

LE VOL DE BICYCLETTES : ANALYSE DU PHENOMENE ET METHODES DE PREVENTION

Rapport final – février 2003

Programme interministériel sur les transports (PREDIT II)
Groupe thématique n° 1 : « Recherches stratégiques »
Axe 7 : « Déplacements non motorisés »

Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme
Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques
Décision d'aide à la recherche n° 99 MT 71

Responsable de la recherche

Frédéric HERAN – IFRESI-CNRS, CLERSE – Lille – économiste
Tél. : 03 20 12 58 58. E-mail : heran@noos.fr

Collaborateurs

Nicolas MERCAT – Altermodal – Chambéry – directeur des études
Laurent MERCAT – Altermodal – Montpellier – directeur de l'antenne de Montpellier
Yann LE MARTRET – Altermodal – Montpellier – urbaniste
Michel ANCEAU – ADAV – Lille – chargé de mission
Julien DUBOIS – ADAV – Lille – chargé de mission

Synthèse des résultats

Quelques éléments d'analyse et de diagnostic

Le vol de vélos est un phénomène qui touche de nombreux cyclistes. On peut estimer le nombre de vols de vélos en France à 400 000 par an, soit 80 millions d'euros. La moitié des cyclistes urbains a été victime d'au moins un vol de vélo. NB : on ne constate pas de différences de comportement significatives face au risque de vol du vélo selon le sexe et la PCS (professions et catégories socioprofessionnelles).

Les vols sont plus fréquents dans les grandes agglomérations. Ils sont 50 % plus nombreux dans les agglomérations de plus d'un million d'habitants que dans les agglomérations de moins de 200 000 habitants. Cet écart serait bien supérieur si les cyclistes ne prenaient pas bien plus de précautions dans les grandes villes en attachant bien plus souvent le cadre de leur vélo à un point fixe et avec un U.

La moitié des vols de vélos survient dans des lieux privés, dont 43 % dans des locaux fermés souvent non attachés. Les locaux fermés donnent une fausse impression de sécurité. Les cyclistes qui circulent peu à vélo ne sont pas à l'abri du vol.

Les vols ont surtout lieu au printemps et dans des endroits peu fréquentés. La moitié des vols a lieu d'avril à juillet (4 mois) et les 2/5 ont lieu la nuit. Plus de la moitié se sont déroulés dans des endroits peu fréquentés.

Les cyclistes prennent trop peu de précautions. Dans 23 % des cas, les vélos n'étaient pas du tout attachés. 95 % des cyclistes utilisent un antivol de mauvaise qualité. 57 % des antivols n'incluaient pas le cadre. 32 % des vélos n'étaient pas attachés à un point fixe.

Les cyclistes novices sous-estiment très fortement le risque de vol, alors qu'ils viennent précisément d'acheter un nouveau vélo très attrayant pour les voleurs. Ce sont eux les principales victimes des vols.

La moitié des victimes n'a aucun moyen d'identifier son vélo, s'il est retrouvé. Car elles n'ont pas gardé ou ne possèdent pas de facture, elles n'ont pas de numéro de cadre ou ne le savent pas et elles n'ont pas de plaque de propriétaire ou ne le savent pas.

La moitié des victimes ne portent pas plainte. Parce qu'elles estiment que ça ne sert à rien (70 %) ou qu'elles n'ont pas eu le temps (8 %).

La police fait le minimum. Elle enregistre 95 % des plaintes, mais ne fait aucun effort pour rechercher les voleurs et les propriétaires de vélos volés. Le taux d'élucidation des vols est de 1 %. La victime n'a que 6 % de chance de retrouver son vélo et dans le quart des cas seulement grâce à la police. Mais il est vrai que la police a de quoi se décourager : il est très difficile d'identifier les vélos volés comme leurs propriétaires et les victimes ne prennent guère de précautions.

Les assureurs français sont passifs. Le risque de vol étant trop élevé, ils imposent aux cyclistes des clauses très restrictives, ce qui dissuade les cyclistes de s'assurer. Dans d'autres pays, les compagnies d'assurance recommandent certains antivols ou le marquage du vélo.

Il manque trop souvent des lieux de stationnement adaptés et suffisamment sûrs, surtout dans les immeubles d'habitation. Il n'existe aucune méthode disponible en France pour évaluer correctement la demande. L'offre de dispositifs adaptés est mal connue. Les bonnes pratiques ne sont pas diffusées.

Un bon antivol bien utilisé est la meilleure parade contre le vol. Contrairement à une idée reçue, un vélo peu reluisant ne dissuade pas les voleurs. Les vieux vélos, les vélos d'occasion sont aussi volés. Les meilleurs antivols résistent plus de 10 minutes à un voleur confirmé. C'est largement suffisant pour dissuader la grande majorité des voleurs.

Les conséquences des vols de vélos

Le vol de leur vélo a le mérite d'apprendre à certains cyclistes la prudence. Les cyclistes victimes d'un vol utilisent ensuite des antivols beaucoup plus efficaces, d'un prix moyen de 29 euros : 3 fois moins d'antivols très peu sûrs, 6 fois plus d'antivols plus dissuasifs (antivol articulé pour moto ou U).

Mais environ 20 % des cyclistes renoncent au vélo après un vol. Soit environ 80 000 cyclistes par an. Pour simplement maintenir la pratique du vélo, il faut donc que les politiques cyclables attirent au moins autant de nouveaux usagers vers ce mode chaque année.

Le vol de vélos tire le marché du cycle vers le bas. Ainsi, les cyclistes rachètent en moyenne des vélos d'un prix inférieur de 20 % au prix du vélo volé (250 euros au lieu de 310). Le vol fait perdre près de 140 000 ventes par an. Les grands perdants sont les fabricants et distributeurs de cycles de moyenne et haute gamme.

Voleurs et victimes

On peut distinguer cinq types de voleurs. 1/ Les « emprunteurs » se servent dans la rue ou la cour d'un immeuble, puis abandonnent le vélo dès leur arrivée à destination. 2/ Les « acquéreurs » décident de s'approprier un vélo convoité pour l'utiliser durablement à leur profit. 3/ Les « apprentis » sont des jeunes de moins de 18 ans qui trouvent là un moyen facile de récolter quelques subsides en revendant un vélo volé de temps en temps. 4/ Les « professionnels » sont très rares, car ce type de vol n'est pas assez lucratif. 5/ Les drogués utilisent sans grand risque le vol de vélos comme source régulière et principale de revenus pour acquérir leur dose (notamment à Amsterdam ou Zurich). A ces 5 types s'ajoutent les receleurs.

On peut distinguer trois types de cyclistes victimes. 1/ Des jeunes de moins de trois ans de pratique utilitaire qui se font voler des vélos de ville de faible prix 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 qui se font voler des VTT de moyenne gamme sur des lieux privés ouverts peu visibles ou des locaux privés fermés. Leurs revenus sont en croissance et ils seraient 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 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). Ils sont prêts à acheter un bon antivol.

Victimes et voleurs s'enferment dans un cercle vicieux. Face à la multiplication des vols, les 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 voler 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.

Les bases d'une politique de lutte contre le vol de vélos

L'information des cyclistes sur les précautions à prendre est la mesure la plus efficace. Elle doit rappeler qu'il faut attacher le cadre du vélo à un point fixe avec un bon antivol en U en toutes circonstances et viser principalement les cyclistes novices et cela dès l'achat d'un nouveau vélo.

Une mesure complémentaire consiste à former les vélocistes 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.

Autres mesures

Il existe de bons antivols mais l'offre est peu lisible. Leur normalisation est indispensable. Un « bon antivol » est un U en acier cémenté 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.

Le marquage facilite grandement l'identification des vélos volés et de leurs propriétaires. La FUBicy, avec le CNPC (conseil national des professions du cycle) préparent le marquage généralisé des vélos avec constitution d'un fichier national des vélos volés, sur la base du modèle danois. Cela devrait dissuader les voleurs et les receleurs et stimuler tous les acteurs concernés.

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 cette recherche a permis de réaliser un tel guide. Il devrait aider à concevoir des lieux de stationnement mieux adaptés à la demande et mieux conçus techniquement.

Pour des plans de lutte contre le vol de vélos

Il est possible et souhaitable de concevoir des politiques globales de lutte contre le vol de vélos. Les rares villes qui se sont lancées dans ce type d'action ont obtenu des résultats remarquables : moins 30 % de vols en un an à Groningen aux Pays-Bas, moins 33 % en deux ans à Cambridge en Grande Bretagne. Certains pays – comme le Danemark et la Grande Bretagne – ont également lancé de telles politiques, avec un succès plus mitigé.

Un plan de lutte contre le vol de vélos doit articuler actions nationales et locales et utiliser une démarche de type projet. Sur le plan national, il s'agit de normaliser les antivols, marquer les vélos et lancer une campagne de communication. Et sur le plan local, il convient d'améliorer le stationnement des vélos, d'informer les différents publics cyclistes et de sensibiliser les vélocistes. Tout cela en nommant aux divers niveaux un responsable de la politique de réduction des vols de vélos, avec un budget à la hauteur des ambitions, en impliquant tous les acteurs concernés et en réalisant un diagnostic de la situation initiale et une évaluation des résultats.