

Comité de travail sur le vol de vélo à Montréal

**Mémoire déposé à la
Commission de la sécurité publique de la ville de Montréal**

**par Marc-André Gadoury
Conseiller de ville – District Etienne-Desmarteau**

4 mai 2011

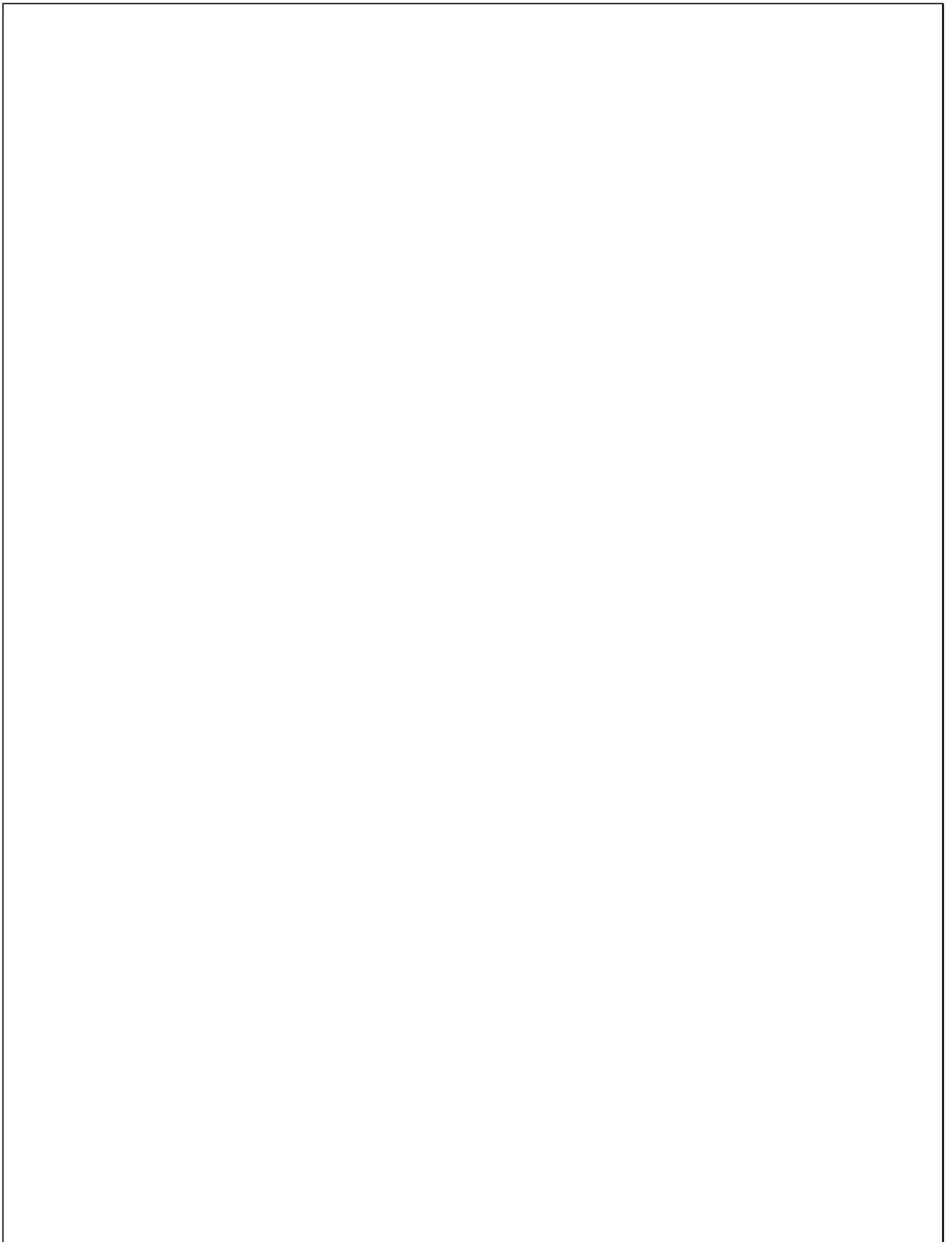
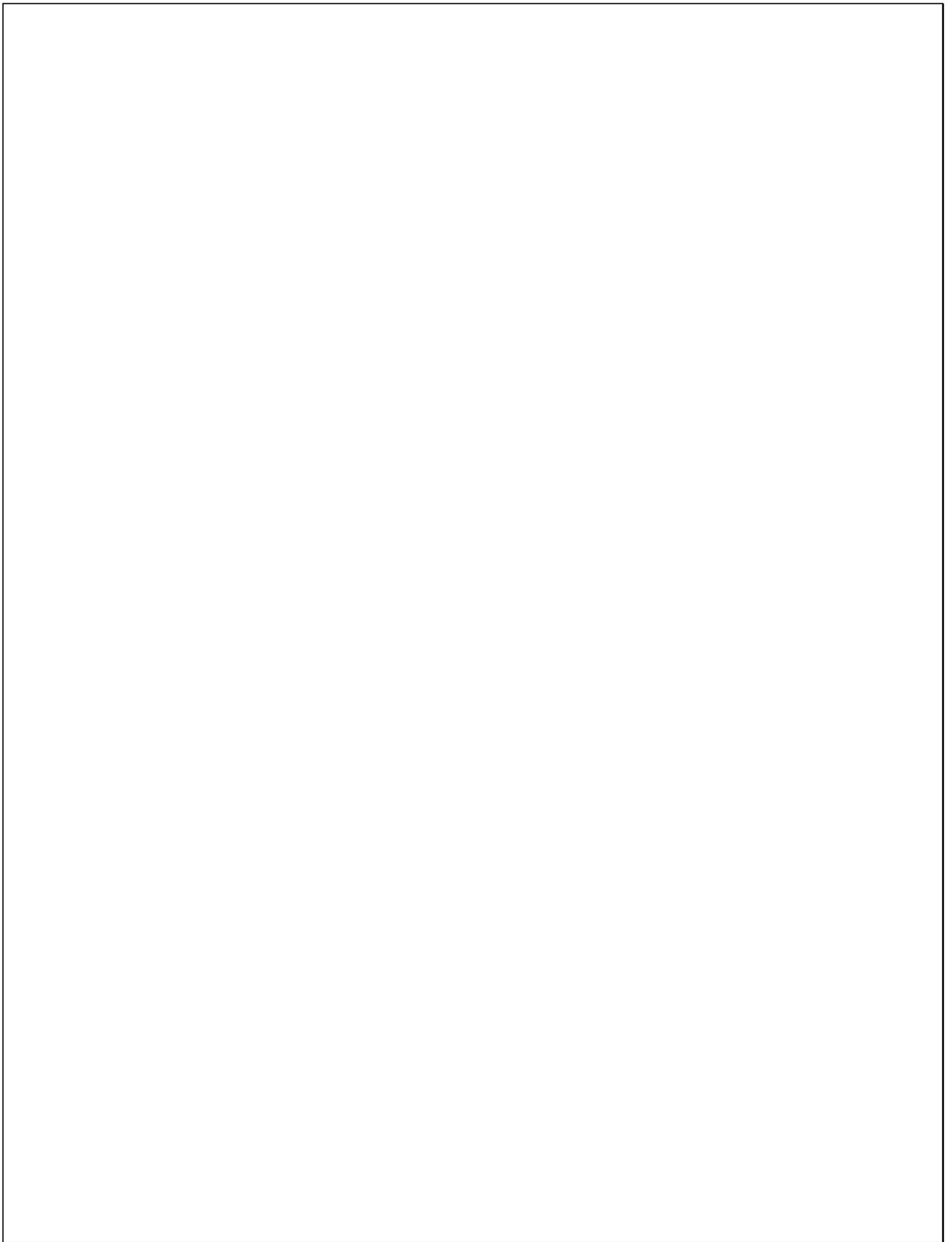


TABLE DES MATIÈRES

Un comité de travail représentatif	5
1. Manque de définition du problème montréalais	6
Les données disponibles	6
Sous-évaluation	6
Causes	7
2. Initiatives actuelles	7
Les banques de données existantes	7
Le projet NUMERO	8
3. Bénéfices d'une précision du portrait montréalais	9
4. Recommandations	10
Recherche	10
Communication	11
Prévention	11
Répression	12
Annexe	13



Un comité de travail représentatif

« Si on veut promouvoir une ville ouverte au vélo, alors il faut prendre des mesures contre le vol »¹

Le comité a pour but de réunir autour d'une même table :

- les instances montréalaises reconnues dont l'expertise dans le domaine du vélo est éprouvée (Vélo-Québec, Tandem, SPVM)
- les acteurs importants impliqués dans le domaine du vélo (groupe de recherche universitaire, les commerçants, les citoyens cyclistes)

Acteur	Représentant	Titre
Vélo-Québec	Jean-François Pronovost	Vice-président, Développement et affaires publiques
Tandem	Gilbert Trahan	Directeur, Tandem Mercier- Hochelaga-Maisonneuve
Service de police de la Ville Montréal (SPVM)	Nathalie Letendre Alec Tremblay	Agente conseillère aux relations avec la communauté Agent de concertation communautaire à la Région Sud
Transportation Research At McGill (TRAM)	Jacob Larsen Julie Bachand	Candidat au doctorat en urbanisme Candidate à la maîtrise en urbanisme
Commerçants	Yves DuSablou	Propriétaire du commerce Vél'Aube
Citoyens	Benoit Delage	Éco-quartier St-Jacques et cycliste urbain

Le comité s'est réuni à quatre reprises, en janvier, février, mars et mai 2011.

Il faut noter que M. Tremblay, membre du présent comité, a entrepris des démarches pour le SPVM auprès de la Ville de Montréal entre 2007 et 2010, afin de vérifier la faisabilité de solutions destinées à lutter contre le vol de vélo à Montréal. Ces démarches proposaient plusieurs solutions dont :

- la participation possible des BAM pour aider à l'effort d'enregistrement auprès des citoyens;
- la mise sur pied d'une base de données informatique unifiée pour Montréal, entretenue par le SPVM.

¹ Daniel Sansfaçon, criminologue au Centre international pour la prévention de la criminalité, Journal de Montréal, 16 septembre 2006.

1. Manque de définition du problème montréalais

Les données disponibles

Selon le SPVM, en moyenne, 3000 vélos sont rapportés volés chaque année à Montréal²

VOLS DE VÉLO			
	+ de 5000\$	- de 5000\$	TOTAL
2000	11	3345	3356
2001	6	3084	3090
2002	12	3133	3145
2003	12	3285	3297
2004	13	3329	3342
2005	7	2760	2767
2006	7	2696	2703
2007	5	2537	2542
2008	12	2889	2901
2009	13	2123	2136

Dans le cadre de ce comité, le SPVM a également fourni des données géo-référencées qui identifient les « points chauds ». Par exemple, ces données indiquent que 27% des vols de vélos sont rapportés dans seulement 3 postes de police³.

Sous-évaluation

Tous les membres du comité concordent sur un constat : une importante sous-évaluation du nombre de vols de vélos. En effet, les données objectives sur le vol de vélo pour la Ville de Montréal sont inexistantes et les études spécialisées montrent que les chiffres sont sous-évalués partout dans le monde.

Certains chiffres suggèrent des éléments de réponse :

- enquête de McGill (été 2010), sur 1437 répondants, 39% ont rapporté s'être déjà fait voler un vélo. De ce nombre, 55% ont eu un vélo volé, 25% en ont eu deux, 12% en ont eu trois et 8% en ont eu quatre et plus.

Nombre réel estimé de vols de vélos à Montréal :
entre 15 000 et 30 000 annuellement⁴.

² Moyenne des 10 dernières années, de 2000 à 2009.

³ PDQ 38, 21 et 37

⁴ Quel que soit le pays, ce type de données n'existe pas, mais est généralement évalué de façon empirique. Ici, « par expérience, un vol de vélo sur 10 est rapporté », Paul Vanasse, Directeur de Tandem Sud-Ouest (2006). D'autres sources ou études étrangères citent un vol sur 7 ou un vol sur 4.

- Selon le SPVM, parmi les vélos retrouvés, seulement 1,5% des vélos sont retournés à leur propriétaire. Ce chiffre monterait à environ 40% s'il y avait un système d'enregistrement systématique, c'est-à-dire avec burinage et banque de données unique.
- Une analyse de données provenant de 17 pays conclut qu'un cycliste a trois fois plus de chance de se faire voler son vélo (4,7%) qu'un motocycliste sa moto (1,9%) ou qu'un automobiliste sa voiture (1,2%)⁵.

Causes

Plusieurs facteurs expliquent le manque de chiffres :

- Très peu de déclarations de vol officielles :
 - o Le vélo n'est pas buriné.
 - o Le propriétaire ne connaît pas son numéro de série et ne possède pas de preuve d'achat.
 - o Les citoyens sont résignés quant à la faible probabilité que les services de police retrouvent leur vélo⁶.
 - o Certains pensent à tort que leur prime d'assurance va augmenter en déclarant le vol et renoncent à demander un rapport de police.
 - o La valeur du vélo volé n'excède pas le montant de la franchise.
 - o La démarche est fastidieuse, longue et complexe par rapport à la faible valeur du vélo.
- Dispersion des données : manque d'uniformité entre les différents postes de police, banques de données non consultables par un autre organisme, Tandem dresse certaines listes internes, certaines universités offrent leur propre banque d'enregistrement pour leurs étudiants, etc.
- Aucun système unifié d'enregistrement des vélos, qui soit connu et reconnu du public et des instances officielles.

2. Initiatives actuelles

Les banques de données existantes

Divers organismes, privés ou sans but lucratif, proposent l'enregistrement de vélo, généralement pour un coût modeste. Ces organismes peuvent offrir ce service à une échelle internationale, nationale, provinciale ou municipale.

⁵ Jacobsen (2003).

⁶ « (...) underreporting is largely due to victim's belief that the police are not interested in bicycle theft and cannot do anything about it, both in terms of catching the offender and returning the stolen bicycle. » Bryan-Brown and Saville (1997).

- o Opération Hands Off
- o Stolen Bicycle Registry
- o Bicycle Registry Canada
- o Opération Vélo-Retour
- o Vélo Urbain
- o International Bike Registry
- o Bike Tracks
- o ...

Avantages	Inconvénients
Déjà en place	Disparité des systèmes
Fait fi des frontières administratives	Peu de possibilité d'enquête par les services de police.

Le projet NUMERO

À Montréal, le commandant Bélanger du SVPM a développé ces derniers mois un projet de burinage et de base de données en partenariat avec les organismes Jeunesse au soleil et Tandem, deux organismes bien établis déjà en action sur le terrain, et habilités à effectuer des burinages. Cette initiative, baptisée « projet NUMERO » propose :

- des opérations systématiques de burinage gratuit des vélos, dans les postes de police, dans divers lieux publics très achalandés par les cyclistes, dans les écoles et les camps de jour.
- l'application d'un autocollant identifiant que le vélo a été buriné.
- la sensibilisation et l'information des cyclistes, et notamment des plus jeunes cyclistes, sur l'importance de se protéger du vol et sur les moyens de le faire.
- la compilation de toutes les informations sur un serveur du SPVM.
- l'utilisation accrue du formulaire d'enquête de bien, nécessaire pour pouvoir vendre un vélo à un prêteur sur gages (*pawn shop*).
- la multiplication des opérations répressives, notamment par des vélos-appâts, et par des interventions lors des ventes d'objets sur la voie publique sans permis.

Le projet NUMERO, inauguré officiellement le 19 avril dernier au métro Mont-Royal, a déjà recueilli l'adhésion de 12 postes de police et de plusieurs bureaux de Tandem. Les opérations de burinage ont débuté et en quelques jours, le nombre de demandes de burinage a déjà dépassé les attentes.

Avantages	Inconvénients
Système unique	Restreint à la région montréalaise
Possibilité d'identification et d'enquête par les services de police	

3. Bénéfices d'une précision du portrait montréalais

Un portrait détaillé de la situation du vol de vélo à Montréal permettrait de mieux évaluer les conséquences. En vrac, ces conséquences sont les suivantes :

Stratégique : Freine l'atteinte des objectifs du <i>Plan de transport</i> de la Ville de Montréal visant à investir dans les déplacements actifs en ville. <ul style="list-style-type: none">- Roulent moins⁷- Ne roulent plus⁸- Ne roulent pas⁹
Économique : <ul style="list-style-type: none">- Rachètent des vélos volés, par ignorance, dépit ou fatalité- Choissent des vélos de moins bonne qualité- Détérioration du marché du vélo neuf¹⁰
Financier : <ul style="list-style-type: none">- Frais importants de stockage et gestion des vélos retrouvés- Pertes de temps des agents de police pour le traitement des rapports de vol, avec taux de résolution presque nul (temps qui pourrait être mieux utilisé à d'autres tâches)
Sécuritaire : <ul style="list-style-type: none">- Sentiment d'insécurité des montréalais- Sentiment d'impunité des voleurs- Indifférence généralisée (vols en plein jour sous les yeux des passants)
Humain : <ul style="list-style-type: none">- Résignation des citoyens quant à la probabilité que les services de police retrouvent leur vélo- Sentiment d'impuissance des agents de police- Désabusement et banalisation du problème (c'est presque normal à Montréal de se faire voler son vélo)- Première infraction pour beaucoup de jeunes, sans aucune conséquence punitive, potentiel de délinquance plus grave
Environnemental : Frein pour le développement du vélo comme moyen de transport alternatif à l'auto. <ul style="list-style-type: none">- Gaz à effets de serre et particules fines- Frein au choix d'un transport actif, lutte à la sédentarité¹¹- Frein à la famille et à l'accessibilité à une propriété¹²

⁷ Selon une enquête de la Ville de Toronto, l'absence de stationnements pour vélo sécurisés est le 2^e plus grand obstacle à l'utilisation du vélo, après l'absence de voie cyclable dédiée (extrait le 25 mars 2011 de www.toronto.ca/cycling/bikeplan/). Plusieurs autres études démontrent que la peur du vol décourage l'utilisation du vélo (Davies et al. 1998; Replogle 1984; Rietveld & Koetse 2003, Mercat & Heran 2003)

⁸ Certaines études montrent qu'une faible part des victimes de vol de vélo remplacent leur vélo volé par un autre (Mercat & Heran, 2003). Une étude anglaise montre que parmi les victimes de vol de vélo, 24% arrêtent de rouler et 66% roulent moins qu'avant (DTR/TRL, 1996).

⁹ La peur du vol est la 2^e raison de ne pas aller à l'école à vélo, selon l'étude de Vélo-Québec dans le cadre du programme « Mon école, à pied, à vélo ». Voir annexe.

¹⁰ L'étude de Mercat & Heran 2003 montre qu'en France, 50% des victimes rachètent un vélo usagé.

¹¹ La corrélation entre l'obésité et la sédentarité est documentée. Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, « Le transport urbain, une question de santé », Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, 2006, page 74.

¹² Selon la campagne d'Equiterre, « Je m'active dans mon quartier », la combinaison du transport actif et l'utilisation d'une seule voiture par foyer permettraient aux jeunes familles d'économiser pour accéder plus facilement à la propriété à Montréal (page 5).

4. Recommandations

Recherche

1. Sondage quantitatif aléatoire	Commission de la Sécurité publique
----------------------------------	------------------------------------

Réaliser un sondage auprès d'un échantillon représentatif de montréalais pour obtenir un portrait global de l'utilisation du vélo. Le sondage pourrait porter sur les questions suivantes, après mise en forme par des spécialistes du sondage et selon le budget disponible :

- Quel pourcentage de montréalais utilisent le vélo ? Comme moyen de transport, comme loisir, en semaine, en fin de semaine ?
- Quel pourcentage des utilisateurs ont subi un vol de leur vélo ? Deux, trois, quatre vélos ou plus?
- Quel pourcentage d'utilisateurs ont modifié leur usage du vélo à la suite d'un vol ? En roulant moins souvent, en ne roulant plus, en modifiant leurs habitudes ?
- Les utilisateurs considèrent-ils que le vol de vélo constitue un obstacle à l'usage du vélo comme moyen de transport ?
- Les utilisateurs ont-ils rapporté leur vol de vélo auprès des services de police ? Sinon, pourquoi?
- Les utilisateurs de vélos verrouillent-ils leur bicyclette lorsqu'ils arrivent à destination ? Si oui, où et comment ?
 - o Mobilier urbain (support à vélo, parcomètre, clôture, arbre, autre)
 - o Type de cadenas (chaîne, en spirale, en U, cadenas numérique ou à clé)
 - o Durée du stationnement sans surveillance (nombre d'heures/jour)
 - o Conservation des caractéristiques du vélo : marque, modèle, style, nombre de vitesses, couleur, année de fabrication, numéro de série, preuve d'achat, autre particularité.

Ce portrait permettra d'obtenir des données chiffrées sur les gains potentiels à réaliser par la lutte au vol de vélo :

- Gains pour le positionnement stratégique de Montréal dans ses efforts pour l'usage du vélo et pour l'atteinte des objectifs de son Plan de transport;
- Gains pour un marché du vélo neuf florissant;
- Gains financiers et humains, par la réalisation de tâches plus productives des agents de police chargés des enquêtes;
- Gains dans le sentiment de sécurité des montréalais, le sentiment de confiance envers les policiers pour retrouver leur vélo volé, et le sens des responsabilités des utilisateurs de vélo;
- Gains environnementaux.

2. Collecte de données par le SPVM	SPVM
------------------------------------	------

Dans les rapports d'incidents informatisés du SPVM, bonifier la saisie de données informatisées dans les cas de vélos volés, en incluant des informations complémentaires comme :

- o Type de lieu (institutionnel, commercial, métro, cour arrière...)
- o Mobilier urbain (support à vélo, parcomètre, clôture, arbre, autre)
- o Type de cadenas (chaîne, en spirale, en U, cadenas numérique ou à clé)
- o Durée du stationnement sans surveillance (nombre d'heures/jour)

Communication

3. Médiatisation du Projet NUMERO	SPVM
-----------------------------------	------

- Réaliser des opérations de visibilité du Projet NUMERO à l'échelle montréalaise.
- Soutenir le Projet NUMERO sur plusieurs années en évaluant ses résultats et ses gains sur différents plans, comme le taux de retour de vélo volés à leur propriétaire, le sentiment de sécurité des montréalais, le nombre de vélos rapportés volés, le nombre d'enregistrements de vélos.

Prévention

4. Bonification et suivi du Projet NUMERO	SPVM
---	------

- Informatiser la base de données par les services informatiques du SPVM, dans le but de la rendre ergonomique, rapide à consulter avec des champs qui puissent être recherchés.
- Prévoir une rencontre de la Commission de la Sécurité publique avec le responsable du projet NUMERO et convenir d'un mécanisme de suivi annuel entre la Commission et le SPVM.
- Évaluer les possibilités de partenariats, éventuellement financiers, avec les corps policiers des municipalités limitrophes, sur l'île et hors de l'île de Montréal.

5. Partenariats avec les commerçants	Tandem
--------------------------------------	--------

Évaluer auprès des commerçants de vélos (neufs et usagés) les possibilités de leur participation à l'enregistrement des vélos vendus dans le projet NUMERO.

6. Amélioration des stationnements pour vélos	Concertation des arrondissements
---	----------------------------------

- Sélectionner les meilleurs équipements de stationnements pour les vélos¹³, et les recommander dans le guide d'achat des arrondissements.
- Améliorer l'offre de stationnements pour vélo dans les lieux où le manque d'équipements de stationnement favorise le vol de vélo.

¹³ Vélo-Québec a déjà fait une étude exhaustive des différents équipements disponibles dans son étude « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes », 2009, pages 128-132.

Répression

7. Opérations ponctuelles du SPVM	SPVM
-----------------------------------	------

Saisir les opportunités d'arrêter certains voleurs de vélo, comme ça a été le cas à Toronto, et les médiatiser. Les « points chauds » sont connus et les sites de vente électronique comme www.kijiji.com abondent en revendeurs suspects qui semblent avoir des entrepôts importants de vélos.

8. Réglementation	Contentieux de la Ville
-------------------	-------------------------

- **À court terme**

La réglementation actuelle sur les brocanteurs oblige ceux-ci à obtenir l'identité de toute personne qui leur vend un bien usagé, ainsi qu'à répertorier l'ensemble de leur marchandise usagée. Une évaluation pourrait être réalisée sur l'application possible d'une réglementation similaire pour les revendeurs de vélos usagés.

- **À long terme**

- o Évaluer la possibilité d'appliquer cette réglementation sur les lieux de vente électronique.
- o Évaluer la possibilité de jumeler obligatoirement toute vente de vélo neuf à l'enregistrement du vélo par les commerçants.

Annexe

3. Raison pour laquelle on ne va pas à l'école à pied ou à vélo plus souvent

(Base « Élèves s'étant rendu à l'école le plus souvent en auto, en autobus⁷ le matin et/ou le soir dans le mois de référence)

