôle, le tarif vient aussi de la complexité et du temps pris par certaines

opérations sur une moto. Par exemple, le levage "roues pendantes", obligatoire pour contrôler le jeu dans l'axe du bras oscillant, prend énormément de temps car tous les véhicules sont différents, il ne faut pas les abîmer, et il est nécessaire d'adapter ou régler le matériel de levage à chaque utilisation.

Pour les 77 points de contrôle actuels que compte la nomenclature non-officielle de Thibault Riester, le jeune homme est parti d'une feuille blanche et a travaillé avec des ingénieurs des grands constructeurs, des mécaniciens de concession, afin d'établir une liste des plus fiables.

Car contrairement à ce que beaucoup affirment, les deux roues ne sont pas si bien entretenus que leurs propriétaires le laissent entendre. Le marché est constitué à 60 % de cyclomoteurs, dont les utilisateurs négligent l'entretien, débrident parfois les moteurs..., puis 20 % de scooters 125 cm<sup>3</sup> sur lesquels les utilisateurs ne vérifient jamais l'état entre deux révisions, car rien n'est accessible facilement. Ce qui fait déjà 80 % des véhicules à l'entretien disons, aléatoire. Et "les 20 % restants sont les motos de plus grosse cylindrée, dont on met toujours en avant le bon état d'entretien... Pour autant, lors de nos campagnes de tests, j'ai pu rencontrer énormément de motards qui roulaient avec des pressions inadéquates, des freins usés, des pneus à la toile..." se justifie Thibault Riester. En dehors du cadre de la

revente, le CT des deux roues aurait donc une vraie légitimité, sur l'ensemble du parc roulant, n'en déplaise à la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC)

### L'ambition

70 % des transactions moto se font de particulier à particulier. Ainsi, les professionnels de la distribution et de la réparation moto se montrent très intéressés par le concept, qui peut leur permettre de capter une partie de cette clientèle, qui effectuera ensuite des réparations dans leur réseau. "Mon but est de devenir le leader du contrôle technique des deux roues en général, puis des quad, et peut-être d'amener un jour les quadricycles à moteur au contrôle technique, et dieu sait combien ces véhicules en ont besoin..."

En revanche, côté calendrier, peu d'espoir de voir arriver la visite obligatoire des motos avant 2013-2014. En cause, les élections présidentielles en 2012, et la bride des 100 ch, qui doit disparaître prochainement en France, comme c'est le cas dans le reste de l'Europe. Cependant, la teneur même de la réglementation pourrait jouer en faveur de Diagmoto. Comme le CT des cyclomoteurs va se heurter au problème de maillage et de rentabilité, expliqués plus haut, les pouvoirs publics auront intérêt à légiférer rapidement pour les motos, afin d'assurer une activité suffisante dans les centres... ■

Retrouvez dans le n° 1136 du 08/04...

## LES DOSSIERS :

Lavage  
Sites marchands sur Internet

