



Rapport n° 2022-R-13-FR

Le problème du vol de vélos en Belgique

État des lieux exploratif et recommandations d'action d'une perspective
Mobilité



FOD MOBILITEIT EN VERVOER
SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Numéro de rapport	2022-R-13-FR
Dépôt légal	D/2022/0779/32
Client	Service Public Fédéral Mobilité et Transports
Date de publication	17/06/2022
Auteur(s)	Michèle Guillaume, Isabel Verwee
Relecteur(s)	
Éditeur responsable	Karin Genoe

Les vues ou opinions exprimées dans ce rapport ne sont pas nécessairement celles du client.

La reproduction des informations de ce rapport est autorisée à condition que la source soit explicitement mentionnée : Guillaume, M. & Verwee, I. (2022). Le problème du vol de vélos en Belgique – État des lieux exploratif et recommandations d'action d'une perspective Mobilité, Bruxelles: Institut Vias

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands.

Pour la facilité de lecture de ce rapport, l'écriture inclusive a été évitée autant que possible. Sauf mention contraire claire, des termes cités au masculin (par exemple, « le voleur ») ne sont pas genrés ; ils concernent donc aussi bien des hommes que des femmes ou autres.

L'institut Vias remercie la Police fédérale - Direction Générale de la Police Judiciaire (DGJ), les 2 Parquets, le Juge du Tribunal de Première Instance et les 12 zones de Police locale ayant accepté de participer à cette étude.

Table des matières

1	Introduction	4
2	Les vols de vélos en chiffres	5
2.1	Données objectives sur les vols de vélos	5
2.1.1	Nombre de délits enregistrés en Belgique	5
2.1.2	Prévalence des vols de vélos	6
2.1.3	« Délits proactifs » et « délits réactifs »	8
2.1.4	Taux de criminalité	8
2.2	Les vols de vélos dans le Moniteur de sécurité	8
2.2.1	Chiffre noir et contrôle des politiques de sécurité adéquates	9
2.2.2	Problèmes de voisinage	9
2.2.3	Victimisation et comportement de signalement	10
2.2.4	Prévention	10
3	Les vols de vélos sous la loupe	11
3.1	Une enquête auprès d'acteurs du terrain	11
3.2	Cadre et méthode	11
3.3	Le vol de vélos observé sur le terrain	11
3.3.1	Le rôle social des déplacements à vélo	11
3.3.2	La lutte contre le vol de vélos : pas toujours une priorité	12
3.3.3	Le vol de vélo est-il en augmentation ?	12
3.3.4	Le vélo, un objet simple à voler	12
3.3.5	Quels sont les types de vols de vélo ?	12
3.3.6	Qui sont les auteurs des vols de vélos ?	13
3.3.7	Un vélo est plus exposé au risque de vol s'il est...	13
3.3.8	Certains lieux (publics) sont plus propices au vol que d'autres	13
3.3.9	Y a-t-il des moments plus propices au vol de vélo ?	14
3.3.10	Actuellement, le circuit du recel est non-exploité	14
3.3.11	Un problème de perception	14
3.3.12	Le sous-signalement du vol de vélo : un problème sous-estimé	15
3.4	La prévention du vol de vélo	16
3.4.1	De façon générale	16
3.4.2	Communication, information et sensibilisation	16
3.4.3	Tout commence par l'enregistrement	17
3.4.4	Numéro de Registre National ou numéro de cadre unique ?	17
3.5	Quelques compléments	18
3.5.1	Approche policière	18
3.5.2	Approche du Ministère Public	19
3.5.3	Approche du Tribunal de Première Instance	19
4	Conclusions	20
5	Bibliographie	22

1 Introduction

En Belgique, le nombre de trajets parcourus à vélo est estimé à plus d'un million par jour en moyenne¹, dans les villes et les zones plus rurales, en semaine mais aussi durant les périodes de vacances ou les fins de semaines. Malheureusement, force est de constater que les vols de vélos sont, eux aussi, très nombreux.

« À Bruxelles, le nombre de vols de vélos électriques a plus que doublé en deux ans, passant de 142 en 2018 à 293 en 2020, selon les chiffres de la police fédérale. Cela représente une hausse de 106 %. Cette augmentation est nettement supérieure à celles observées en Flandre (+68 %) et en Wallonie (+15 %). Pour la même période, les vols de vélos ordinaires continuent également à augmenter. Pour de nombreux Bruxellois, c'est un obstacle à l'utilisation du vélo. Des voyageurs se confient : "À Bruxelles, je marche ou j'utilise les transports en commun, le risque que mon vélo soit volé est trop grand." »²

Mais toutes ces données statistiques disponibles sont-elles vraiment le reflet de la réalité ? Le phénomène du vol de vélo est-il sur- ou sous-évalué ? Les citoyens signalent-ils les vols qu'ils ont subis ? Quels sont les raisons qui mènent à ces vols ? Qui sont les voleurs ? Certains endroits sont-ils plus exposés que d'autres ? Un vélo volé puis retrouvé est-il toujours restitué ? Mais que fait la police ?

Ce rapport tente de faire l'état des lieux sur la problématique des vols de vélos de deux manières et en deux parties : 1) En analysant des données chiffrées et les statistiques disponibles ; 2) En rapportant les résultats d'entretiens menés par Vias Institute, en 2021, auprès de la Police fédérale - Direction générale de la police judiciaire (DGJ), deux Parquets, un Juge du Tribunal de première instance et 12 zones de Police locale réparties sur l'ensemble du territoire belge.

Connaître au mieux le phénomène des vols de vélos devrait aider à mieux orienter les mesures à prendre pour le réduire, voire l'annihiler. Il faut que demain, chacun et chacune puissent monter en selle sans crainte de se voir lésé, privé de son moyen de locomotion ou de loisir. Il faut que demain chacun ou chacune puisse opérer un transfert modal vers le vélo sans avoir la frustration de le voir volé.

Pour pouvoir évaluer un phénomène comme celui des vols de vélos, rassembler des données chiffrées est incontournable.

Cependant, l'analyse qui sera faite de ces données ne fournit qu'un éclairage, on sait que les chiffres sont des minima, qu'ils ne montrent que la partie émergée de l'iceberg. Car on peut se demander si tous les vols de vélos qu'on veut analyser ont bien été signalés, enregistrés. Toutes les sources d'information possibles (en l'occurrence tous les citoyens, tous les bureaux de police etc.) étaient-ils au courant des procédures de signalement, avaient-ils le temps pour les envisager ou les appliquer correctement, etc. ?

Donc, on peut avoir des chiffres « artificiellement bas », une sous-évaluation du phénomène du vol de vélos.

Dans la deuxième partie de ce rapport, on aura confirmation que pour diverses raisons il reste souvent de nombreuses zones d'ombre.

Puis on peut avoir aussi une année durant laquelle les chiffres augmentent de façon « surprenante », du fait d'une plus grande implication de l'activité policière.

« Une augmentation des chiffres enregistrés pour ces infractions ne signifie pas nécessairement qu'il y a aussi une augmentation dans la réalité. Les évolutions sont plutôt un indicateur de l'activité policière », indique la Direction de l'information policière et des moyens ICT à la Police Fédérale (DRI/BIPOL).

Il faudra donc faire la part des choses mais se dire que, quoi qu'il en soit, un seul vélo volé est encore un vélo volé en trop. Car chacun doit pouvoir choisir son mode de déplacement sans craindre chaque jour de s'en voir délesté.

¹ https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/transport_des_personnes/velo [27/04/2022]

² <https://bps-bpv.brussels/fr/mobilite-bruxelles-attention-au-vol-de-velos> [13/01/2022]

2 Les vols de vélos en chiffres

2.1 Données objectives sur les vols de vélos

2.1.1 Nombre de délits enregistrés en Belgique

Nombre de délits enregistrés (figures criminelles) - national

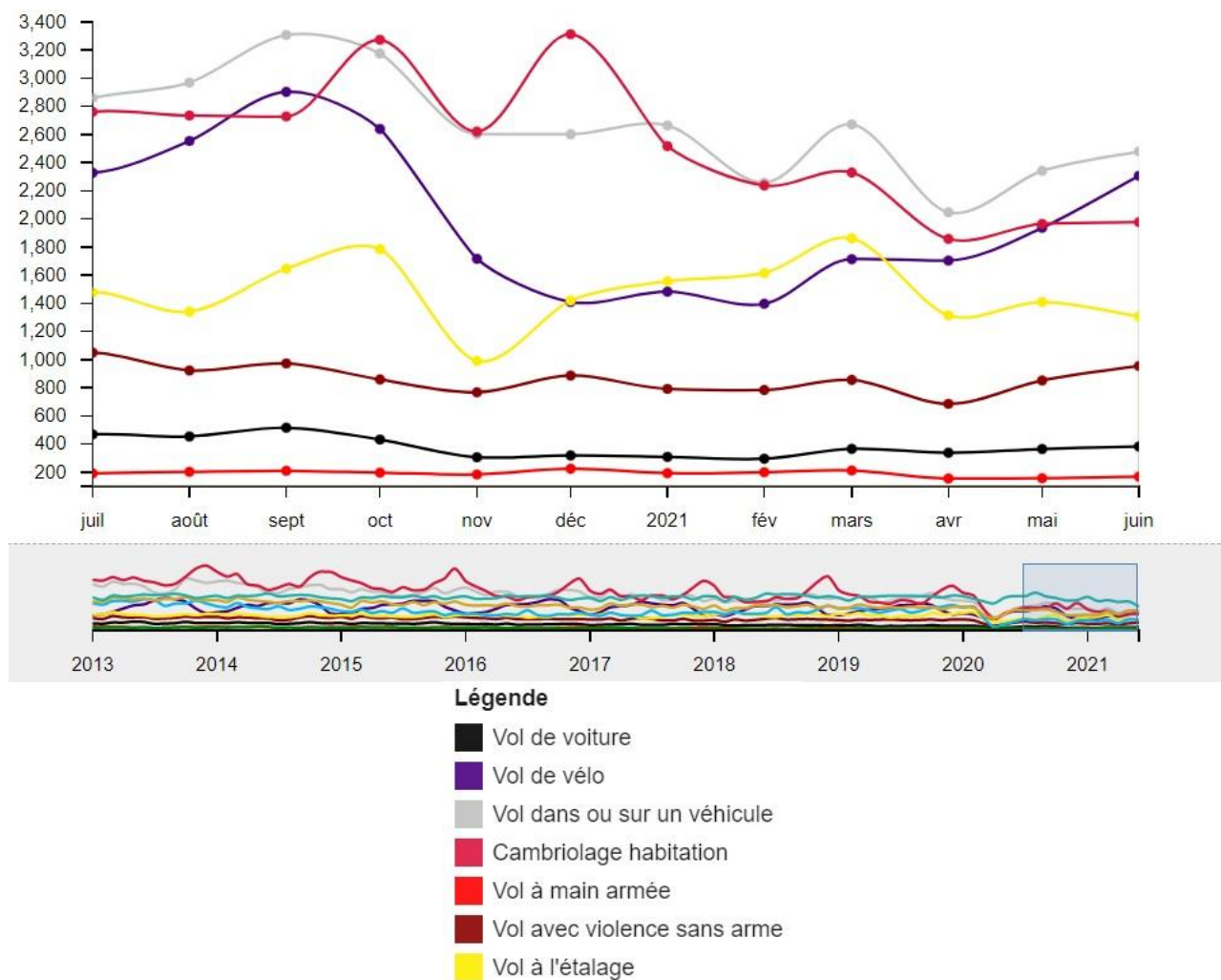


Figure 1 : Nombre de délits enregistrés au niveau national (Police fédérale - DGR/DRI/BIPOL)

Dans la figure ci-dessus³, nous voyons l'évolution du nombre de crimes enregistrés, au niveau national. Il est important de noter que ces infractions, y compris le vol de bicyclette, sont considérées comme des délits⁴ et sont reflétées comme telles dans les statistiques. Une figure criminelle est une combinaison d'un délit (par exemple, un vol) et d'informations supplémentaires telles qu'un objet spécifique (par exemple, un vélo) ou un lieu spécifique (par exemple, une maison). Les chiffres issus de la criminalité ne peuvent cependant pas être additionnés, sinon il y a un risque de double comptage. Par exemple, un vol de vélo au cours duquel les auteurs ont utilisé une arme peut relever à la fois du vol de vélo et du vol à main armée. Dans les chiffres ci-

³ DRI/BIPOL Statistiques criminelles de la police Source: <http://www.stat.policefederaale.be/index-nl.html> [25/02/2021]

⁴ Délits : Les infractions qui ne figurent pas en tant que telles dans le code pénal, mais qui sont régulièrement rencontrées dans la pratique policière quotidienne. Ils impliquent la combinaison d'une infraction (par exemple, un vol) avec, entre autres, l'objet ou le moyen de transport concerné par l'infraction (par exemple, un vol de voiture), le lieu où l'infraction a été commise (par exemple, un cambriolage) ou la manière dont l'infraction a été commise (par exemple, un vol à main armée). La définition et la délimitation de ces chiffres criminels découlent du travail du groupe de travail sur les statistiques de police (WPS).

Source : https://www.stat.policefederaale.be/assets/pdf/notes/tendances_TRIM2_2019_2020_SPC.pdf [23/02/2021]

dessus, nous voyons la représentation par mois de quelques chiffres importants au niveau national. Ces chiffres comprennent à la fois les tentatives de délits et les délits achevés.

Les trois catégories les plus importantes sont les cambriolages domestiques, les vols dans ou sur un véhicule et, enfin, les vols de vélos. D'autres délits peuvent également concerner le vol de vélos, par exemple le vol à l'étalage. Sur la base de cette figure, nous constatons que les vols de vélos présentent toujours un pic dans les mois de juillet à octobre, tandis que le pic des cambriolages de maisons se situe dans les mois suivants, d'octobre à janvier.

Si l'on regroupe les infractions enregistrées dans un certain nombre de catégories principales, on constate un nombre étonnamment élevé de vols. Dans la figure ci-dessous, nous voyons que le vol et l'extorsion sont fortement représentés dans les statistiques criminelles de la police.

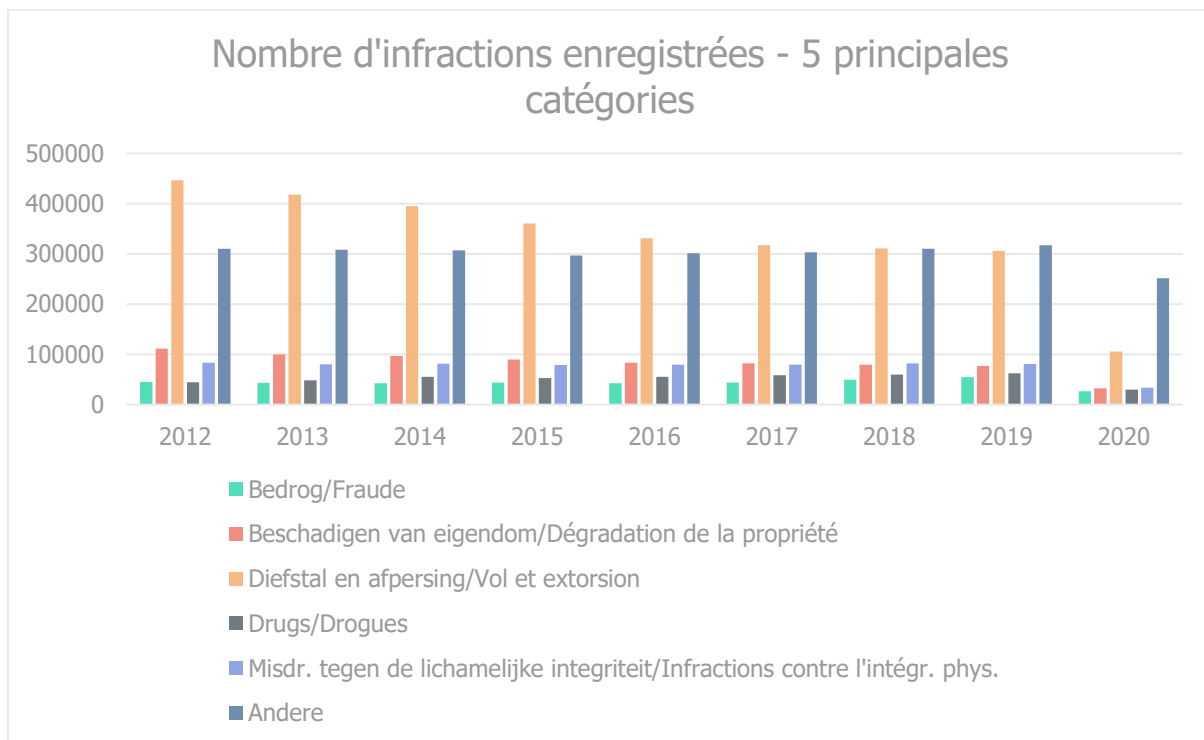


Figure 2 : Nombre d'infractions enregistrées - Top 5 (Police fédérale - DGR/DRI/BIPOL)

2.1.2 Prévalence des vols de vélos

2.1.2.1 Dans le temps

Quant au nombre de vols de vélos qui ont été déclarés à la police pendant ces dernières années, on constate une baisse si l'on compare avec les années 2012, 2013, 2014. En 2020, on parle de 24.592 vols de vélos signalés aux services policiers en Belgique.

2.1.2.2 Localisation

Il existe de nombreuses raisons pour lesquelles les citoyens ne déclarent pas un vélo volé, ce qui signifie que ces non-déclarations ne sont pas non plus incluses dans les chiffres. Par exemple, lorsque le vélo n'est pas assuré, beaucoup estiment qu'il n'est pas utile de faire une déclaration à la police, et le vol n'est donc pas repris dans ces chiffres. Sur une note positive, le nombre de cas semble donc avoir globalement diminué. Le nombre d'infractions avait atteint un sommet en 2009 et 2011 avec plus de 38 000 cas enregistrés par la police fédérale belge qui centralise l'ensemble des données. En comparaison, la France voisine a enregistré 403 000 cas de vols de vélos en 2017.

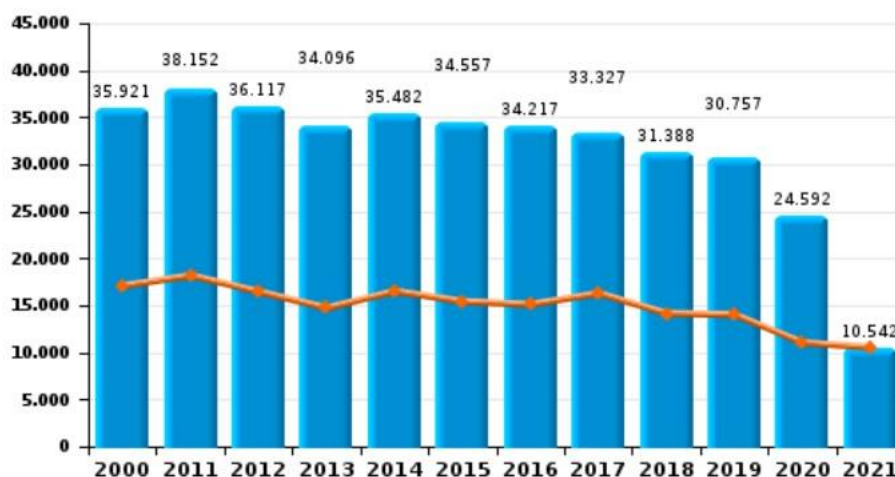


Figure 2 : Nombre de vols de vélos enregistrés en Belgique de 2000 à 2021⁵ (Source: Police fédérale)

La plupart des vols de vélos, au moins ceux qui ont été signalés, se produisent dans la Région flamande. En 2020 par exemple, dernière année pour laquelle les données sont complètes, près de 2 500 cas ont été enregistrés en Région wallonne, près de 4 500 dans la Région de Bruxelles-Capitale et plus de 17 500 en Région flamande. Pour mieux comprendre ces chiffres, il convient de noter qu'en Flandre la pratique du vélo est plus développée que dans le reste du pays. Son relief et sa proximité des Pays-Bas ainsi que ses liens historiques avec ce pays peuvent exercer une influence. Les Pays-Bas sont en effet un pays de cyclistes : par exemple, en 2021, on y a vendu 923.000 nouveaux vélos⁶.

En Région flamande, le nombre de cas de vol de vélos déclarés à la police a diminué au cours de la dernière décennie. En 2000, la police en avait enregistré plus de 32 000 ; en 2020, ce nombre est tombé à moins de 18 000.

En Région wallonne, le nombre de vols de vélos semble rester stable (entre 2 000 et 3000 par année pour la période 2000 à 2020) ; dans cette Région, 2013 présente le plus petit nombre de cas enregistrés (2 273). Ce nombre augmente jusqu'en 2017 pour redescendre constamment ensuite jusqu'en 2020.



Figure 3 : Cas de vols de vélos enregistrés dans les différentes Régions en fonction des années (Source : Police fédérale)

Contrairement aux deux autres Régions, la Région de Bruxelles-Capitale enregistre sur la période 2000-2020 des chiffres de vols de vélos en constante augmentation. En 2019, la police avait enregistré une augmentation

⁵ Les données pour 2021 ne concernent que le 1er semestre et sont donc incomplètes.

⁶ <https://www.fietsplatform.nl/fietsrecreatiemonitor/cijfers#bronnen> [14/06/2022]

des plaintes de près de 10% par rapport à 2018. Sur la période 2015-2020, l'augmentation du nombre de cas est d'environ 50%, portant le nombre de vols de vélos enregistrés en Région de Bruxelles-Capitale en 2020 à 4 505.

Tous ces chiffres ne représentent que les cas qui ont été officiellement déclarés.

2.1.3 « Délits proactifs » et « délits réactifs »

« Les évolutions sont plutôt le reflet de l'occurrence réelle d'un phénomène, MAIS peuvent aussi être déterminées, par exemple, par un changement dans la volonté de la population de faire des déclarations. Une façon d'estimer ce chiffre noir est d'effectuer un contrôle de sécurité (enquête de population). » (DRI/BIPOL, 2021).

Pour certaines catégories de délits (p. ex. infractions en matière de drogues, étrangers en situation illégale, mariage blanc, détention illégale d'armes, délits financiers et économiques), les enregistrements sont étroitement liés à l'engagement fourni par les services de police. C'est ce que l'on appelle les « délits proactifs » (« criminalité quérable »): plus on cherche (actions policières), plus on trouve de faits. Plus on effectue de contrôles en matière de drogues, par exemple, plus on interpellera de personnes en possession de substances illicites et donc plus de procès-verbaux (d'office) seront rédigés. Une hausse dans les chiffres de tels délits ne signifie donc pas nécessairement qu'il y a aussi réellement une hausse de ces délits. Les évolutions sont davantage un indicateur de l'activité policière.

D'autres catégories de délits (p. ex. les cambriolages, les vols à main armée, la violence contre les personnes, les dégradations) dépendent moins de l'activité de la police. Ce sont lesdits « délits réactifs » (criminalité rapportée). Le P.-V. est rédigé à la suite d'une plainte (déposée par la victime) ou d'une déclaration (établie par un tiers) auprès des services de police.⁷

Nous mentionnerons plus loin les résultats du dernier contrôle de sécurité.

2.1.4 Taux de criminalité

DRI/BIPOL⁸ fait remarquer que les entités locales ont souvent tendance à établir une sorte de "hit-parade", un classement. Les villes/communes se comparent les unes aux autres en affichant le taux de criminalité. Le nombre de crimes est ensuite divisé par le nombre d'habitants. Cependant, ce calcul n'est pas suffisamment correct et DRI/BIPOL met en garde/demande une comparaison responsable entre les villes/communes.

En outre, la spécificité d'une entité locale joue un rôle majeur ; par exemple, les villes peuvent être des pôles d'attraction pour le travail, le tourisme, l'éducation, etc. et il est possible que le nombre effectif d'habitants soit inférieur à la proportion de délinquants et de victimes, par exemple. Le fait que l'infraction soit de type « recherchée » ou « rapportée » a également un impact sur le taux de criminalité. S'il n'y a pas d'activité policière importante pour trouver certains phénomènes, le nombre d'infractions sera également faible. À ce stade aussi, comparer le taux de criminalité d'un phénomène dans une commune donnée avec celui d'une autre commune n'a guère de sens.

Enfin, la police fédérale propose également des alternatives pour le taux de criminalité, par exemple, pour le vol de voitures, le taux est calculé par rapport au nombre total de voitures enregistrées.

« Il faut toujours garder à l'esprit que pour une commune où il peut y avoir une forte différence entre la population officielle et la population présente au quotidien, le taux de criminalité ne donne pas toujours une image exacte et ne reflète donc pas les positions correctes dans ces « hit-parades ». » (DRI/BIPOL, 2021)

2.2 Les vols de vélos dans le Moniteur de sécurité

Le Moniteur de sécurité⁹ est une enquête à l'initiative de la Police Fédérale, en collaboration avec le Service public fédéral Intérieur et les autorités locales, auprès de la population, et porte sur différents thèmes en

⁷ https://www.stat.policefederale.be/assets/pdf/methodologie/note_methodologique_SPC_generale.pdf [30/05/2022]

⁸ Statistiques policières de criminalité. Tendances 1^{er} semestre 2020 DRI-BIPOL. Retrieved from: https://www.stat.policefederale.be/assets/pdf/notes/tendances_TRIM2_2019_2020_SPC.pdf [23/02/2021]

⁹ Pour en savoir plus sur la genèse du Moniteur de sécurité :

https://www.moniteurdesecurite.policefederale.be/assets/pdf/2008_2009/notes/manuel_2008.pdf - pp. 4 et suivantes [04/06/2022]

matière de sécurité. Cette enquête interroge le citoyen sur son sentiment d'insécurité, sur les problèmes de quartier, sur la prévention, sur la victimisation et sur la qualité des actions des services de police.

Une enquête sur la victimisation est un sondage mené auprès des citoyens à propos de leurs expériences en tant que victimes d'actes criminels. Le citoyen y déclare s'il a été personnellement victime d'actes criminels, qu'ils aient été signalés ou non à la police. L'enquête porte sur une période aujourd'hui de deux ans (au début de sa mise en place, celle-ci était d'un an). On y demande aussi à quelle fréquence et pour quels types de crimes. Le Moniteur de sécurité fournit ainsi de l'information aussi bien sur les victimes que sur les actes de victimisation.

Le Moniteur de sécurité le plus récent date de 2018. Une nouvelle édition est en cours d'élaboration. Le questionnaire a été envoyé mi-octobre 2021, les résultats sont attendus mi-2022.

Le moniteur de sécurité 2018 a questionné la population à grande échelle au niveau local et fédéral. 168 206 Belges ont rempli un questionnaire et ont donné leur avis sur des questions telles que les problèmes dans leur quartier, leur sentiment d'insécurité, leur victimisation pour des délits spécifiques et le fait qu'ils l'aient signalé ou non à la police, le fait qu'ils aient eu ou non des contacts avec la police et leur satisfaction quant au fonctionnement de la police. Ce moniteur mesure donc non seulement la victimisation d'un certain nombre d'infractions pour mieux cerner certains phénomènes, mais aussi les contacts avec la police et la façon dont les citoyens perçoivent le fonctionnement de la police. Ce moniteur est considéré comme très précieux pour la politique de sécurité car celle-ci ne doit pas seulement se fonder sur des données objectives mais aussi sur des données subjectives. L'opinion du citoyen est l'une des plus importantes sources de données subjectives.

2.2.1 Chiffre noir et contrôle des politiques de sécurité adéquates

Chaque forme de criminalité a un chiffre noir, ce qui signifie qu'une partie du crime n'est pas connue.

Cela peut être dû à toutes sortes de raisons : il n'y a pas de victime, on ne sait pas que l'on a été victime de certains crimes, on ne signale pas le crime à la police pour toutes sortes de raisons (honte, peur des représailles de l'agresseur, on ne considère pas que cela en vaut la peine, ...).

Il peut aussi y avoir des raisons « techniques » à ce chiffre noir. Par exemple, en matière de vélo volé signalé, le fait peut avoir été enregistré dans la catégorie « vol de vélo » ou se retrouver dans la catégorie « vol de biens » ou « vol dans voiture ». Ces vols peuvent aussi impliquer le vol d'un vélo, sans pour autant le mentionner.

Le chiffre noir peut être calculé en combinant de nombreuses sources, telles que les rapports aux autorités, les enquêtes sur les victimes et les délinquants. Le phénomène du vol de vélos dépend aussi largement de la volonté des citoyens de le signaler à la police.

Les données chiffrées mentionnées dans la suite de ce rapport émanent du Moniteur de sécurité 2018¹⁰.

2.2.2 Problèmes de voisinage

Une première question d'importance concerne la question sur les problèmes de voisinage, dans laquelle on demande aux citoyens quels sont les problèmes les plus importants dans leur quartier. Dans le top 5, on trouve trois problèmes liés à la circulation (plus précisément, « vitesse inappropriée dans la circulation », « comportement agressif dans la circulation » et « stationnement gênant »), à la cinquième place se trouve le « cambriolage ». Les phénomènes « objet volé ou endommagé à l'extérieur de la voiture » et « vol de vélo » sont dans le top 10 des situations vécues comme problématiques « plutôt bien » ou « assez bien ».

En ce qui concerne le vol de vélos, il est particulièrement remarquable que les jeunes entre 15 et 24 ans indiquent qu'il s'agit d'un problème de voisinage important, plus précisément, 30 % d'entre eux l'indiquent comme problématique. 17% des personnes âgées de plus de 65 ans indiquent que cela constitue un problème. On note également un lien avec la situation professionnelle : 31% des étudiants et 18% des retraités la vivent comme un problème. De grandes différences entre les régions sont également observées : pour 40% des habitants de la Région de Bruxelles-Capitale, le vol de vélos est un problème de voisinage important. C'est le cas pour 25% des citoyens en Flandre et 15% en Wallonie.

¹⁰ DRI/BIPOL: Moniteur de sécurité 2018 - Source : http://www.moniteurdesecurite.policefederale.be/assets/pdf/2018/reports/Grote_tendensen_Analyses_VMS2018.pdf [11/03/2021]

2.2.3 Victimisation et comportement de signalement

Le moniteur de sécurité pose également des questions sur la victimisation ; une liste de faits est présentée et il est demandé aux citoyens s'ils en ont été victimes ou non au cours des 12 derniers mois. Il leur est également demandé si cette victimisation a conduit à un comportement de dénonciation.

L'enquête sur la victimisation est menée au niveau des ménages et indique un pourcentage élevé de « vol ou dommage à l'extérieur de la voiture » (17,6%) et jusqu'à 10% de « vol de vélo ».

Pour sept types de crimes au niveau des ménages, dont le vol de vélo, on demande s'ils ont été signalés à la police. Le « cambriolage de domicile » est déclaré par 86%, le « vol de voiture » par 81%, le « vol de moto » par 64% et le « vol dans voiture » par 60%. En revanche, le « vol de vélo » (48%) et la « tentative de cambriolage » (46%) sont signalés dans une bien moindre mesure. Enfin, le « vol ou les dommages à l'extérieur de la voiture » fait le moins fréquemment l'objet d'une plainte auprès de la police (34%).

2.2.4 Prévention

Outre le module sur les problèmes de voisinage, la victimisation et le comportement de signalement, il est également demandé aux citoyens s'ils connaissent certains services de prévention dans leur quartier ou leur commune, tels que la médiation de quartier, la prévention des cambriolages, les informations générales, la surveillance des vacances, etc.

La connaissance par les citoyens des actions de marquage de vélos, actions contre le vol de vélos, est également testée. Ainsi, 54% des répondants indiquent qu'ils ont connaissance de cette offre.

3 Les vols de vélos sous la lorgnette

3.1 Une enquête auprès d'acteurs du terrain

Comme les enquêtes et les statistiques existantes n'offrent qu'une vue partielle sur le phénomène du vol de vélo, le Ministre fédéral de la Mobilité a chargé Vias Institute d'explorer la situation sur le terrain. Il s'agissait de comprendre comment le problème est perçu et, éventuellement, traité sur le terrain. En 2021, Vias Institute a mené une série d'entretiens avec la police locale et fédérale, le ministère public, le tribunal de première instance et certains autres partenaires impliqués. La présente publication donne un sommaire de ces enquêtes.

Les interlocuteurs interviewés ont été les suivants :

- Police fédérale : Direction générale de la police judiciaire (DGJ)¹¹ ;
- 2 parquets + 1 juge (Tribunal de première instance) ;
- 12 zones de Police locale (au moins une zone par province, dans deux cas renvoyés vers un autre interlocuteur compétent)

3.2 Cadre et méthode

Les entretiens portaient sur le phénomène du vol de vélos tel qu'il s'observe sur le terrain : (petite) criminalité, vol organisé, destinations de certains vélos, facteurs de risque, taux de récidive ou classement sans suite, acteurs impliqués dans (la lutte contre) le vol de vélos. Une attention particulière a été accordée à l'action de la police en matière de prévention, de répression et de suivi. L'objectif a été non seulement d'avoir une meilleure vision du phénomène et de la manière dont il est traité, mais aussi de mieux comprendre comment lutter plus efficacement contre le vol de vélos dans toute la Belgique. Le but était, notamment, de rassembler des informations qui pourraient contribuer à faire évoluer les différents systèmes actuels (qui sont utilisés dans la lutte contre le vol de vélos).

L'entretien a été introduit par le contexte du projet de recherche et l'objectif. Les résultats de ces entretiens sont décrits ci-dessous. Il s'agissait de mieux comprendre la façon dont les différents services abordent la problématique des vols de vélos mais aussi d'entendre le ressenti de ces acteurs de terrain : Quelle est l'ampleur du problème des vols de vélos ? Quelles sont leurs limites et leurs contraintes ? Qu'est-ce qui pourrait optimiser les méthodes de travail et les approches des différents services ? Comment considèrent-ils les citoyens dont les vélos sont volés ?

Les résultats sont décrits par groupes et non au niveau individuel.

3.3 Le vol de vélos observé sur le terrain

3.3.1 Le rôle social des déplacements à vélo

Le vélo fait partie de la vie sociale. Il est considéré par beaucoup d'interviewés comme un moyen de transport important pour se rendre au travail, aux loisirs, aux sports..., pour toutes sortes de raisons comme la sensibilisation à l'environnement, la santé, une mobilité plus verte, une solution à la congestion automobile... En outre, les citoyens sont incités à utiliser d'autres moyens de déplacement. Par exemple, une zone de basse émission a été introduite, en vertu de laquelle certains véhicules ne sont plus autorisés à entrer dans certaines villes. Le nombre de plus en plus limité de possibilités de stationnement pour les voitures ou le coût du stationnement d'une voiture sont également des raisons d'utiliser plus souvent le vélo.

Cependant, il y a aussi des raisons pour lesquelles certains citoyens utilisent moins leur vélo, voire y ont renoncé. Certes, l'absence d'une bonne infrastructure cyclable peut être une de ces raisons. Mais le vol du vélo en constitue un autre. La victimisation potentielle du vol de vélo est donc un frein. Il est considéré comme un problème de voisinage (cf. DRI-BIPOL/Safety Monitor 2018). Mais le désavantage est fréquemment perçu comme limité, ce qui signifie qu'il ne constitue pas une priorité pour les services de répression pénale. Enfin, un autre inconvénient supplémentaire pour les cyclistes émane des assurances :

¹¹ Au niveau national, la police fédérale établit des liens entre les vols de vélos commis dans tout le pays.

« Les compagnies d'assurance vont augmenter les tarifs dans notre ville, ce qui crée à nouveau un obstacle à la pratique du vélo ».

3.3.2 La lutte contre le vol de vélos : pas toujours une priorité

Dans deux des zones interrogées, le vol de vélos est décrit comme une priorité dans le plan zonal de sécurité (PZS). La raison invoquée est le nombre élevé de vols recensés. Les autorités locales jouent également un rôle dans la priorisation, souvent en réponse aux attentes citoyennes.

S'il s'agit d'une priorité, elle est généralement concrétisée par un plan d'action contre le vol de vélos qui s'adresse à la victime et au contrevenant, et qui prévoit des actions au niveau de l'organisation interne et externe des services. Parfois, il ne s'agit pas d'une priorité en tant que telle dans le PZS, mais elle peut faire partie de la priorité « vol ». Ces plans d'action comprennent des campagnes de prévention dans lesquelles les citoyens sont appelés à signaler tout ce qui leur semble suspect, des projets dans lesquels les citoyens sont invités à enregistrer leur vélo, à le stationner correctement (infrastructure) et à le cadenasser.

Il est essentiel de réduire le chiffre noir : « Nous avons l'impression qu'il y a un énorme chiffre noir parce qu'il y a si peu de cas éclaircis ». Les citoyens sont encouragés, dans la mesure du possible, à signaler les vols de vélos.

Au sein de l'organisation policière, l'attention portée au phénomène se concrétise par une vigilance accrue, une amélioration de la qualité des rapports, une analyse plus efficace des images des caméras, des actions spécifiques telles que des contrôles sur les marchés d'occasion, l'utilisation de vélos leurres... La coopération tant interne – entre les différentes entités de la police - qu'avec les partenaires externes tels que les autorités locales, la SNCB, les hôpitaux, les universités et les écoles supérieures, les associations de cyclistes, etc. est cruciale.

3.3.3 Le vol de vélo est-il en augmentation ?

Questionnés quant à une diminution, une augmentation ou une stagnation des vols de vélos, les interlocuteurs ont donné des réponses partagées. Encore une fois, la difficulté est grande d'avoir des chiffres exacts.

On constate souvent une stagnation ou une diminution ; mais dans certaines grandes villes, on observe une augmentation.

La stagnation ou la diminution s'expliquent d'une part par le chiffre noir et d'autre part par l'impact de la crise Covid19 et des mesures sanitaires en vigueur en 2021. Cette stagnation se traduit par une diminution du nombre de vélos moins chers volés et une augmentation des vélos plus chers. En d'autres termes, un changement est en train de se produire :

« Nous avons surtout constaté que le problème se transforme un peu et que des vélos plus chers et électriques sont volés ».

3.3.4 Le vélo, un objet simple à voler

Une première observation générale est que le vol de vélos est très facile. En d'autres termes, c'est un objet facile à voler. La sécurité des vélos est peu innovante, ce qui facilite la tâche des voleurs.

3.3.5 Quels sont les types de vols de vélo ?

Au cours des entretiens, différentes formes de vols de vélos ont été distinguées :

- Le « vol utile » ou pour un usage immédiat du vélo ;
- Le vol d'opportunité : « Il n'a pas pénétré dans une maison pour voler un vélo, il est entré dans une maison pour trouver de l'argent, des bijoux, puis il a trouvé le vélo et est parti avec. » ;
- Le vol de survie : « Nous voyons que le voleur vole le vélo pour survivre » ;
- Le vol plus ou moins préparé, dont l'objectif est de revendre un objet de valeur pour survivre/répondre à une dépendance ;
- Le circuit professionnel :
 - o Vols de vélos entre les (grandes) villes (difficile de recueillir des informations) ;
 - o Vols de vélos à l'étranger (difficile de recueillir des informations) ;

- Le vol organisé.

3.3.6 Qui sont les auteurs des vols de vélos ?

A la question de savoir qui sont les auteurs d'un vol de vélo, diverses réponses ont été données :

- Les consommateurs de drogues locaux, les personnes ayant des problèmes de toxicomanie ou pouvant être liées à la drogue ;
- Certaines personnes sans permis de séjour valide en Belgique. Elles commettent souvent des vols pour des raisons de survie. Les quartiers des gares sont des lieux très prisés pour le vol de vélos car il est facile de se déplacer, surtout dans des villes plus grandes ;
- Les petits délinquants qui volent et vendent des vélos pour gagner de l'argent ;
- Les personnes qui aiment bricoler des vélos et les revendre sur le marché de l'occasion » ;
- Les étudiants qui volent un vélo pour se rendre d'un point A à un point B sont beaucoup moins mentionnés ; il s'agit d'un vol d'usage plutôt que d'un vol organisé. Il est à noter qu'il y a souvent une récurrence car le vélo est « emprunté » et le plus souvent abandonné ensuite ;
- L'auteur organisé qui opère avec un haut degré de professionnalisme.

Il peut s'agir de bandes organisées qui volent plusieurs vélos coûteux en commettant, par exemple, un vol important dans les locaux d'un commerçant. Le caractère organisé implique qu'il existe des structures en place : exploration préliminaire, réalisation des vols sur commande, organisation logistique (véhicules, maisons disponibles), marché de destination... Généralement, plusieurs délinquants sont impliqués dans chaque activité. Ces auteurs travaillent rapidement et de manière très professionnelle. Internet est un outil important dans la préparation (cf. les sites web des magasins) et le port d'un masque tel qu'en période de pandémie Covid19 facilite le vol, tant pendant l'enquête préliminaire que pendant le vol proprement dit, car il y a peu de possibilités d'être reconnu par la caméra. En outre, les auteurs organisés se caractérisent par une grande mobilité (cf. les groupes d'auteurs itinérants). L'organisation se compose souvent de différents réseaux par pays. Le marché mentionné lors des entretiens est la Roumanie, la Bulgarie, l'Ukraine et encore la Moldavie.

« Ils sont actifs à Bruxelles aujourd'hui, à Paris demain et à Amsterdam le jour suivant »

Les vols plus organisés, comme ceux décrits ci-dessus et commis dans les magasins de vélos, relèvent de la police fédérale. Dans l'enquête de la police sur ces vols organisés, les images des caméras de surveillance, les images des caméras ANPR¹² sont très importantes : *« C'est vraiment le lien : vous savez de quel véhicule il s'agit, vous pouvez mettre une balise sous ce véhicule et ensuite vous pouvez regarder plus loin dans l'organisation. »* En outre, un bon procès-verbal doit contenir autant d'éléments que possible. En outre, les interlocuteurs relèvent l'importance de l'international dans lequel le plus grand nombre d'éléments sont présents, l'échange international de données et l'enregistrement des vélos.

3.3.7 Un vélo est plus exposé au risque de vol s'il est...

Un vélo est plus exposé au risque de vol s'il est...

- stationné dans un endroit public ;
- coûteux ;
- non cadenasé à un obstacle ;
- non cadenasé tout court ;
- de couleur et de style « passe-partout ».

En outre, sont actuellement volés de plus en plus de vélos électriques, de VTT, de vélos de course et spécifiquement des vélos pour femmes.

3.3.8 Certains lieux (publics) sont plus propices au vol que d'autres

« La grande majorité des vols de vélos sont commis dans des lieux publics, où il y a beaucoup de vélos » ; « Curieusement, cela se produit dans les endroits où il y a beaucoup de monde ; au milieu d'une zone piétonne, c'est là que la plupart des vols de vélos se produisent ». Outre le caractère public du lieu, la présence de la

¹² Caméras ANPR (Automatic Number Plate Recognition) ou LAPI (Lecteur Automatique de Plaques d'Immatriculation) filment en temps réel et prennent une photo de chaque plaque d'immatriculation.

cible, à savoir les vélos, est cruciale : « *Plus il y a de vélos, plus il y a de chances qu'ils soient volés* ». Les principaux points chauds sont répertoriés par les intervenants :

- Les quartiers des gares, parce qu'on y retrouve :
 - o Une abondance de vélos garés ;
 - o Une voie de fuite rapide pour les délinquants.
- Les écoles et universités ;
- Les zones où il y a beaucoup de courses cyclistes ou qui attirent la pratique du cyclotourisme (équipements plus chers, présence plus importante de vélos) ;
- Le centre-ville : un phénomène plus urbain que rural ;
- Les centres commerciaux ;
- Les hôpitaux ;
- Les cambriolages dans les abris d'un jardin privé ;
- Les parkings dans des bâtiments privés.

« On assiste à un glissement des cambriolages résidentiels vers les vols dans les abris de jardin, les bâtiments derrière la maison, où les auteurs espèrent trouver des équipements plus coûteux. »

« Le risque de se faire prendre dans un abri de jardin est presque nul. »

3.3.9 Y a-t-il des moments plus propices au vol de vélo ?

Les interlocuteurs ont souvent fait référence à la période allant de mai à septembre comme plus propice au vol de vélo, quand le nombre de personnes qui se déplacent à vélo est plus élevé.

3.3.10 Actuellement, le circuit du recel est non-exploité

« Si vous n'avez pas de receleurs, vous n'avez pas de voleurs. Un receleur est aussi important qu'un voleur .»

Au cours des entretiens, il a été fréquemment mentionné que le circuit du recel est un domaine inexploré qui a besoin d'être beaucoup mieux connu. Souvent il n'est simplement pas clair où sont amenés les vélos volés. Le vélo volé, l'objet qui est écoulé, est un objet facile à revendre, donc à convertir en valeur. L'image et la compréhension du marché doivent s'améliorer mais il n'est pas facile de suivre le chemin parcouru par le vélo volé. Le voleur est mobile – souvent sur le vélo ! - ce qui rend la traque difficile.

Parmi les autres facteurs mentionnés, citons la simplicité du marché des points de vente, comme les ventes sur un site web de vente de produits d'occasion ou sur une brocante. Le butin est aussi fréquemment envoyé dans d'autres pays européens ou même africains.

3.3.11 Un problème de perception

« Les gens ont le sentiment que l'on ne peut rien y faire. Cela signifie qu'au niveau fédéral, de la police locale, des provinces... nous devons être clairs : beaucoup de faits nous sont rapportés ! ».

Les entretiens mettent très souvent l'accent sur le manque de "prise au sérieux" de la question des vols de vélos. Bien que pour de nombreuses personnes, le vélo fasse partie de leur vie (travail, hobby, loisirs...), on a l'impression que ce n'est pas un problème majeur.

« On a l'impression que la police ne se sent pas impliquée dans cette affaire », « De toute façon, ils n'en font rien », « Il y a une certaine lassitude parmi les citoyens et l'acceptation du fait que le vélo est volé »...

Les services policiers interviewés sont conscients de ce problème de perception et tentent de l'anticiper aussi souvent que possible.

Ce problème de perception est renforcé car la lutte contre le vol de vélos n'est généralement pas une priorité dans le plan zonal de sécurité (PZS).

De plus, il s'agit d'une matière difficile, trans-zonale/transfrontalière, et il y a un manque de communication et de prévention de qualité/précise(s), ce qui n'encourage pas la "prise au sérieux" de la question.

Les interlocuteurs constatent que le fait que le vol de vélo soit considéré comme une priorité dans une zone et pas dans une autre est problématique car cela implique une approche inégale du problème en termes de volonté et de moyens. Ils regrettent ce manque de vision globale.

De plus, l'impression que le vol de vélo « *ne génère que des dommages limités* » signifie que cette problématique n'est pas une priorité à l'ordre du jour, tant pour la police que pour le ministère public.

Enfin, ce problème fait rarement l'objet d'une médiation.

3.3.12 Le sous-signallement du vol de vélo : un problème sous-estimé

Signaler le vol de son vélo permet de donner ses coordonnées personnelles, de décrire son vélo le plus correctement possible, éventuellement de mentionner qu'il a un numéro d'identification, un défaut ici ou là etc. Si le vélo est retrouvé, la police saura alors plus facilement le reconnaître et le restituer. Or, les vols de vélos sont rarement signalés.

« *Très peu sont signalés, et parmi ceux qui le sont, combien feront l'objet d'une restitution ?* »

Les raisons de ce constat sont multiples :

- Les citoyens ne savent pas toujours qu'ils peuvent s'adresser à la police pour ce type d'action ;
- Les citoyens pensent que ce n'est pas une priorité pour la police ou le craignent ;
- Les citoyens ont le sentiment que même la police ne peut rien y faire ; une enquête menée par une zone de police locale a questionné les citoyens sur les raisons de ne pas déclarer le vol de son vélo : « *Nous n'allons pas le retrouver de toute façon.* » ;
- Souvent les citoyens craignent un impact sur les frais plus élevés à payer à leurs assurances ;
- Signaler un vol de vélo prend beaucoup de temps : « *Le délai de dépôt d'une plainte est parfois plus long que la valeur du vélo.* »
- Le coût relativement faible d'un vélo représente des dommages limités.

« *À mon avis, on trouve plus de vélos qu'il n'y a de déclarations.* »

« *Le nombre d'affaires reçues par le parquet au cours des six dernières années est largement inférieur aux chiffres révélés par les enquêtes de victimisation menées auprès de la population de la Région de Bruxelles-Capitale.* »

Le chiffre noir a des répercussions sur le taux d'élucidation des affaires de vols, mais aussi sur l'image que la police utilise pour traiter le phénomène : « *Le chiffre noir est problématique car il signifie aussi que la police ne dispose d'aucune information, qu'il y a certains modes opératoires que vous ne connaissez pas.* »

D'autre part, il est dit que le nombre de déclarations est plus élevé si :

- Les vélos sont plus chers, car souvent alors ils sont assurés et les assurances exigent une déclaration de vol à la police pour indemniser l'assuré ;
- Les citoyens se déplacent plus à vélo ;
- Les options pour signaler sont nombreuses et accessibles telles que « Police on web » qui permet de procéder sur base d'une connexion internet sans besoin de se rendre physiquement quelque-part ;
- En revanche, « *L'accès à « Police on web » dépend des capacités et de l'accès IT.* »

D'un point de vue policier, « *Police on web n'est pas la meilleure plateforme. Je la compare à une fenêtre que vous ouvrez et dans laquelle les gens jettent toutes sortes de choses : ils y collent une qualification et écrivent quelque chose dans le bloc de texte.* » Cela nécessite souvent un travail de recodage de la part de la police.

3.4 La prévention du vol de vélo

3.4.1 De façon générale

« Il y a plus de vélos, le prix moyen du vélo augmente, alors que les mesures techno-préventives sont restées relativement les mêmes, comme les cadenas... ».

Il est facile de commettre un vol de vélo et peu de systèmes anti-voles sont suffisamment efficaces pour pouvoir l'empêcher. Quand on parle de la prévention en général, les participants estiment qu'il se passe peu de choses dans ce domaine, qu'il y a peu d'innovation.

Pourtant ils relèvent qu'il existe certaines questions préventives cruciales, telles que l'enregistrement (qui sera abordé plus tard dans le présent document). Ils mentionnent aussi la nécessité d'une bonne infrastructure de stationnement des vélos. Le cadenas parfait n'existe pas, mais un bon cadenas – voire plusieurs – est recommandé. La sécurisation du vélo a un aspect temporel : il faut rendre la tâche du voleur aussi difficile que possible en termes de temps, afin que quelqu'un remarque un comportement suspect.

La responsabilité du citoyen est également soulignée. Parfois, c'est le citoyen qui est « négligent » : *« Je stationne mon vélo devant une maison et entre rapidement pour dire bonjour. Au bout de 5 minutes, mon vélo n'est plus là. »*. Les citoyens devraient toujours verrouiller leurs vélos et s'assurer qu'ils ne deviennent pas des proies faciles pour les voleurs.

Un des conseils les plus importants concerne l'identification et l'enregistrement du vélo : *« S'il y a un message clair à transmettre au citoyen, c'est celui-ci : il faut être capable d'identifier un vélo, avec un numéro national gravé dessus, car en tant que force de police, on doit pouvoir établir un lien avec le vélo indiqué. C'est vraiment très important »*.

Lorsque les gens déposent une plainte, ils ont généralement peu d'informations sur leur vélo. La description du vélo volé est souvent très difficile, ou bien elle est vague, telle que *« Un vélo lourd pour femmes de la marque X »*. Il a également été noté que cette description - qu'elle soit faite ou non au moment du dépôt de la plainte - est souvent très subjective. Alors que le propriétaire décrit le vélo comme un vélo noir et blanc, la police peut le décrire comme un vélo noir. Cela complique le processus de clarification et le rattachement du vélo à son propriétaire. Dans certaines zones, il est conseillé aux citoyens de créer un passeport ou un dossier (numérique ou autre) pour leur vélo. Il contient une photo du vélo, la marque, les principales caractéristiques, le nom, le prénom et les coordonnées du propriétaire.

3.4.2 Communication, information et sensibilisation

« Un message important à transmettre est que, en tant que police, nous ne négligeons pas ce phénomène, que le vol de vélos est un phénomène comme un autre. »

Il existe une perception erronée selon laquelle la police n'est pas impliquée dans ce phénomène, et cela doit être corrigé du point de vue de la communication. De nombreuses zones déploient beaucoup d'efforts pour communiquer, informer et sensibiliser leurs citoyens au moyen de dépliants, de prospectus, de magazines/journaux locaux, de médias sociaux, d'un site web, d'une plateforme, etc. Les vélos (re)trouvés sont fréquemment communiqués, pour les raisons suivantes : *« Nous voulions exposer les vélos et montrer aux gens que cela peut fonctionner, qu'il y a des exemples de réussite. »*. La présence de la police lors d'événements est également abordée ici, comme lors de la Journée de la sécurité d'une zone, des journées portes ouvertes de la commune/ville ou de la police, d'un marché... De même, des panneaux avec des messages tels que *« Attention, voleurs de vélos au travail »* sont utilisés, ainsi que des actions dans lesquelles les citoyens sont interpellés sur le fait que leur vélo est sujet au vol : *« Attention monsieur, le vol de votre vélo est facile »*.

Dans presque tous les entretiens, la communication, l'information et la sensibilisation sont considérées comme très importantes dans le domaine de la prévention. Cette démarche a pour objectifs de stimuler la volonté de signaler les vélos volés, de stimuler l'enregistrement préalable des vélos et de communiquer sur les vélos (re)trouvés. Cela sert d'une part à résoudre le problème de perception mais aussi à mettre en lumière les vélos (re)trouvés. Des photos de vélos sont fréquemment mises sur un site web/plateforme et les citoyens ont la possibilité de vérifier si leur vélo volé en fait partie.

3.4.3 Tout commence par l'enregistrement

« *Il n'y a rien de plus frustrant que de retrouver des vélos volés et de ne pas pouvoir les rendre à leurs propriétaires* ».

Un vélo enregistré est crucial dans le processus de restitution. Si un vélo est trouvé – volé ou non – et qu'il n'est pas identifiable, il est difficile de le rendre à son propriétaire légitime. L'absence d'enregistrement complique donc grandement le processus de restitution car « *que faites-vous si vous trouvez un certain nombre de vélos, dans un entrepôt ou une cave, vous trouvez 20 vélos mais ils ne sont pas marqués ou aucune plainte n'a été déposée ?* ».

L'enregistrement est important mais il y a quelques réserves, comme le fait qu'il est peu dissuasif. Le voleur ne s'abstiendra pas de voler un vélo parce que celui-ci est marqué. L'un des plus gros problèmes, cependant, est la fragmentation de l'information. Il existe une fragmentation des systèmes d'enregistrement, que les répondants critiquent. De nombreuses initiatives différentes comme MyBike.brussels et BikeBank sont énumérées, ce qui n'encourage pas une approche supra-locale. Il y a souvent des problèmes opérationnels où le vélo X est enregistré dans la ville X et ne peut pas être trouvé ou identifié par la ville Y à cause d'un système d'enregistrement différent.

« *Si le gouvernement créait une sorte de DIV¹³ pour les vélos et mettait tout dans cette base de données, vous auriez un système efficace. Si ce n'est pas le cas, vous obtenez de nombreux systèmes qui ne communiquent plus entre eux et ce n'est pas bon, bien sûr* ».

Deux formes d'enregistrement sont mentionnées dans les entretiens. D'une part, il y a l'enregistrement au moyen du numéro de registre national (NN). Selon les personnes interviewées, il s'agit d'une très bonne option d'enregistrement et d'un succès pour plusieurs raisons. D'une part, il s'agit d'un système simple et efficace. Le fait que chaque employé de la police connaisse le système et sache dans quelle base de données chercher lorsqu'un vélo est trouvé est l'un des plus grands avantages. C'est un service gratuit qui est mis à la disposition du citoyen. En outre, il est considéré comme étant plus qu'un marqueur, c'est aussi un moment de contact social où d'autres conseils préventifs sont donnés. Les inscriptions ont lieu à des moments de marquage spécifiques où les citoyens peuvent se rendre, comme le jour du marché hebdomadaire, l'école, le jour de la sécurité, les journées portes ouvertes...

Cependant, il y a également un certain nombre de commentaires, tels que le manque de clarté concernant l'objectif. Les citoyens ne comprennent pas toujours pourquoi ils doivent faire enregistrer leur vélo : « *Si vous ne travaillez pas pour la police, vous ne savez pas comment fonctionne un signalement et vous ne savez pas qu'un numéro de gravure est le seul moyen vraiment efficace de signaler le vélo dans le fichier central comme étant volé* ». Outre l'objectif, les gens ne savent pas toujours où ces immatriculations de vélos ont lieu et à quelle heure. La possibilité de s'enregistrer n'est pas présente partout, ce qui implique une approche inégale du vol de vélos. L'enregistrement du vélo exigerait également trop d'efforts de la part des citoyens. « *Il faut leur lancer la balle, il faut que le seuil soit bas, sinon ils ne le feront pas* ». « *Je ne pense pas que quiconque sache réellement que c'est gratuit* », est un autre commentaire. « *Et si le vélo est revendu ?* » est la question critique suivante qui est posée. Si le vélo est vendu, le nouveau propriétaire reçoit un vélo avec le numéro national de l'ancien propriétaire. D'une certaine manière, la vente du vélo devrait être organisée au moyen d'un document, d'un contrat, mais dans la réalité, cela se produit rarement. Une autre raison pour laquelle les citoyens ne sont pas enclins à faire figurer un numéro national sur leur vélo est que cela est considéré comme une « *divulgaration* » de données.

« *Le marquage est un succès mais si vous comparez cela au nombre total de vélos qui sont là, c'est un petit pourcentage* ». Ce que l'on constate souvent, c'est que des groupes spécifiques font enregistrer leur vélo : « *Ce n'est pas vraiment un grand succès, ce sont souvent les enfants qui font graver leur vélo mais un cycliste avec un vélo cher n'y est pas très enclin* ».

3.4.4 Numéro de Registre National ou numéro de cadre unique ?

« *Dans tous les cas, le fait que le vélo soit identifiable est le moyen le plus efficace si un vélo est retrouvé* ».

Le fait qu'un vélo soit enregistré est de première importance. Les avantages et les inconvénients des deux systèmes sont soulignés :

¹³ DIV : Direction de l'Immatriculation des Véhicules

Avantages de l'enregistrement au moyen du numéro de registre national (NN) :

- NN fait un lien direct avec l'identité du propriétaire ;
- Il s'agit d'une « bonne » pratique commune connue de la police ;
- La police a un accès immédiat à cette base de données ;
- Système très simple ;
- Le NN est un numéro unique ;
- Cela fonctionne bien : « *Pas besoin d'un autre numéro car la procédure du NN fonctionne bien. Bien sûr, il faut que tout le monde soit au courant et que tout le monde ait envie de mettre le numéro NN.* » ;
- Il s'agit d'un système familier : « *Pour le citoyen, cela devrait en fait être simple et c'est précisément la raison pour laquelle nous nous en tenons à l'ancien système, sinon cela deviendrait une soupe.* » ;
- « *La mise en place d'un nouveau système nécessitera beaucoup de ressources et d'accords avec différents partenaires, le NN est donc le plus simple.* ».

Cependant :

- « *C'est un système dépassé, non ?* » ;
- Certaines zones/autorités locales le font, d'autres non. Une approche nationale de la part du gouvernement est souhaitable ;
- Théoriquement, l'établissement et la signature d'un document sont nécessaires lors de la vente d'un vélo. Dans la pratique, cela n'arrive pratiquement jamais ;
- Il y a une réticence à placer le numéro de registre national car cela implique certains risques : « *S'ils ont votre NN, une porte est ouverte à l'information, ce n'est pas un bon système* » - risque de fraude/abus de confiance... ;
- La gravure sur un vélo peut causer des dommages ;
- La gravure ou le marquage (gravure, autocollant...) n'est pas toujours apprécié.

Selon un certain nombre de répondants, un numéro de cadre unique est préférable à l'enregistrement au moyen du numéro national : « *Ce numéro unique est beaucoup plus intéressant pour le moment où je revends mon vélo* ».

Des questions se posent : Qu'est-ce qu'un numéro unique ? Qui crée ce numéro (zone de police, commerçant...) ? Qu'est-ce qui va alimenter la base de données ? Cela sera-t-il fait correctement ? Qui tiendra la base de données à jour ?

Pour de nombreuses personnes interrogées, une approche nationale de la part du gouvernement est souhaitable : « *Il est exact qu'un système national est préférable à ce que chaque force de police dispose dans sa propre base de données* ». Cela s'inscrit dans le cadre de la fragmentation mentionnée ci-dessus. Pour de nombreuses personnes interrogées, le gestionnaire de ce système de numéro unique devrait être une organisation gouvernementale qui garantit que tout est conforme à la loi et à l'épreuve du RGPD. En outre, les données contenues dans la base de données doivent toujours être exactes et à jour, et un accès aux autorités de police doit être prévu.

3.5 Quelques compléments

3.5.1 Approche policière

Les services policiers interviewés dans le cadre de cette étude encouragent vivement les personnes désireuses à se signaler et à s'enregistrer. Un bon procès-verbal, contenant le plus d'informations possible, est important pour la réussite d'une enquête de police. Les enquêtes policières dans le domaine du vol de vélo se fondent essentiellement sur des plaintes ou des rapports de citoyens. Les informations disponibles conduisent à la création d'images par le biais d'une cartographie des vols de vélos et d'analyses des points chauds qui servent de base aux patrouilles à des endroits, des heures, etc. connus. Outre ces actions spécifiques, il existe également des observations générales où les personnes sont interpellées si elles effectuent des actions suspectes. Des actions ciblées ont également lieu, par exemple sur un marché aux puces, lors d'un marché d'occasion, de vide-greniers, etc. La police recherche des informations non seulement hors ligne, mais aussi en ligne, par exemple sur des sites web de seconde main.

L'utilisation de vélos leurres – dans lesquelles un système de suivi et de localisation des auteurs d'infraction est installé - est abordée. De cette façon, la police est en mesure de suivre le vélo s'il est volé. Cette approche est considérée comme efficace et efficiente – ce qui signifie qu'elle mène à l'élucidation – mais elle suscite de nombreuses réserves. Tout d'abord, l'utilisation de vélos-leurres est soumise à certaines conditions : il faut démontrer l'existence d'un problème. La coopération du parquet est requise pour l'utilisation de vélos-leurres¹⁴. L'utilisation des vélos-leurres doit être proportionnelle et subsidiaire, car : « *Ces mesures sont destinées à la grande criminalité organisée et le vol de vélos ne répond pas du tout à ces exigences.* ». Cette demande concerne une procédure complexe dans laquelle les délinquants ne peuvent être pris qu'en flagrant délit. Certains procureurs sont prêts à le faire, d'autres non. De plus, cette façon de procéder exige des connaissances considérables car elle concerne une matière spécifique. Des capacités sont nécessaires : « *Il faut mettre en place un sérieux dispositif.* ». Il s'agit d'une activité à forte intensité de main-d'œuvre qui exige une réaction immédiate, ce qui implique parfois un travail de soir ou de nuit. Si le vélo n'est pas récupéré, cela génère également un coût. Enfin, la technologie n'est pas toujours précise car il existe des problèmes de réception des signaux à des endroits précis.

Le taux d'élucidation est faible pour plusieurs raisons : souvent, ce n'est pas une priorité pour la police, il y a peu d'investissement dans les capacités policières et un vol de bicyclette génère peu de traces. Les informations reçues du public sont cruciales, telles que des photos du vélo, une description détaillée, un marquage... L'utilisation des images de caméras s'avère très importante pour élucider le crime : « *La grande majorité des faits élucidés le sont grâce à la caméra.* ». Les vélos volés ou trouvés sont publiés par la police sur les médias sociaux dans l'espoir que les victimes potentielles réagissent et indiquent qu'il s'agit de leur vélo volé. S'il existe un lien entre le vélo et le propriétaire-victime, cela génère une grande satisfaction : « *Nous essayons de nettoyer, de mettre à jour autant que possible et nous remarquons que lorsque nous pouvons rendre des vélos, les gens sont très heureux.* ».

3.5.2 Approche du Ministère Public

Le nombre de cas de vols de vélos qui parvient au parquet n'est pas très élevé, ce qui s'explique en partie par le chiffre noir et le nombre élevé de rapports officiels avec des auteurs inconnus. Toutefois, un certain nombre d'éléments permettent de s'assurer que l'affaire sera traitée par le Ministère Public : identification de l'auteur de l'infraction, caractère organisé et dommages. Dans de nombreux entretiens, les représentants de la police disent aux enquêteurs qu'ils ne savent pas à quel service du Ministère Public ils doivent s'adresser ou qu'ils ne savent pas comment contacter le ministère public pour répondre à cette question.

Le Ministère Public dispose d'un plan d'action comportant un certain nombre de priorités. Le vol de vélos n'en fait généralement pas partie. Dans certains cas, les poursuites sont rendues plus difficiles, comme dans le cas des personnes dépourvues d'un permis de séjour valide, qui sont orientées vers les services compétents, lesquels délivrent un ordre de quitter le territoire.

3.5.3 Approche du Tribunal de Première Instance

Les vols qui aboutissent au tribunal de première instance sont des infractions dont l'auteur est connu. Son profil varie ; il s'agit parfois d'un profil de « survivant », pas nécessairement d'un délinquant organisé. Les auteurs sont souvent incapables de payer la victime.

Il est frappant de constater que les victimes viennent fréquemment à l'audience : « *Vous les voyez très souvent lorsque quelque chose a été volé, comme dans le cas d'un vol de vélo ou d'un cambriolage dans une maison ; Les victimes viennent à l'audience et récupérer les dommages. Alors que d'autres crimes, parfois graves, les dépassent.* ».

¹⁴ Source : Loi concernant les méthodes particulières de recherche et quelques autres méthodes d'enquête <https://www.ejustice.just.fgov.be/eli/loi/2003/01/06/2003009347/moniteur> [13/06/2022]

4 Conclusions

L'analyse d'études et de statistiques existantes et celle de l'enquête menée par Vias Institute en 2021, telle qu'elle a été résumée ici, montre une image solide. Le vélo n'est pas un objet comme un autre. Il fait partie des solutions de Mobilité et de la vie sociale en général. Mais un frein à une plus grande utilisation du vélo est le fait qu'il fasse l'objet de beaucoup de vols. Par exemple, le nombre personnes qui ont déclaré un vol de vélo en 2020 s'élève à un peu moins de 25 000 pour la Belgique. Sur la base d'un certain nombre d'entretiens, l'étude s'est penchée sur ce problème de vol et sur la manière de l'aborder. Nous sommes arrivés aux observations suivantes.

Tout d'abord, il existe un problème de perception : les citoyens pensent que la police ne prend pas toujours au sérieux le vol de vélos. Cela s'explique en partie par l'absence ou le manque de communication de qualité et précise sur la manière d'éviter les vols de vélos. Une stratégie commune, une collaboration entre les différents services et niveaux de pouvoir sont indispensables pour plus d'efficacité. Une vision globale fait défaut, ce qui contribue au problème de perception, une coordination au niveau national est souhaitable. : *« Un système national est préférable à ce que chaque force de police dispose dans sa propre base de données ».*

En outre, le phénomène ne constitue pas une priorité dans la plupart des plans de sécurité zonaux, ni dans les plans d'action du Ministère Public. Cela génère une approche inégale du problème. Une entité locale lui accorde plus ou moins d'importance et dégage les forces requises en conséquence, ce qui peut ne pas être le cas dans une autre entité. On a le sentiment que ce problème n'est pas toujours pris au sérieux, et le fait que le vol de bicyclette ne soit presque jamais abordé dans les médias fait que le problème passe au second plan alors que la bicyclette est considérée comme un élément important de la vie sociale.

Outre un problème de perception concernant le vol de vélos, il s'agit également d'un phénomène lui-même tout simplement sous-estimé. On parle d'un chiffre noir, où les vols de vélos sont plus nombreux que ceux qui sont réellement signalés. Si aucune déclaration n'est faite, les vélos récupérés/volés ne peuvent être reliés à leur propriétaire, ce qui a des répercussions sur le taux d'élucidation. Mais le chiffre noir est quelque peu atténué par le fait que des vélos plus chers sont volés et que pour ce type de vélo l'enregistrement, le signalement et parfois l'élucidation ont de meilleurs résultats. Enfin, le fait que peu de données soient connues génère également un manque d'image précise par la police. La volonté de signaler les vols de vélos doit être stimulée autant que possible.

Un premier élément crucial de la prévention est d'informer et de sensibiliser suffisamment les citoyens. Les intervenants recommandent de lancer une campagne de communication nationale (telle que le Flash Marathon, BOB) dans laquelle les citoyens sont incités à signaler un vol de vélo, à enregistrer leur vélo et à obtenir un maximum de conseils et d'astuces sur la façon de sécuriser leur vélo.

En outre, il est encore aujourd'hui beaucoup trop facile de voler un vélo. Le cadenas parfait n'existe pas ; il est recommandé d'en utiliser plusieurs, ce qui n'est pas évident du côté de l'utilisateur. Il y a peu d'innovation quand on parle de sécurité des vélos. L'un des aspects les plus importants du vol de vélo est l'aspect temporel : mieux le vélo est sécurisé, plus longtemps il faut au voleur pour opérer ; le risque d'éveiller les soupçons des citoyens ou de la police est donc plus grand et le voleur risque de laisser tomber.

Que le vélo soit marqué/enregistré est très important pour qu'il puisse être restitué à son propriétaire. Mais il existe une fragmentation des initiatives d'enregistrement publiques et privées, ce qui génère des difficultés opérationnelles. Il est donc recommandé de procéder à une coordination, en mettant en place un système d'enregistrement unique qui garantisse une approche cohérente à l'échelle nationale.

L'enregistrement du vélo par le numéro national présente à la fois des avantages et des inconvénients. Un numéro de cadre unique est souvent préféré au numéro national, bien que beaucoup trouvent également une combinaison souhaitable. Le système d'enregistrement doit avoir une valeur ajoutée par rapport à l'existant, être conforme au RGPD, simple, accessible, gratuit... Les informations doivent toujours être saisies avec précision et l'accès doit être facilité pour la police. Dans le cas d'un numéro de cadre, faire intervenir le fabricant est une solution, mais cela nécessite une approche globale.

Outre les efforts visant à stimuler la volonté de signaler et de s'enregistrer, la police procède également à la cartographie du phénomène, à l'analyse des points chauds, etc., ce qui lui permet de mener des actions ou d'être plus vigilante lors des patrouilles. Les observations générales lors des patrouilles quotidiennes ou les actions concrètes telles que celles menées sur un marché aux puces, une brocante ou des vide-greniers ont

lieu à la fois en ligne et hors ligne. S'il y a une coopération du parquet – ce qui n'est pas évident – les vélos sont parfois utilisés comme leurres.

L'identification du délinquant, un délinquant organisé et la valeur de la bicyclette sont les raisons pour lesquelles les affaires sont poursuivies ou non au niveau du Ministère Public. La poursuite des vols de vélos n'est souvent pas une priorité du Ministère Public. La police n'a pas toujours une vue d'ensemble du traitement des affaires par le Ministère Public. Au niveau du tribunal, ce sont généralement des délinquants connus qui n'ont souvent pas les moyens d'indemniser les victimes.

Enfin, il est frappant de constater que les victimes d'un vol de vélo sont souvent présentes à la séance du tribunal pour récupérer les dommages. L'implication de la victime dans un vol de vélo est souvent plus importante que dans d'autres infractions pénales.

5 Bibliographie

Chiffres et tendances aux Pays-Bas. Retrieved from:

<https://www.fietsplatform.nl/fietsrecreatiemonitor/cijfers#bronnen> [14/06/2022]

Genèse du Moniteur de sécurité :

https://www.moniteurdesecurite.policefederale.be/assets/pdf/2008_2009/notes/manuel_2008.pdf pp. 4 [04/06/2022]

Loi concernant les méthodes particulières de recherche et quelques autres méthodes d'enquête. Retrieved from:

<https://www.ejustice.just.fgov.be/eli/loi/2003/01/06/2003009347/moniteur> [13/06/2022]

Mobilité à Bruxelles : attention au vol de vélos. Retrieved from : <https://bps-bpv.brussels/fr/mobilite-bruxelles-attention-au-vol-de-velos> [13/01/2022]

Moniteur de sécurité 2018. DRI-BIPOL. Retrieved from :

http://www.moniteurdesecurite.policefederale.be/assets/pdf/2018/reports/Grote_tendensen_Analyses_VMS2_018.pdf [11/03/2021]

Note méthodologique Statistiques policières de criminalité. Retrieved from:

https://www.stat.policefederale.be/assets/pdf/methodologie/note_methodologique_SPC_generale.pdf [30/05/2022]

Statistiques criminelles de la police. DRI-BIPOL Retrieved from: <http://www.stat.policefederale.be/index-nl.html> [25/02/2021]

Statistiques policières de criminalité. Tendances 1 er semestre 2020 DRI-BIPOL. Retrieved from:

https://www.stat.policefederale.be/assets/pdf/notes/tendances_TRIM2_2019_2020_SPC.pdf [23/02/2021]

Transport des personnes/vélo. Retrieved from:

https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/transport_des_personnes/velo [27/04/2022]



Institut Vias

Chaussée de Haecht 1405
1130 Bruxelles

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be