



SYNTHÈSE



LE VOL DE VÉLOS

EN FRANCE



adma
Académie des
Mobilités Actives



ROZO



Les certificats
D'ÉCONOMIES
D'ÉNERGIE

INTRODUCTION

Après les enjeux liés à la sécurité des déplacements, le vol de vélo est régulièrement cité par les cyclistes et les spécialistes comme étant le deuxième obstacle à la pratique du vélo. Le risque de vivre un vol peut dissuader d'adopter le vélo, le fait de subir un vol décourage la pratique du vélo pour un quart à un tiers des victimes.

Visible depuis plusieurs années et accéléré par la crise sanitaire, le développement de l'usage du vélo en France appelle un déploiement de multiples politiques publiques pour diffuser son usage au plus grand nombre. Il est nécessaire de mettre en place un système permettant de bonnes conditions de circulation mais aussi de rendre le stationnement pratique et sécurisé. Penser et faire une politique en faveur de la mobilité à vélo nécessite aussi des actions qui agissent sur les conditions d'immobilité des véhicules.

Le vol de vélo n'est pourtant ni un sujet spécifique à la France, ni un sujet nouveau. Les pays ayant une part modale élevée du vélo font globalement face à un risque de vol accru et mettent en place des actions pour lutter contre ce phénomène. En France, le vol de vélo demeure une thématique mal connue, générant des a priori mais aussi des interrogations sur la stratégie à adopter pour lutter contre le vol de vélo.

Ainsi, plusieurs objectifs motivent cette étude sur le vol de vélo en France :

→ Comme évoqué, des publications internationales et nationales existent sur le vol de vélo mais les analyses proposées sont mal connues et rarement mises en perspective. **Le premier objectif de ce travail est de mobiliser et recenser les statistiques existantes sur le vol.**

→ L'usage du vélo évolue rapidement depuis plusieurs années et les anciens travaux de référence menés sur le risque de vol sont à mettre à jour pour comprendre les conditions et les enjeux actuels. **Le second objectif de l'étude est de proposer une photographie à jour des conditions de stationnement et des contraintes liées au vol de vélo en France aujourd'hui.**

→ Avec la forte croissance de l'usage du vélo, de nombreuses actions sont déployées pour l'accompagner. Au même titre que les obstacles liés aux problématiques de cohabitation en circulation sont aujourd'hui pris en main par les acteurs du domaine du vélo, la question du vol devient un sujet majeur des politiques publiques et des initiatives privées pour répondre aux besoins des cyclistes. **Le troisième objectif de cette publication est de dresser un panorama des actions mises en place et des recommandations pour limiter le vol et ses effets.**

Pour répondre à ce triple objectif, cette étude s'articule autour de 4 parties dont voici les principaux résultats.



La première partie présente les données disponibles sur le vol de vélo en France et dans d'autres pays afin d'objectiver les chiffres de 300 000 à 400 000 vols annuels régulièrement avancés lorsque le vol de vélo est abordé en France et de comparer la situation de la France à d'autres pays en fonction de la diffusion de la pratique du vélo. En France, on estime avec des enquêtes par sondage qu'il y a entre 350 000 et 580 000 vols par an. La fourchette de cette estimation et l'absence de données exploitables des dépôts de plainte auprès des forces de l'ordre témoignent de la difficulté à disposer de chiffres précis. Cette première section de l'étude rappelle aussi que le risque de subir un vol de vélo est davantage présent dans les pays et les territoires où son usage est commun.

La deuxième partie présente les conditions actuelles du stationnement des vélos. En France, le stationnement des vélos à domicile se fait dans des conditions très variables mais il semble que les cyclistes quotidiens disposent de conditions de stationnement moins confortables et moins sécurisées que les cyclistes occasionnels (pratique de sport et de loisirs notamment). Ce constat s'explique en partie par la géographie actuelle de l'usage du vélo concentrée principalement en ville. Concernant la sécurisation sur l'espace public, selon les villes, les lieux de stationnement et les caractéristiques du vélo, les modalités de sécurisation choisies par les cyclistes ne sont pas les mêmes. La taille de l'agglomération et l'expérience du cycliste sont deux variables structurantes ayant un impact sur les précautions prises, mais celles-ci ne sont pas suffisantes pour comprendre la complexité des choix faits par les cyclistes en matière de sécurisation des vélos.

La troisième partie présente une radiographie du vol de vélo en France aujourd'hui. La densité de la commune de résidence, le type d'habitat, des variables sociodémographiques impliquent des différences d'exposition au risque de vol. La distribution des vols aux différents horaires d'une journée ou aux différents mois de l'année, les circonstances différentes des vols entre espace public et espaces privés, les différents choix d'antivol et manières d'avoir attaché le vélo au moment du vol sont autant d'informations à prendre en compte pour une stratégie de prévention des vols, une meilleure pédagogie auprès des usagers et une meilleure conception des espaces de stationnement.

La quatrième partie présente l'impact du vol sur la pratique du vélo : les personnes qui possédaient leur vélo depuis moins de deux ans au moment du vol, ce qui peut être révélateur d'une pratique récente du vélo, ont davantage tendance à renoncer au vélo après le vol. Le développement de pair du marquage du vélo et de l'assurance contre le vol de vélo s'inscrivent dans un halo de prudence pour les cyclistes concernés : un meilleur antivol, des meilleurs choix de sécurisation du vélo vont de pair avec le marquage et l'assurance. À la suite d'un vol, les personnes qui achètent un autre vélo ont nettement tendance à s'équiper d'un meilleur cadenas, signe d'un effet d'apprentissage dans la sécurisation du vélo suite à un vol.

MÉTHODOLOGIE

Cette étude est basée sur différents types de données. En plus de compiler des résultats existants issus d'études nationales et internationales sur le vol, ce travail analyse également des données originales collectées grâce à trois méthodes d'enquêtes différentes et complémentaires : un questionnaire, des groupes de discussion (focus groups en anglais) et des relevés de terrain.

Le questionnaire auprès des victimes de vol de vélo

Le questionnaire, destiné aux cyclistes ayant subi au moins un vol de vélo au cours des 2 dernières années, a été construit autour d'une trentaine de questions fermées permettant de renseigner le profil socio-démographique de l'individu et un ensemble d'éléments sur le vol subi (cf Annexe dans l'étude complète). Les questions sont organisées autour des thématiques suivantes et dans cet ordre : les conditions du vol, le stationnement du vélo, la sécurisation, le type de vélo, l'après-vol et le profil de l'individu. Le formulaire du questionnaire a été fait sur l'outil Lime Survey en partenariat avec le programme Al-véole de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette). Le lien, ouvert en ligne entre le 26 septembre 2022 et le 31 octobre 2022, a été diffusé via de multiples canaux de communication de la FUB, de l'ADMA et d'organismes intéressés par les objectifs de cette enquête.

Avec cette communication, 4 826 personnes ont répondu au questionnaire dont 2 843 ont affirmé avoir été victime d'un vol ces deux dernières années.



Les groupes de discussion auprès de cyclistes ayant vécu un vol

Dans l'objectif de compléter les données quantitatives recueillies avec le questionnaire, une deuxième méthode a été déployée pour recueillir des matériaux qualitatifs avec des groupes de discussion restreint. Un modèle de groupe de discussion a été développé avec une grille de questions à aborder avec une dizaine de cyclistes, permettant de traiter des pratiques et stratégies des individus en lien avec le risque de vol. Neuf cyclistes ont participé au groupe de discussion réalisé à Lyon le mardi 15 novembre 2023 et 7 cyclistes à Paris le jeudi 17 novembre 2023.

Lors des discussions, les débats ont été orientés autour des circonstances des vols de vélo, de la gestion du vol et de l'impact du vol sur la pratique du vélo. Les personnes enquêtées étaient libres de partager leurs expériences, leurs façons de faire et leurs points de vue tout en réagissant à ceux des autres.

Les relevés de terrain sur les manières d'attacher un vélo

Pour compléter ces deux premières méthodes, un travail d'enquête de terrain a été mené entre les mois de mai 2022 et janvier 2023. L'objectif de ce travail était d'observer des vélos accrochés dans l'espace public en recensant de manière systématique des éléments liés au type de vélo, à son état, son mode de sécurisation et à sa localisation. Ce travail d'observation et de recensement permet de croiser dans cet ouvrage les données déclaratives des cyclistes recueillies lors du questionnaire et des focus groups avec les données récoltées sur le terrain concernant la manière dont les usagers sécurisent leur vélo.

Lors de ce travail de recensement, 13 lieux ont été étudiés dans 8 agglomérations différentes permettant d'enregistrer 1 044 vélos.



Parking vélo de la gare de Rennes



PARTIE 1

LES DONNÉES SUR LE VOL DE VÉLOS

Le chiffre de 400 000 vols de vélos chaque année en France est souvent évoqué. L'étude fait le point sur les sources de données disponibles en France pour préciser et objectiver ce chiffre. À partir de données internationales, le nombre de vols de vélos en France est mis en regard d'autres pays où l'usage du vélo est plus ou moins diffusé.

Entre 350 000 et 580 000 vélos volés chaque année en France

En France, deux sources renseignent le phénomène de vol de vélos : les enquêtes nationales transport réalisées tous les 10 à 15 ans par le ministère des Transports et l'Insee concernant les déplacements des ménages résidant en France métropolitaine et les enquêtes « Cadre de vie et sécurité » du ministère de l'Intérieur réalisées tous les ans de 2007 à 2022 pour connaître les infractions dont sont victimes les ménages et les individus. Quelles informations apportent ces enquêtes par rapport à l'ordre de grandeur de 400 000 vols de vélo annuels souvent évoqué en France ? La moyenne des estimations annuelles du nombre de vols de vélos fournies par l'enquête « Cadre de vie et sécurité » entre 2006 et 2018 est de 354 000 vols.

D'après les deux dernières enquêtes nationales transport réalisées en 2008 (« Enquête Nationale Transports Déplacements ») et en 2019 (« Enquête Mobilité des Personnes »), le nombre de ménages victimes d'au moins un vol de vélo au cours des 12 derniers mois était respectivement de 560 000 ménages et de 580 000 ménages. Ainsi, parmi les quelque 29 millions de ménages en France en 2019, 2 % d'entre eux avaient été victimes d'un vol de vélo au cours des 12 derniers mois.

Le chiffre souvent avancé de 400 000 vols annuels de vélos se situe au bas de la fourchette de 350 000 à 580 000 vols annuels de vélos issue des deux sources de données disponibles. Ces écarts soulignent le manque de connaissance du phénomène de vol de vélo en France, auquel fait écho l'absence de chiffres consolidés concernant les plaintes déposées chaque année pour vol de vélo auprès de la Police nationale et de la Gendarmerie nationale. Une meilleure prise en compte statistique des dépôts de plainte permettrait une meilleure connaissance du vol de vélo.

Le vol de vélo n'est pas une spécificité française

Les pays industrialisés sont tous touchés par ce crime mais avec des niveaux très divers. Les données internationales disponibles, qui permettant une comparaison entre pays, indiquent que plus la pratique du vélo est répandue, plus le risque de vol de vélo – rapporté à la population ou aux propriétaires de vélos – est élevé. De la même manière, les habitants des capitales ou des principales villes de chaque pays sont plus exposés que la moyenne du pays, rappelant le caractère urbain de l'usage contemporain du vélo. Les Pays-Bas et le Danemark ont néanmoins connu ces dernières années une baisse du risque de vol de vélo. Au Danemark, deux raisons sont avancées pour expliquer cette baisse : l'utilisation de meilleurs antivols par les cyclistes ainsi que la baisse de la délinquance et du nombre de vols en général.

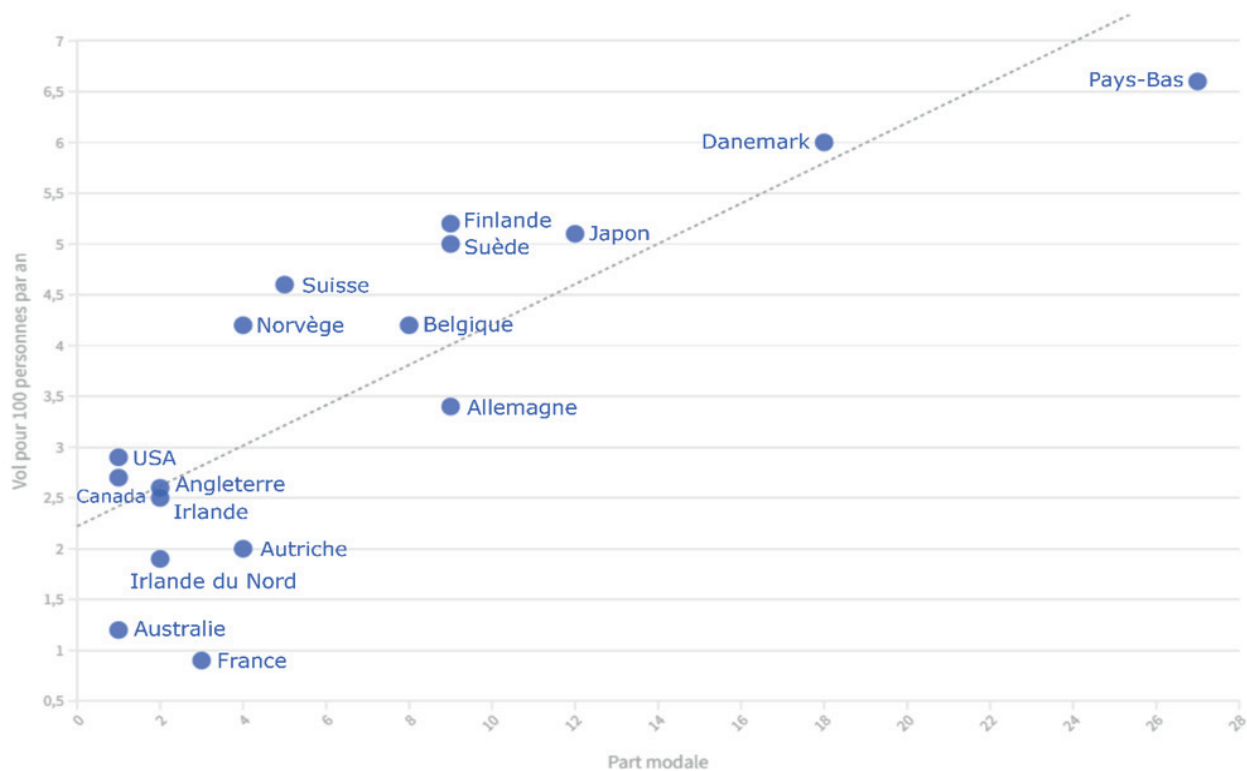


Figure - Nombre de vols de vélos rapporté à la population totale en 2003-2004 et part modale de l'usage du vélo par pays (date d'enquête variable)

En revanche, sur la même période les compagnies d'assurance n'ont pas constaté une baisse des dépenses totales d'indemnisation pour vol de vélo : cela s'explique par la croissance de l'usage de vélos à assistance électrique et de vélos cargo dont la valeur d'achat est bien supérieure à celle des vélos traditionnels. Le montant moyen de l'indemnisation suite à un vol de vélo a ainsi augmenté de plus de 50 % entre 2011 et 2021.

Le taux de victimation, soit le nombre de vols de vélos pour 100 habitants, est en moyenne plus fort dans la ville principale que dans chaque pays : le risque de vol est près de 2 fois plus fort à Amsterdam que dans l'ensemble des Pays-Bas et 3 fois plus fort à Paris que dans l'ensemble de la France. Si au Danemark les vols de vélo ont baissé de 43 % entre 2010 et 2020, cette baisse s'est limitée à 25 % pour la ville de Copenhague. Ces variations du risque de vol peuvent être liées aux variations de l'usage du vélo entre

la ville principale et le pays dans son ensemble. Cet élément est illustré par la négative à partir des chiffres en Belgique : le risque de vol est moindre dans la capitale Bruxelles que dans l'ensemble du pays en raison d'une forte diffusion de l'usage du vélo dans la région qui impacte à la hausse le risque de vol en Belgique.

En France, les chiffres communiqués par la Préfecture de Police de Paris pour les 8 premiers mois de chaque année entre 2018 et 2022 indiquent une forte augmentation du nombre de vols de vélos déclarés à la police depuis 2020, celle-ci étant quasi-intégralement le fait de l'augmentation du nombre de dépôts de plainte pour vol de vélo à assistance électrique.

Ainsi, si le phénomène du vol de vélo est souvent corrélé à la diffusion de la pratique du vélo ; les mutations de la pratique du vélo telles que la croissance de l'usage du vélo à assistance électrique (VAE) ou du vélo cargo se retrouvent dans les caractéristiques et la valeur des vélos volés.



PARTIE 2

LES CONDITIONS DE STATIONNEMENT

Questionner les conditions de stationnement ainsi que les pratiques de sécurisation des cycles est une première étape pour tenter de comprendre le phénomène du vol de vélo.

Les vélos de ville utilisés régulièrement bénéficient de moins bonnes conditions de stationnement que les vélos de loisirs

En s'appuyant sur les données de l'Enquête Mobilité des Personnes de 2019, l'étude montre que les vélos de ville bénéficient de moins bonnes conditions de stationnement que les vélos de type VTT : les vélos de ville sont davantage stationnés dans un local accessible par des escaliers, dans un garage ou local collectif, sur la voie publique ou en plein air sur un parking ou dans une cour, et ils sont moins stationnés dans un garage ou local privatif accessible de plain-pied, dans un parking couvert ou sous un abri. Ces caractéristiques renvoient à un stationnement moins sécurisé pour les vélos de ville.

De la même manière, les vélos utilisés tous les jours ou presque sont davantage stationnés sur la voie publique, dans des cours en plein air, dans des locaux collectifs, et moins stationnés dans des locaux privatifs accessibles de plain-pied. Les conditions de stationnement semblent moins sécurisées pour les cyclistes quotidiens du vélo. Ces caractéristiques se retrouvent également pour les vélos utilisés pour des trajets domicile-travail par opposition aux vélos utilisés pour faire du sport. Ainsi, les vélos de type VTT utilisés une fois par mois principalement pour pratiquer un sport sont stationnés pour 42 % d'entre eux « dans un garage ou local privatif accessible de plain-pied » et pour 34 % d'entre eux « dans un parking couvert, sous un abri », contre respectivement 28 % et 13 % pour les vélos de ville utilisés tous les jours ou presque et principalement pour un motif domicile-travail.

Le choix de l'antivol : une question d'expérience ?

L'invention de l'antivol de type U dans les années 1970 à New-York marque un tournant par rapport aux solutions moins satisfaisantes utilisées auparavant : de simples chaînes ou cadenas, ou encore des antivol de type

bloque-roue créés dans les années 1920. Les groupes de discussion organisés dans le cadre de l'étude avec des victimes de vol de vélo indiquent que l'antivol de type U est bien identifié comme antivol le plus fiable pour protéger son vélo. La FUB référence depuis une vingtaine d'années plus de 500 antivols en leur attribuant une note (zéro, une ou deux roues) et les antivols en U en ressortent fortement recommandés.

À partir de ce constat, les pratiques d'attache de vélos ont été observées sur plus de 1 000 vélos en 13 lieux différents. Ce travail permet d'évaluer à quel point les différentes recommandations et conseils concernant le choix d'antivol sont respectés par les cyclistes et de repérer des différences de choix d'antivol selon les lieux et les types de vélos accrochés. L'usage d'un antivol de type U varie du simple au quadruple selon les lieux enquêtés. En moyenne, 47 % des vélos relevés sont attachés avec un antivol de type U, ce taux est de près de 60 % dans Paris, chute autour de 30 % à proximité des gares de Rennes et Dijon, autour de 20 % à proximité des gares de Vannes ou de Vaulx-en-Velin en périphérie de Lyon. Il est également inférieur à 20 % à Strasbourg, ville où la diffusion de l'usage du vélo est ancienne. Il semble que les lieux recensés dans les grandes agglomérations ont un taux d'utilisation d'antivol de type U plus important que les villes de taille moyenne. Mais la faible part d'antivols de type U recensée à Strasbourg et à Vaulx-en-Velin souligne que la taille de l'agglomération n'est pas un facteur explicatif suffisant : l'historique de pratique du vélo pour Strasbourg et la distance au centre de l'agglomération pour Vaulx-en-Velin peuvent constituer d'autres pistes d'explication.

L'analyse des choix d'antivol selon le type de vélo indique que les VTT sont moins bien attachés que l'ensemble des vélos, la part d'antivols de type U étant la plus faible, et celle de câbles, notamment fins, étant la plus élevée parmi les différents types de vélos.



Gare de Noisy-le-Grand



Parking vélos de la gare de Vincennes

Les différences de choix d'antivol selon l'âge du vélo indiquent qu'avoir un vélo neuf (moins de 2 ans) impacte à la baisse le taux d'usage d'antivols de type U qui se situe autour de 35 % contre 53 % pour les vélos âgés de 2 à 5 ans. Pour les vélos de plus de 40 ans, le taux d'antivols de type U est de 51 %. Si l'âge du vélo, notamment pour les vélos de moins de 2 ans, est interprété comme lié à l'ancienneté de la pratique du vélo, les néo-cyclistes auraient ainsi moins recours aux meilleurs antivols de type U pour protéger leur vélo. Les différences observées entre les vélos mécaniques et les VAE indiquent aussi que l'expérience accumulée par les cyclistes semble jouer davantage que la valeur du vélo dans le choix d'un antivol de type U.

Les différentes façons d'attacher son vélo

Lors des groupes de discussion organisés avec des victimes de vol de vélo, les manières d'attacher un vélo ont été débattues. Les cyclistes ont notamment raconté les façons dont étaient attachés leurs vélos lors des vols subis. Parmi les vélos volés, les situations sont très variées. Certains sont conscients que leur vélo n'était pas forcément bien attaché soit de manière ponctuelle, en ayant conscience que le jour du vol l'accroche n'était pas optimale par erreur ou par manque de volonté, soit de manière régulière.

Elisa se souvient par exemple avoir particulièrement manqué de vigilance lors de l'attache de son vélo la fois du vol : « Je pense que c'est la seule fois de ma vie que je l'ai attaché de cette manière-là, donc ça n'a pas pardonné. » (Elisa, 28 ans, Paris 19^{ème}).

Pour Romane, cela est différent puisqu'elle avait pleinement conscience que sa pratique quotidienne pouvait l'exposer mais que cette manière de faire lui permettait de limiter le temps de stationnement du vélo : « Mon vélo a été volé dans le local poubelle et vélo de notre copro, donc en principe derrière l'interphone et derrière une porte qui doit être fermée à clef. Tous les jours je n'attachais pas mon vélo à un point fixe en me disant « Un jour, il disparaîtra mais en attendant je gagne du temps. » Et j'ai gagné du temps, jusqu'à ce que mon vélo ait 7 ans [...] » (Romane, 33 ans, Lyon 7^{ème}).

D'après les relevés de stationnement effectués sur plus de 1 000 vélos en 13 lieux, les vélos de type VTT sont ceux pour lesquels l'utilisation de plusieurs antivol est la plus faible (17 %) et les vélos de ville sont ceux pour lesquels l'utilisation de plusieurs antivol est la plus répandue (27 %). Pour ce qui concerne l'âge estimé du vélo, la distribution du nombre d'antivols utilisés répond à une logique progressive : c'est parmi les vélos récents que la part de vélos attachés avec plusieurs antivols est la plus importante (41,5 %) et parmi les vélos les plus anciens qu'elle est la plus faible (12 %).

44 % des vélos stationnés enquêtés étaient attachés uniquement par le cadre, 40,5 % étaient attachés par le cadre et par une roue (avant ou arrière). Le type d'antivol utilisé ainsi que le design du support de stationnement semblent avoir un impact sur le nombre de pièces du vélo qui sont attachées par un ou plusieurs antivols. Le site de l'Université de Lyon 3 qui se distingue comme étant celui où la plus forte proportion d'antivols de type U a été relevée (69 %) est également celui où la proportion de vélos sécurisés uniquement par le cadre est la plus importante (67 %). Strasbourg se distingue par une très faible part de vélos attachés uniquement par le cadre et par une très forte part de vélos attachés par le cadre avec une roue : en l'occurrence, les sites étudiés dans cette ville sont équipés d'arceaux spécifiques, la partie principale du support

de stationnement accueillant la roue et l'avant du cadre et incitant ainsi à attacher ensemble ces deux pièces du vélo. Ce d'autant plus qu'à Strasbourg le taux d'antivol de type U est faible et le taux d'antivols pliants ou de chaînes est plus élevé : la flexibilité des antivols a un impact sur l'aisance avec laquelle plusieurs pièces du vélo peuvent être sécurisées.

Le choix du lieu de stationnement

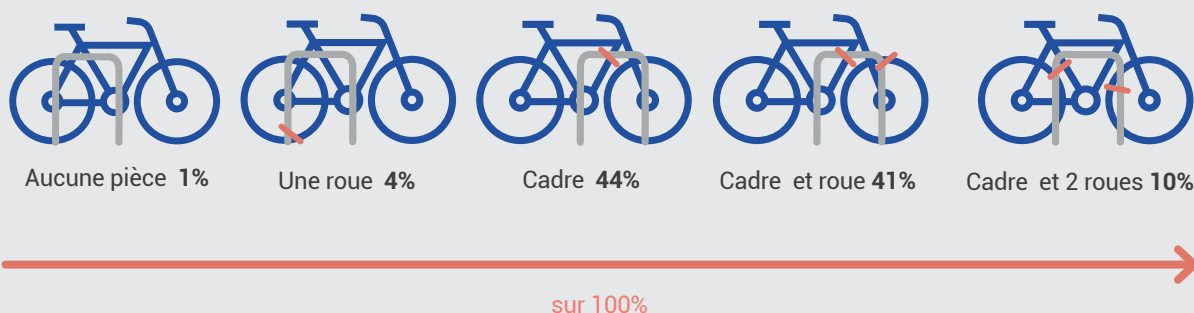
Les associations cyclistes et la FUB insistent depuis de nombreuses années pour que les stationnements de type « pince-roue » soient bannis. Sans compter les problématiques liées au voilage des roues, cet équipement ne satisfait pas plusieurs exigences évoquées plus haut : les supports sont fins, souvent non scellés dans le sol et rendent l'attache du cadre difficile. A contrario, les arceaux avec une hauteur d'environ 80 cm, une largeur de 40 à 50 cm et dont le diamètre n'excède pas 5 cm présentent de nombreuses qualités rendant possible une attache idéale du vélo.

Les observations d'usage effectuées dans des pays où l'usage du vélo est largement diffusé (Pays-Bas, Danemark) indiquent que la distance que les cyclistes sont prêts à parcourir entre le lieu de stationnement du vélo et le lieu de destination varie en fonction de la durée du stationnement et du motif du déplacement. La littérature scientifique internationale indique également que les cyclistes réguliers sont davantage intéressés par des solutions de stationnement sécurisé.

En faisant le point sur les obligations légales et réglementaires en matière de stationnement des vélos en France et en dressant un panorama des (nouvelles) pratiques d'organisation et de diversification du stationnement des vélos en France et à l'étranger, cette partie de l'étude rappelle l'enjeu d'améliorer la qualité de l'offre de stationnement pour contribuer à une meilleure sécurisation des vélos contre le vol.

ATTACHER SON VÉLO

bonnes et mauvaises pratiques





PARTIE 3

RADIOGRAPHIE DU VOL

Près de 2 500 personnes victimes d'un vol de vélo lors des deux dernières années ont répondu à l'ensemble du questionnaire diffusé par la FUB et par l'ADMA, permettant de dresser une radiographie du vol de vélo en France. Celle-ci pourrait permettre d'orienter des actions de prévention et de lutte contre le vol de vélo en fonction de la saison, des lieux de stationnement, des types de vélos stationnés ou encore des différents publics usagers du vélo.

Où ont lieu les vols de vélo ?

Les vols recensés ont principalement été localisés dans les pôles urbains. C'est le reflet d'une concentration de la population, mais aussi d'une pratique du vélo qui y est plus développée à ce jour. Dans l'EMP 2019, le taux de victimation des ménages concernant le vol de vélo était positivement corrélé à la densité de la commune de résidence : de 0,65 % dans une commune peu dense, il augmentait à 1,43 % dans une commune de densité intermé-

diaire et à 3,46 % dans une commune densément peuplée. D'après l'enquête CVS, le type de logement présente également une corrélation forte avec le taux de victimation : celui-ci est de 4,4 % pour les ménages équipés d'un vélo et résidant en appartement dans un immeuble de plus de 10 logements contre 0,8 % dans une maison indépendante.

59 % des personnes ayant répondu à l'enquête FUB-ADMA font état d'un vol de vélo lorsque celui-ci était stationné dans l'espace public. 87 % de ces vélos étaient attachés avec au moins un antivol à un point fixe scellé au sol, 7 % étaient sécurisés avec un antivol sans point fixe, 6 % n'étaient pas sécurisés par un antivol. Dans plus de la moitié des cas, les vélos attachés à un point fixe étaient uniquement sécurisés par le cadre ; le câble est le type de cadenas qui était le plus utilisé au moment du vol. Ces circonstances de vol peuvent être un reflet des pratiques de sécurisation des vélos dans leur ensemble par les usagers, mais comme présenté dans la partie 2 de cette étude, le relevé de stationnement effectué sur 1 000 vélos indique un taux d'antivols de type U de 47 % et un taux d'antivols de type câble de 8 %.

Le choix de l'antivol (modèle et qualité) ainsi que la manière d'attacher le vélo peuvent induire des différences dans le risque de vol parmi différents vélos stationnés à un même endroit, élément dont peuvent être conscients les cyclistes d'après les personnes réunies en groupes de discussion dans le cadre de l'étude : « Moi je suis montée en gamme au fur et à mesure des vols. J'ai commencé avec un tortillon et là je suis avec le U qui m'a coûté 120 €. Je pense que ce qui protège le mieux du vol, c'est une rue passante, d'autres vélos plus faciles à voler à côté » (Romane, 33 ans, Lyon).



Boulevard Voltaire Paris

41 % des personnes ayant répondu à l'enquête FUB-ADMA font état d'un vol de vélo lorsque celui-ci était stationné dans un espace privé. Plus de la moitié de ces vélos étaient stationnés soit sans antivol (41 %) ou avec un antivol sans être relié à un point fixe (21 %). Par rapport au stationnement dans l'espace public, le stationnement dans un espace privé sans antivol ou sans point fixe ne peut pas être uniquement interprété comme un excès de confiance des cyclistes envers la sécurité des lieux privés de stationnement : les différences de sécurisation des vélos au moment du vol dans un espace privé sont aussi le reflet des conditions de stationnement dans les lieux privés qui ne satisfont pas assez les critères requis de sécurisation des accès collectifs et de présence d'un point fixe pour attacher son vélo.

Quand ont lieu les vols de vélo ?

La répartition mensuelle des vols ayant eu lieu en 2021 (enquête FUB-ADMA) présente un profil similaire à la saisonnalité de la pratique du vélo telle que renseignée par la Plateforme Nationale des Fréquentations de Vélo & Territoires, en particulier si l'on s'intéresse aux compteurs de passages de vélos qui reflètent la pratique utilitaire du vélo : la proportion de vols devient plus importante à l'arrivée et au fil du printemps, baisse durant les vacances scolaires d'été (juillet-août) et le pic de vols est atteint en septembre et en octobre. Ces deux mois rassemblent près d'un vol sur trois (31 % déclarés pour l'année 2021).



Ces données indiquent des périodes durant lesquelles des actions ciblées (prévention, flagrant délit par les forces de l'ordre) auraient un impact pour lutter plus efficacement contre le phénomène de vol. Cette saisonnalité des vols et en particulier le pic de vols au moment de la rentrée scolaire après les vacances d'été se retrouve dans d'autres données internationales présentées dans l'étude (déclarations de vols pour les villes de Berlin et Bruxelles).

Près d'un vélo volé sur deux aurait lieu en journée (horaire estimé du vol entre 8h et 18h) d'après les personnes victimes d'un vol de vélo ayant répondu à l'enquête FUB-ADMA, 22 % en soirée (entre 18h et minuit) et 30 % la nuit (entre minuit et 8h). Les vélos volés en journée étaient davantage stationnés dans l'espace public, attachés à un point fixe, tandis que les vélos volés la nuit étaient davantage stationnés dans des espaces privés et dans une moindre mesure attachés à un point fixe.

Qui sont les victimes de vols de vélo ?

43,5 % des personnes ayant répondu à l'enquête FUB-ADMA pour déclarer un vol de vélo subi dans les deux dernières années étaient des femmes. Cette proportion est intermédiaire entre la part des femmes dans la pratique urbaine du vélo, estimée à 35 % à partir de la base unifiée des enquêtes déplacement du Cerema et la part des femmes dans la population française établie à 51,6 % selon l'INSEE en 2023. Deux éléments permettent d'expliquer ce chiffre de 43,4 % de femmes parmi les victimes des vols de vélo : d'une part, la proportion indiquée de 35 % de femmes pratiquant le vélo date d'une enquête de 2020 et on sait que plus la pratique du vélo progresse, plus la proportion de femmes pratiquant le vélo augmente ; d'autre part, les femmes donnent davantage de leur temps que les hommes pour participer à des enquêtes en ligne telles que celle menée par l'ADMA et la FUB.

Plus on est jeune, plus on a de chances de s'être fait voler un vélo récemment. Près de la moitié des personnes répondant à l'enquête se déclarent âgées de 25 à 40 ans, cette classe d'âge représentant 21,2 % de la population française âgée de plus de 15 ans. Les parts de répondants sont de moins en moins importantes après la classe 25-40 ans. Ce point fait écho au taux d'occurrence de vol de vélo par classe d'âge renseigné dans l'enquête « Cadre de vie et sécurité » du ministère de l'Intérieur : de 4,9 % chez les moins de 30 ans parmi les ménages équipés, ce taux d'occurrence baisse continuellement avec l'âge jusqu'à 0,9 % chez les plus de 60 ans parmi les ménages équipés.

Les personnes ayant répondu à l'enquête FUB-ADMA n'ont pas été interrogées sur leur niveau de vie ou leur statut socio-professionnel. Des données de cet ordre sont en revanche présentées dans l'enquête « Cadre de vie et sécurité » : les ménages modestes équipés d'au moins un vélo sont ceux qui ont le plus de risques d'être victimes d'un vol de vélo (3,1 % contre 2 % pour les ménages aisés). En ce qui concerne le statut, les retraités sont les personnes pour lesquelles le taux de victimisation est le moins important avec seulement 0,7 % des ménages retraités équipés qui ont été victime d'un vol. Ce taux est cinq fois plus important pour les chômeurs (3,8 % des ménages équipés) et huit fois plus important pour les étudiants et autres inactifs (5,6 % des ménages équipés).

Des circonstances de vol différentes selon le type de vélo

Par rapport à l'ensemble des vélos déclarés volés dans l'enquête FUB-ADMA, les vélos de ville volés étaient davantage stationnés sur des arceaux libres d'accès dans l'espace public, plus souvent protégés par un antivol en U. Les vélos de type VTT volés étaient davantage stationnés dans des espaces privés et davantage sécurisés par des antivols de type câble que par des antivols en U. Les vélos de route ont davantage été volés la nuit, stationnés dans des espaces privés, abrités et clos mais moins protégés par un antivol, renvoyant à l'image des vélos de route utilisés pour un usage sportif ou de loisirs et entreposés dans un garage individuel.

Les VAE représentent 23 % des vélos déclarés volés lors de l'enquête FUB-ADMA. Dans 80 % des cas, le VAE était stationné avec sa batterie au moment du vol. Par rapport à l'ensemble des vélos volés, les VAE volés sont moins stationnés sur l'espace public, et davantage stationnés dans des espaces clos et sécurisés, ce qui peut expliquer qu'ils aient été moins accrochés à un point fixe par rapport à la moyenne des vélos volés. Cet aspect souligne à nouveau l'enjeu de disposer de stationnement qualitatif dans les espaces privés, offrant de la place pour stationner les VAE dont l'envergure est souvent plus importante que celle des vélos musculaires et garantissant la possibilité de relier l'antivol utilisé à un point fixe.



PARTIE 4

LES SUITES DU VOL

À la suite d'un vol de vélo, différentes démarches peuvent être entreprises par les victimes : déposer plainte, engager des démarches auprès de son assurance, tenter de retrouver son vélo grâce à différentes précautions prises auparavant (marquage du vélo et utilisation d'un trackeur), grâce aux forces de l'ordre ou avec l'aide d'autres usagers. Quand le vélo n'est pas retrouvé se pose la question d'acquérir un nouveau vélo et par conséquent de continuer à pratiquer le vélo ou non. Avec un nouveau vélo se pose la question de sa protection pour se prémunir d'un nouveau vol. Autant d'étapes qui renseignent sur la qualité des services pour lutter contre le vol mais aussi sur les évolutions de comportement des usagers.

Déposer plainte

En France comme dans d'autres pays tels que les Pays-Bas, le taux de dépôt de plainte est généralement évalué autour d'un quart des victimes de vol. Parmi les personnes ayant répondu à l'enquête FUB-ADMA de même qu'à une récente enquête de l'entreprise Sharelock, ce taux se situe plutôt autour de 65 %. Cette différence peut s'expliquer par un biais de recrutement à ces enquêtes : des publics avertis, qui souhaitent que leur mauvaise expérience soit prise en compte et qui ont une forte propension à souscrire à une assurance contre le vol de vélo.





Le dépôt de plainte pour vol de vélo n'est pas systématique et reste polarisé sur certains types de vélos d'après les réponses à l'enquête FUB-ADMA : le fait de s'être fait voler un VAE plutôt qu'un vélo mécanique, un vélo acheté neuf plutôt que d'occasion, semble davantage inciter au dépôt de plainte. Il en est de même concernant le fait de s'être fait voler un vélo dont la valeur d'achat était supérieure à 500 €, dont l'ancienneté était de moins de 2 ans et dont l'état au moment du vol était jugé très bon.

Si le taux de retour d'un vélo à la suite de son vol reste faible, la différence entre absence ou non de dépôt de plainte n'est pas négligeable : dans l'enquête FUB-ADMA, 4,9 % des personnes qui n'avaient pas déposé plainte ont retrouvé leur vélo contre 6,15 % des personnes qui avaient déposé plainte soit 25 % de chances en plus de retrouver son vélo. Néanmoins, parmi les personnes qui avaient déposé plainte, près de quatre sur dix ont retrouvé leur vélo par leurs propres moyens, sans le concours des forces de l'ordre.

Assurer son vélo contre le vol

Si en 2019 le bureau d'études 6t estimait à 8,5 % la part de cyclistes assurés contre le vol en France, le marché des assurances contre le vol de vélo s'est développé ces dernières années d'après plusieurs acteurs du secteur qui ont témoigné lors d'entretiens pour les besoins de cette étude. 19,6 % des personnes ayant répondu à l'enquête FUB-ADMA ont déclaré que leur vélo vol était assuré.

Parmi ces personnes dont le vélo volé était assuré, 88,5 % ont déposé plainte, tandis que celles dont le vélo n'était pas assuré sont 58 % à avoir effectué une démarche pour déposer plainte. Les vélos volés qui étaient assurés se distinguent de l'ensemble de vélos volés par une plus forte proportion de VAE, de vélos dont le prix d'achat était supérieur à 1 000 €, de vélos âgés de moins de deux ans au moment du vol.

Les conditions d'assurance imposent dans la plupart des cas des critères quant à l'antivol utilisé pour sécuriser le vélo (certification, qualité, type d'antivol). Ainsi, parmi les personnes dont le vélo volé était assuré, 41 % ont déclaré utiliser un antivol en U et 23 % un antivol de type câble, contre respectivement 28 % et 41 % parmi les personnes dont le vélo n'était pas assuré contre le vol.

Il y a ainsi un « halo de prudence » entre le fait d'assurer son vélo, d'utiliser un antivol de meilleure qualité et de porter plainte en cas de vol, mais aussi d'avoir marqué son vélo puisque cette précaution était accomplie par 42 % des personnes assurées contre 23 % des personnes non assurées.

Marquer son vélo

Après une progression continue du nombre de marquages de vélos depuis la création du Bicycode par la FUB en 2004, le caractère obligatoire de l'identification de tous les vélos nouvellement mis sur le marché introduit par la Loi d'Orientation des Mobilités a entraîné une croissance exponentielle des marquages entre 2020 et 2021 (d'un demi-million à 2,5 millions de vélos marqués par an environ).



En écho avec cette obligation de marquage pour tous les vélos neufs à partir de 2021, parmi les personnes ayant répondu à l'enquête FUB-ADMA, les vélos volés qui étaient marqués étaient davantage des VAE, des vélos achetés neufs, des vélos d'une valeur supérieure à 500 € et achetés depuis moins de 2 ans au moment du vol.

8,5 % des victimes de vol dont le vélo était marqué et qui ont déposé plainte ont retrouvé leur vélo, un taux sensiblement supérieur aux 4,9 % des personnes qui n'avaient pas déposé plainte.

Actions citoyennes, utilisation de traceurs pour géolocaliser les vélos volés

En miroir d'un taux de retour des vélos volés qui reste faible malgré le dépôt de plainte, les initiatives citoyennes se multiplient au niveau local ces dernières années, prenant la forme de groupes de discussion et de partage d'informations sur les réseaux sociaux. Les démarches pour retrouver soi-même un vélo volé s'appuient également sur l'utilisation de traceurs installés sur les vélos : d'abord utilisés dans la gestion de flottes de vélos par des entreprises, ces produits mobilisant diverses technologies (GPS, RFID, Bluetooth, etc.) sont aujourd'hui utilisés à titre individuel.

La ville de Strasbourg a initié une expérimentation publique à destination de vélos personnels des habitants en finançant l'équipement de 281 vélos avec un traceur. En avril 2021, six mois après le lancement du dispositif, 7 vélos avaient été retrouvés parmi 11 vélos déclarés volés : cette proportion est nettement plus importante que les 4,9 à 8,5 % de taux de retour de vélos volés mentionnés précédemment.



Usage du vélo, choix du vélo, choix de l'antivol : évolutions des pratiques à la suite d'un vol

Dans le cadre du questionnaire FUB-ADMA, 11 % des victimes de vol déclarent avoir arrêté l'usage du vélo à la suite du vol et 23 % déclarent avoir réduit leur usage du vélo suite au vol. Ainsi, la pratique du vélo serait affectée pour un tiers des victimes d'un vol de vélo. Les personnes qui arrêtent l'usage du vélo suite au vol sont davantage des personnes dont le vélo volé était récent (moins de 2 ans), d'une valeur d'achat comprise entre 200 € et 500 €. Le taux de VAE est également plus important parmi les personnes qui stoppent l'usage du vélo. Ces particularités peuvent suggérer qu'il s'agit de personnes dont la pratique du vélo était récente, qui se découragent du fait du vol et d'une pratique du vélo moins ancrée dans les habitudes.

61 % des victimes de vol ont par la suite décidé d'acheter un vélo de remplacement. Les comportements d'achat initiaux ont tendance à se reproduire : 78 % des personnes qui ont subi un vol d'un vélo acheté d'occasion ont acheté un vélo de remplacement d'occasion, 70 % des personnes qui ont subi un vol d'un vélo acheté neuf ont acheté un vélo de remplacement neuf. Dans 43 % des cas, les vélos de remplacement sont de même valeur que le vélo volé, dans 32 % des cas de moindre valeur. Une forte propension à la baisse ou à la stabilité de la gamme de prix se retrouve chez les usagers ayant possédé un vélo d'une valeur de 200 à 500 € (le prix moyen d'achat d'un vélo musculaire en France étant de 394 € en 2021), ainsi que chez les usagers ayant possédé un vélo d'une valeur de 2 000 € à 2 500 € (le prix moyen d'un VAE en France étant de 1 993 € en 2021).

Enfin, signe d'un effet d'apprentissage ou d'un regain de prudence après avoir subi un vol, l'utilisation d'un antivol de type U augmente de 71,5 % après le vol, tandis que seuls 10 % des usagers victimes de vol qui utilisaient un antivol de type câble continuent à utiliser ce type d'antivol.



LES 7

RECOMMANDATIONS DE L'ÉTUDE

1. Mieux prendre en compte les dépôts de plainte pour vol de vélo et améliorer la connaissance statistique du vol de vélo en France

À ce jour, il n'existe pas de décompte annuel des dépôts de plainte auprès de la Police nationale et de la Gendarmerie nationale. Les enquêtes nationales transport proposent une information sur le vol de vélo tous les dix à quinze ans seulement et l'enquête annuelle « Cadre de vie et sécurité » a été remplacée en 2021 sans nouvelles informations sur le vol de vélo depuis. Des données fiables sur une base annuelle permettraient de mieux connaître le phénomène du vol de vélo, première étape indispensable pour lutter contre.

2. Mettre en place une politique d'envergure de lutte contre le vol de vélo pour empêcher l'augmentation forte et prévisible du nombre de vols

Les données internationales indiquent une corrélation entre la diffusion de l'usage du vélo et le risque de vol pour la population concernée. Des pays ont vu ce risque de vol baisser après plusieurs années de diffusion de la pratique du vélo et lorsque le phénomène baisse il se concentre aussi sur les vélos les plus chers (VAE notamment). Ces enseignements internationaux pourraient nourrir une ambition française pour décorrélérer diffusion de l'usage du vélo et augmentation du nombre de vols.

3. Améliorer la qualité du stationnement, notamment dans l'habitat collectif et dans l'espace public pour soutenir la pratique régulière du vélo qui est la plus exposée au vol

Le vol de vélo dans les espaces privés à caractère collectif semble moins être le résultat d'un manque de prudence des usagers que de mauvaises conditions de stationnement, notamment concernant la garantie pour chaque vélo de pouvoir être attaché à un point fixe et sécurisé.

4. Développer des actions locales de sensibilisation des usagers en lien avec le design des équipements

Les manières d'attacher un vélo peuvent varier selon les territoires, influencées par la diffusion de la pratique du vélo mais aussi par le design des arceaux et emplacements de stationnement, ou encore par les cadenas utilisés par les services locaux de location de vélo qui semblent avoir un effet prescripteur. Il convient ainsi de communiquer auprès des usagers par des actions de pédagogie sur la meilleure manière d'attacher son vélo aux espaces de stationnement du territoire. Cela inciterait également à penser le design de l'offre de stationnement pour permettre les meilleures pratiques de sécurisation des vélos (attacher le cadre et une roue à un point fixe).

5. Profiter des connaissances sur les circonstances des vols de vélo pour mieux cibler les actions de prévention et de lutte contre le vol

Les données de cette étude ainsi que d'autres démarches statistiques à initier peuvent informer sur les mois de l'année, les types de lieux, les circonstances à cibler pour développer de actions de prévention et de lutte contre le vol. À l'image des communications sur les cambriolages et des actions de surveillance de domiciles à l'approche des vacances d'été, la période de la rentrée scolaire semble être un moment-clé.

6. Faire du temps d'identification des cycles un véritable temps d'information et de sensibilisation des usagers

Au regard des données recueillies auprès des victimes de vol de vélo, le marquage des vélos, les choix d'antivolos sécurisés, le fait d'assurer son vélo contre le vol, le fait de déposer plainte sont des éléments qui se renforcent mutuellement. Le temps d'identification des cycles peut être un point d'entrée pour mieux informer et sensibiliser sur les bonnes pratiques mais aussi les droits du citoyen et du consommateur en matière d'assurance et de dépôt de plainte en cas de vol.

7. Mener des actions publiques de recherche et d'expérimentation autour du traçage des vélos

Au regard de l'efficacité de ce type d'actions menées, les collectivités pourraient se saisir de cet outil pour mieux connaître le phénomène de vol de vélo, retrouver des vélos volés et réduire le risque de vol.

LE VOL DE VÉLOS

EN FRANCE

Synthèse de l'étude - avril 2023

**Ce document est une synthèse d'une étude complète
dans laquelle l'ensemble des sources et des données mobilisées sont disponibles.**

Rédaction : Clément Dusong, Jean-Baptiste Gernet, Nicolas Notin **Mise en page :** Chloé Dufour

Crédits photos : ADMA, Adobe Stock, Bicycode, Flickr, Hector Martinez, Jilbert Ebrahimi, Rich Smith

L'équipe de rédaction remercie l'ensemble des professionnels et des spécialistes du vélo et de la lutte contre le vol qui ont été sollicités pour ce travail, les personnes enquêtées qui ont pris le temps de répondre au long questionnaire en ligne et celles qui ont participé aux groupes de discussion à Paris et à Lyon, ainsi que l'équipe de relecture de la FUB et de l'ADMA.