



## Étude relative au développement de la réparation des cycles

Synthèse - 15/12/2023

## REMERCIEMENTS

---

Ecologic et les prestataires remercient chaleureusement les membres du comité de pilotage de l'étude pour leur contribution active aux travaux réalisés, ainsi que les professionnels ayant participé aux réunions de groupe sur la réparation des cycles.

Membres du comité de pilotage :

Organisation/entreprise	Représentants
<b>Ecologic</b>	Vanessa Montagne, directrice nouvelles filières
	Bertrand Reygner, directeur relations institutionnelles
	Robin Ronceray, responsable études techniques
<b>Bellegarde</b>	Dimitri Naczaj, consultant en sciences comportementales pour Ecologic
<b>Union Sport et Cycles (USC)</b>	Anne Chateau, juriste environnement, commission développement durable
	Virgile Caillet, Délégué Général
	Jean Philippe Frey, responsable études
	André Ghestem, Président commission cycles, PDG Shimano France
	Olivier Moucheboeuf, commission cycles
<b>Cyclable</b>	Marjorie Routin, responsable QSE
<b>Cyclofix</b>	Raphaël Dabat, Head of Operations
	Alexis Zerbib, fondateur & CEO
<b>Decathlon</b>	Vianney Burucoa, chef de projet développement durable
	Florent Rabouin, responsable SAV et réparation France
<b>Groupe Cyclelab</b>	William Brana, responsable référencement
<b>Hutchinson</b>	Xavier Doublet, Directeur marketing Cycling & Nouvelles mobilités
<b>Intersport</b>	Mathieu Bablet, responsable glisse & vélo
<b>Manufacture Française des Cycles</b>	David Jamin, Directeur Général
<b>Scott</b>	Andrew Goodman, CSR Manager
<b>Spécialités T.A</b>	Patrick Guinard, Président des établissements Velox, Président de l'APIC
<b>Vélogik</b>	Vincent Monatte, Président

## CITATIONS DE CE RAPPORT

---

Étude relative au développement de la réparation des cycles. Ecologic. Décembre 2023. Synthèse finale. 21 pages.

Auteurs : G. Trebesses (Moringa), M. Whitwham (Philgea), S. Follet (Terra SA), E. Leclerc et E. Lestrohan (Odoxa) pour Ecologic.

## TABLE DES MATIERES

<b>1. RESUME .....</b>	<b>4</b>
<b>2. EXECUTIVE SUMMARY.....</b>	<b>5</b>
<b>3. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ETUDE.....</b>	<b>6</b>
3.1. LE CONTEXTE.....	6
3.2. LES OBJECTIFS DE L'ETUDE .....	6
<b>4. APPROCHE METHODOLOGIQUE .....</b>	<b>7</b>
4.1. DEROULEMENT GENERAL DE L'ETUDE .....	7
<b>5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS .....</b>	<b>8</b>
5.1. UN CONTEXTE PORTEUR POUR LA REPARATION DES CYCLES .....	8
5.2. ... MAIS DE NOUVEAUX FREINS ET ENJEUX A PRENDRE EN COMPTE .....	9
5.2.1 Un réflexe d'entretien restant à acquérir, et une demande de nouveaux services .....	9
5.2.2 S'assurer du caractère incitatif du bonus pour les consommateurs.....	10
5.2.3 Assurer l'adhésion des réparateurs au dispositif .....	12
5.2.4 Une réparabilité des vélos à préserver .....	12
5.2.5 D'autres leviers à creuser pour favoriser le développement de l'offre de réparation.....	13
5.2.6 Un soutien spécifique à prévoir pour les ateliers d'auto-réparation .....	14
5.3. UN REPORTING À FIABILISER .....	15
5.3.1 Des méthodes qui diffèrent selon les études.....	15
5.3.2 Recommandations et points de vigilance pour le suivi futur.....	16
5.4. SYNTHÈSE DES POINTS-CLEFS DE L'ETUDE .....	18
<b>6. ANNEXES.....</b>	<b>20</b>
6.1. GLOSSAIRE .....	20
6.2. BIBLIOGRAPHIE.....	21

# 1. RESUME

Conformément au cahier des charges d'agrément de la nouvelle filière de Responsabilité Élargie des Producteurs (REP) sur les Articles de Sport et de Loisir (ASL), l'éco-organisme agréé Ecologic a fait réaliser une étude visant à évaluer l'évolution du nombre d'interventions d'entretien et de réparation hors garantie des cycles des particuliers sur la période 2019 à 2022 et à analyser les principaux freins et leviers à la réparation afin d'identifier des pistes d'action pour favoriser le développement de la réparation des cycles.

Sur le plan quantitatif, l'enquête réalisée en collaboration avec l'Union Sport et Cycles (USC) auprès des différentes typologies de réparateurs met en évidence une nette augmentation du nombre de réparations hors garantie de cycles, d'au moins 32% sur la période 2019-2022, avant même la mise en place du fonds réparation, avec un nombre d'interventions d'entretien-réparation hors garantie estimé à 5,1 millions en 2022.

L'étude qualitative, et notamment les réunions collectives avec des représentants des différentes typologies de réparateurs, confirme cette tendance à l'accroissement continu de la demande de réparation de la part des consommateurs, portée à la fois par le développement de la pratique du vélo et notamment du Vélo à Assistance Électrique (VAE), et une demande accrue de services d'entretien et de réparation. Elle montre aussi l'évolution de la représentation sociale du vélo, qui passe d'un objet de loisir à un outil de déplacement, avec les nouvelles attentes que ce statut entraîne (en termes de fiabilité et de rapidité de réparation notamment).

L'enquête consommateurs, réalisée par l'institut d'études indépendant Odoxa auprès de 3 500 Français de 18 ans et plus dont 2035 cyclistes réguliers, montre que le vélo est un produit pour lequel le réflexe de réparation est très largement acquis : 71% des cyclistes ont réparé ou fait réparer au moins une fois leur vélo en 2022 (eux-mêmes, dans un atelier associatif ou chez un professionnel) et seulement 6% des cyclistes ayant rencontré un problème sur leur vélo en 2022 ne l'ont pas réparé ni fait réparer par un professionnel.

Les Français ont une perception très positive des réparateurs professionnels qu'ils estiment en majorité compétents, efficaces, disponibles dans des délais raisonnables et avec une offre de proximité suffisante. Pour autant, l'autoréparation reste la norme, du moins pour les interventions basiques (comme remplacer une chambre à air ou un pneu) : 60% des cyclistes interrogés ont en effet effectué au moins une réparation eux-mêmes en 2022, quand 27% ont fait appel à un professionnel et 10% se sont tournés vers un atelier associatif. Parmi les difficultés citées pour faire réparer son vélo, les questions financières viennent en premier (prix de la réparation chez un professionnel trop élevé ou coût des pièces trop élevées) suivies par des délais d'attente trop longs ou un manque de réparateurs à proximité. La perception du prix de la réparation varie fortement selon l'habitude de recours aux professionnels : 73% des cyclistes ayant eu recours à un réparateur professionnel en 2022 estiment que les tarifs pratiqués sont raisonnables, contre 54% pour l'ensemble des cyclistes. Enfin, si le réflexe de réparation est bien ancré, il n'en est pas de même pour l'entretien : seulement 21% des cyclistes interrogés déclarent ainsi faire réviser ou entretenir leur vélo chez un professionnel au moins une fois par an. Cette part augmente fortement chez les détenteurs de VAE (41% font entretenir leur vélo au moins une fois par an) et les propriétaires de vélos de plus de 400 euros (36%).

Ainsi, les principaux freins et leviers identifiés par les acteurs de la filière ne portent pas tellement sur le développement de la demande de réparation, qui semble bénéficier d'un contexte naturellement porteur, mais plutôt sur le renforcement et la structuration de l'offre de réparation ainsi que sur l'acquisition du réflexe d'entretien auprès des consommateurs. Des efforts restent également à mener sur la conception des cycles et l'accès aux pièces détachées pour assurer la durabilité et réparabilité de l'ensemble des cycles dans le temps.

## 2. EXECUTIVE SUMMARY

In accordance with the specifications for approval of the new Extended Producer Responsibility (EPR) scheme for Sporting and Leisure Goods, Ecologic, the approved eco-organization, has commissioned a study with the dual aim of:

- assessing the trend in the number of out-of-warranty maintenance and repair operations on cycles carried out by private individuals over the period 2019 to 2022,
- analyzing the main obstacles and levers to repair in order to identify courses of action to encourage the development of cycle repair.

In quantitative terms, the survey carried out in collaboration with the Union Sport et Cycles (USC) among the various types of repairers, highlights a clear increase in the number of out-of-warranty bicycle repairs, of at least 32% over the period 2019-2022, even before the repair fund is set up, with an estimated 5.1 million out-of-warranty maintenance-repair operations in 2022.

The qualitative study, and in particular the collective meetings with representatives of the various types of repairers, confirms this trend towards continued growth in consumer demand for repairs, driven both by the growth in cycling, and in particular electrically assisted bicycles (EABs), and by increased demand for maintenance and repair services. It also shows how the social image of the bicycle is changing, from an object of leisure to a means of transport, with the new expectations that this status brings (in terms of reliability and speed of repair in particular).

The consumer survey, carried out by the independent research institute Odoxa among 3,500 French people aged 18 and over, including 2,035 regular cyclists, shows that the bicycle is a product for which the repair reflex is widely acquired: 71% of cyclists repaired their bicycle or had it repaired at least once in 2022 (themselves, in a community workshop or by a professional) and only 6% of cyclists who encountered a problem with their bicycle in 2022 did not repair it themselves or have it repaired by a professional.

The French have a very positive perception of professional repairers, most of whom they consider to be competent, efficient, available within reasonable timescales and with sufficient local facilities. However, self-repair remains the norm, at least for basic repairs (such as replacing an inner tube or a tyre): 60% of cyclists surveyed carried out at least one repair themselves in 2022, while 27% called in a professional and 10% turned to a community workshop. Among the difficulties cited in having a bike repaired, financial issues come first (price of repairs by a professional or cost of parts too high), followed by repair times too long or a lack of repairers nearby. The perception of the price of repairs varies greatly depending on the habit of using professional repairers: 73% of cyclists who have used a professional repairer in 2022 believe that the prices charged are reasonable, compared with 54% of cyclists overall. Finally, while the reflex to repair is well established, the same cannot be said for maintenance: only 21% of cyclists surveyed said that they had their bike serviced or maintained by a professional at least once a year. This proportion rises sharply among those who own an EAB (41% have their bike serviced at least once a year) and those who own a bike worth more than €400 (36%).

In conclusion, the main obstacles and levers identified by the industry's players are not so much about developing demand for repairs, which seems to be benefiting from a naturally favourable context, but rather about strengthening and structuring the repair offer and getting consumers to adopt the maintenance reflex. Efforts also need to be made on cycle design and access to spare parts to ensure the durability and repairability of all cycles over time.

## 3. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ETUDE

### 3.1. Le contexte

Ecologic, éco-organisme agréé pour la filière des articles de sport et de loisirs (ASL) est chargé, en autres objectifs de la mise en place de différents fonds, dont celui visant à soutenir financièrement la réparation des articles de sport et des loisirs, qui prévoit que les consommateurs faisant réparer leurs équipements bénéficient d'une réduction du montant de leur facture de réparation lorsqu'ils font appel à des réparateurs agréés.

Dans ce cadre, l'arrêté du 14 décembre 2021 portant cahier des charges des éco-organismes et des systèmes individuels de la filière à responsabilité élargie du producteur des articles de sport et de loisirs, prévoit qu'Ecologic, en lien avec l'ADEME, évalue, avant le 1<sup>er</sup> juillet 2024 les quantités (en nombre) d'articles de sport et de loisirs faisant l'objet d'une réparation, en distinguant :

- les articles de sport et de loisirs réparés hors garantie par les réparateurs labellisés qui bénéficient du fonds dédié au financement de la réparation, en précisant ceux qui sont réparés grâce aux opérations soutenues par ce fonds;
- les articles de sport et de loisirs réparés grâce aux autres actions que l'éco-organisme accompagne ou met en œuvre dans le cadre du plan d'action mentionné au paragraphe 4 de l'arrêté;
- et les articles de sport et de loisirs réparés par d'autres modes d'action auxquels il ne participe pas.

L'étude préalable à la mise en place des fonds réparation pour les filières jouets, sports et loisirs, bricolage et jardin, réalisée courant 2021, avait estimé le nombre d'opérations de réparation hors garantie de cycles (hors VAE et hors opérations d'entretien) à environ 1 900 000, représentant plus de 98 % du total des opérations de réparation hors garantie d'articles de sport et loisirs et incitant Ecologic à se focaliser prioritairement sur ce segment de la réparation des cycles.

Afin de vérifier et mesurer l'impact de la mise en œuvre du fonds sur le nombre de réparations d'articles de sport et de loisirs et plus particulièrement, sur l'activité de réparation de cycles, Ecologic a souhaité disposer de données plus précises et consolidées, portant sur plusieurs années, dans le but d'analyser les facteurs impactant cette évolution et d'identifier les freins et leviers (logistiques, économiques, psychologiques...) au geste de réparation afin d'élaborer un plan d'actions visant à développer celle-ci.

### 3.2. Les objectifs de l'étude

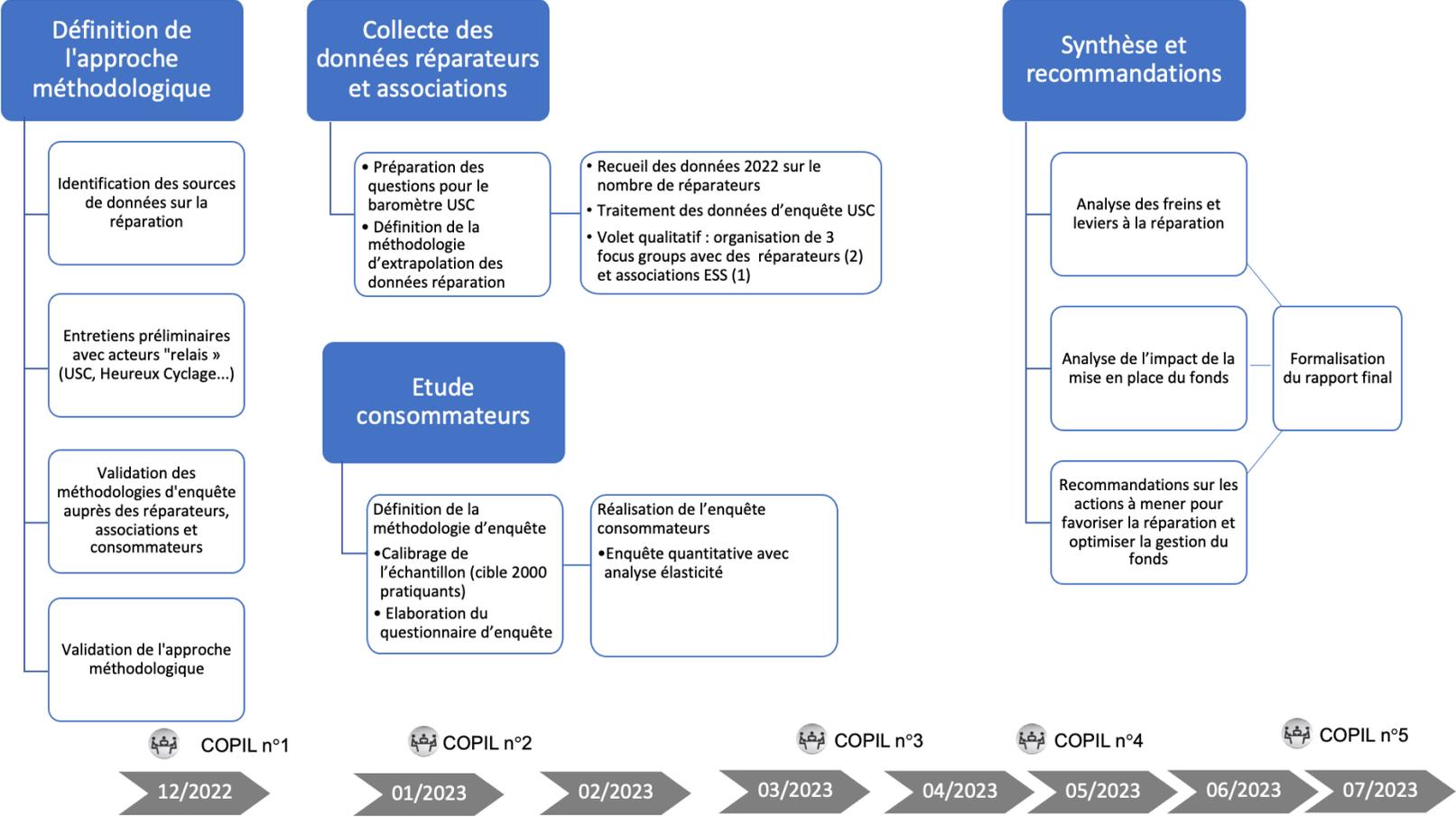
Dans ce contexte, la mission visait à répondre aux objectifs suivants :

- ❶ Déterminer l'évolution du nombre de réparations hors garantie de cycles entre 2019 et 2022 ;
- ❷ Identifier les facteurs impactant l'évolution constatée du nombre de réparations hors garantie et les freins et les leviers à la réparation selon les points de vue des différents acteurs.
- ❸ Élaborer des recommandations visant à optimiser la gestion du fonds réparation et proposer des pistes d'actions complémentaires pour faire progresser l'activité de réparation des cycles.

# 4. APPROCHE METHODOLOGIQUE

## 4.1. Déroulement général de l'étude

Les travaux se sont déroulés de décembre 2022 à mi-juillet 2023, selon les grandes phases détaillées dans le schéma ci-dessous.



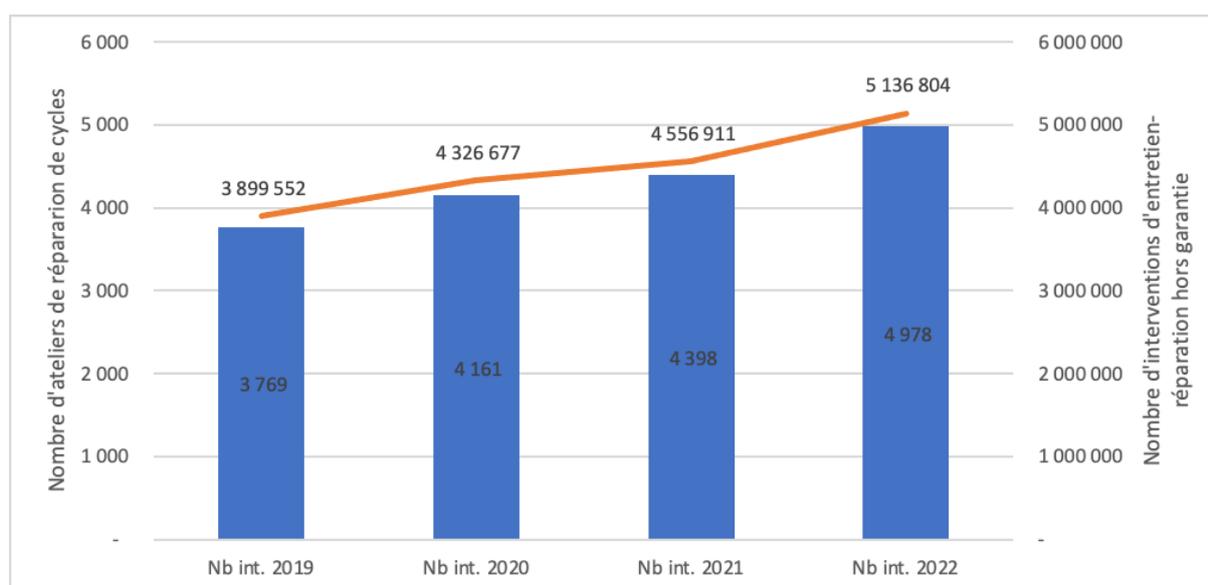
## 5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

L'analyse des différents résultats quantitatifs et qualitatifs de l'étude permet de mettre en évidence une augmentation continue de la demande de réparation et des leviers portant plus sur l'accompagnement au développement et à la structuration de l'offre que sur la stimulation de la demande.

### 5.1. Un contexte porteur pour la réparation des cycles

Sur le plan quantitatif, l'étude met en évidence une **progression du nombre d'interventions de plus de 30% entre 2019 et 2022** (pour un objectif de +10% entre 2019 et 2027) avant même la mise en place du fonds, comme rappelé dans le graphe ci-dessous.

Évolution du nombre d'ateliers de réparations de cycles et du nombre d'interventions d'entretien-réparation hors garantie (enquête réalisée pour Ecologic dans le cadre de l'observatoire du cycle USC)



Les résultats de l'enquête consommateurs comme les échanges avec les réparateurs ayant participé aux réunions de groupe montrent la **place importante prise au cours des dernières années par le vélo dans le quotidien des Français**. Le vélo constitue aujourd'hui un mode de déplacement à part entière et s'écarte de sa place traditionnelle de pur loisir... pour se rapprocher de la voiture dans ce qu'en attendent les consommateurs en termes de disponibilité, de performance, de délais d'entretien et de réparation.

Avec la montée des préoccupations écologiques mais aussi la hausse des montants investis à l'achat (notamment avec l'émergence des VAE), le **réflexe de réparation est désormais bien ancré parmi les détenteurs Français de vélos** qui préfèrent dans une large majorité réparer que remplacer.

Le vélo est un produit qui se répare la plupart du temps très bien, et non un produit "jetable" : l'enquête consommateurs réalisée par Odoxa révèle que **90 % des français considèrent désormais, que « réparer ou faire réparer est mieux que de remplacer »** et que **seuls 6 % des cyclistes n'ont pas**

**réparé ou fait réparer leur vélo en 2022 alors qu'ils ont rencontré un problème.** Les réparateurs de vélo bénéficient globalement d'une bonne image, une grande majorité des consommateurs appréciant la qualité et la fiabilité des réparations effectuées chez un professionnel.

Les consommateurs qui font appel à un professionnel pour réparer ou entretenir leur vélo semblent prêts à des paniers moyens élevés et refusent assez peu de devis de réparation (dans un quotidien pourtant marqué par une inflation record) même si le prix de la réparation reste le principal facteur impactant la décision de recourir ou non à un réparateur professionnel.

Les échanges avec les réparateurs confirment que **la demande de réparation est en progression régulière** en lien avec l'augmentation de la pratique du vélo.

Dans ce contexte, on peut s'interroger sur la nécessité du bonus réparation : en première analyse, plutôt que stimuler la demande déjà croissante, il semblerait plus intéressant de **faciliter le développement de l'offre pour répondre aux évolutions du marché** (formation de mécaniciens vélos, aide au recrutement, acquisitions de nouvelles compétences en électronique face au boom des VAE, mise à disposition d'espaces de stockage ...).

## 5.2. [... mais de nouveaux freins et enjeux à prendre en compte](#)

### 5.2.1 UN REFLEXE D'ENTRETIEN RESTANT A ACQUERIR, ET UNE DEMANDE DE NOUVEAUX SERVICES

Le développement du cyclisme chez les Français s'est accompagné d'une **explosion de la demande de services relatifs aux vélos.**

Les Français souhaitent aujourd'hui de plus en plus que leur vélo soit pris en charge le plus rapidement et le plus efficacement possible, préférant que les réparations soient faites par des professionnels, dans des délais courts et « sans se salir les mains ».

Pour autant, le recours hors garantie à l'entretien et à la réparation reste cependant aujourd'hui **très largement cantonné à des situations « ultimes » où le vélo est hors d'état de fonctionnement**, les réflexes d'entretien, de révision ou de réparation « au fil de l'eau » n'étant pas encore installés. Les professionnels interrogés s'accordant sur l'importance d'un entretien régulier pour éviter l'usure prématurée et préserver la durée de vie des produits, il semble donc important de pouvoir **inciter les Français à mieux entretenir leurs vélos.**

Le lancement de **campagnes de sensibilisation nationale** sur l'entretien des vélos pourrait ainsi contribuer à **diffuser plus fortement le caractère incontournable de l'entretien et de la réparation** dans l'esprit des consommateurs et le fait que cela a nécessairement un coût.

Par ailleurs, **intégrer le financement de certaines interventions d'entretien comme les forfaits "révision annuelle" dans les opérations éligibles au fonds réparation des cycles** permettrait de développer un réflexe d'entretien plus régulier, seuls 21% des cyclistes interrogés ayant déclaré avoir fait réviser leur vélo par un professionnel au cours de l'année 2022. Le dispositif de bonus prévu par Ecologic permet ainsi de soutenir des actes d'entretien, à la condition qu'ils atteignent le seuil minimum de 65 euros TTC.

Si certains consommateurs (notamment les nouveaux pratiquants) semblent vouloir une prise en charge globale de l'entretien et de la réparation de leur vélo par des professionnels, d'autres se disent intéressés par des sessions de **formation à l'entretien courant et aux réparations basiques.** Les acteurs professionnels ne semblant pas en mesure de répondre à ces demandes en raison d'un planning déjà

chargé, les consommateurs pourraient être orientés vers les ateliers d'auto-réparation dont c'est le cœur de mission via une communication adaptée.

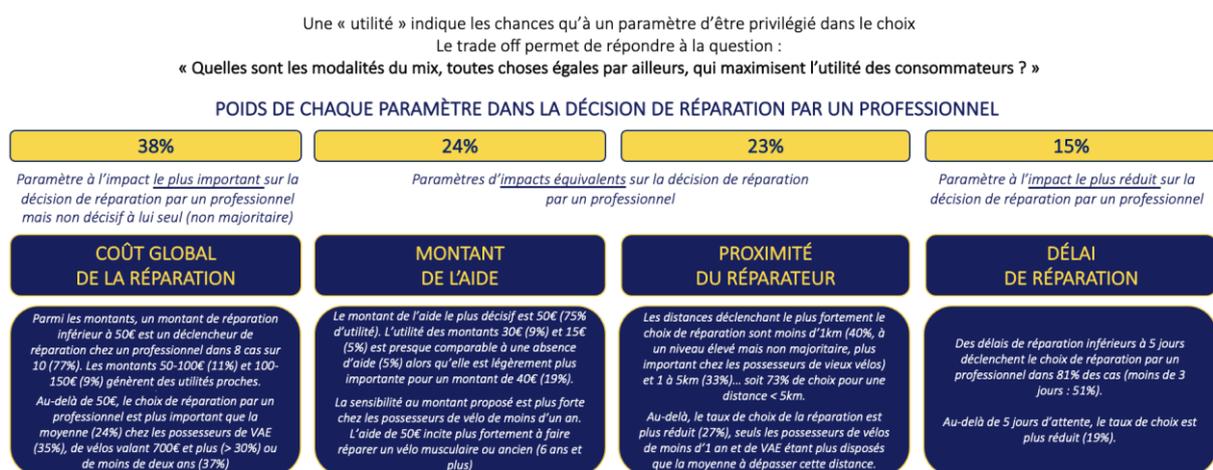
L'intégration d'une sensibilisation à l'entretien des vélos dans le programme "savoir rouler à vélo" à destination des scolaires permettrait également de favoriser l'acquisition des bons réflexes d'entretien dès le plus jeune âge, par exemple en s'appuyant sur les ateliers associatifs.

## 5.2.2 S'ASSURER DU CARACTERE INCITATIF DU BONUS POUR LES CONSOMMATEURS

Côté consommateurs, l'enquête réalisée par Odoxa montrent que **le coût de la réparation reste un facteur décisif** (mais non prohibitif) : bien que les cyclistes aient une bonne image des réparateurs - 90% des consommateurs estiment que les réparateurs de vélos sont des professionnels compétents et efficaces - les principales difficultés rencontrées lors de la réparation sont « un coût trop élevé de la réparation par un professionnel », puis, dans une moindre mesure, « des délais d'attente trop longs » et « un manque de réparateurs à proximité ». Ainsi, 44 % des cyclistes interrogés n'ayant pas fait réparer leurs vélos par un professionnel au cours de l'année 2022 expliquent que « faire réparer par un professionnel coûte trop cher ».

Cependant, les cyclistes qui ont déjà eu recours à un réparateur professionnel estiment à 73% que les tarifs pratiqués sont raisonnables, contre 54% pour l'échantillon global (ceux qui ont eu recours à un professionnel et ceux qui n'ont pas eu recours à un professionnel). Ainsi, une première interprétation pourrait être que la perception des prix pratiqués souffre de certains a priori chez les consommateurs n'ayant jamais eu recours à un professionnel. Une seconde interprétation serait que les individus ayant les moyens d'avoir recours à un professionnel estiment davantage que les tarifs sont raisonnables. Des études complémentaires sont nécessaires pour conclure à ce sujet.

Le module « Trade-off » de l'enquête consommateurs démontre que le coût global de la réparation est le paramètre le plus important dans la décision de réparation par un professionnel (poids dans la décision de 38%) devant le montant de l'aide (24%), la proximité du réparateur (23%) et le délai de réparation (15%). Le critère du coût n'est cependant pas décisif à lui seul et dépend également du montant de l'aide allouée par le fonds réparation, de la proximité du réparateur et du délai de réparation.



Pour améliorer le développement de leur activité, les réparateurs valident en majorité la pertinence des modalités du **fonds de réparation**, plus susceptible d'**accompagner vers l'entretien et la réparation des cyclistes concernés** que de créer un boom incontrôlable et opportuniste comme le « coup de pouce post-Covid ».

Selon les réparateurs interrogés dans le cadre des focus groupes concernant le format du futur Fonds réparation, **il est essentiel que le soutien apporté constitue un complément à une dépense déjà envisagée** par le détenteur de cycle (plutôt qu'une aide « gratuite » et sans contrepartie de 50 € telle qu'elle a existé lors de l'opération « Coup de pouce vélo »), **que le montant de l'aide soit suffisant** pour faciliter la décision de réparation du consommateur dans un contexte de recul du pouvoir d'achat **mais pas trop élevé** pour éviter de déclencher un « boom opportuniste ».

Le dispositif envisagé consistant à verser 15 € de bonus dès 65 € TTC de réparation et 30 € de bonus dès 120 € TTC de réparation leur paraît dès lors pertinent même si le simulateur du module trade-off montre que les montants envisagés ne semblent pas très incitatifs, sauf pour les profils d'utilisateurs occasionnels et des détenteurs d'un vélo à bas prix (inférieur à 400 euros).

Il semblerait ainsi intéressant de pouvoir mener une **nouvelle enquête consommateurs après la première année de mise en place du fonds réparation** pour s'assurer de l'efficacité de l'aide et ajuster éventuellement les montants si nécessaire. Ecologic s'engage ainsi à pérenniser le dispositif d'enquête sur la réparation pour disposer d'un suivi dans le temps et pouvoir mesurer les progrès.

Par ailleurs, un **suivi des prix moyens de réparation par grande typologie d'intervention** pourrait être mis en place auprès d'un échantillon représentatif de réparateurs labellisés pour s'assurer que le dispositif se traduit bien par une baisse du prix de réparation pour le consommateur.

### 5.2.3 ASSURER L'ADHESION DES REPARATEURS AU DISPOSITIF

Le succès du dispositif d'aide à la réparation tel qu'actuellement envisagé repose en grande partie sur la **labellisation d'un nombre suffisant de réparateurs sur l'ensemble du territoire**, y compris dans les zones rurales où le maillage d'ateliers est plus limité qu'en ville.

Or, les réparateurs interrogés dans les réunions de groupe ont émis des réserves significatives concernant la crainte d'un surcroît de travail lié aux aspects administratifs et la charge du remboursement qu'ils ne souhaitent pas voir peser sur les réparateurs mais plutôt sur les consommateurs.

Ces inquiétudes doivent donc être levées afin de rassurer les réparateurs et notamment les acteurs indépendants sur le fait que ce fonds ne pèsera ni sur leur temps de travail, ni sur leur qualité de service :

- 1) Ils craignent que **trop de tâches administratives** ne leur incombent alors que c'est une aide qui bénéficie surtout aux consommateurs,
- 2) Ils ont le sentiment que cela n'apportera **pas forcément de supplément de chiffres d'affaires** (faute de pouvoir s'agrandir car l'immobilier est coûteux et/ou de pouvoir recruter ou former) car ils sont souvent déjà au maximum de leur capacité d'activité.

Le fonds réparation, tel qu'il est actuellement envisagé est perçu comme une **aide directe aux consommateurs alors que les réparateurs en bénéficieront indirectement**. Dans le même ordre d'idée, le gaspillage exprimé quand est évoqué le « coup de pouce post-Covid » vient probablement d'un sentiment de décalage entre les montants attribués à l'époque et les bénéfices finaux pour la filière.

Ces inquiétudes doivent être prises en compte pour s'assurer de la labellisation du plus grand nombre de réparateurs possible. Il conviendra notamment de **limiter les coûts de labellisation** et de **simplifier autant que possible la procédure de labellisation** pour les acteurs indépendants. Une communication adaptée reste à mener auprès des acteurs pour expliquer le mode de fonctionnement proposé et lever les éventuelles réticences.

### 5.2.4 UNE REPARABILITE DES VELOS A PRESERVER

Si le vélo reste un produit qui se répare facilement, des enjeux concernant la qualité et la disponibilité de certaines pièces ont été identifiés. Les obligations de mise à disposition des notices et pièces détachées (article 30 de la loi climat et résilience<sup>1</sup>, décret 2023-293<sup>2</sup>) devraient concourir à cet objectif. Le décret 2023-294<sup>3</sup> relatif à l'utilisation de pièces issues de l'économie circulaire devrait aussi contribuer à préserver la réparabilité des vélos les plus anciens pour lesquels les pièces neuves ne sont plus disponibles.

---

<sup>1</sup> Le texte vient compléter la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire, en élargissant la liste des produits dont les pièces détachées doivent être rendues disponibles pour une période minimale de cinq ans. Cela concerne notamment les outils de bricolage et de jardinage motorisés et les articles de sport et de loisirs, notamment les vélos, électriques ou non.

<sup>2</sup> Décret n° 2023-293 du 19 avril 2023 relatif à la disponibilité des pièces détachées pour les outils de bricolage et de jardinage motorisés, les articles de sport et de loisirs et les engins de déplacement personnel motorisés

<sup>3</sup> Décret n° 2023-294 du 19 avril 2023 relatif à l'utilisation de pièces de rechange issues de l'économie circulaire pour la réparation et l'entretien d'outils de bricolage et de jardinage motorisés, d'articles de sport et de loisirs et d'engins de déplacement personnel motorisés

*A noter : le cahier des charges d'agrément de la filière REP ASL prévoit l'obligation pour l'éco-organisme de réaliser au plus tard trois ans à compter de la date de son agrément, une étude portant sur les possibilités d'allonger la durée de vie des articles de sport et de loisirs.*

A plus long terme, l'intégration des cycles dans le dispositif d'indice de réparabilité pourrait contribuer à faire évoluer le marché vers des produits plus qualitatifs.

La question de la standardisation ou compatibilité des pièces et outils est plus complexe à aborder mais constitue un frein certain notamment pour les petits acteurs pour qui l'acquisition d'outils spécifiques ou de logiciels de diagnostics propres à chaque marque constitue un investissement important.

Les auteurs du rapport de mission sur la filière économique du vélo en France<sup>4</sup> recommandent ainsi de travailler à la fois sur l'éco-conception des vélos et sur la standardisation des pièces afin de favoriser la réparabilité.

### 5.2.5 D'AUTRES LEVIERS A CREUSER POUR FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE REPARATION

Face à une demande de réparation en forte croissance, certains des réparateurs interrogés estiment qu'un **risque de saturation de l'offre** existe du fait notamment des **problématiques de recrutement de mécaniciens vélos qualifiés** et des difficultés à trouver des locaux de taille adaptée pour accroître l'espace nécessaire au développement de l'activité (pour l'atelier mais également le stockage).

Dans ce cadre, il pourrait être intéressant d'échanger avec les pouvoirs publics sur la possibilité d'utiliser une partie des montants du fonds réparation pour **soutenir le développement de l'offre de réparation**. Différentes pistes ont été évoquées lors des réunions collectives. Certaines dépassent largement le seul rôle de l'éco-organisme en charge de la filière mais méritent cependant d'être mentionnées :

- Améliorer les filières de formation de mécaniciens vélos en intégrant les nouvelles compétences requises par le développement des VAE.
- Mener des campagnes de communication pour attirer plus de candidats (jeunes, personnes en recherche d'emploi ou en reconversion) vers cette filière.
- Favoriser l'installation d'ateliers de réparation dans les territoires les moins bien pourvus, par exemple en encourageant les collectivités à mettre à disposition des locaux à loyers modérés.
- Faciliter l'accès aux pièces de seconde main pour les réparateurs, en particulier pour les acteurs de l'ESS : la mise en place de la filière REP, du fonds réemploi et le décret 2093-294 du 19 avril 2023<sup>5</sup> devraient concourir à cet objectif.

La question de la mise en place d'une TVA à taux réduit sur les activités de réparation des cycles a également été évoquée par plusieurs réparateurs lors des réunions de groupe comme un levier efficace pour baisser le coût de la réparation pour les consommateurs. Si elle n'est pas du ressort d'Ecologic, cette demande d'une TVA à taux réduit figure également dans les propositions du rapport de mission sur la filière économique du vélo en France<sup>6</sup>, qui souligne que sept pays de l'Union

---

<sup>4</sup> Filière économique du vélo, Guillaume Couffier-Cha, janvier 2022

<sup>5</sup> Décret no 2023-294 du 19 avril 2023 relatif à l'utilisation de pièces de rechange issues de l'économie circulaire pour la réparation et l'entretien d'outils de bricolage et de jardinage non motorisés, d'articles de sport et de loisir et d'engins de déplacement personnel motorisés

<sup>6</sup> La Directive européenne 2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) permet désormais d'instaurer en France un taux réduit pour la réparation des cycles (article 106 et annexe IV)

européenne ont déjà adopté une TVA réduite sur cette activité avec des taux allant de 5 à 8 % (Belgique, Suède, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, et Portugal).

### 5.2.6 UN SOUTIEN SPECIFIQUE A PREVOIR POUR LES ATELIERS D'AUTO-REPARATION

Les ateliers d'auto-réparation des cycles, actuellement exclus du dispositif du fonds réparation tel que prévu ont cependant un rôle à jouer dans le développement de la réparation notamment auprès des publics à faibles ressources.

Le dernier panorama du réseau Heureux Cyclage<sup>7</sup> (principal réseau national d'ateliers participatifs et solidaires de réparation de cycles) recense **453 ateliers associatifs d'autoréparation de vélos** pour environ 139 000 cyclistes bénéficiaires et connaît une croissance de 15 % par an.

Ces associations se sont notamment implantées dans des territoires peu denses, ou des territoires où le potentiel économique ne permet pas le développement du modèle marchand et agissent en direction de publics défavorisés.

L'activité d'accompagnement à l'auto-réparation s'est également développée sur un modèle fonctionnant via l'utilisation quasi-exclusive de pièces détachées issues du réemploi, liée à la collecte effectuée par ces associations (58 100 vélos récupérés en 2021).

Les réparateurs interrogés dans le cadre des réunions de groupe ont assez unanimement souligné le **caractère complémentaire de ces structures associatives** qui ne constituent pas selon eux une forme de concurrence mais ciblent des populations ne fréquentant pas par manque de moyens les ateliers professionnels (étudiants, coursiers, retraités, personnes à faibles ressources).

Ces ateliers associatifs pourraient également jouer un rôle important dans **la diffusion d'une culture de l'entretien des vélos** et participer par exemple à l'organisation de formations à l'entretien et aux petites réparations "basiques" auprès des scolaires notamment, mesure jugée utile par les réparateurs professionnels qui reconnaissent cependant ne pas disposer de suffisamment de temps pour organiser ce type de formation alors que la demande des consommateurs existe.

---

<sup>7</sup> <https://panorama.heureux-cyclage.org>

### 5.3. Un reporting à fiabiliser

Le travail d'estimation du nombre d'interventions d'entretien-réparation montre qu'il existe encore des sources d'incertitude avec des données de base sur le nombre d'ateliers de réparation différant selon les sources, et d'autres données encore difficiles à obtenir du fait de l'absence de suivi dans les logiciels existants (nombre de mécaniciens, part de VAE notamment).

#### 5.3.1 DES METHODES QUI DIFFERENT SELON LES ETUDES

En ce qui concerne l'estimation du nombre de réparations, trois méthodes différentes ont été utilisées dans les principales études de référence.

Dans une optique de suivi futur de l'évolution du nombre de réparations de cycles, il semble important de stabiliser la méthode employée afin d'assurer une comparabilité des résultats.

##### a) Méthode utilisée dans le dernier Panorama de l'offre de réparation ADEME pour l'année 2021

Pour rappel, ce panorama de l'offre de réparation est une étude globale concernant une quinzaine de filières de la réparation, allant des cycles à l'électroménager, en passant par la réparation des aux articles de bijouterie-joaillerie et des instruments de musique, avec une volonté, de la part du donneur d'ordre, d'adopter une approche méthodologique la plus homogène et commune à toutes les filières.

Pour cette raison, le cabinet en charge de cette actualisation a calculé le nombre total d'établissements de réparation de cycles (hors ateliers de l'Économie Sociale et Solidaire) en additionnant un nombre d'établissements de réparation indépendants (= 4 768) à un nombre d'établissements réparateurs-distributeurs de cycles (=1 153) pour un total de 5 921 établissements.

Toutefois, le nombre de « 4 768 » établissements indépendants, utilisé dans le rapport ADEME, ne correspond pas au nombre d'établissements artisans réparateurs de cycles, NAFA 95.29 ZB, enregistrés dans la Base du Répertoire National des Métiers (RNM) de l'APCMA, qui était en septembre 2021<sup>8</sup>, selon A.C. Bonjean (ADEME) de **3 304** établissements artisans réparateurs de cycles. Ce nombre devrait donc être un peu supérieur à 3 304 (décembre 2021, versus septembre 2021).

Le nombre de « 4 768 » a été calculé à partir du % d'établissements de réparation de cycles (95.29 ZB) sur le total des établissements de réparation d'autres biens personnels et domestiques (95.29 Z), pour être ensuite affecté au nombre d'établissements issus de la base INSEE-SIRENE.

In extenso a ensuite estimé le nombre d'établissements réparateurs-distributeurs de cycles (non-artisans) en additionnant le nombre d'établissements dotés d'ateliers de réparation de cycles de plusieurs grandes enseignes (Decathlon, Go Sport, Intersport, Sport 2000, Vélo & Oxygen, etc.) = **1 153** établissements distributeurs exerçant également une activité de réparation.

Les enjeux sont de deux ordres : recenser le nombre d'ateliers de réparation de cycles par profil de réparateur, d'une part et déterminer le ratio de nombre de réparation par typologie de réparateurs, voire par nombre de réparateurs vélos et par type de réparateur, sans sous-estimer la rigueur nécessaire au suivi de chacune de ces deux composantes.

---

<sup>8</sup> Madame A.C. Bonjean de l'Ademe précise que l'APCMA a communiqué le nombre actualisé de ces établissements artisans réparateurs de cycles au 31 décembre 2021 à In Extenso mais qu'elle-même n'en dispose pas. Les données de l'APCMA n'ont pu être obtenues.

## **b) Méthode utilisée pour l'actualisation du panorama de la réparation ADEME 2018 et dans la cadre de l'étude de préfiguration de la filière REP ASL**

Les prestataires ont estimé le nombre d'ateliers de réparation de cycles directement à partir du nombre d'artisans réparateurs de cycles, regroupés au sein d'un code NAFA dédié (95.29 ZB) issu du RNM<sup>9</sup> et communiqués par l'APCMA ainsi que de l'estimation du nombre de gros ateliers de réparation (non artisans) des 4 gros de la GSS et de quelques grosses enseignes centralisées. A l'époque, fortement contraints par des impératifs de temps, les bureaux d'études n'avaient pas été en mesure de distinguer les très petits, petits, moyens et gros détaillants indépendants, représentant la grosse majorité de nombre de réparateurs mais aussi d'importantes diversités de niveaux d'activité.

Le nombre d'interventions de réparation avait donc été estimé sur la base de ratios moyens par typologie d'acteurs, sans distinction de taille.

## **c) Méthode USC – Observatoire du cycle**

Les enquêtes annuelles menées auprès d'un échantillon très représentatif des distributeurs et réparateurs de cycles permettent un suivi régulier du secteur et l'enquête menée au courant de l'hiver 2023, sur la période 2019 – 2022 a permis d'estimer le nombre total de réparations de cycles en déterminant des ratios de réparations par profil de réparateurs et en multipliant ces ratios par un nombre d'ateliers de réparation, en différenciant l'activité des détaillants indépendants selon leur taille (< 50 m<sup>2</sup>, de 50 à 100 m<sup>2</sup>, de 100 à 250m<sup>2</sup> et > 250 m<sup>2</sup>), permettant l'obtention de résultats nettement plus justes et fins.

Cette méthode, qui repose sur une base de données maîtrisée par l'USC avec un périmètre et une méthodologie homogène d'une année sur l'autre apparait comme la plus à même d'assurer un suivi fiable et reproductible sur une base annuelle du nombre d'interventions d'entretien et de réparation hors garantie.

### **5.3.2 RECOMMANDATIONS ET POINTS DE VIGILANCE POUR LE SUIVI FUTUR**

Il convient tout d'abord de rappeler que l'entrée en vigueur de la loi PACTE, le 1<sup>er</sup> janvier 2023, les Centres de Formalité aux Entreprises, en charge du suivi de l'activité artisanale et de la gestion du Répertoire National des Métiers ont été supprimés. Il existe toujours un Registre du Commerce mais le RNM est désormais remplacé par le Répertoire National des Entreprises (le RNE), géré, non plus par l'APCMA mais par l'INPI ! Ainsi, même si la base des entreprises artisanales est, pour le moment, conservée au sein des CFE, l'APCMA n'a plus l'autorisation de diffusion de documents et de listings relatifs aux entreprises ayant une activité artisanale.

A court et moyen termes, il conviendra donc de mieux comprendre ce que l'INPI et les responsables du RNE seront en mesure de communiquer et continuer de s'appuyer sur les données de l'USC (Observatoire du cycle / enquête annuelle) en s'assurant des points suivants :

---

<sup>9</sup> La base de données du Répertoire National des Métiers (RNM), basée sur la nomenclature NAFA présente l'avantage d'être bien plus détaillée que la nomenclature NAF (inadaptée à l'activité de réparation de cycles) et concerne l'ensemble des établissements d'une entreprise dès lors que celle-ci exerce une activité de réparation dans l'un de ses établissements, y compris à titre secondaire, ce qui conduit à un plus grand nombre d'établissements référencés dans le RNM par rapport à la base Sirene® (La base Sirene® de l'INSEE s'appuie sur l'Activité Principale Exercée (APE) par les entreprises et permet de recenser les entreprises et établissements ayant une activité de réparation à titre principal mais ne permet pas d'identifier les entreprises ayant une activité de réparation à titre secondaire (par exemple, un magasin de vente au détail de vélos ou de tondeuses à gazon, proposant également des réparations au titre du service après-vente).

- Bien différencier le nombre de points de vente du nombre de magasins dotés d'un atelier de réparation de cycles, et ce, autant pour les réparateurs de la GSS, de la GSA, de la GSD que pour les enseignes centralisées.
- S'assurer de bien comprendre quel réparateur appartient à quelle catégorie pour éviter le risque de doublon.
- Recueillir et suivre le nombre de mécaniciens vélos par atelier ainsi que le chiffre d'affaires des activités d'entretien-réparation hors garantie (pour suivre l'évolution du prix unitaire moyen mais aussi pour opérer des contrôles de cohérence sur le nombre de réparations de certaines catégories, à titre d'exemple, les gros détaillants indépendants de plus de 250 m<sup>2</sup>)
- Mener des actions auprès des principaux fournisseurs de logiciels spécialisés pour proposer des solutions intégrées et permettant aux réparateurs gérants de différencier facilement :
  - le nombre d'interventions d'entretien-réparation hors garantie sur les VAE et sur les vélos musculaires;
  - les interventions de montage de vélos neufs, les interventions d'entretien (réalisées à titre préventif) et les interventions de réparation (réalisées à titre curatif).
- Accompagner les acteurs indépendants dans la structuration de leur reporting (par exemple en les aidant à acquérir des logiciels répondant aux nouveaux besoins de suivi, ou en assurant des formations dédiées pour s'assurer de la fiabilité des données remontées).

Par ailleurs, il semble important pour les besoins de suivi requis par le cahier des charges de la filière de pouvoir mettre en place une obligation annuelle de reporting pour les réparateurs labellisés, de façon à pouvoir disposer a minima des indicateurs clefs suivants :

- nombre d'interventions d'entretien-réparation hors garantie de cycles de particuliers ayant bénéficié d'un bonus Réparation (avec détail pour vélos musculaires et pour VAE);
- nombre d'interventions d'entretien-réparation hors garantie de cycles de particuliers non éligibles au bonus Réparation (avec détail pour vélos musculaires et pour VAE);
- taille de l'atelier vélo (en m<sup>2</sup>);
- nombre de mécaniciens vélos (en équivalent temps-plein) afin de pouvoir affiner les ratios par typologie d'atelier.

Pour les acteurs de la GSS et les enseignes centralisées, généralement plus structurées en matière de reporting, des indicateurs complémentaires pourraient être demandés pour affiner le nombre d'intervention par grande typologie de réparation ou le prix moyen des interventions. En revanche il conviendra de ne pas exiger d'informations trop complexes de la part des acteurs indépendants pour ne pas compromettre leur adhésion au dispositif.

En complément, la réalisation d'une enquête annuelle auprès d'un panel le plus large possible de réparateurs labellisés et non labellisés (idéalement dans le cadre du baromètre annuel USC, dispositif déjà bien établi et connu des acteurs du cycle) permettrait de mesurer l'évolution de la réparation des cycles en identifiant les éventuelles différences entre acteurs labellisés et non labellisés de façon à évaluer l'impact du fonds réparation.

## 5.4. Synthèse des points-clefs de l'étude

En synthèse, l'étude permet de dégager 5 constats-clefs résumés ci-dessous :

1. La **réparation des cycles en France connaît une croissance continue** portée par le fort développement de la pratique du vélo et un réflexe de réparation déjà bien ancré chez les consommateurs Français. Les résultats de l'enquête consommateurs et les échanges avec les réparateurs indiquent que cette hausse de la demande devrait se poursuivre ces prochaines années, même en l'absence d'un **fonds réparation qui ne semble donc pas répondre à un réel besoin**, les freins portant plus sur le développement de l'offre que sur la demande de réparation.
2. La réussite du fonds réparation nécessite avant tout de mettre en oeuvre des **mesures permettant d'assurer l'adhésion des réparateurs au futur dispositif**. Si les réparateurs jugent plutôt pertinents les montants prévus pour le bonus réparation (avec un seuil minimum pour éviter l'effet d'opportunisme du coup de pouce vélo), ils craignent que ce dispositif ne se traduise par un surcroît de tâches administratives sans réel intérêt pour leur activité déjà sous tension (forte demande associée à des difficultés de recrutement et de fidélisation de techniciens qualifiés).
3. Dans la représentation sociale de la réparation, **le coût apparaît comme le premier frein pour les consommateurs sans être un facteur décisif à lui seul** pour une partie des répondants. Par ailleurs, cette perception d'une réparation "trop chère" s'atténue fortement après la première visite chez un réparateur professionnel puisque 73 % des consommateurs ayant déjà fait réparer leur vélo par un professionnel estiment que les tarifs de réparation sont raisonnables, contre 54% pour l'ensemble des cyclistes interrogés.
4. Le vélo est un **produit bénéficiant d'un fort taux de réparation** (seulement 6% des personnes interrogées ayant rencontré un problème sur leur vélo ne l'ont pas fait réparer) ; cependant les échanges avec les réparateurs montrent la nécessité de **veiller à préserver la réparabilité des vélos** notamment en s'assurant de la disponibilité des pièces détachées.
5. Le bon suivi de l'évolution de la réparation des cycles et de l'impact du fonds réparation nécessite de mettre en place un **reporting fiabilisé et suivi dans le temps**, avec des obligations de remontées de données pour les réparateurs labellisés, la recherche de solutions intégrées en lien avec les principaux fournisseurs de logiciels spécialisés et un accompagnement spécifique notamment auprès des petits acteurs indépendants. Ecologic pourra notamment s'appuyer sur l'observatoire du cycle de l'USC, dispositif d'enquête annuel qui bénéficie d'une bonne adhésion des acteurs de la filière et d'une base de données fiable avec un périmètre et une méthodologie homogène d'une année sur l'autre.

Par ailleurs, trois enjeux de prévention seront à prendre en compte pour préserver l'adéquation de l'offre de réparation à la croissance de la demande et aux nouvelles attentes des consommateurs :

- **L'auto-réparation des cycles**, qui reste le premier canal de réparation selon les données de l'enquête consommateurs, doit être facilitée via le développement des tutoriels, la mise à disposition des pièces détachées et outils de réparation ou le soutien des ateliers d'auto-réparation afin de permettre aux consommateurs qui le souhaitent de pouvoir assurer eux-mêmes les réparations ne nécessitant pas de geste technique trop complexe. Cela permettrait également de soulager les ateliers professionnels des interventions les plus basiques pour se concentrer sur des réparations plus complexes et maintenir des délais de réparation courts répondant aux attentes des consommateurs, notamment des cyclistes quotidiens ou réguliers pour qui la rapidité de réparation est une nécessité.

- La **formation de techniciens cycles qualifiés** en nombre suffisant pour répondre à la croissance de cette activité, et au développement important des vélos à assistance électrique nécessitant de nouvelles compétences en électronique notamment.
- La **sensibilisation des consommateurs à l'importance d'un bon entretien annuel** de leur vélo (et du coût à y consacrer), réflexe qui ne semble pas encore acquis par les pratiquants français notamment les néo-pratiquants détenteurs de VAE et se traduit souvent par des pannes ou de la casse nécessitant un passage en urgence chez un réparateur professionnel et une usure prématurée de leur vélo.

## 6. ANNEXES

### 6.1. Glossaire

**ASL** : Les **Articles de Sport et de Loisirs** sont des équipements utilisés dans le cadre d'une pratique sportive ou d'un loisir de plein air ; incluant les accessoires et les consommables, définis au R543-330 du Code de l'Environnement :

1. Les cycles définis au 6.10 de l'article R. 311-1 du code de la route et les engins de déplacement personnel non motorisés définis au 6.16 du même article
2. Les produits destinés à la pratique sportive et ceux destinés aux activités de plein air.

**Détaillants indépendants** : désigne les magasins de vélocistes assurant la vente de cycles et accessoires, et proposant également des services d'entretien-réparation.

**Fonds Réparation** : fonds dédié au financement de la réparation défini à l'article L 541-10-4 du Code de l'environnement.

**Filière REP** : dispositif défini à l'article L 541-10-1 du Code de l'environnement participant au financement des coûts de réparation effectuée par un réparateur labellisé des produits détenus par des consommateurs.

**GSA** : grandes surfaces alimentaires (Carrefour, Leclerc, etc.).

**GSD** : grandes surfaces diverses pouvant proposer à titre secondaire des services d'entretien ou de réparation de cycles (exemples : Fnac-Darty, Norauto, Feu vert...).

**GSS**: grandes surfaces spécialisées multisports (recouvre les enseignes des groupes Decathlon, Intersport, Go Sport, Sport 2000).

**Réparateurs indépendants** : désigne des établissements proposant exclusivement ou principalement des services d'entretien et de réparation de cycles. Ces ateliers de réparation peuvent parfois proposer des activités annexes comme de la location, de la vente de pièces détachées ou accessoires mais leur activité principale reste la réparation et non la vente.

**RNM** : Répertoire National des Métiers. Base de données gérée par l'Assemblée Permanence des Chambres des Métiers et de l'Artisanat recensant toutes les entreprises artisanales.

- **Sont obligatoirement immatriculées** au répertoire des métiers les entreprises individuelles ou les sociétés qui emploient **moins de onze salariés** et exercent à titre principal ou secondaire une **activité artisanale de production, de transformation, de réparation ou de prestation de service** figurant en [annexe du décret du 2 avril 1998](#)).
- **Peuvent être immatriculées** au RNM, les entreprises qui dépassent le seuil de dix salariés si leur dirigeant peut se prévaloir de la qualité d'artisan, d'artisan d'art ou de maître artisan.

## 6.2. Bibliographie

Titre	Auteurs	Date de publication
Plan vélo et marche 2023-2027 - dossier de presse	Gouvernement français	Mai 2023
Panorama de l'offre de réparation en France - actualisation 2022	In Extenso - ADEME	Février 2023
Rapport de mission sur la filière économique du vélo en France	Guillaume Chouffier-Cha	Janvier 2022
Arrêté du 14 décembre 2021 portant modification de l'arrêté du 27 octobre 2021 portant cahier des charges des éco-organismes et des systèmes individuels de la filière à responsabilité élargie du producteur des articles de sport et de loisirs	Ministère de la Transition Ecologique - Journal Officiel de la République Française	Décembre 2021
Arrêté du 27 octobre 2021 portant cahier des charges des éco-organismes et des systèmes individuels de la filière à responsabilité élargie du producteur des articles de sport et de loisirs	Ministère de la Transition Ecologique - Journal Officiel de la République Française	Octobre 2021
Actualisation de l'étude de diagnostic des services vélos	Indiggo - ADEME	Septembre 2021
Etude préalable des fonds réparation des filières REP Jouets, Sports et Loisirs, Bricolage et Jardin	ADEME, PHILGEA, MORINGA, TERRA, AUDEVANT	Juin 2021
Étude préalable à la mise en place des filières REP jouets et articles de sport et loisirs - Rapport phase 1	ADEME, TERRA, MORINGA, PHILGEA, RESSOURSYS	Septembre 2020
Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France	Indiggo - VertigoLab pour la DGE et l'ADEME	Mai 2020
Les Français et la Réparation - perceptions et pratiques - édition 2019	ADEME - Fnac Darty	Avril 2020
Panorama de l'offre de réparation en France - actualisation 2018	Moringa & Philgea pour l'ADEME	Novembre 2018