

## Environ 400 000 vols de vélos par an en France...

*Vélocité*, n° 73, 2003, pp. 12-14.

Avec ce numéro, *Vélocité* entame une série d'articles sur le vol de vélos, deuxième obstacle à l'usage du vélo après l'insécurité routière. Nous avons demandé à Frédéric Héran, chercheur dans un laboratoire de recherche de Lille, de résumer les principaux résultats d'une recherche sur le vol de vélos qu'il vient de terminer. La rédaction

*Il n'est pas facile de connaître le nombre annuel de vols de vélos en France. Car, contrairement à d'autres pays, la police n'a pas jugé bon de créer une rubrique particulière pour ce type de vol dans son système informatique de saisie des plaintes. Il faut donc effectuer un détour par l'étranger, puis ajouter quelques raisonnements, pour avoir une idée de l'ampleur du phénomène.*

### Les vols de vélos en Europe : des situations contrastées

Comme aucune source statistique européenne ne rassemble ce type de données, nous avons dû compiler de nombreuses sources pour parvenir au tableau ci-dessous.

#### Quelques statistiques sur le vol des vélos en Europe et notre estimation pour la France

Pays	Popu- lation	Parc de bicy- clettes	Ventes annuelles de bicyclettes*	Vols de bicyclettes par an	Vols / hab.	Vols / parc	Vols / ventes annuelles	Part de marché du vélo**
	millions d'hab.	millions d'unités	millions d'unités	unités	%	%	%	
	A	B	C	D	D / A	D / B	D / C	
Pays-Bas	15	15	1	900 000	6	6	90	29 %
Danemark	5,2	4	0,4	100 000	2	2,5	25	17 %
Belgique	10	5,8	0,4	100 000	1	1,7	25	14 %
Suisse	7,2			80 000	1,1			15 %
Allemagne	82	41	5	600 000	0,5	1,5	12	11 %
Grande Bret.	60	22	2	686 000	1,1	3,1	34	2 %
<b>France</b>	60	21	2,5	400 000	0,7	1,9	16	3 %

\* Source : Conseil National des Professions du Cycle, moyenne des cinq années 1995 à 1999.

\*\* Source : Francis PAPON, 1997, « Les modes oubliés : marche, bicyclette, cyclomoteur, motocyclette », *Recherche Transports Sécurité*, n° 56, pp. 61-75. Données entre 1991 et 1995.

Aux **Pays-Bas**, « chaque année, environ 900 000 des 15 000 000 de bicyclettes changent illégalement de propriétaires » (Rijnsburger et Dagers, 1995). On retrouve ces mêmes chiffres dans une étude pour le ministère de la justice (Van Kesteren, 1995). Ce chiffre très élevé s'explique par l'existence d'un trafic de vélos volés lié à la drogue. Les vélos, souvent mal protégés par un simple antivol en anneau dans la roue arrière, sont volés et revendus immédiatement au marché noir pour un prix dérisoire correspondant au prix d'une dose d'héroïne ou autre drogue (ibid.).

Au **Danemark**, environ 100 000 vols ont lieu chaque année sur un parc de 4 millions de bicyclettes (Tønnesen, 1993, p. 440), soit 2,5 % du parc ou l'équivalent de 25 % des ventes annuelles (évaluées à 4 millions d'unités par la même source). C'est donc environ trois fois moins qu'aux Pays-Bas. Depuis 1948, ce pays bénéficie d'un système de marquage des vélos qui dissuade quelque peu les voleurs et les receleurs. Et depuis 1983, les compagnies d'assurance encouragent l'usage d'antivols agréés.

En **Belgique**, le nombre annuel de vols des vélos recensés par la police tourne autour de 33 000, les cinq dernières années connues (1996 à 2000). Si on fait l'hypothèse qu'un vol sur deux est en réalité déclaré comme c'est le cas en France, il faudrait doubler ce chiffre. Mais ce raisonnement n'est sans doute valable qu'en Wallonie et dans la région de Bruxelles où la pratique du vélo est similaire à celle de la France. En Flandre, où la pratique du vélo est beaucoup plus élevée, il est probable que la fréquence des vols et le taux de vols déclarés se rapprochent plutôt de ceux des Pays-Bas. Au total, le nombre de vols devrait être de l'ordre de 100 000 par an, soit 1,7 % du parc qui disparaît chaque année ou le quart des ventes annuelles.

En **Allemagne**, en 1999 et selon le Bundeskriminalamt (BKA) (office fédéral de police criminelle), le nombre de vols des vélos était de 420 266. Ce pays enregistrant précisément les vols de vélos, les usagers sont incités à déposer plainte. Mais il est probable qu'une partie des vols ne sont pas déclarés : peut-être le quart. On peut donc estimer le nombre total de vols à environ 600 000 par an, soit 1,5 % des vélos qui disparaissent chaque année ou 12 % des ventes annuelles. Ce chiffre assez faible, surtout pour un pays où la pratique du vélo utilitaire est assez élevée, pourrait s'expliquer, au moins en partie, par une offre d'antivols de bonne qualité (ce pays compte d'excellents constructeurs d'antivols : Abus, Trelock...) et par des incitations importantes au marquage des vélos, via les associations de cyclistes (ADFC) et les assureurs.

Pour la **Grande Bretagne**, une étude du TRL (laboratoire spécialisé dans les transports) estime le nombre de vols à 686 000 par an : 660 000 pour l'Angleterre et le Pays de Galles, 26 000 pour l'Ecosse (Bryan-Brown, Savill, 1997). Ce qui veut dire qu'environ 3 % du parc disparaît chaque année et le tiers des ventes annuelles. Ce chiffre paraît assez élevé comparé à celui de l'Allemagne. Avec pourtant un parc deux fois moindre et des ventes 2,5 fois moindres, la Grande Bretagne aurait un nombre de vols équivalent. Cet écart important pourrait s'expliquer par au moins trois raisons.

- 1/ Peu de vélos y sont marqués, malgré des incitations au marquage nombreuses mais dispersées.
- 2/ L'usage du vélo y concerne beaucoup le public étudiant pour qui le risque de vol est élevé : inexpérience et fréquentation de lieux à risque. Aussi, plusieurs sites Internet d'Universités britanniques (Cambridge, Southampton...) mettent en garde les étudiants contre le risque de vols de vélos.
- 3/ Enfin, la société britannique est assez inégalitaire, ce qui favorise la petite délinquance.

En **Suisse**, selon des sondages de victimisation, réalisés certaines années depuis 1985, les vols de vélos ont beaucoup augmenté de 1988 à 1995 pour atteindre près de 130 000 par an, puis ont fortement déclinés pour se stabiliser ces dernières années autour de 80 000 (Margot et Killias, 2000). Ces auteurs constatent que ce replis coïncide avec des changements de la politique envers la toxicomanie (prescription à partir de 1995 d'héroïne et de méthadone, disparition des grandes scènes ouvertes dans les villes). On retrouve la cause déjà identifiée aux Pays-Bas.

## **La France, entre l'Allemagne et la Grande Bretagne**

De cet ensemble de données européennes, on peut tirer quelques enseignements. Il convient essentiellement de remarquer que la France devrait se situer quelque part entre l'Allemagne et la Grande Bretagne.

Comparée à l'Allemagne, la France a une pratique de la bicyclette presque 4 fois moindre. Si les vols sont proportionnels à la pratique, elle devrait donc compter moins de 200 000 vols de vélos par an. Mais il est probable que ce risque de vol soit nettement plus important en France qu'en Allemagne, notamment les ratios « vols sur parc » et « vols sur ventes ». Plusieurs raisons militent en ce sens. En France, par rapport à l'Allemagne :

- la qualité des vélos et surtout celle des antivols est moins élevée ;
- les vols ne sont pas isolés dans les statistiques de la police et le taux d'élucidation des vols est bien plus faible ;
- le marquage et les conseils donnés aux cyclistes sont bien moins répandus ;
- le revenu par tête est un peu moins élevé et les inégalités plus fortes.

Par rapport à la Grande Bretagne, la France a une population, une pratique du vélo, un parc et des ventes assez comparables. Mais il est vraisemblable que le vol de vélos y soit un peu moins élevé. Car la France est une société plus égalitaire et la délinquance y est un peu plus faible.

Il est plus difficile de faire quelques déductions en observant les statistiques concernant des pays où la pratique du vélo utilitaire domine largement (comme les Pays-Bas ou le Danemark), alors que la situation est plus équilibrée en Allemagne et en Grande Bretagne et largement en faveur du vélo de loisir en France.

Ainsi, on peut conclure de ce panorama européen que le nombre de vols de vélos en France devrait se situer entre 400 et 500 000 par an.

### **Chaque année, 6 % des cyclistes urbains en sont victimes**

Une première remarque s'impose : le risque de vol du vélo est beaucoup moins élevé quand un cycliste circule à la campagne pour motif loisir que lorsqu'il se déplace en ville pour motif utilitaire. Car les déplacements de loisir sont certes plus longs, mais beaucoup moins fréquents et souvent en boucle, avec de courts arrêts, dans des zones en général peu risquées. Les vélos de loisir sont aussi plus coûteux et les cyclistes y font donc plus attention. Les cyclotouristes et les adeptes du VTT sont surtout vulnérables quand ils s'arrêtent dans une ville, notamment en été, pour des raisons touristiques ou lors de concentrations. Le risque de vol est alors sans doute assimilable à celui qui concerne les cyclistes urbains.

En France, selon notre enquête nationale sur le vol des vélos réalisée auprès des cyclistes essentiellement urbains, chaque cycliste s'est fait voler en moyenne 1,05 vélo (mais la moitié ne se sont fait voler aucun vélo et certains plus d'un vélo et même de très rares fois plus d'une dizaine) et l'ancienneté de la pratique de chaque cycliste semble être en moyenne d'environ 15 à 20 ans. On en déduit qu'environ 6 % des cyclistes urbains sont victimes d'un vol de leur vélo chaque année, soit près d'un cycliste sur six en trois ans (1).

## **5 millions de vélos utilisés en ville**

Mais tous les cyclistes français ne sont pas des cyclistes urbains, loin s'en faut. Pour avoir une idée de leur proportion, on peut remarquer que la part des vélos susceptibles d'être utilisés en ville – vélos de ville, VTC et peut-être certains VTT et certains vélos enfants – représente très grossièrement le quart des ventes de vélos en France, depuis quelques années. Or le parc de vélos français est d'environ 21 millions d'unités (Gamon, 1995, p. 13), mais 20 % ne sont pas utilisés et 55 % utilisés seulement pour la promenade, ce qui laisse seulement un quart de cyclistes utilitaires, soit environ 5 millions de vélos susceptibles d'être utilisés en ville. On aboutirait alors – en considérant que 6 % des cyclistes urbains sont victimes d'un vol de leur vélo chaque année – à 300 000 vols de vélos utilisés en ville par an, soit la moitié des 600 000 ventes de vélos utilisés surtout à des fins utilitaires.

Ce chiffre de 300 000 paraît cependant assez faible au vu des déductions précédentes concernant les vols de vélos dans les autres pays européens. Sans doute faudrait-il tenir compte du fait que notre enquête sous-estime le vol de vélos chez les (pré)-adolescents et les cyclotouristes.

- Les enfants de 10 à 18 ans sont sans doute surtout victimes de vols de VTT.
- Les cyclotouristes sont surtout victimes du vol de leur vélo, quand ils s'arrêtent ou séjournent dans une ville, notamment en période de vacances dans certains lieux touristiques.

On peut très grossièrement estimer que ces vols représentent peut-être 100 000 vols par an.

## **1000 vols de vélos par jour**

Ainsi, de l'ensemble de nos raisonnements, on retiendra l'**estimation grossière** suivante : **la France connaît environ 400 000 vols de vélos par an**, soit plus de 1000 vols de vélos par jour. Ce résultat est cohérent avec la situation du vol de vélos dans les autres pays européens où elle est connue. Mais la marge d'erreur est sûrement importante : peut-être  $\pm 150\ 000$  ?

Sur ces 400 000 vélos volés par an, la moitié font l'objet d'une plainte, soit 200 000. Or ces dernières années, selon les statistiques du ministère de l'intérieur, la France a connu environ 2 500 000 vols et recels déclarés par an (les recels ne font qu'environ 15 000 infractions, soit 0,6 %). En conséquence, les vols de vélos déclarés représentent environ 8 % de l'ensemble des vols déclarés en France (200 000 / 2 500 000), mais sans doute plus si on tenait compte aussi des vols non déclarés.

Sur ces 2 500 000 vols et recels déclarés par an, un peu plus d'un million concernent l'automobile et les deux-roues à moteur, dont 300 000 vols d'automobiles (tendance plutôt à la baisse ces dernières années) (2). Il y a donc chaque année plus de vols de vélos que d'automobiles. Mais au contraire des automobilistes qui retrouvent 3 fois sur 4 leur voiture, les cyclistes ne retrouvent leur vélo que dans 6 % des cas seulement (parfois en très mauvais état dans les deux cas).

## **80 millions d'euros par an envolés**

Il peut être abordé, soit à partir du coût des dommages : le coût des vélos volés, soit à partir du coût de réparation : le coût des vélos rachetés.

En Allemagne, le coût annuel du vol de vélos est estimé, en 1991, à 208 millions de Marks (Badische Zeitung, 1992). Ce qui suppose une valeur moyenne du vélo d'environ 470 Marks, soit 250 euros. En France, si la valeur moyenne d'un vélo volé est de 200 euros – comme nous avons pu l'estimer – les 400 000 vélos volés par an représentent 80 millions d'euros par an. Il faudrait ajouter peut-être 2 millions d'euros d'antivols.

Selon l'enquête que nous avons réalisée, les 3/4 seulement des victimes ont racheté ou se sont fait offrir un vélo neuf ou d'occasion au prix moyen de 250 euros, auquel s'ajoute presque toujours, l'achat d'un antivol, bien meilleur que l'ancien, de presque 30 euros, soit un total d'environ 280 euros d'achats pour 75 % des 400 000 victimes = 84 millions d'euros par an. On retrouve une somme équivalente au résultat précédent.

Frédéric Héran – chercheur à l'IFRESI-CNRS, Lille

## Notes

(1) Selon une étude britannique, plus d'un cycliste sur six a eu l'expérience d'un vol de vélo dans les trois précédentes années en Grande Bretagne (Bryan-Brown, Savill, 1997).

(2) En France, on comptait en 2002 environ 4 100 000 infractions, dont 61 % étaient des vols (2 500 000). 45 % de ces vols (1 100 000) concernaient l'automobile et les deux-roues à moteur. Source : ministère de l'intérieur.

## Références

BADISCHE ZEITUNG, 1992, « 436 200 bicyclettes ont disparu l'année dernière en Allemagne : le vol de vélos comme sport populaire », *Badische Zeitung*, 26/11/1992, repris dans *Vélocité*, n° 24, pp. 23-24.

BRYAN-BROWN Katie, SAVILL Tracy, 1997, *Cycle Theft in Great Britain*, Transportation Research Laboratory (TRL), report nr 284.

GAMOND Jean, 1995, *La pratique du vélo en France*, synthèse du rapport réalisé pour l'Agence Française de l'Ingénierie Touristique (AFIT), Paris, 66 p.

MARGOT Pierre, KILLIAS Martin, 2000, « La criminalité augmente, avec des nuances », *Crimiscope*, n° 12, 9 p.

RIINSBURGER Jaap, DAGGERS Ton, 1995, « Bicycle theft prevention for cities of the South », *Velo-City Conference '95*, Bâle, 26-30 sept., pp. 339-341.

TØNNESEN Ivar, 1993, "The battle against bicycle thieves in Denmark", *Velo-City Conference '93*, Nottingham, 6-10 sept., pp. 440-443.

VAN KESTEREN Paula, 1995, *Fietsdiefstal – onderzoek naar de dagelijkse praktijk van fietsdieven*, Ministerie van Justitie, Directie Criminaliteitspreventie, Den Haag. (Le vol de vélos, étude pour le Ministère de la Justice, Direction de la prévention de la criminalité, La Haye). Etude résumée en français dans le BRR n° 72 (Bicycle Research Report) édité par l'ECF (Fédération Européenne des Cyclistes).

## Qui sont les voleurs de vélos ?

*Vélocité*, n° 74, 2003, pp. 11-13.

*Les voleurs signant rarement leur forfait et la police ne s'intéressant guère à ce type de vol, il est bien difficile de savoir qui sont les voleurs de bicyclettes. Mais en recoupant de multiples sources, il est possible de distinguer au moins cinq types de voleurs, auxquels s'ajoute la catégorie particulière des receleurs.*

### **Les « emprunteurs »**

De nombreux voleurs sont simplement des personnes indélicates qui ne font qu'« emprunter », comme ils disent, un vélo pour rentrer chez eux après le dernier bus, métro ou train de banlieue ou pour aller faire une course rapidement. Ils se servent dans la rue ou la cour d'un immeuble, puis abandonnent l'engin dès leur arrivée à destination.

Ce sont les vélos pas du tout ou mal attachés qui sont surtout concernés par ce type de vol. Après leur abandon, ces vélos, en général peu coûteux, sont retrouvés par la police et très souvent non réclamés.

### **Les « acquéreurs »**

Certains voleurs, sans doute pas très nombreux, sont des personnes sans scrupules qui décident de s'approprier un vélo convoité pour l'utiliser durablement à leur profit. Ils s'efforcent de trouver les moyens de subtiliser ces vélos et les abandonnent s'ils découvrent un défaut sans chercher à le revendre.

Ce sont au contraire les vélos plutôt coûteux ou attrayants qui sont ici concernés. Les victimes tiennent à ces vélos et déclarent souvent leur vol, mais la police a peu de chance de les retrouver.

### **Les « apprentis »**

De très nombreux voleurs sont des jeunes de moins de 18 ans qui trouvent là un moyen facile et sans grand risque de récolter quelques subsides en revendant un vélo volé de temps en temps. On sait ainsi que près de 60 % des auteurs de « vols d'automobiles et de deux-roues motorisés » sont des mineurs (selon les statistiques du ministère de l'intérieur disponibles sur Internet). Cette proportion est sans doute au moins du même ordre pour les vols de vélos. Il est probable que ce soit surtout des préadolescents (10 à 14 ans) qui effectuent ce type de petits délits à l'âge habituel où on cherche à s'affirmer devant les copains.

Ce sont souvent les vélos d'autres jeunes qui sont visés. Les voleurs, parfois en bande, n'hésitent pas à arrêter le cycliste pour lui piquer sa monture ou le racketter. La victime est complètement démunie face à ce type de vol et hésite à porter plainte par peur de représailles. Elle renonce souvent à racheter un vélo. Les vélos concernés doivent être faciles à revendre, comme les VTT très répandus.

## Les « professionnels »

Les voleurs sont très rarement en bandes organisées, car ce type de vol n'est pas assez lucratif, comme le confirme une enquête de la police de Fribourg en Allemagne en 1992. Mais il existe sûrement certains voleurs – en général d'anciens « apprentis » – qui ont décidé de faire du vol des vélos et de leur revente une source régulière de revenus. Ils recherchent des vélos de valeur, notamment dans les sites touristiques ou les compétitions sportives où ils peuvent venir en camionnette pour embarquer d'un coup plusieurs vélos. Il est toutefois très probable que ce ne soit qu'une de leurs activités délictueuses.

Les victimes tiennent beaucoup à ces vélos et déclarent leur vol, mais la police a peu de chance de les retrouver, car les vélos sont revendus dans d'autres agglomérations, voire d'autres pays.

## Les drogués

Pour certains drogués, le vol de vélos constitue sans grand risque une source régulière et principale de revenus. Ce type de voleur a été clairement identifié aux Pays-Bas et en Suisse. En France, on en signale à Bordeaux (voir l'encadré). La plupart d'entre eux seraient spécialisés dans un seul type d'antivol et voleraient jusqu'à plusieurs vélos par jour, de préférence des vélos banals faciles à revendre, mais aussi parfois de valeur car plus rémunérateurs, stationnés en masse en centre-ville et autour des gares (notamment à Amsterdam ou Zurich).

## Les receleurs

Tout le monde ou presque achète aujourd'hui des vélos d'occasion, même quasi neufs, sans demander la facture d'origine. Cette attitude conforte évidemment les voleurs. Peu de gens savent que les peines appliquées aux receleurs découverts sont en principe identiques aux peines infligées aux voleurs.

Enfin, les voleurs sont certainement très majoritairement des hommes (à 90-95 %) et surtout des jeunes. En Allemagne, les personnes soupçonnées de vol sont à 93 % des hommes, 15 % ont moins de 14 ans, 34 % entre 14 et 18 ans, 16 % entre 18 et 21 ans et 35 % plus de 21 ans (source BKA). A Cambridge (GB), une étude a montré que la moitié des voleurs identifiés sont âgés de 15 à 19 ans et le quart de 10 à 14 ans.

Si cette typologie des voleurs est bien exacte, il apparaît clairement que, contrairement à l'opinion commune, les voleurs de vélos sont très rarement des « professionnels » : la grande majorité d'entre eux sont en fait des « emprunteurs », des « apprentis » ou des drogués qui profitent surtout des précautions insuffisantes prises par les cyclistes. Ainsi, il est évident que **de bons antivols peuvent dissuader très fortement les voleurs de vélos** de ce genre qui seront vite découragés si un antivol leur résiste plus de quelques minutes. Mieux encore, les « emprunteurs » étant fort nombreux, la décision prise il y a dix ans de ne plus rendre obligatoire l'existence d'une plaque indiquant le nom et l'adresse du propriétaire et fixée sur le cadre du vélo n'était sûrement pas judicieuse.

## Les différents types de voleurs

Type de voleurs	Emprunteurs	Acquéreurs	Apprentis	Professionnels	Drogués	Receleurs
Effectif	élevé	moyen	élevé	faible	variable	très élevé
Motif	rentrer chez soi	s'approprier un vélo convoité	revendre un vélo pour dépanner	revendre des vélos pour en vivre	revendre un vélo pour acheter une dose	obtenir un vélo à bas prix
Profil sociologique	jeunes, personnes peu scrupuleuses	personnes sans scrupules	adolescents, personnes sans ressources	adultes déterminés	personnes à la dérive et sans ressources	tout le monde
Valeur des vélos	faible	moyenne à élevée	toutes valeurs	élevée	toutes valeurs	toutes valeurs
Lieux des vols	lieux publics	tous lieux	tous lieux	lieux touristiques	lieux très fréquentés	—
Conditions d'attache	vélos très mal ou pas attachés	vélos assez mal ou pas attachés	vélos assez mal ou pas attachés	vélos bien attachés	vélos assez mal ou pas attachés	—
Fréquence des vols	faible	faible	moyenne	très élevée	élevée	faible

### Les volés devenus voleurs ?

Contrairement à ce qu'on pourrait craindre, le cycliste volé devient très rarement voleur. Selon l'enquête nationale que nous avons réalisée, 1,6 % des personnes interrogées seulement avouent avoir « emprunté » un vélo (le questionnaire était anonyme). Et tous se justifient en affirmant que « le vélo paraissait abandonné » ou qu'ils l'ont « remis à sa place peu après ».

On peut penser toutefois que ce genre de pratique concerne sans doute certains milieux, comme les jeunes de cités situées dans des quartiers sensibles, que l'enquête n'a que peu touché. A vrai dire, il est beaucoup plus probable que ce soient les voleurs qui deviennent volés : les jeunes voleurs (« emprunteurs » ou « apprentis ») deviennent eux-mêmes, plus tard à l'âge adulte, une fois rangés, des victimes de vols, comme tout le monde.

Frédéric Héran – chercheur à l'IFRESI-CNRS, Lille

### Références

- BADISCHE ZEITUNG, 1992, « 436 200 bicyclettes ont disparu l'année dernière en Allemagne : le vol de vélos comme sport populaire », *Badische Zeitung*, 26/11/1992, repris dans *Vélocité*, n° 24, pp. 23-24.
- CAMBRIDGE COMMUNITY SAFETY PARTNERSHIP, 2002, "Crime and Disorder", audit 2001, 75 p.
- JACQUET G., 1999, *Enquête sur le vol des vélos à Avignon entre 1996 et 1998*, réalisée sous la direction de Gilbert LIEUTIER, CETE Méditerranée, 13 p.



- LORENTZ Jean-Marie, 1999, *Compte-rendu de la rencontre avec M. Peter RAATS, chef du Secrétariat permanent à la politique de prévention du Ministère belge de l'intérieur, le 24 nov. 1999*, 3 p.
- MARGOT Pierre, KILLIAS Martin, 2000, « La criminalité augmente, avec des nuances », *Crimiscope*, n° 12, 9 p.
- MUCCHIELLI Laurent, 2001, *Violences et insécurité. Fantômes et réalités dans le débat français*, La Découverte, Paris, 142 p.
- VAN KESTEREN Paula, 1995, *Fietsdiefstal – onderzoek naar de dagelijkse praktijk van fietsdieven*, Ministerie van Justitie, Directie Criminaliteitspreventie, Den Haag. (Le vol de vélos, étude pour le Ministère de la Justice, Direction de la prévention de la criminalité, La Haye). Etude résumée en français dans le BRR n° 72 (Bicycle Research Report) édité par l'ECF (Fédération Européenne des Cyclistes).

### **A Bordeaux, des vélos volés en vente sur la voie publique**

Depuis quelques mois, des individus sont installés dans l'hypercentre de la ville, sur les places les plus fréquentées, et vendent sans complexes des vélos manifestement volés.

Le manège est toujours le même : le voleur propose aux passants d'acheter un vélo avec pancarte de format 40 x 30 accrochée au vélo qui précise le prix et même le téléphone du commercial ! Dès qu'une vente est réalisée, il remet un nouveau vélo.

J'informe régulièrement la police nationale, mais ils ne font pas grand chose pour l'instant. La police municipale (les policiers à vélo) est beaucoup plus coopérative, mais ils ont des moyens limités. Aux dernières nouvelles, la brigade anti-criminelle serait sur l'affaire...

La revente traditionnelle des vélos a lieu dans le quartier St Michel où se rencontrent les dealers et leurs clients. Tout Bordeaux sait que pour trouver un vélo pas cher, il faut aller à St Michel ! Cela fait des années que ça dure ! St Michel est un quartier du centre connu pour pouvoir y trouver de la drogue et des vélos pas chers.

La vente des vélos se passe surtout le dimanche (jour de brocante). La police a fait une descente fructueuse puisque de nombreux vélos ont été récupérés. Seulement, ces actions sont très rares.

D'après divers témoignages, les revendeurs sont généralement de jeunes personnes du quartier (marginaux, toxicos...).

Ghislain Landreau, Vélo-Cité Bordeaux

## **Les cyclistes inexpérimentés sont les principales victimes des vols de vélos**

*Vélocité*, n° 75, 2004, pp. 12-13

*Après avoir évoqué les vols de vélos en France (Vélocité n° 73) puis les voleurs de vélos (Vélocité n° 74), l'auteur nous explique qui en sont les victimes et pourquoi.*

Le risque d'accident à vélo est bien connu des cyclistes comme des non cyclistes. Il n'en est pas du tout de même du risque de vol de vélos. Alors que les cyclistes urbains chevronnés le connaissent bien et ont appris à le maîtriser, les non cyclistes ou les cyclistes de fraîche date sous-estiment largement ce risque (voir l'encadré) et sont souvent d'une naïveté confondante dans leur comportement quotidien. Résultat : environ 400 000 victimes de vols de vélos par an en France et chaque année, 6 % des cyclistes urbains en sont victimes.

### **Ignorance**

La plupart des cyclistes n'ont qu'une vague idée de ce qu'est un bon antivol. Ils savent qu'aucun antivol n'est inviolable et en déduisent, à tort, que tous les antivols se valent : à quoi bon investir dans un bon antivol puisqu'il peut être fracturé.

Beaucoup de cyclistes imaginent que les voleurs sont des professionnels, agissant de sang froid, en bandes organisées, avec des moyens d'effraction sophistiqués, alors que ce profil est sûrement extrêmement marginal (voir l'article précédent dans *Vélocité* n° 74).

De très nombreux cyclistes estiment qu'il vaut mieux utiliser un vieux vélo peu reluisant, plutôt qu'un bon antivol. Ils considèrent que les voleurs ne s'intéressent qu'aux vélos neufs et attirants. C'est là encore une erreur manifeste. Car les vélos crados ne sont pas dédaignés par les voleurs : 35 % des vélos volés ont plus de 5 ans (voir l'encadré).

Les cyclistes croient le plus souvent que leur vélo est en sécurité dans un local fermé ou peu accessible (de type garage, local ou cour d'immeuble) et qu'il est donc inutile d'utiliser l'antivol ou d'attacher le vélo à un point fixe (qui souvent n'existe pas et qu'ils n'imaginent pas demander). Ces lieux sont au contraire très risqués : la moitié des vols se passent dans les lieux privés (hors voie publique) pour moitié dans des locaux fermés.

Seulement 40 % des cyclistes croient utile de conserver la facture d'achat du vélo et encore moins de repérer le numéro du cadre... Si bien que la moitié des victimes n'ont aucun moyen d'identifier leur vélo volé, s'il est retrouvé (de quoi décourager la police) :

- elles n'ont pas gardé ou ne possèdent pas de facture,
- elles n'ont pas de n° de cadre ou ne le savent pas,
- elles n'ont pas de plaque de propriétaire ou ne le savent pas.

## **Découragement et fatalité**

De cette ignorance manifeste, découle logiquement le découragement et finalement la fatalité.

Les cyclistes pensent couramment que cela ne vaut pas la peine de porter plainte – la moitié d’entre eux ne portent pas plainte – ou même que la police n’enregistrera pas leur plainte – alors que cela n’arrive que dans 5 % des cas. Ils estiment aussi que les autorités se désintéressent totalement du problème, ce qui n’est certes pas complètement faux...

Bien des cyclistes sont résignés, considèrent le vol de vélos comme un mal inévitable, n’acceptent que de racheter un vélo d’occasion. Et de fait, 50 % des vélos rachetés sont d’occasion. Ces cyclistes se croient complètement démunis, n’imaginent pas pouvoir limiter le phénomène en prenant quelques précautions. Et environ 20 % d’entre eux préfèrent carrément renoncer à circuler à bicyclette, après le vol de leur vélo... soit pas moins de 80 000 cyclistes par an.

## **Mais aussi apprentissage**

Pourtant, la plupart des cyclistes sont capables d’apprendre à être plus prudents. En voici deux preuves.

1/ Le risque de vol est plus important dans les grandes villes, mais les cyclistes y sont aussi bien plus avisés. Au total, les vols de vélos sont seulement 50 % plus nombreux dans les agglomérations de plus d’un million d’habitants que dans les agglomérations de moins de 200 000 habitants. On pouvait s’attendre à un écart bien supérieur.

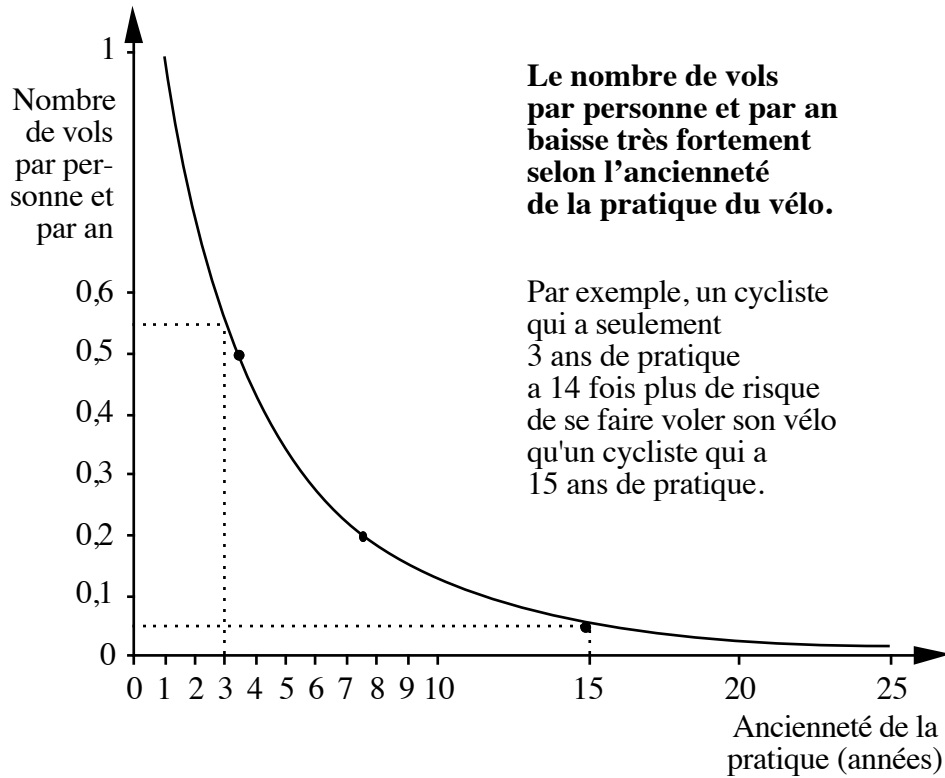
2/ Les antivols rachetés après un vol sont beaucoup plus sûrs. Le nombre d’antivols très peu sûrs (« petit antivol ») a été divisé par 3. Alors que le nombre d’antivols plus dissuasifs (« antivol articulé pour moto » et « antivol en U ») a été multiplié par 6. Le prix du nouvel antivol est en moyenne de 29 euros.

Il est donc utile et nécessaire d’aider les cyclistes à mieux évaluer le risque de vol de leur bicyclette en portant particulièrement l’effort sur les personnes qui souhaitent se mettre au vélo. C’est ce que nous évoquerons dans le prochain article portant sur la politique de lutte contre le vol de vélos.

Frédéric Héran – chercheur à l’IFRESI-CNRS, Lille

### La courbe qui révèle l'ampleur du problème

Grâce aux 1100 cyclistes urbains qui ont répondu à une enquête nationale sur le vol de vélos menée en 1998, il a été possible de construire cette courbe reliant la fréquence des vols à l'ancienneté de la pratique. Le résultat est édifiant : les victimes de vols de vélos sont beaucoup plus nombreuses chez les nouveaux cyclistes que chez les anciens.



#### Explication

Les cyclistes inexpérimentés qui viennent d'acheter un nouveau vélo

- n'achètent pas un antivol correct,
- ne prennent pas assez de précautions quand ils stationnent leur vélo,
- ont un vélo neuf très attrayant pour les voleurs.

Avec l'expérience et s'ils ne renoncent pas au vélo, les cyclistes :

- achètent un bon antivol,
- prennent des précautions quand ils stationnent leur vélo,
- ont un vélo qui vieillit et devient moins attirant.

### Utiliser un vélo moche : la fausse solution

Face à la multiplication des vols, de nombreux cyclistes croient nécessaires d'utiliser des vélos peu attrayants pour dissuader les voleurs. Ce qui contribue à ternir l'image de la bicyclette et de ceux qui l'utilisent comme mode de déplacement. Aussi les voleurs ont le sentiment de piquer des vélos auxquels les cyclistes ne semblent guère tenir puisque souvent dégradés, peu reluisants ou bas de gamme. D'où un nouvel accroissement des vols.

Conséquence non négligeable, les vélos moches sont souvent peu sûrs et mal équipés. De quoi rendre leur usage dangereux et peu pratique.

### Il vaut mieux acheter un bon antivol

L'utilisation correcte et en toutes circonstances d'un antivol haut de gamme en U – qui coûte au moins 30 euros et plutôt 50, et pèse au moins 1 kg – est sans conteste le meilleur moyen de garder longtemps et finalement à moindre coût un beau vélo bien équipé, sûr et confortable.

### Une typologie des victimes

Un traitement statistique – une analyse factorielle des correspondances – des résultats de l'enquête permet de dégager trois types de victimes bien marqués.

1/ Des **jeunes de moins de trois ans de pratique utilitaire** qui se font voler des vélos de ville de faible prix (moins de 150 Euros) sur l'espace public. Ils ne portent pas plainte et ne sont pas prêts à investir dans de bons antivols. Leur parade est de racheter un vélo pourri.

2/ Des **personnes d'âge intermédiaire** – jeunes couples de 30 à 40 ans... – qui se font voler des VTT de moyenne gamme sur des lieux privés ouverts peu visibles ou des locaux privés fermés. Ce sont typiquement des gens pratiquant d'abord le vélo pour leurs loisirs et tentant de se mettre au vélo en ville par coup de tête. Ils ne sont donc pas très sensibles au vélo, mais essayent toutes sortes d'activités : s'ils arrêtent le vélo, ils passeront au roller et arrêteront à la première chute, se mettront à la planche à voile pour un an, au parapente jusqu'à la première frayeur, etc. Leurs revenus sont en croissance et ils seraient tout à fait prêts à investir dans un antivol correct pour sécuriser leur vélo contre le vol. Mais le vol peut les décourager facilement et les amener à abandonner le vélo.

3/ Des **personnes plus âgées** (de plus de 40 ans) avec de meilleurs vélos, qui se font voler plutôt des vélos de type VTC ou vélo de course sur des lieux variés. Ils déposent plainte systématiquement et rachètent un vélo aussitôt. C'est une clientèle fidèle, mais avec des pratiques à motif varié (utilitaire, loisir, sport). Ce ne sont pas du tout des naïfs sur la question du vol et ils sont prêts à acheter un bon antivol. Les cyclistes utilitaires associatifs militants sont dans ce groupe.

Nicolas Mercat, Altermodal

## **Lutte contre le vol de vélos : Quand les vélocistes conseillent les cyclistes**

*Vélocité*, n° 76, 2004, pp. 12-13

*Dans ce quatrième épisode sur le vol de vélos, l'auteur explique, à contre-courant des avis habituels, que la principale mesure à prendre pour lutter contre ce fléau consiste à informer les cyclistes. Et dans cet effort, les marchands de cycles sont en première ligne. Encore faut-il qu'ils surmontent leur peur de faire fuir le client en évoquant ce sujet.*

Comment lutter contre le vol de vélos ? Les idées ne manquent pas et l'on pense généralement à diverses solutions techniques – l'amélioration du stationnement sur la voie publique ou au domicile, le marquage des vélos, la mise au point de meilleurs antivols... –, ou encore à une plus grande sévérité de la police ou à une bonne assurance. A défaut de trancher entre ces mesures, beaucoup estiment qu'il faut faire feu de tout bois, pour être sûr de circonscrire le problème.

### **Pas question de se disperser**

La réalité est assez différente. En posant un diagnostic clair, il apparaît rapidement que certaines mesures sont beaucoup plus efficaces que d'autres. Avec des moyens humains et financiers limités, pas question de se disperser dans des solutions peu intéressantes ou coûteuses.

Rappelons donc les principaux résultats du diagnostic (voir les articles parus dans les n° 73, 74 et 75 de *Vélocité*).

- Les cyclistes sont très négligents : ils ont trop souvent des antivols dérisoires qu'ils utilisent mal ou pas du tout, notamment dans les lieux clos.
- La moitié des vols ont lieu dans des lieux privés et souvent dans des locaux fermés.
- Un bon antivol bien utilisé s'avère très efficace pour lutter contre le vol.
- Il existe de très bons antivols sur le marché, mais ils ne sont pas connus.
- Les cyclistes inexpérimentés sont de très loin les principales victimes des vols.
- Les vélocistes ne veulent pas évoquer le risque de vol de peur de perdre des clients.
- Utiliser un vélo peu attirant n'est pas une bonne solution.
- Le risque de vol est beaucoup plus important dans les grandes agglomérations que dans les petites villes.

Ce diagnostic ne sort pas d'un chapeau, il résulte d'un long travail d'enquête qui n'a pas été facile. Il convient d'en tirer toutes les conséquences, même si les solutions qui en découlent ne rentrent pas dans les schémas habituels de pensée des décideurs.

### **Principale mesure : informer les cyclistes inexpérimentés sur les précautions à prendre**

La solution la plus efficace est sans conteste de sensibiliser les cyclistes novices au risque de vol de leur vélo. Concrètement, il s'agit de persuader les cyclistes urbains d'acheter un bon antivol en U d'au moins 30 E et d'au moins 1 kg et de l'utiliser correctement en toutes

circonstances, en attachant le cadre du vélo à un point fixe. Dans les petites villes, ces précautions peuvent être moindres. Cette information doit concerner principalement les cyclistes novices et cela dès l'achat d'un nouveau vélo. (Les cyclistes de longue date, qui ont déjà subis plusieurs vols sans se décourager pour autant, connaissent à peu près les précautions à prendre.)

Par conséquent, une mesure complémentaire essentielle consiste à former les vélocistes à proposer une offre d'antivols corrects et à donner des conseils judicieux. Nombre d'entre eux estiment qu'évoquer le risque de vol fait fuir le client. Il s'agit de leur expliquer qu'un client mal conseillé et qui perd son vélo est un client perdu, qui passe à la concurrence, achète un vélo d'occasion ou bas de gamme ou renonce au vélo. C'est donc l'argumentaire de vente qui doit évoluer (voir l'encadré).

Comme on le voit, ce type de mesure assez inattendu est très éloigné des solutions techniques habituellement mises en avant. Nous sommes persuadés que le traitement du vol de vélos n'est pas d'abord une question de technologie, mais une affaire de communication auprès des cyclistes qui passe notamment par une formation des vélocistes. Ce sont donc les services de communication des collectivités locales et de l'Etat et les professionnels du cycle qu'il faut d'abord mobiliser plutôt que leurs services techniques. Un effort est en cours vers ces institutions et les réactions d'abord étonnées sont assez vite favorables.

Trois autres mesures assez liées méritent néanmoins qu'on s'y attache.

### **La normalisation des antivols**

Il existe de bons antivols sur le marché mais l'offre est peu lisible, peu compréhensible pour le profane. Leur normalisation est indispensable. Un « bon antivol » est un U en acier cimenté et à dispositif de verrouillage de qualité. Son poids est d'au moins 1 kg et son prix d'au moins 30 euros. Mais les cyclistes sont incapables d'apprécier la qualité d'un antivol. La FUBicy (la fédération des associations de cyclistes urbains) a entamé un processus d'homologation des antivols, en attendant une norme AFNOR (voir Vélocité n° 71 et 75).

### **Le marquage**

Le marquage facilite grandement l'identification des vélos volés et de leurs propriétaires. La FUBicy prépare le marquage généralisé des vélos avec constitution d'un fichier national des vélos volés (voir p. xx dans ce n° de Vélocité). Cela devrait dissuader les voleurs et les receleurs et stimuler tous les acteurs concernés.

### **Un guide du stationnement des vélos**

Il est nécessaire de créer un « Guide du stationnement des vélos », à l'image de ce qui existe dans d'autres pays. Une étude réalisée dans le prolongement de notre recherche sur le vol de vélos a permis de réaliser un tel guide bientôt achevé. Il aidera les collectivités locales et régionales, les promoteurs et diverses institutions à concevoir des lieux de stationnement mieux adaptés à la demande et mieux conçus techniquement.

Ces quatre mesures font actuellement toutes l'objet d'un travail en profondeur, même si l'essentiel est encore devant nous.

Bien d'autres mesures sont possibles, mais elles ne sont pas prioritaires. Sans doute faut-il sensibiliser les forces de l'ordre et la justice à l'importance des vols de vélos et à leur répression : une politique de marquage devrait fortement y contribuer. Stimuler les compagnies d'assurance apparaît également souhaitable : la normalisation des antivols devrait leur permettre de développer des contrats d'assurance obligeant les cyclistes à acheter un antivol de qualité (comme c'est le cas par exemple en Allemagne). Il existe enfin d'innombrables solutions techniques miracle (dispositifs de stationnement et de marquage pour l'essentiel), qui prétendent toutes être simples et peu coûteuses alors que c'est presque toujours l'inverse : la difficulté est alors de persuader les décideurs de ne pas gaspiller l'argent public dans ces gadgets mais de l'utiliser à communiquer sans relâche sur le risque de vol de vélos et sur les bonnes pratiques pour y faire face.

Frédéric Héran – chercheur à l'IFRESI-CNRS, Lille



### Petit dialogue entre un marchand de cycles et un cycliste

Voici un échange purement imaginaire qui pourrait bien expliquer l'importance des vols de vélos en France...

Le cycliste : *Bonjour, je voudrais acheter un vélo.*

Le vélociste ravi car il a du mal à vendre des vélos face à la concurrence des hypermarchés et des grandes surfaces spécialisées : *Quel type de vélo voulez-vous acheter et pour quel prix ?*

Le cycliste : *Tel type de vélo... avec tels équipements... et pour tel prix...*

Le vélociste : *Je vous propose ceci ou cela...* Il arrive peu à peu à séduire le cycliste.

Arrive enfin la question de l'antivol. Deux attitudes possibles :

1/ Le vélociste n'évoque pas la question de peur d'effrayer le cycliste. Une preuve ? C'est seulement depuis peu que Decathlon oblige ses vendeurs à évoquer le sujet !

2/ Le vélociste pose la question : *Vous prenez un antivol ?*

Le cycliste qui n'a aucune idée du prix d'un bon antivol : *Oui mais je ne veux pas dépenser plus de 20 euros* (ou même souvent 10 euros).

Le vélociste n'insiste pas, trop heureux d'avoir réussi une vente.

**Bilan.** Le vélociste ne donne aucun conseil pour attacher correctement un vélo. Il ne propose guère d'antivols de qualité. *Je n'en vends pas*, dit-il. Et pour cause, il lui arrive rarement d'en conseiller et presque personne n'en demande. Quant au cycliste, il se fait rapidement voler son vélo et hésite à en racheter un.

Et si l'on formait les vélocistes à développer un autre argumentaire de vente ?

Le cycliste : *Bonjour, je voudrais acheter un vélo.*

Le vélociste qui a compris que le vol est un problème clef pose d'emblée la question de l'antivol : *Quel type de vélo et d'antivol voulez-vous acheter et pour quel prix ?*

Le cycliste étonné : *Vous pensez que l'antivol, c'est important ?*

Le vélociste argumente : *Si vous voulez acheter un bon vélo, il faut pouvoir le garder... Un bon antivol bien utilisé est une garantie très importante contre le vol... Il donne une fiche sur le risque de vol de vélos en France et la manière d'acheter et d'utiliser un bon antivol... (Sous-entendus : *J'espère que vous aller acheter un bon vélo, car vous pourrez le garder. Si vous gardez votre vélo longtemps, je vous garderai comme client. Je vous offre des conseils que vous ne trouverez pas en hypermarché...*)*

Le cycliste comprend que son budget doit intégrer le prix d'un bon antivol.

## Quatre exemples de lutte contre le vol de vélos en Europe

*Vélocité*, n° 77, 2004, pp. 10-12

*Pour lutter contre le vol de vélos, voici deux exemples de politique nationale et deux exemples de politique locale très différents et particulièrement instructifs. De quoi inspirer les acteurs concernés par ce fléau en France.*

### **Au Danemark : le rôle clef du lobby cycliste et des assurances**

Depuis 1948, les fabricants et importateurs de cadres de bicyclette ont l'obligation de marquer tous les cadres. Malgré une gestion peu performante des demandes de la police pour retrouver le propriétaire d'une bicyclette, ce marquage a été maintenu.

Vers la fin des années 70, d'énormes manifestations de cyclistes ont eu lieu à Copenhague et dans d'autres villes. Les cyclistes réclamaient des aménagements cyclables, le transport des vélos dans les trains et une meilleure sécurité. La ville de Copenhague approuve alors un Plan Vélo avec construction de pistes cyclables et de places de parking.

En 1983, les compagnies d'assurance publient une liste d'antivol agréés. Les indemnités ne sont désormais payées que si un certificat de vente d'un antivol agréé est présenté, avec la plainte pour vol. Mais la plupart des antivols n'étaient pas très solides. En 1993, cette liste est actualisée.

A partir de 1983, le parlement accorde aux chemins de fer danois environ 1 million d'euros par an pour réaliser des parkings pour vélos près des gares. En 1993, une trentaine de stations possèdent des parcs collectifs fermés.

Jusqu'en 1990, l'enregistrement des vélos volés était basé sur un fichier de cartes indexées. Mettre à jour les nouveaux vols prenait des jours et les patrouilles de police devaient attendre au moins 15 minutes pour avoir la réponse de l'opérateur manuel. D'où seulement quelques rares contrôles. Depuis 1990, le système est informatisé, mais il aura fallu 6 ans d'un intense lobbying de la fédération danoise des cyclistes pour convaincre le ministère de la justice et 2 ans de préparation.

Le système est financé par les compagnies d'assurance qui ont vivement intérêt à réduire les vols. Car en 1990, les indemnités pour vols de bicyclettes – couverts par l'assurance multirisques habitation – étaient en augmentation et représentaient déjà le quart de toutes les indemnités versées.

Dès l'introduction du système informatisé, les compagnies d'assurance ont mené une grande campagne pour rappeler aux jeunes l'importance d'éviter le vol de vélos. Au même moment, la police a réalisé des opérations en arrêtant tous les cyclistes pour vérifier les numéros de cadre et les confronter au registre des vélos volés. Les journaux ont publié de nombreux articles concernant le vol de vélos. Et, en 1990, le nombre de vols a baissé pour la première fois depuis 5 ans de presque 7 %.

Cette politique est remarquable par les moyens engagés et sa détermination.

### **Au Royaume-Uni : communication et pragmatisme**

En juin 1996, le Royaume-Uni s'est lancé dans une stratégie nationale de développement du vélo (National Cycling Strategy), avec comme objectif le quadruplement des déplacements à vélo à l'horizon 2012. Depuis lors, une politique de lutte contre le vol de vélos a été mise en place. Elle comporte :

- un effort de communication auprès des cyclistes sur les précautions à prendre contre le vol, en utilisant principalement Internet,
- un meilleur affichage de la qualité des antivols, grâce à leur classement en trois catégories : or, argent et bronze, ce travail étant effectué par un organisme indépendant soutenu par le ministère de l'intérieur : Sold Secure,
- une sensibilisation au risque de vol au domicile,
- une incitation au marquage des vélos,
- un encouragement à la réalisation de parkings pour vélos.

Cette politique est assez complète et très concrète, mais elle est peu ambitieuse. La normalisation des antivols n'est pas jugée nécessaire. Le marquage des vélos reste à la libre initiative des constructeurs, des détaillants et des cyclistes. Les efforts de communication sur le sujet sont restés modestes. Il ne semble pas exister de suivi des résultats.

### **A Groningen (Pays-Bas) : une mobilisation de tous les acteurs**

Groningen (170 000 habitants) est l'une des villes les plus cycliste du monde. Pendant les années 70-80, le vol de vélos a pris des proportions inquiétantes : en 1990, une enquête a montré que, chaque année, 21 % des ménages de la ville étaient affectés.

En 1990, la ville a décidé de prendre des mesures pour lutter contre ce fléau et un groupe de travail a été constitué. D'emblée, le groupe a considéré qu'il ne s'agissait pas d'un simple problème de police, mais qu'étaient aussi concernés les services techniques de l'aménagement urbain, la circulation, l'environnement, les affaires économiques et la prévention de la délinquance. Ainsi, quatre types de mesures ont été décidées.

#### **1/ Le doublement du nombre de places de stationnement vélo en centre-ville :**

- en améliorant notamment la résistance des matériels choisis,
- en construisant un second parc payant et un parc démontable pour les événements spéciaux exploités par une association qui gère également des parcs gardés près des écoles, piscines...

#### **2/ La sensibilisation du public sur la nécessité :**

- d'utiliser de bons antivols,
- de faire graver le code postal de chaque propriétaire sur le cadre du vélo et de connaître le numéro inscrit sur le cadre de chaque vélo par le fabricant. Les professionnels du cycle et les assureurs ont financé des campagnes de promotion visant à faire graver le numéro postal sur les cadres et à les faire enregistrer auprès de l'institut national d'enregistrement des vélos.

3/ **L'assistance et le dédommagement des victimes** : si le vélo n'a pas été assuré et à condition qu'il ait été enregistré, la police propose aux victimes de vol qui ne retrouvent pas leur vélo de racheter à bas prix des vélos sans numéro, non réclamés et dont le propriétaire n'a pu être retrouvé.

#### 4/ **Le contrôle et la recherche des vélos volés** :

- les cyclistes venant effectuer une déposition pour vol auprès de la police se voient refuser un enregistrement circonstancié si leur vélo n'a pas été pourvu du numéro postal et du numéro de fabrication ou s'ils ne s'en souviennent pas ;
- les marchands de cycles d'occasion sont obligés de tenir un registre des numéros des vélos proposés à la vente ou de les faire enregistrer à l'institut s'ils n'en sont pas pourvus.

La police contrôle régulièrement ces enregistrements en arrêtant les cyclistes en ville pour vérifier si le vélo n'a pas été volé et s'il est gravé pour inciter le client à procéder à la gravure, le cas échéant.

**Bilan : en un an, les vols de vélos ont baissé de 30 %** selon les compagnies d'assurance. Cette politique prouve qu'une mobilisation de l'ensemble des acteurs est très efficace.

### **A Cambridge (Grande Bretagne) : une démarche de type projet**

Dans cette ville universitaire de 110 000 habitants, la pratique du vélo utilitaire est très élevée (environ 16 % de l'ensemble des déplacements), et les vols de vélos sont fréquents. En 2000, la ville a procédé à un audit de la criminalité qui a révélé que 15 % des délits concernaient les vols de vélos, soit plus de 3000 vols par an, dont le tiers seulement étaient déclarés à la police. Cet audit a été réalisé dans le cadre d'un effort national lancé par le ministère de l'intérieur pour réduire la criminalité et ses causes (National Crime Reduction Programm), et à la demande d'un « Groupement pour la sécurité de l'agglomération de Cambridge » (Cambridge Community Safety Partnership) créé pour l'occasion.

Cette instance a donc décidé de lancer, entre autres efforts de réduction de la criminalité, un **programme de réduction des vols** sur deux ans – de septembre 2000 à septembre 2002 – alimenté notamment par un fonds de 116 000 livres (env. 170 000 euros) du ministère de l'intérieur et avec à sa tête un responsable à plein temps. Objectif : réduire les vols de vélos de 10 % dans la ville et de 20 % chez les étudiants, et accroître le taux d'élucidation de ces vols.

Des moyens de diagnostic et de suivi importants ont permis au Cambridge Community Safety Partnership d'évaluer la situation tout au long du programme. En 2000, ont été établis :

- le profil des victimes de vols,
- la fréquence des vols et les précautions prises,
- les lieux à risques situés sur une carte de la ville,
- la manière d'opérer des voleurs selon la police...

Les principales actions entreprises concernent :

- l'installation d'une centaine de nouveaux espaces de stationnement pour cycles dans la ville et notamment un parc de 400 places surveillées, au premier niveau d'un parc auto situé dans l'hypercentre,
- le développement d'un système de marquage des vélos propre à l'université,

- la recherche des auteurs de vols,
- la sensibilisation des propriétaires de vélos au risque de vol.

Le responsable du programme a commencé par réunir toutes les parties intéressées (notamment la police, des représentants de la municipalité, de l'université, l'association de cyclistes locale...), puis s'est attaqué à une multitude de problèmes, par exemple : le choix d'équipements de stationnement plus adaptés, l'amélioration du système de marquage, la compréhension de l'attitude des cyclistes à l'égard de leur vélo...

Les résultats sont très encourageants. **En deux ans :**

- **les vols de vélos ont été réduits de 33 %**,
- mais le taux d'élucidation n'a pas progressé, car d'autres délits ont augmenté dans l'intervalle et les efforts ont porté sur eux.

Le responsable attribue sa réussite à deux facteurs clefs : disposer des moyens financiers nécessaires et d'une véritable volonté politique.

Frédéric Héran – chercheur à l'IFRESI-CNRS, Lille

C'était le cinquième et dernier épisode d'une série d'articles sur le vol de vélos, issus d'une recherche financée par le ministère des transports dans le cadre du PREDIT (programme national de recherche et d'innovation sur les transports terrestres).

### Sources

- TØNNESEN Ivar, 1993, "The battle against bicycle thieves in Denmark", *Velo-City Conference '93*, Nottingham, 6-10 sept., pp. 440-443.
- HUIZING Johan, 1992, "La maîtrise du vol de bicyclettes : l'exemple de Groningen", in *Le vélo, un enjeu pour la ville*, actes du 4<sup>e</sup> congrès national du Club des Villes Cyclables, Strasbourg, 9-10 oct., pp. 28-29.
- CAMBRIDGE COMMUNITY SAFETY PARTNERSHIP, 2002, "Crime and Disorder", audit 2001, 75 p.
- NUTTALL Simon, 2000, "Cutting cycle theft in Cambridge", *Cambridge Cycling Campaign, Newsletter*, nr 33.
- NUTTALL Simon, 2002, "Cycle theft reduction project a success", *Cambridge Cycling Campaign, Newsletter*, nr 43.