autofocus

ÉTUDES DE L'OBSERVATOIRE DES MÉTIERS DES SERVICES DE L'AUTOMOBILE

N°127 - NOVEMBRE 2026

LE COMMERCE ET LA RÉPARATION DE CYCLES DANS LA BRANCHE DES SERVICES DE L'AUTOMOBILE



Après la situation exceptionnelle des « années Covid », le marché du vélo neuf connaît un repli depuis 2021. Le ralentissement de la demande et la réduction des aides publiques renforcent la concurrence entre les acteurs du secteur et contribuent de fait à réguler le volume d'emploi, d'effectifs en formation et leur insertion professionnelle. Dans ce contexte, la maintenance réparation de cycles constitue un relai de croissance pour les détaillants spécialistes de la branche des services de l'automobile qui continuent de se distinguer par des produits et services à forte valeur ajoutée. La diversification des usages, l'évolution technologique et l'électrification des cycles ressortent comme les principales évolutions auxquelles doivent s'adapter les professionnels.

1 177 ÉTABLISSEMENTS

3 186 SALARIÉS

1 177 ÉTABLISSEMENTS AYANT POUR ACTIVITÉ PRINCIPALE LE COMMERCE ET/OU LA RÉPARATION DE CYCLES (NAF 47.64Z ET 95.29Z) QUI EMPLOIENT 3 186 SALARIÉS (SOURCE : INSEE SIDE 2024/ IRP AUTO 2025)

anfa-auto.fr/observatoire

ANFA OBSERVATOIRE Métiers Services Auto

LES ACTEURS

LES ACTEURS DU MARCHÉ DU CYCLE

- DÉTAILLANTS SPÉCIALISTES
- MAGASINS MULTISPORTS
- GRANDES SURFACES
- PLATEFORMES INTERNET
- CENTRES AUTO

Plusieurs acteurs proposent une activité de vente et/ou réparation de cycles.

Dans la branche des services de l'automobile, il s'agit des **magasins spécialisés (appelés « vélocistes » ou « détaillants spécialistes »)** et, dans une moindre mesure, des **centres-auto**, dont certains vendent des Vélos à Assistance Electrique (VAE) et/ ou proposent un service de réparation de cycles.

Ces activités sont également proposées par des acteurs ne relevant pas de la branche des services de l'automobile, tels que :

- Les grandes surfaces alimentaires ou de sport
- Les plateformes internet spécialisées ou non et qui peuvent avoir des enseignes physiques
- Les acteurs de l'économie sociale et solidaire ayant des ateliers de réparation associatifs à but non lucratif
- Certains acteurs de la mobilité et/ou des collectivités publiques



FOCUS SUR LES DÉTAILLANTS SPÉCIALISTES*

*sont incluses les entreprises ayant pour activité principale le commerce et la réparation de cycle et adhérant à IRP Auto.



Le commerce et la réparation de cycles constituent la principale activité des détaillants spécialistes, même si certains d'entre eux exercent des activités complémentaires (motoculture, deux-roues motorisés, location...). Il s'agit d'établissements indépendants qui peuvent choisir d'adhérer à l'enseigne d'un fabricant, d'une centrale d'achat ou d'une franchise de marque.

Les détaillants spécialistes sont majoritairement de petites structures : 97% sont des entreprises de moins de 11 salariés (source : INSEE SIDE 2024)

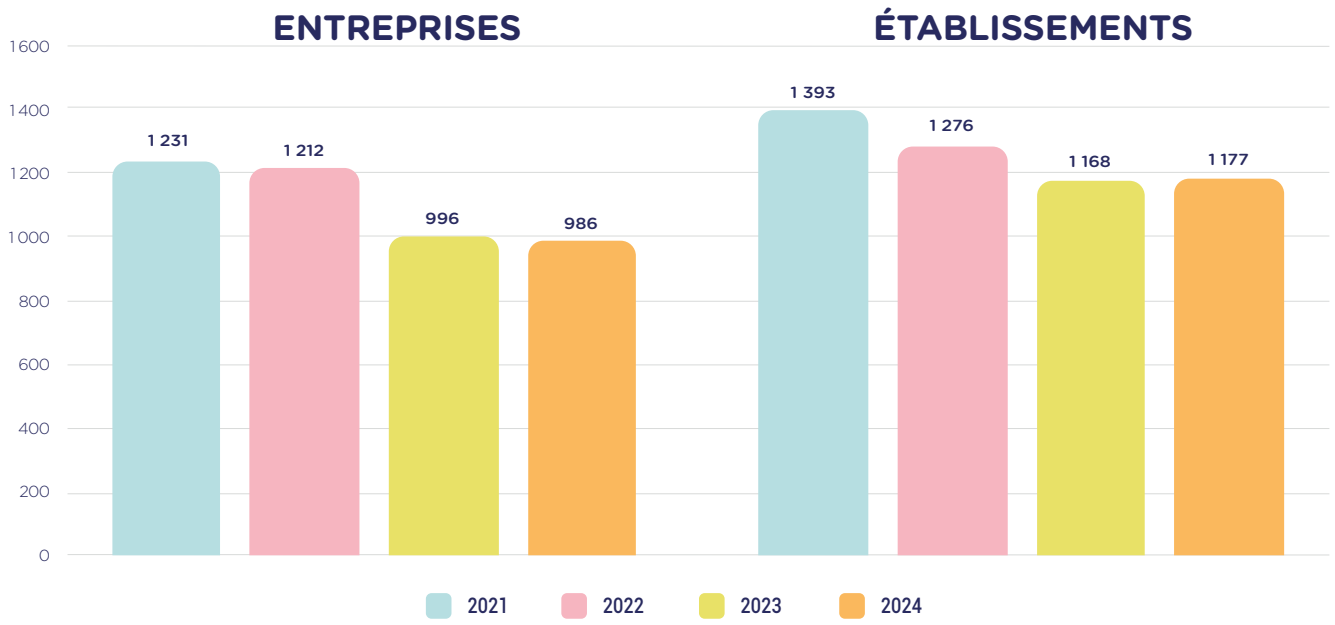
RÉPARTITION DES ENTREPRISES PAR TAILLE



Source : INSEE SIDE 2024

Le nombre d'entreprises et d'établissements spécialisés évolue à la baisse mais se stabilise en 2024. En 2023, le secteur a perdu 216 entreprises, mais il s'agit principalement d'entreprises zéro salarié (dont le nombre a été divisé par deux entre 2022 et 2023).
Le volume d'entreprises incluant de l'emploi est donc stable.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ENTREPRISES ET D'ÉTABLISSEMENTS DE DÉTAILLANTS CYCLE DE LA BRANCHE DES SERVICES DE L'AUTOMOBILE



Source : INSEE SIDE

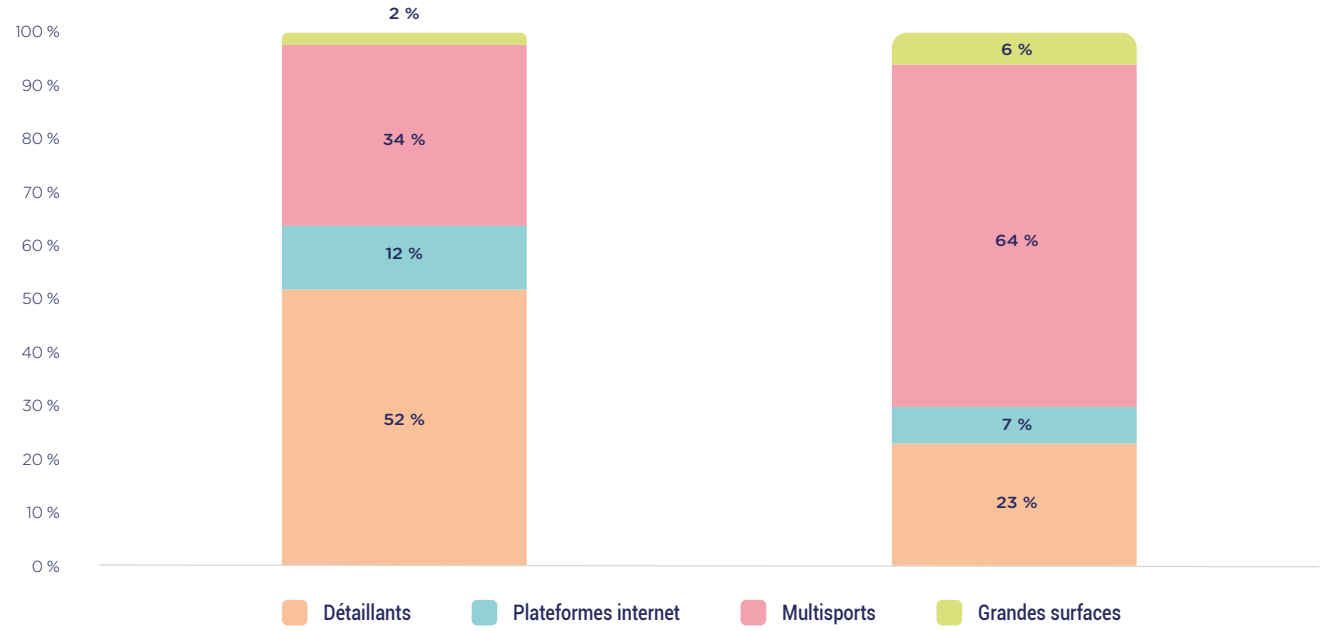


Le volume d'entreprises incluant de l'emploi est stable.

MARCHÉ

Les magasins spécialisés représentent 23 % des volumes de vélos neufs vendus mais concentrent 52 % du chiffre d'affaires total du secteur. Ils vendent relativement peu mais des biens et services de qualité et de haute technicité dont les prix sont plus élevés qu'en grande surface (Vélos à Assistance Electrique - VAE, vélos de course, etc.). Leur part de marché en volume a progressé de 4 points entre 2019 et 2025 (source : USC, Observatoire du cycle).

RÉPARTITION DU MARCHÉ DU CYCLE PAR CANAL DE DISTRIBUTION EN VALEUR ET EN VOLUME



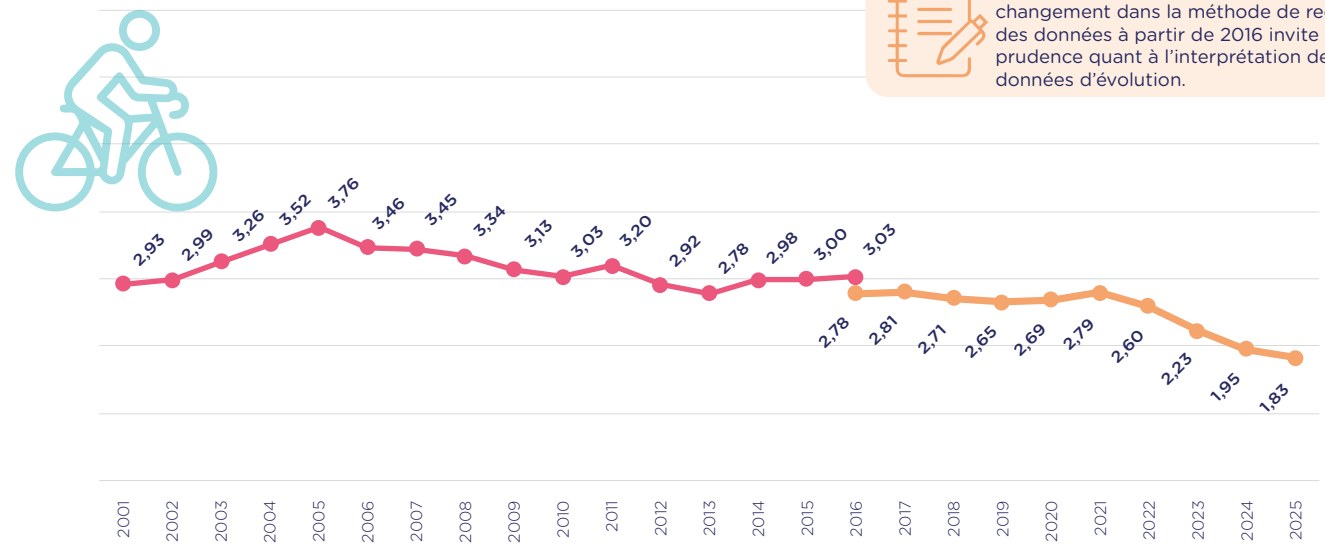
Source : USC 2026

Les parts de marché des enseignes multisports sont stables, là où celles des plateformes internet ont presque doublé en volume et en valeur entre 2019 et 2025. Sur cette même période, les grandes surfaces ont divisé par deux leur part de marché en volume.

VENTES DE CYCLES NEUFS : UN DÉCROCHAGE HISTORIQUE DEPUIS 2021

NOMBRE DE VÉLOS VENDUS EN FRANCE (EN MILLIONS)*

NDL : Une rupture statistique due à un changement dans la méthode de recueil des données à partir de 2016 invite à la prudence quant à l'interprétation des données d'évolution.



* tous circuits de distribution confondus. Source : USC, Observatoire du cycle

Les ventes de vélos neufs sont structurellement en baisse depuis 25 ans. L'embellie observée pendant et après la période covid a laissé place, dès 2022, à une **contraction du marché (en volume) en réaction à un contexte économique inflationniste et à des politiques de soutien moins volontaristes** de la part des pouvoirs publics (cf. encadré). Dans ce contexte, la baisse de la demande de cycles a contribué à augmenter les stocks des professionnels et fragiliser l'équilibre économique de certaines enseignes.

Le décrochage observé entre 2021 et 2025 (- 34 %) est historique, comparé à celui de la période 2005-2010 (- 19 %).

En valeur (1 861 M€), le marché se contracte également (- 8,4 % en 2025) mais **reste au-dessus de son niveau d'avant Covid** (+ 23 % entre 2019 et 2025) et traduit ainsi l'augmentation observée ces dernières années du prix moyen des vélos neufs vendus (source : USC).



En 2025, 1,8 millions de vélos neufs ont été vendus, soit près d'un million de moins qu'en 2021.
(source : USC, Observatoire du cycle 2026)

2018 – 2025 : DE L'AMBITION DU PLAN VÉLO AU RECENTRAGE DES DISPOSITIFS DE SOUTIEN PUBLIC

L'usage du cycle s'est accompagné ces dernières années d'un soutien affirmé des pouvoirs publics visant à en faire un véritable mode de transport.

Le Plan « Vélo et mobilités actives », intégré en 2019 dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), s'est structuré autour du développement de l'écosystème du cycle par :

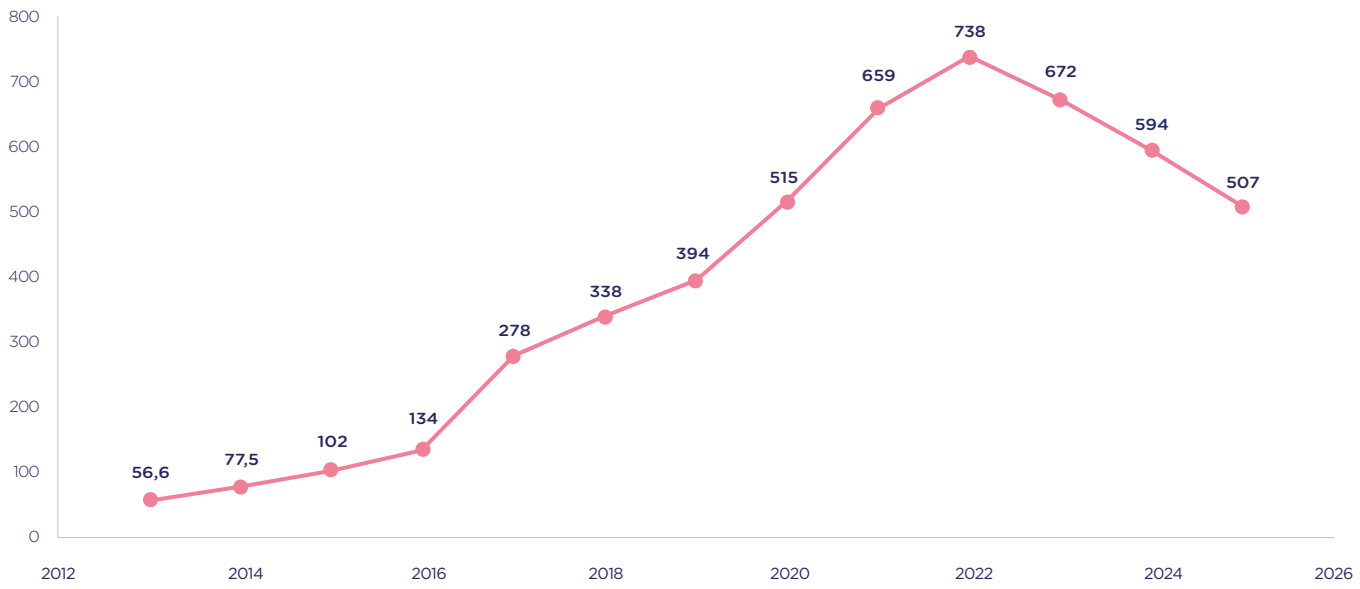
- le développement et la sécurisation des **infrastructures cyclables** (pistes, stationnement sécurisé)
- la lutte contre le **vol** (marquage vélo)
- le développement d'une **culture vélo** dès l'école (« Savoir rouler à vélo »)
- la création du **Forfait Mobilités Durables** (en lieu et place de « l'indemnité kilométrique vélo » introduite par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte) : possibilité pour les employeurs privés et publics de contribuer au frais de déplacement domicile-travail à vélo de leurs salariés sur une base forfaitaire jusqu'à 400 €/an en franchise d'impôt et de cotisations sociales.

Des **objectifs** d'augmentation de la **part modale du vélo** d'ici 2030 sont inscrits dans la Stratégie Nationale Bas Cabone (SNBC), mais ont été **révisés à la baisse**, passant de 12 % initialement visés par le premier plan vélo de 2018 à 9 % dans la trajectoire de la SNBC 3.

On observe par ailleurs depuis 2024 une inflexion des moyens octroyés à ces dispositifs publics :

- **Fin des aides à l'acquisition** ou à la location de véhicules peu polluants en février 2025 (Prime à la conversion et Bonus vélo). Certaines collectivités territoriales maintiennent cependant des dispositifs de financement pour soutenir l'achat ou la location de vélos électriques.
- Suspension puis relance (après révision) en février 2025 des **Certificats d'Economie d'Énergie (CEE) pour l'acquisition/location de vélos cargos** par les professionnels.
- Fin du dispositif de soutien à la réparation (« Coup de pouce vélo ») le 31 décembre 2021. **Le Bonus Réparation** a depuis pris le relais pour financer la remise en état de cycles chez des professionnels agréés.
- Le **Plan Vélo subsiste partiellement** par le maintien d'un fond fléché spécifiquement sur les aménagements cyclables, mais l'enveloppe initiale a été révisée à la baisse (« Fond vert » de 50 millions d'euros).

NOMBRE DE VAE VENDUS EN FRANCE (EN MILLIERS)



Source : Observatoire du cycle, Union Sport & Cycle

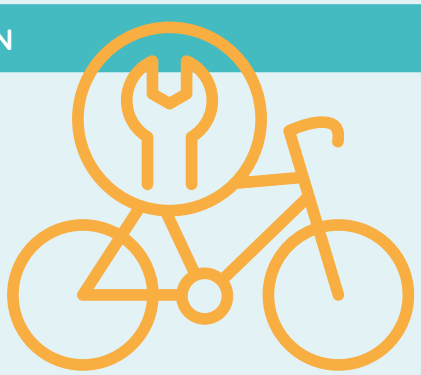
Principal moteur du marché pendant la période de crise sanitaire, **les ventes de VAE (en volume) sont également en baisse** (- 31 % depuis 2022). Elles restent cependant **supérieures au niveau d'avant Covid** et représentent un peu plus d'un vélo sur quatre vendus (contre 12,5% en 2018), juste après les vélos pour enfants.

La France se situe loin derrière ses voisins européens sur le taux d'électrification des ventes (28% contre environ 50 % en Allemagne, aux Pays-Bas et en Belgique) (source : European Cycling Industries 2026).

Les VAE représentent 28 % des ventes de cycles en volume et 54 % en valeur, sur l'ensemble du marché du cycle.
(source : Union Sport et Cycle, Observatoire du cycle 2026)

DYNAMISME DU MARCHÉ DE LA MAINTENANCE – RÉPARATION

Le nombre d'opérations de maintenance réparation de cycles a augmenté de 54% entre 2019 et 2025.
(source : Union Sport et Cycle, Observatoire du cycle 2026

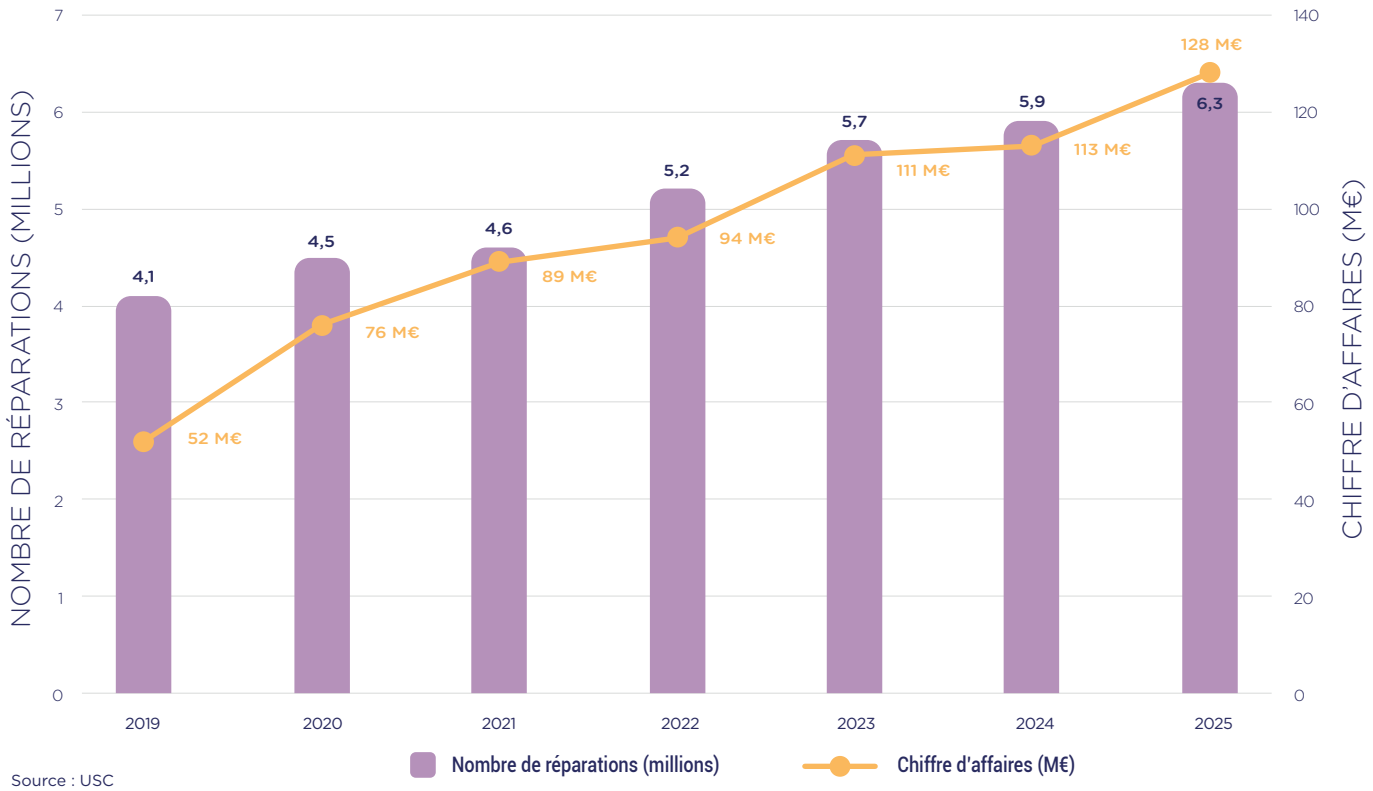


Dans un contexte de baisse du marché de la distribution, **les activités de maintenance et de réparation de cycles s'affirment comme un relais de croissance**. En 2025, 6,3 millions de réparations ont été effectuées, soit une augmentation de 54% par rapport à 2019. Le chiffre d'affaires de la main d'œuvre a atteint 128 millions d'euros et a été multiplié par 2,5 sur la même période (source : USC).

Cette croissance, favorable aux détaillants, est portée par plusieurs facteurs :

- Les **dispositifs de soutien à la réparation** tels que le Bonus Repar ou l'opération gouvernementale « Coup de pouce Vélo », menée en 2020/2021 qui a permis de financer près de 2 millions de réparations de bicyclettes (source : Ministère de la Transition écologique).
- Le **développement technologique des cycles** renforce le besoin de recourir à un professionnel pour leur entretien. Selon la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGTIM), en 2024, 19 % des cyclistes ayant une pratique mensuelle ont fait appel à un professionnel pour entretenir ou réparer leur matériel.
- Le **volume important du parc vélo**, estimé à 18 millions d'unités (source : estimation Ademe à partir de l'enquête EMP 2019, Impact socio-économique des usages du vélo en France, Avril 2026) : si la possession d'un vélo ne suppose pas qu'il soit utilisé et qu'il nécessite des interventions d'entretien – réparation, le parc constitue toutefois un vivier potentiel d'activités pour les professionnels.
- La **croissance** et la **diversification des usages** du vélo.

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ MAINTENANCE - RÉPARATION DE CYCLES EN VOLUME ET EN VALEUR



Source : USC

CROISSANCE ET DIVERSIFICATION DES USAGES DU VÉLO



35 % des Français pratiquent le vélo au moins une fois par mois.

(source : Enquête nationale sur l'usage du vélo en France, Ministère de la Transition écologique / DGITM, 2024)

La fréquentation vélo en France, comptée principalement grâce à un réseau de compteurs automatiques permanents installés sur les pistes cyclables et les véloroutes, **a progressé de 47 % depuis 2019**. Cette croissance est portée par les grands centres urbains et s'observe dans une moindre mesure en zone rurale, où la fréquentation annuelle se concentre sur la période estivale (source : PNF / Réseau vélo et marche).

L'usage du vélo dans les déplacements domicile – travail progresse mais demeure faible et varie selon les politiques de mobilité territoriales. La part des actifs occupés de 15 ans ou plus qui utilisent principalement un vélo (y compris à assistance électrique) pour aller travailler est passée de 2,1% en 2017 à 3,5% en 2023 (source : Insee, Recensement de la population).

L'usage du cycle bénéficie plus largement d'une **visibilité croissante sous l'effet des préoccupations sociétales** (écologie, santé et loisirs), **des évolutions socio-économiques** (congestion urbaine, prix du carburant, ...) et de la **diversification des modalités d'accès au vélo**.

Au-delà des usages traditionnels (vélo loisir et vélo sportif), de nouveaux segments ont émergé pour offrir une réponse aux besoins de mobilité : **vélogistique** (services professionnels de livraison ou d'interventions à domicile, à vélo), **vélos utilitaires** (vélo bi/tri-porteur, vélo rallongé, avec ou sans assistance électrique, parfois en remplacement d'une voiture pour la mobilité urbaine), offre de **vélo-partage**, **vélo de fonction** (attribué à un salarié pour ses trajets domicile-travail et ses trajets personnels), **vélos de service** (mis à disposition des collaborateurs par l'entreprise pour leurs déplacements professionnels), **flotte partagée ou en libre-service** (généralement mise à disposition par les collectivités).

Certaines enseignes de détaillants proposent ainsi aux entreprises des offres de Location Longue Durée ou de leasing (incluant des services d'entretien, d'assurance ou des accessoires).

La mise à disposition de cycles (électriques ou non) en location courte et longue durée par les collectivités territoriales atteint désormais 411 services de vélos publics et représentent environ 200 000 vélos publics en France (source : Rapport du vélo Public 2025).

Difficile à quantifier, **le marché de la seconde main** constitue, aux côtés de la ventes de vélos neufs, une partie importante du marché du cycle. Les ventes de vélos d'occasion sont, pour la plupart, réalisées de particulier à particulier, et ce d'autant plus avec le développement des plateformes ou des bourses d'échange. Toutefois, **l'offre de seconde main se structure de façon croissante du côté des professionnels** (apparition de plateformes ou de réseaux de détaillants spécialisés dans les cycles reconditionnés). Elle se caractérise par une montée en gamme assortie de garantie. 176 000 vélos reconditionnés ont ainsi été vendus en 2025 par des professionnels (notamment des plateformes spécialisées), soit une progression d'environ 11 % sur un an (source : USC 2026).

Les détaillants spécialistes bénéficient des retombées du marché de la seconde main grâce à l'entretien-réparation et à la **vente de pièces et d'accessoires**, dont le chiffre d'affaires a progressé de 31% depuis 2019 (source : USC 2026, tous canaux confondus).

La mise à disposition de vélos (publics ou privés) redéfinit, aux côtés de la réparation et du marché de la seconde main, un modèle davantage centré sur l'usage.

Le développement de la pratique du vélo s'accompagne en effet d'une plus grande attention à la **sécurité**. En France, le port du **casque** est recommandé mais n'est pas obligatoire pour les adultes : seuls les enfants de moins de 12 ans y sont tenus, ainsi que pour les usagers de speed-bikes (assimilés à des cyclomoteurs) et pour les Engins de Déplacement Personnel Motorisé hors agglomération (EDPM, incluant notamment les trottinettes électriques). Dans les faits, un tiers des cyclistes porte toujours le casque, un tiers parfois et un tiers jamais, là où dans les pratiques sportives, le port est quasiment systématique (source : Enquête nationale sur l'usage du vélo en France, Ministère de la Transition écologique / DGITM, 2024).



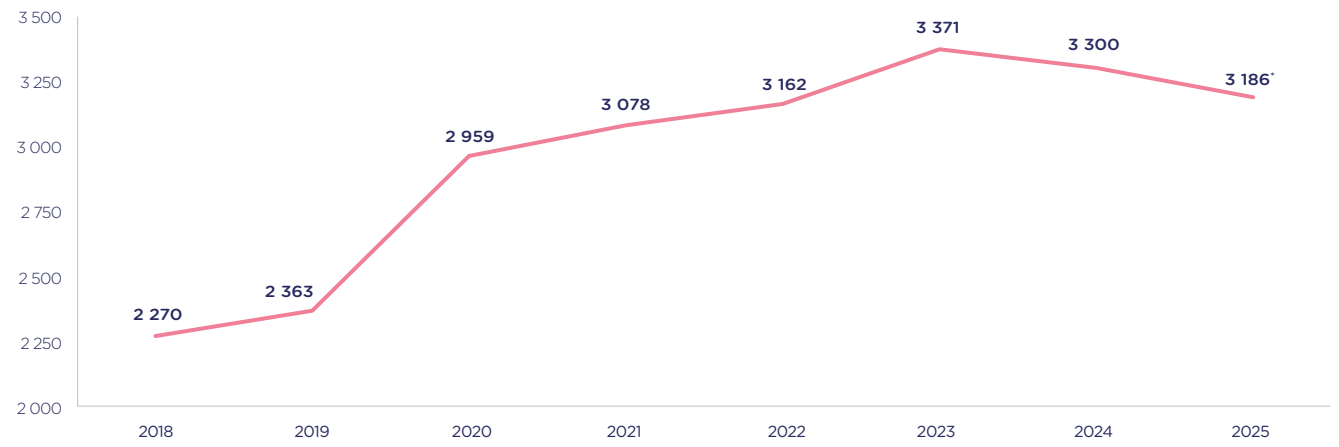
EMPLOI ET ACTIVITÉS

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI

En réaction aux évolutions du marché du cycle, **l'emploi est en baisse de 5 % depuis 2023** dans les entreprises du commerce et de la réparation de cycles de la branche des services de l'automobile. Cette contraction s'inscrit toutefois dans un contexte de progression continue de l'emploi depuis 2018 (+ 40 %) qui confirme le positionnement des détaillants, notamment sur le segment des activités de maintenance – réparation.

Les détaillants spécialistes emploient 3 186 salariés.
(source : IRP Auto 2025 / INSEE – Traitement ANFA, apprentis inclus)

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIÉ « COMMERCE ET RÉPARATION DE CYCLES »



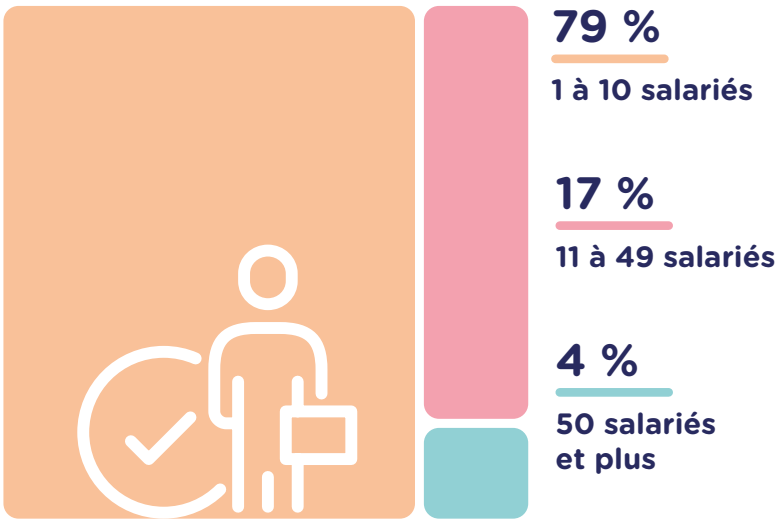
Source : IRP AUTO, apprentis inclus / *chiffre non définitif

DES SALARIÉS JEUNES ET PASSIONNÉS



La grande majorité des salariés du secteur travaillent dans des TPE : **79 % sont dans une entreprise de moins de 11 salariés**. Cette part est deux fois plus importante que dans le reste de la branche.

LES SALARIÉS PAR TAILLE D'ENTREPRISE



Source : INSEE BTS 2023

L'emploi salarié est essentiellement masculin (88 % d'hommes) **et jeune**. Avec 33,6 ans d'âge moyen, le secteur compte seulement 8,3 % de salariés de 55 ans et plus (contre 13,1 % dans l'ensemble de la branche) et 17 % d'alternants (contre 10,4 % dans l'ensemble de la branche) (source : INSEE BTS 2023).

L'emploi est relativement stable avec un taux de CDI de 88 %. Cependant, ce taux est inférieur de 6 points à la moyenne de la branche (94 %), en raison notamment de la **saisonnalité de l'activité** qui impose un plus fort recours aux CDD (source : INSEE BTS 2023 - hors apprentis et interim).

La polyvalence des salariés est fréquente (double compétence vente-réparation) du fait de la petite taille des établissements. Ils sont généralement recrutés pour leur passion et leur pratique personnelle du vélo qui leur confèrent une expérience sur un créneau précis (route, cross, randonnée, etc.).



NOUVELLES MOBILITÉS, NOUVELLES TECHNOLOGIES : IMPACT SUR LES ACTIVITÉS ET LES COMPÉTENCES



La diversification des usages du cycle (sportif, loisir, mobilité, etc.) entraine une multiplication des gammes, des segments et des évolutions technologiques qui renforcent les **enjeux pour les professionnels du cycle : s'adapter à une demande hétérogène et à des produits incluant une technicité croissante**.

Les phases d'écoute et de définition des besoins du client sont ainsi essentielles et guident le choix des technologies adaptées aux cycles. **Des prestations de posturologie sont traditionnellement proposées par les détaillants spécialistes aux coureurs** (vélo de route) afin d'adapter le vélo (géométrie du cadre, selle, cintre…) aux dimensions du corps et à son positionnement pour gagner en aérodynamisme et en confort (prise de côtes à l'aide d'un outil informatique, saisie et interprétation des données). Les détaillants proposent également des **services de conception et de montage à la carte**, permettant une **personnalisation** de tous les types de vélos et un **paramétrage des technologies** proposées. La pratique de la randonnée sportive (VTT cross-country ou trail) peut par exemple être augmentée grâce à l'automatisation de certains composants qui permettent d'adapter en temps réel le niveau d'assistance et le rapport en fonction de la cadence de pédalage, de la pente et de la vitesse.

Ces prestations supposent un **accompagnement plus poussé du client** et une collaboration accrue entre l'atelier et l'espace de vente. L'expertise des détaillants spécialistes se distinguent par ailleurs par leur **capacité à entretenir et réparer une grande diversité de cycles** (modèles, époques, états, etc.).



L'électrification, l'automatisation et la connectivité des cycles sont les principales innovations technologiques qui impactent les modes de commercialisation et d'entretien-réparation.

ÉVOLUTIONS TECHNOLOGIQUES	DESCRIPTION	IMPACTS SUR LES ACTIVITÉS
CONNECTIVITÉ INTELLIGENTE	Développement des vélos connectés : • GPS intégré, géolocalisation, alertes (météo, sécurité, entretien, etc.) • **Applications** mobiles et partage de **données** (suivi de performances, personnalisation des modes d'assistance, etc.) • **Maintenance** prédictive et diagnostic à distance **Systèmes de sécurité** (feux intelligents intégrés, détection de collision, alarmes antivol connectées, verrous biométriques, etc.)	• Développement du diagnostic et du suivi à distance, carnet d'entretien numérique • Compétences numériques, gestion de données (mise à jour logiciel) et RGPD • Spécialisation des vendeurs et techniciens (remplacement des radars et capteurs embarqués) • Connaissance de l'offre et des équipements (conseil client) • Accompagnement des clients dans la prise en main des applications et services connectés
ÉLECTRIFICATION	Interventions sur VAE : • Interventions **hors batterie** : contrôle, remplacement ou réglage de contrôleurs, de capteurs de pédalage, de frein ou de vitesse, de moteurs, de câblage ou chargeur • Interventions **sur batterie** : diagnostic et remplacement via le Service Après-Vente (SAV) du fabricant. Dans ce cas précis, les mécaniciens déposent le moteur (débranchement et contrôle de la connectique) et en assurent le suivi administratif (édition d'un ticket). Certains fournisseurs permettent aux personnels des ateliers qu'ils ont formés, de réaliser eux-mêmes les diagnostics de panne (lecture des codes défaut, mise à jour logiciel). • Évolution des **systèmes de stockage énergétique** (supercondensateurs, batteries modulaires) • Services d'**intermédiation pour le reconditionnement** de batteries auprès de spécialistes (cf. encadré)	• Complexification des réparations et des procédures atelier : systèmes électriques, diagnostic • Maitrise des logiciels et des outillages spécifiques, relation fournisseurs • Gestion et sécurisation des batteries • Adaptation des espaces de travail (vélos cargos, sécurité du stockage des batteries) • Gestion des stocks • Gestion de partenariats avec des prestataires spécialisés (reconditionnement, réparation, collecte et recyclage de batterie) • Connaissance des dispositifs territorialisés d'aides à l'acquisition d'un VAE
COMPOSANTS TECHNOLOGIQUES	• Évolution des **systèmes de freinage** (ABS, freinage régénératif, électronique) • **Transmissions automatiques** (électroniques, sans fil), suspensions intelligentes, dérailleurs électriques connectés • **Technologies intégrées** dans le cadre du vélo ou dans le guidon (moteur, batteries, câblerie) • **Systèmes hydrauliques** (sur les fourches, freins à disque, amortisseurs et suspensions)	• Technicité des interventions (compétences électrotechniques) • Coordination entre l'espace de vente et l'atelier (personnalisation de l'offre) • Apparition de nouveaux services à forte valeur ajoutée en atelier
VÉLOS UTILITAIRES ET CYCLOLOGISTIQUE	Développement de **solutions de mobilité liées aux « cycles utilitaires »** (vélos cargos, triporteurs et véhicules intermédiaires) pour la logistique urbaine et le dernier kilomètre ou la mobilité urbaine des particuliers et des travailleurs (flottes) • Diversité de modèles économiques (leasing, location) et de cibles (entreprises, collectivités, professionnels de la « vélogistique ») • **Suivi des flottes :** montage, préparation, mise en service, maintenance, réparation, logistique • **Moteur spécifique**, avec assistance optimisée pour les charges lourdes et les démarrages en côte Contrôle de **points de sécurité** spécifiques liés au poids des charges (frein de stationnement, cadre et soudure, adaptation de la pression des pneus à la charge réelle, etc.).	Maintenance : • Réorganisation des ateliers pour accueillir des vélos plus volumineux • Investissements dans des équipements adaptés (pied d'atelier ou élévateur électrique) • Compétences électrotechniques • Maintenance et entretien plus réguliers (usage intensif) et axés sur la sécurité (points de contrôle) • Mise à disposition de techniciens itinérants (pour la clientèle professionnelle) Commercialisation : • Identification du besoin du client en fonction de l'usage envisagé (familial, professionnel, etc.) • Connaissance des dispositifs d'aide financière dédiés • Développement de compétences commerciales BtoB et réponse aux appels d'offres

Pour maintenir leur modèle économique, fragilisé par la contraction des ventes de cycles neufs et une concurrence accrue, l**es détaillants spécialistes se recentrent sur leur cœur de métier lié à l'entretien – réparation**. **Certains diversifient** par ailleurs leur offre en proposant de la **commercialisation en ligne** (vélos neufs ou d'occasion, pièces, accessoires) ou des prestations de **réparation à domicile**, de **marquage de vélos** ou de **montage de cycles** achetés sur internet (et non vendus par l'établissement). D'autres, enfin, se démarquent en déployant des **démarches liées à la Responsabilité Sociétale des Entreprises** (sourcing responsable, intégration d'objectifs environnementaux dans la gestion de l'entreprise, relai pour le recyclage des cycles en fin de vie, etc.).



RÉPARATION, RÉEMPLOI, RECONDITIONNEMENT ET RECYCLAGE DE BATTERIE DE VAE

La filière Responsabilité Elargie des Producteurs de batteries (REP Batterie) prévoit dans son cahier des charges (arrêté du 27 mars 2025) des **objectifs de réemploi, réaffectation ou remanufacturage des batteries de Moyens de Transports Légers** (MTL), incluant les VAE, trottinettes, hoverboards ou scooters légers : 2 % en 2027 ; 5 % en 2030.

Si le **réemploi** suppose une réutilisation de la batterie sans prétraitement majeur (la batterie conserve son usage initial après un contrôle et un nettoyage), le **remanufacturing** (qui consiste à reformer une batterie visant un même usage initial) ou la **réaffectation** (usage des cellules pour une autre finalité que celle initialement prévue), sont deux processus qui impliquent un démantèlement de la batterie, une analyse approfondie de chaque cellule, et un tri en fonction de leur état.

Le **règlement « batterie »** (UE 2023/1542) prévoit par ailleurs des exigences d'écoconception et de circularité des batteries, applicables à partir du 18 février 2027. Les batteries MTL sont visées par un **objectif de collecte de 51 % d'ici fin 2028** et la création d'un passeport numérique donnant accès aux informations relatives à leur durabilité, leur conformité légale, leur capacité ou leur démontage. Ce règlement impose plus largement aux fabricants des critères de sécurité, d'interopérabilité et de démontage : **la batterie et chacun de ses éléments** (uniquement les modules) **doivent pouvoir être retirés et remplacés** (sans être détériorés) **par les professionnels indépendants**.



L'ouverture et la réparation interne du pack (remplacement ou équilibrage de cellules, intervention sur le BMS ou sur la connectique) sont à ce jour très **rarement réalisées dans les ateliers des vélocistes**.

Pour des raisons de sécurité et d'accès technique, les interventions approfondies sur les batteries restent du ressort des fabricants ou des spécialistes du reconditionnement, de la réparation ou du réemploi vers qui les détaillants réorientent les batteries concernées.

C'est le cas notamment lorsqu'une batterie d'origine n'est plus disponible sur le marché pour être remplacée. Quelques rares entreprises (dont certaines dans la branche des services de l'automobile, telles 40watts en Bretagne) se sont ainsi spécialisées dans le **reconditionnement de batterie**. Cette activité, proposée aux professionnels comme aux particuliers, consiste à remplacer l'intégralité des cellules en conservant le boitier et le BMS.

Le remanufacturing des batteries de VAE peut par ailleurs faire l'objet d'**accords de partenariat** entre des acteurs de la branche et des spécialistes de cette activité (ex : Feu Vert x Doctibike) ou entre des opérateurs gestionnaires de flottes pour les collectivités et des équipementiers automobiles positionnés sur cette activité (ex : Smovengo x Valeo).

Les magasins de vélo interviennent également en bout de chaine, en assurant la **collecte de batteries usagées** pour les orienter **vers les réseaux d'éco-organismes structurés pour la collecte et le recyclage** (Ecosystem / Batribox). Ces derniers approvisionnent à leur tour l'industrie du reconditionnement en réorientant les cellules réutilisables pour la remise en état de batteries. Les cellules non exploitables pour la seconde vie sont, quant à elles, renvoyées vers l'industrie du recyclage et broyées sous forme de « black mass » (obtenue après broyage et séparation du plastique et de l'électronique).

FORMATION ET INSERTION

Il n'existe **pas de diplômes de l'Education Nationale spécifiques** à la maintenance et au commerce de cycles. La branche des services de l'automobile a créé une filière au sein du Répertoire National des Qualifications (RNQSA) qui compte désormais **sept qualifications**, dont quatre au niveau ouvriers/employés, deux au niveau agents de maitrise et une au niveau cadres.



Six certifications de branche permettent de se former aux métiers du commerce et de la réparation de cycles.

CATÉGORIES	ÉCHELONS	FILIÈRE TECHNIQUE QUALIFICATION	FILIÈRE COMMERCE QUALIFICATION	CERTIFICATION & MODE D'ACCÈS
CADRE	A.C.II	Responsable de magasin(s) cycles / Responsable de site(s) cycles		CQP RMC FC, DRE
AGENTS DE MAITRISE	23		Gestionnaire de magasin cycles	CQP GMC FC, DRE
	20	Chef d'atelier cycles / chef d'équipe cycles		CQP CAC FC, DRE
OUVRIERS/ EMPLOYÉS	12	Conseiller technique expert cycles		
	9	Conseiller technique cycles		TFP CTC CA/CP/FC/VAE
	6	Mécanicien spécialiste cycles		CQP MSC CP/FC/DRE
	3	Mécanicien cycles		TFP MC CA/CP/FC/VAE

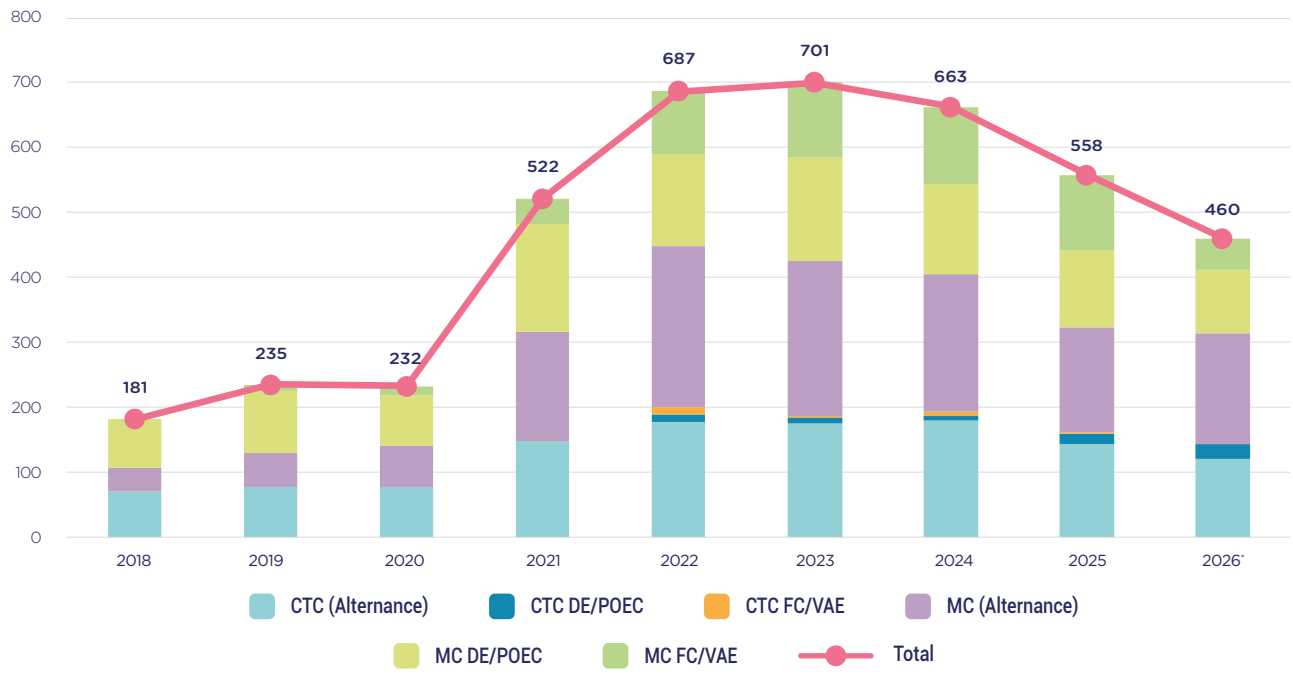
FC : Formation Continue / DRE : Dispositif de Reconnaissance de l'Expérience / CP : Contrat de Professionnalisation / CA : Contrat d'Apprentissage / VAE : Validation des Acquis de l'Expérience

EFFECTIFS EN FORMATION



En 2026, la filière commerce et réparation de cycles compte 460 personnes.

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS PRÉSENTÉS À L'EXAMEN D'UNE CERTIFICATION DE BRANCHE FILIÈRE COMMERCE ET RÉPARATION DE CYCLES



*chiffre non définitif / POEC : Préparation Opérationnelle à l'Emploi Collective / DE : Demandeurs d'Emploi
Source : Sofia ANFA

Les effectifs en formation se composent d'un **public hétérogène** associant à la fois des jeunes issus de formation initiale (et préparant une certification de branche par la voie de l'alternance) et des personnes en reconversion professionnelle (recourant à des dispositifs destinés aux demandeurs d'emploi ou aux salariés).

Deux certifications sont mobilisées :

- **le Titre à Finalité Professionnelle Conseiller Technique Cycles** (TFP CTC) : il représente environ un tiers des effectifs et il est principalement préparé en alternance
- **le Titre à Finalité Professionnelle Mécanicien Cycles** (TFP MC) : il représente deux tiers des effectifs. En 2026, 54 % des effectifs MC sont des alternants (contre 33 % en 2019) et 31 % sont des demandeurs d'emploi (contre 60 % en 2019).

Les effectifs en formation de la filière ont doublé depuis 2019. Néanmoins, ils baissent depuis trois années consécutives (-18 % en 2026, - 16 % en 2025, - 5 % en 2024), tout type de certification confondu. Le nombre de jeunes et de demandeurs d'emploi qui se forment à ces métiers est relativement conséquent compte tenu du volume d'emploi du secteur dans les entreprises spécialisées de la branche. **La baisse des effectifs intervient ainsi comme une forme de régulation, en réaction aux évolutions du marché** (contraction des ventes de cycles neufs) **et aux caractéristiques des entreprises** (majoritairement des TPE, caractérisées par un nombre d'établissements quasi équivalent) qui semblent avoir atteint un seuil en matière de besoin de main d'œuvre.

Les femmes représentent 7,6 % des effectifs en formation aux métiers du cycle.

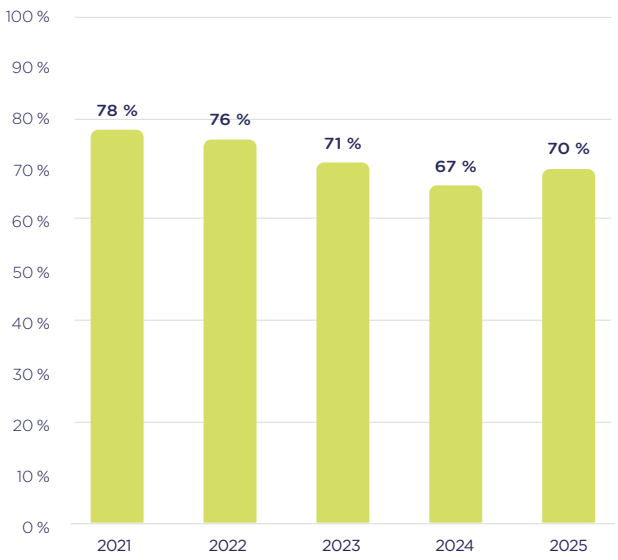
Les certifications de branche répondent aux exigences des professionnels et présentent ainsi des **taux d'insertion élevés qui évoluent toutefois à la baisse** ces dernières années.

L'insertion des titulaires du Titre à Finalité Professionnelle Mécanicien Cycle est moins impactée (- 8 points depuis 2021) **que celle du Titre à Finalité Professionnelle Conseiller Technique Cycle** (- 17 points depuis 2021) dont les activités sont plus directement liées au marché de la distribution (compétences commerciales).

Plus de 70% des titulaires d'une certification aux métiers du cycle sont en emploi en 2026.

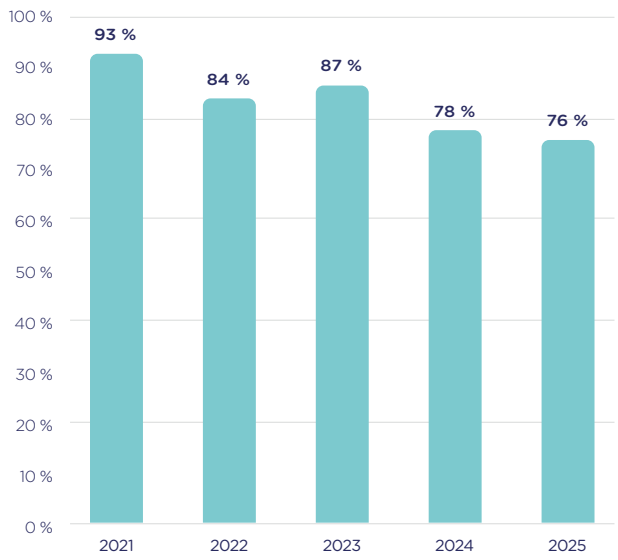


ÉVOLUTION DU TAUX D'EMPLOI DES TITULAIRES MC



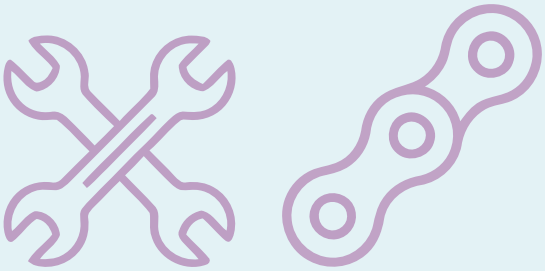
Source : ANFA (6 mois après la sortie de formation)

ÉVOLUTION DU TAUX D'EMPLOI DES TITULAIRES CTC

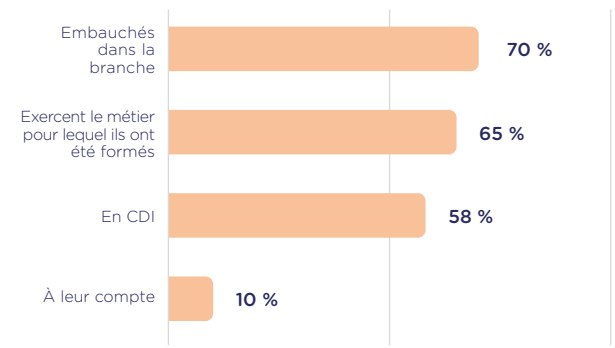


Source : ANFA (6 mois après la sortie de formation)

Le TFP MC affiche toutefois de moins bons résultats que les années passées, avec une **moindre part des titulaires en emploi dans la branche** (70 % en 2026 contre 75 % en 2025) **et qui exercent le métier visé** (65 % en 2026 contre 76% en 2025). La part d'emplois en CDI est également en baisse (58 % contre 63 % en 2025).



SITUATION À 6 MOIS DES TITULAIRES DU TFP MC EN EMPLOI (SORTANTS 2025)



Source : ANFA. N = 123

DÉCOUVREZ TOUTES LES DONNÉES ET LES PUBLICATIONS DE L'OBSERVATOIRE SUR LE **SITE DE L'ANFA**

anfa-auto.fr

L'OUTIL DE DATAVISUALISATION

Toutes les données statistiques nécessaires à la compréhension et l'analyse de l'évolution de l'emploi et de la formation.

dataviz-auto.fr





LE SEUL MOTEUR DE RECHERCHE

qui met en lien compétences et innovations dans les services auto

innovauto.org

À PROPOS DE L'ANFA

L'ANFA est chargée par la Commission Paritaire Nationale de la mise en oeuvre de dispositifs relevant de la politique nationale de formation de la branche des services de l'automobile. À ce titre, l'ANFA :

- anime l'Observatoire des métiers des services de l'automobile (OPMQ de branche) et apporte une expertise dans le cadre de la GPEC,
- propose une ingénierie des dispositifs de formation professionnelle,
- élabore des certifications,
- assure la promotion des métiers,
- développe l'apprentissage, notamment via les réseaux des CFA Pilotes et des Lycées professionnels partenaires.

Directeur de la publication : Guillaume Faurie
Directrice de rédaction : Valérie Chiron
Rédaction : Marion Vidal
Édition et création : Service Communication ANFA

Observatoire ANFA
2, rue Capella - 44470 Carquefou
Tél. : 02 44 76 21 50
observatoire@anfa-auto.fr • www.anfa-auto.fr

ANFA
SERVICES DE L'AUTOMOBILE ET DE LA MOBILITÉ

Service Communication ANFA • AUTOFOCUS - n°127 • Novembre 2026 • Crédits photos : © Adobe Stock - © Freepick