

manuel

des policiers à vélo

Un programme piloté par
le Ministère des
Communications et de
l'Infrastructure

.be



Institut Belge pour
la Sécurité Routière

Avec le soutien de



La Région de
Bruxelles-Capitale

Les cahiers du vélo

n°5 - novembre 2001 - 100 BEF/2,5 €

Une publication thématique de



Pro Velo asbl

Rue de Londres 15 à 1050 Bruxelles

Tél : 02/502.73.55 - Fax : 02/502.86.41

internet: www.provelo.org

e-mail: info@provelo.org

POURQUOI UNE BRIGADE CYCLISTE ?

■ QUELLES MISSIONS POUR
LES POLICIERS À VÉLO ?

■ QUEL VÉLO,
QUELLE TENUE ?

■ AVEC QUELS MOYENS
HUMAINS ?

*La police proche
du citoyen*

Introduction

Notre environnement urbain évolue constamment et la mobilité est aujourd'hui un enjeu essentiel pour nos villes. Les attentes de la population changent également. Face à ces mutations, les nouvelles polices locales doivent adapter leur approche. Comme le démontrent les expériences déjà menées dans plusieurs villes du pays, la création de patrouilles cyclistes est un moyen d'améliorer l'action des services de police.

L'enjeu de disposer dans les polices locales d'un certain nombre de policiers cyclistes, voire de patrouilles à vélo, n'est pas mince :

- l'intervention de ces policiers s'avère particulièrement efficace
- l'image de la police s'en trouve grandement améliorée dans un sens de proximité et de convivialité
- les policiers sont très mobiles, tout en respectant leur environnement, et à des coûts d'équipement défiant toute concurrence
- leur présence sur le terrain à vélo leur donne une connaissance incomparable du quotidien des cyclistes, ce qui leur permet de suggérer des mesures à prendre pour améliorer leurs déplacements ou leur sécurité
- outre leurs missions ordinaires de police de proximité ou de patrouille, ces policiers peuvent s'adjoindre des missions spécifiques d'accompagnement des rangs à vélo (ramassage scolaire à vélo) ou de sorties à vélo dans le cadre scolaire
- les policiers cyclistes jouent donc un rôle très important dans l'amélioration des conditions de sécurité routière.

Le présent manuel a été conçu par l'association Pro Velo pour donner des idées aux corps de police et pour rendre la constitution de brigades cyclistes plus simples. Il a été réalisé grâce à l'apport des brigades cyclistes déjà opérationnelles, notamment à Gand, Anvers, Hal, Schaerbeek, Namur et Verviers.

Nous espérons qu'il permettra d'amener les polices à être toujours plus proches des attentes des citoyens, notamment en participant aux efforts destinés à promouvoir une autre mobilité, plus respectueuse de notre environnement.



Un programme piloté par le Ministère des
Communications et de l'Infrastructure

Remerciements

En décembre 2000, nous avons proposé au Cabinet de la Ministre Isabelle Durant de financer une action de notre association en vue de faire avancer la constitution de brigades cyclistes dans les polices de Belgique. Notre projet comportait deux parties :

- la formation théorique et pratique d'une quarantaine de policiers bruxellois en vue de leur permettre d'acquérir des réflexes de cyclistes urbains et de connaître les meilleurs exemples de brigades cyclistes en Belgique
- la rédaction d'un guide destiné à l'ensemble des polices du Royaume, en vue de leur donner toutes les informations pratiques sur le comment et le pourquoi de l'usage du vélo par les policiers.

Cette formation et le guide que vous avez dans les mains n'aurait pas pu voir le jour sans l'aide des personnes suivantes :

Jan Pelckmans et Patrick Delval, Cabinet de la Ministre Isabelle Durant
Christine Léonard, Cabinet du Secrétaire d'Etat Robert Delathouwer
Pierre-Jean Bertrand, chargé de la politique vélo à la Région de Bruxelles-Capitale

Victor Michaux, Commissaire - Police de Schaerbeek
Yves De Baets, Ville de Gand et Steven De Smet - Police de Gand
Joseph Rulot, Commissaire Divisionnaire, Direction Circulation et Marie Vroman, conseillère en communication - Police de Namur
Renilde Rens, coordinatrice de la brigade cycliste - Police d'Anvers
Jean-Jacques Jaspar, Commissaire - Police de Verviers
Jan Vanden Nest, Commissaire - Police de Asse
Dominique Noël, inspecteur - Police de Ohey
Mike Mannheim - Police de Cologne
Mark Crispel, commissaire adjoint - Police de Hal
Pablo Rauwers de la firme Rauwers controle s.a.
Eddie Roggen de l'association Velotheek v.z.w.

Nous les en remercions vivement.

Les auteurs de la publication pour Pro Velo asbl,

*Florence Dekoster,
chargée de mission*

*Jean-Luc de Wilde,
secrétaire général*

Table des matières

Table des matières



Pourquoi créer une unité cycliste au sein de votre police ?	4
ou les avantages que vous pourrez en retirer :	
1. Une police proche du citoyen, des policiers abordables	
2. Une image jeune, une visibilité sympathique	
3. Un territoire entièrement accessible aux forces de l'ordre	5
4. Un mode de déplacement écologique	
5. Des interventions et des déplacements rapides	
6. Perception, souplesse et discrétion	6
7. Une sensibilité particulière aux usagers faibles	
8. Des actions pédagogiques cohérentes et exemplaires	
9. Des agents en parfaite santé	7
10. Un mode de déplacement incomparablement économique	

Comment s'y prendre pour constituer une brigade cycliste ? 8

ou les moyens adaptés aux différentes situations

1. Elaboration d'un plan stratégique	
2. Définition des missions	
3. Moyens humains	10
4. Moyens matériels et équipement	11
• vélo	
• tenue vestimentaire	12
• locaux	13
• entretien	

Une piste à creuser pour l'achat et l'entretien des vélos : le leasing 14

Utiliser le vélo comme mode de déplacement dans la police 15

Des vélos de service pour se rendre à son point de mission
L'utilisation du vélo vers le travail, l'indemnité de 0,15 €/km

Adresses utiles 16

Pourquoi créer une unité cycliste au sein de votre police ?

Ou les avantages que vous pourrez en retirer

1. Une police proche du citoyen, des policiers abordables

A vélo, la police se rapproche du citoyen et s'intègre dans une stratégie de « community oriented policing » (service de police orienté vers la société), qui requiert trois attitudes :

- orientation vers l'extérieur : les besoins de la société déterminent les missions de police
- orientation vers les problèmes : la prévention, la gestion et la solution des problèmes de (in)sécurité
- coopération avec les citoyens : la sécurité est l'affaire de tous, elle ne peut être atteinte qu'avec un bon contact et une bonne collaboration de la population.

« Pour réaliser ses missions, la police a besoin de la compréhension des citoyens. La police à vélo à Cologne nous a permis d'atteindre quatre résultats positifs :

- Influence positive de la relation entre le citoyen et la police
- Amélioration de l'acceptation de la police (mesures, activités)
- Amélioration du sentiment personnel de sécurité des citoyens
- Facilitation de l'exécution des tâches policières» (Mike Mannheim, police de Cologne).

« Dès qu'on s'arrête, les gens nous entourent. Ils nous posent des tas de questions sur notre travail et sur notre équipement. Et le plus important, c'est qu'en même temps, ils nous racontent tout ce qu'ils ont vu ou entendu ... » (*police de Middelkerke*)

« Au début les gens sont amusés. Mais très vite, ils nous abordent pour demander un renseignement ou simplement pour discuter. Le contact passe beaucoup plus facilement que derrière une vitre, à bord d'une voiture. Cela apporte une certaine forme de convivialité entre nous et la population. C'est l'occasion de favoriser le contact avec le citoyen » (*police de Namur*)



« Quand ils passent en voiture, on n'ose pas forcément les appeler. A vélo c'est plus facile. » (*Irma et Germaine, pensionnées – Verviers*)

2. Une image jeune, une visibilité sympathique

Le VTT (ou le vélo hybride) offre une image jeune et branchée, relayée abondamment par la publicité. Moyennant une tenue vestimentaire adaptée, le policier cycliste sera très visible, tout en suscitant un réel courant de sympathie : en voilà un (ou une) qui ne ménage pas ses efforts.

« La brigade cycliste a un meilleur contact avec différentes catégories de jeunes. Nos Dragons ont un grand rayonnement chez les jeunes, ils sont acceptés. Les cyclistes reçoivent beaucoup plus facilement une remarque venant d'eux que d'un agent leur parlant d'un combi fenêtre ouverte. Les personnes en skate ou rollers de Gand Sud acceptent la brigade cycliste. Et avec les jeunes allochtones, qui d'habitude ont une relation peu chaleureuse avec la police, le contact est excellent » *Steven De Smet – Police de Gand*



« Quand je vois un adulte sur un vélo, je désespère un peu moins de l'avenir de l'humanité » *H.G. Wells.*

3. Un territoire entièrement accessible aux forces de l'ordre

De plus en plus de villes sont amenées à recréer une cité à l'échelle humaine avec des zones résidentielles, des piétonniers, des places où les gens se rencontrent, des rues réservées aux jeux d'enfants, des zones 30, des boucles pour empêcher le trafic automobile de transiter par des rues locales, des sens uniques limités (S.U.L.) pour favoriser les déplacements à vélo, bref des quartiers à circulation automobile restreinte.

Même si de telles politiques de restructuration de l'espace public ne sont pas menées par les pouvoirs publics, des lieux dans la ville tels que les parcs, clos, arrière-cours, ruelles, sentiers, les marchés, abords des écoles, les chemins de halage, piétonniers, ... sont autant d'endroits isolés et inaccessibles pour les patrouilles motorisées.

Une belle alternative aux déplacements automobiles est la création de brigades cyclistes.



4. Un mode de déplacement écologique

La bicyclette est le mode de déplacement mécanisé écologique par excellence : il ne consomme que de l'énergie humaine et ne fait pas de bruit.

A l'heure où chacun doit faire des efforts pour atteindre les objectifs du protocole de Kyoto (réduction des émissions de CO₂), il est bon que les forces de l'ordre montrent l'exemple.





5. Des interventions et des déplacements rapides

En circulant à vélo, les policiers assurent une présence sur le terrain cinq fois plus importante qu'à pied : la couverture du terrain à pied est de 6 km par jour en moyenne, alors qu'elle est de 30 km à vélo.

Dans les villes congestionnées, le déplacement à vélo est incomparablement rapide, et permet de gagner en efficacité d'intervention. Exemple de course entre les modes de déplacement à Bruxelles en 1995 : le vélo est entre 1,5 et 3 fois plus rapide que la voiture.

Comparaison des temps de parcours d'un usager des transports en commun, d'un automobiliste et d'un cycliste au départ de différentes maisons communales jusqu'au Rond-Point Schuman à l'heure de pointe (Dring Dring 95)

Lieu de départ	Transport en commun		
Anderlecht	35'	37'	26'
Evere	25'	29'	9'
Laeken	35'	32'	25'
Uccle	36'	50'	34'
Watermael Boitsfort	43'	45'	26'



6. Perception, souplesse et discrétion

La position haute sur un vélo, la vitesse adaptée à la mission que l'on a, permettent une perception parfaite de tout ce qui se passe autour de soi.

On se glisse en souplesse un peu partout, sans faire de bruit, sans attirer inutilement l'attention, ce qui permet de se ménager des effets de surprise dans les interventions.

« C'est comme au bon vieux temps des Harley ! Avec ces motos, vous pouviez rouler à 5 km/h et rien ne vous échappait. On réparait tout : un pneu lisse, une plaque, un feu défectueux. Avec les motos rapides ou les voitures, on regarde sans voir ! Grâce au vélo, on retrouve les vieux réflexes : on a le temps de voir. C'est fou le nombre de voitures volées retrouvées par la brigade à vélo ! » *Victor Michaux, police de Schaerbeek*



7. Une sensibilité particulière aux usagers faibles

Après plusieurs décennies de « tout-à-l'auto », on se rend enfin compte de la nécessité de prendre en compte les modes de « déplacements doux » que sont la marche et le vélo. Non seulement, ils sont un fait, mais la plupart des autorités jugent leur développement souhaitable pour l'ambiance de leur localité et la sécurité routière. Des policiers à vélo vivent de l'intérieur les problèmes des cyclistes et pourront intervenir en pleine connaissance de cause auprès de leur hiérarchie pour que des solutions favorables aux cyclistes soient mises en œuvre. : itinéraires cyclables, phasages de feux, sens uniques limités, stationnement illicite sur piste cyclable ou en double file, etc.

« Leurs tours quotidiens dans la ville permet de repérer tous les points noirs du cycliste urbain. » *Police d'Anvers*

« Moi, les policiers à vélo, je trouve ça bien. Ça fait une présence de la police, ça rassure les gens. Puis le fait qu'ils soient à vélo, c'est bien pour que les automobilistes respectent un peu plus les vélos en ville : en voiture, il faut s'habituer à céder des priorités et à ne pas dépasser les cyclistes n'importe où. Pour ça aussi c'est bien » *Francis Mélin, marchand sur un marché à Verviers*

8. Des actions pédagogiques cohérentes et exemplaires

Pour intervenir auprès des enfants (voir plus loin, « missions »), les policiers cyclistes sont particulièrement indiqués : ils connaissent leurs problèmes d'utilisateurs, ils peuvent les accompagner dans le trafic, ils savent de quoi ils parlent, ils sont crédibles.



9. Des agents en parfaite santé

De nombreuses études montrent que la santé des cyclistes réguliers est nettement meilleure que celle des autres personnes. Ces études sont détaillées dans le « Code de bonne pratique des aménagements cyclables » (Pro Velo, MET éditions, 2000). Citons notamment les deux suivantes :

- au Royaume-Uni, il y a environ 200 cyclistes tués sur la route par an, et 125.000 décès des suites d'une maladie cardio-vasculaire... Cela fait dire aux médecins britanniques que, malgré les (piètres) conditions de sécurité des cyclistes à l'heure actuelle dans ce pays, la pratique régulière du vélo allonge l'espérance de vie d'au moins deux ans. Le docteur Hillman a calculé un rapport de 20 à 1 entre le gain de santé général obtenu du fait de la pratique régulière du vélo et le risque encouru à vélo, avec une grande marge pour obtenir un rapport encore plus favorable (*M. Hillman, 1995*).
- aux Pays-Bas, une récente étude sur les performances respiratoires et cardiaques de personnes se mettant au vélo a montré qu'après 6 mois de pratique régulière, ces performances avaient augmenté en moyenne de 13 % (*U. Zuiderveld, 1998*).



10. Un mode de déplacement incomparablement économique

Sur base d'une estimation assez précis fait par la police de Schaerbeek, le tableau suivant a pu être élaboré, comparant le coût d'une voiture et d'un vélo de police. Il en résulte que le vélo coûte, tous frais comptés, environ 10 % du coût de la voiture. L'évaluation ci-dessous peut servir de budget réaliste pour l'équipement d'une brigade de cycliste moyenne.



	Coût d'une voiture	Coût d'un vélo
Achat du véhicule	Investissement : 25.000 € Amortissement en 5 ans = 5.000 € par an	vélo : 1.250 € Équipement spécifique : 750 € Amortissement en 4 ans : 500 € par an
Entretien annuel	Sur base d'un offre d'un concessionnaire de marque (hors remplacements pneus) : 1.250 €	2 pneus + réglages + réparation éclairage + remplacement de batteries, chaîne, couronnes et blocs de freins : 300 €
Carburants	Moyenne par voiture à la Police de Schaerbeek : 4.500 €	Collation pour le personnel à vélo : 1 € par jour presté, 225 €
Réparations	fort dépendant de l'usage, du type d'assurance et du soin de l'agent à qui le véhicule est confié	Non encore chiffrable
Frais de garage	compter en moyenne 500 €/an par voiture suivant le type de stationnement (exemple : 15 m ² x 600 €/m ² amortis en 20 ans pour du stationnement souterrain)	Compter en moyenne 10 fois moins de place que pour une voiture. Ajouter le cas échéant vestiaire pour le personnel. 100 €/an
Assurance	Obligatoire + tous risques : 1.250 €	Tous risques vol et accident : 175 €
Taxes de roulage et contrôle technique	Environ 500 €	0 €
Total par an (hors réparations)	13.000 €	1.300 €

Comment s'y prendre pour constituer une brigade cycliste ?

Ou les moyens adaptés aux différentes situations

1. Elaboration d'un plan stratégique

Dans un domaine nouveau comme la constitution d'une brigade cycliste, il est bon d'établir un plan stratégique, un projet concret et bien formulé. Ce projet peut se répartir sur plusieurs phases et l'évaluation des actions entreprises est particulièrement importante pour passer d'une phase à l'autre.

Ce plan envisagera les éléments et questions suivantes :

- **Etape 1. Objectifs** : que voulons-nous atteindre in fine ? Quels objectifs intermédiaires peuvent être fixés ?
- **Etape 2. Moyens nécessaires** : de quels moyens humains et matériels avons-nous besoin impérativement ? Quels seraient des moyens complémentaires utiles ? Chiffrer les besoins en fonction des objectifs.
- **Etape 3. Faisabilité du projet** : sur base d'une première estimation, le projet peut-il être mené dans le cadre du budget existant ou faut-il en prévoir un nouveau ? Le personnel actuel est-il suffisant ou faut-il procéder à des recrutements ? Etablir un plan des actions réalisables à court terme et des procédures à entreprendre pour lever les obstacles.
- **Etape 4. Débat et décision politique** : sur base d'un projet clair qui lui est soumis, l'au-

torité choisit son option et décide d'affecter les moyens corrélatifs. Communication.

- **Etape 5. Recrutement et formation** : la première équipe se met en place, un responsable est désigné, les moyens sont affectés à leurs missions, en rapport avec leurs objectifs.
- **Etape 6. Action sur le terrain**, tentative d'atteindre les objectifs.
- **Etape 7. Evaluation** : comparaison des résultats obtenus en fonction des objectifs. Détermination de nouveaux objectifs adaptés aux moyens, ou de nouveaux moyens adaptés aux objectifs (retour aux étapes 1 à 4 du processus). Communication.



2. Définition des missions

La définition des missions des agents à vélo est importante pour leur donner un maximum d'efficacité. On peut distinguer cinq types d'actions qui peuvent être confiées spécifiquement aux brigades cyclistes :

2.1. Patrouiller dans des lieux difficiles d'accès en voiture

Les itinéraires de patrouille seront choisis en fonction des besoins et d'une certaine continuité d'intérêt pour la police :

- espaces verts, chemins de halage, espaces de jeu, pistes cyclables, abords d'écoles, zones 30
- espaces piétonniers, centres commerciaux, sites de grands immeubles, parkings, habitations inoccupées.

Cette patrouille permet d'excellents résultats pour repérer voire arrêter des cambriolages, vols à la tire, exhibitionnistes, dealers dans des parcs.

L'exemple d'Anvers

"Si nous patrouillons sur le Meir piétonnier dans un combi, tout le monde pense : "et pourquoi ces flics peuvent-ils rouler ici ?" Nos agents à vélo au contraire se laissent porter par le flux des piétons et sont régulièrement interpellés. Et si un cambriolage se produit, nous sommes souvent les premiers sur place avec nos vélos" Renilde Rens (Antwerps Fietsteam)

2.2. Exercer un contrôle pacificateur dans les quartiers

Dans des zones résidentielles peu denses, l'agent de quartier a des distances trop longues à parcourir à pied, trop courtes pour justifier l'usage d'une voiture. Le vélo s'impose alors.

2.3. Intervenir rapidement et efficacement

Outre les interventions spontanées en cours de patrouille, on pourra envoyer spécifiquement des policiers cyclistes :

- dans les embouteillages, pour remonter à la source
- pour faire des constats divers en cas d'accidents et prendre directement les premières mesures au niveau circulation en attendant l'arrivée des secours
- pour suivre ou arrêter un voleur à pied.

2.4. Mener des actions spécifiques à l'égard des cyclistes, et notamment des écoliers

L'apprentissage du vélo : traditionnellement, la police joue un rôle important dans l'apprentissage du code de la route et des panneaux de circulation. Parfois ce rôle s'exerce également en rue avec les enfants, une tâche idéale pour les policiers cyclistes, qui trouveront également parfaitement leur place dans les journées du vélo diverses organisées dans leur zone (Dring Dring, le Printemps du Vélo, la Semaine de la Mobilité, La Vélobrabançonne, etc.). Pour la vérification de l'état des vélos, la présence de policiers à vélo est particulièrement convaincante pour les enfants.

L'exemple de Namur

La police de Namur organise des opérations « Je roule cool » destinées aux jeunes. Ces opérations sont prises en charge par les auxiliaires de police à vélo. Le matin, les enfants montent à bicyclette à la citadelle où ils reçoivent un cours du Code de la Route suivi d'exercices sur la piste de circulation. L'après-midi, après la projection de la vidéo de l'IBSR « à vélo, une fête », les policiers à vélo emmènent les enfants en balade en ville pour leur faire découvrir, in situ, les Sens Uniques Limités, les priorités de droites, comment aborder un rond-point, etc.

Le ramassage scolaire à vélo

Depuis peu se développe un nouveau concept de mobilité vers l'école : le ramassage scolaire à vélo (rascovel), autrement appe-

lé convoi-vélo, vélo-bus ou bike pooling. Le principe est simple: des enfants et des adultes conviennent d'un itinéraire et d'un horaire pour se rendre en groupe à vélo à l'école.

La police peut jouer un rôle important dans l'organisation du rascovel. Sa connaissance du réseau routier et sa compétence en matière de sécurité routière lui permettent d'agir sur plusieurs points :

- conseiller dans la définition des itinéraires
- sécuriser le passage d'un groupe de cyclistes sur un point dangereux du parcours
- accompagner un groupe d'élèves à vélo, en plus des parents ou autres adultes qui formeront généralement la base de l'encadrement.

La police veillera cependant à ne pas considérer le groupe comme un convoi prioritaire et surprotégé, mais bien comme un convoi normal de cyclistes en déplacement, car il ne faut pas perdre de vue que ce mode de déplacement doit permettre à l'élève d'acquérir les bons réflexes pour se déplacer, par la suite, à vélo en toute autonomie.

L'exemple de Schaerbeek

La police de Schaerbeek a acquis une expérience particulière en encadrant tous les jours depuis avril 2000 une soixantaine d'enfants à vélo vers l'Institut St Dominique.

Cette expérience est abondamment commentée dans le « Guide du ramassage scolaire à vélo » disponible chez Pro Velo

Intervenir dans les infrastructures : les policiers cyclistes deviennent rapidement conscients des problèmes des cyclistes, et peuvent intervenir à bon escient dans une commission mobilité, dans l'élaboration d'un plan vélo, dans l'évaluation de l'infrastructure. Ils pourront jouer un rôle moteur dans la mise en place de sens uniques limités, bandes cyclables ou parkings à vélos.



2.5. Assurer un service d'ordre

Avec leur souplesse et leur mobilité discrète, les policiers à vélo encadreront parfaitement un cortège carnavalesque, un rassemblement de rollers, skaters ou cyclistes, un festival de grande ampleur, une manifestation pacifique.



Etre conscient des limites du vélo

Les policiers cyclistes ne pourront pas assurer toutes les missions. En être conscient est important :

- En cas de très **forte densité d'activités** ou d'interventions prévisibles sur un périmètre restreint, le vélo peut être une gêne et le travail s'effectuera à pied.
- A l'inverse, le vélo reste **limité dans l'espace** couvert : il ne pourra parcourir adéquatement des grandes distances, ou des déplacements au relief très marqué.
- Sa **vitesse comparative** excellente en ville dans la circulation chute à la campagne ou dans les heures creuses, où on voit mal un policier cycliste se lancer à la poursuite d'une voiture.
- La **protection** du policier cycliste est fort limitée, et les risques qu'il encourt sont donc plus importants dans les situations violentes.
- Rouler à vélo n'est pas totalement sans danger, et des **accidents de travail** peuvent se produire. Ils sont à contrebalancer par la meilleure forme des agents.
- Etre agent cycliste requiert d'être relativement **sportif**.
- La motivation décroît lorsque les **conditions atmosphériques** se dégradent, malgré un bon équipement. Pas de pratique en cas de climat extrême (neige, verglas, forte pluie).
- Le vélo ne permet de transporter que son conducteur. En cas d'**arrestation**, il faut appeler du renfort.
- Si à l'occasion d'une intervention, le vélo doit être abandonné sur la voie publique, il y a un **risque de vol** (surtout s'il n'est pas cadenassé) ou de dégradation.
- Si le policier n'est pas uniquement cycliste, il y a un **surcoût en équipement**, qui peut être limité en partageant les vélos (comme à Namur ou à Cologne).

3. Moyens humains

Constituer une brigade cycliste, c'est avant tout réussir une aventure humaine nouvelle. Cinq principes importants semblent recueillir les suffrages de ceux qui ont déjà tenté l'expérience.

3.1. S'appuyer sur des volontaires

Pour bénéficier d'un personnel hautement motivé, toutes les expériences s'appuient sur des volontaires. A Gand, le choix s'est porté sur de nouveaux agents, recrutés spécifiquement à cette fin. Ailleurs, c'est en général au sein même du corps de police qu'a lieu le recrutement.

3.2. Constituer une équipe

Un agent cycliste seul pourrait faire figure d'original. Une équipe cycliste d'au moins quatre personnes constituera par contre un nouveau pôle dans la police, une nouvelle équipe qui pourra se créer sa propre image et défendre sa place tant vis-à-vis des collègues que du public. Des temps d'actions communes seront bien utiles pour souder cette équipe. Une dénomination spécifique peut aider à cette identification :

- à Gand, on les appelle les Dragons (de Draken), en raison du dragon du Beffroi, qui protège les libertés de la ville
- à Asse, on les surnomme les Diables
- à Namur, c'est l'équipe Bike qui dépend de l'équipe d'intervention Delta
- à Anvers, ils ont repris le nom du tocsin (cloche de tempête) : Orida.

3.3. Prendre du temps de formation

Intervenir à vélo ou patrouiller toute la journée à vélo ne s'improvise pas. Les agents doivent être en bonne conditions physique générale. En outre, ils pourront suivre différentes formations ou entraînements, données par des collègues ou dans des centres spécialisés :

- habileté à vélo : monter et descendre un trottoir, descendre un escalier, se faufiler entre les véhicules, suivre une personne à distance, mais aussi s'approprier à la ville comme simple cycliste quotidien
- mécanique vélo : mieux connaître son véhicule pour mieux l'entretenir
- tactique et techniques spéciales d'intervention : utiliser son vélo comme arme, se protéger en cas d'agression, mener à bien une poursuite, etc. Des formations aussi spécifiques ne sont pour l'instant pas disponibles en Belgique, mais sont l'occasion de tisser des liens avec les polices étrangères : un centre de formation à Leiden (NL), la police de Cologne (D) ou l'American Police Mountain Bike association (USA), par exemple.



Brigade cycliste = Team Building : projet attractif, image moderne, volontariat, esprit d'équipe, formation, sorties communes

3.4. Motiver par du bon matériel

Pour bien montrer à tous que l'on compte sur les agents cyclistes pour faire du travail de qualité, on veillera dès la création de la brigade à leur donner du matériel de qualité : être à vélo n'est pas une punition ou une sous-fonction. Avec du matériel adapté ou qui fait envie, l'image est bonne, c'est dans le vent et le recrutement se fera sans problème.

3.5. Définir des missions spécifiques

En demandant aux policiers cyclistes de faire ce que personne ne pourrait faire aussi bien qu'eux, de couvrir des terrains non couverts par les autres policiers, on renforce leur sensation d'utilité et on valorise pleinement leur avantage comparatif.

Profil du policier-cycliste gantois

Les membres de la brigade cycliste ont été recrutés en-dehors du corps de police. Les candidats ont été testés de manière approfondie, aussi au point de vue psychologique.

"On a recherché spécifiquement des gens qui pourraient faire partie d'une telle équipe ou qui pourraient correspondre à l'image qu'on en avait. Les Dragons sont bien sûr sportifs, puisqu'on leur demande d'être à temps plein sur leur vélo. Leurs tâches administratives sont réduites au minimum. Ils parcourent en moyenne une trentaine de kilomètres par jour à vélo, même en plein hiver.

L'âge des candidats n'était pas si important en soi. En moyenne, il se situe aux alentours de trente ans. Beaucoup plus important était la tenue des candidats, qui devaient pouvoir s'intégrer dans le monde des jeunes." (Steven Desmet, police de Gand)

La brigade cycliste gantoise est composée de 12 agents, toute l'année. Chacun possède son vélo de patrouille. Missions : surveillance de parcs et piétonniers, patrouille dans le centre-ville, intervention rapide, service d'ordre, actions spécifiques

Témoignage :

Anne-Marie de la Police de Schaerbeek :

« J'ai 48 ans. Je suis entrée comme auxiliaire dans la police en 1981. Quand j'ai appris que l'on procédait à un recrutement interne pour créer cette brigade cycliste, je me suis tout de suite inscrite. En fait, j'adore ça. Nous nous rendons dans le parc Josaphat et les autres espaces verts de la commune, là où la voiture et la moto ne passent pas. Aujourd'hui, nous allons à la rencontre des jeunes. »

La police de Schaerbeek comporte 8 agents et auxiliaires cyclistes, toute l'année. Outre des missions diverses à vélo et des patrouilles, elle assure l'encadrement du ramassage scolaire à vélo.

Autres exemples

Namur : durant les beaux jours 8 agents cyclistes pour 4 VTT, pour les patrouilles dans les endroits non accessibles en voiture.

Cologne : 200 agents pour 50 vélos. Agents polyvalents, mode de transport choisi en fonction de la nécessité.



Marie-France Horne, agent patrouilleur à VTT, police de Verviers :

« Quel est votre rôle sur le terrain ?

- Disons que notre rôle c'est essentiellement de la prévention. Mais quand il y a une intervention, nous pouvons prendre les premières mesures. Par exemple, quand il y a un accident. On va pouvoir prendre directement les premières mesures au niveau de la circulation et puis faire appel à un service d'intervention pour continuer. Notre principal objectif c'est d'être vu par la population.

Vous avez été volontaires pour ces patrouilles ?

- Oui, les 7 agents sont tous volontaires. Il y a eu un appel à candidature et les 7 qui ont postulé ont été pris.

Les agents à VTT sont assez jeunes, je pense ?

- Oui, nous sommes tous des jeunes et assez sportifs.

Quelles sont vos motivations personnelles pour devenir agent à vélo ?

- C'est une autre façon d'être vu en tant que policier. Ça permet aux gens d'avoir une autre image de la police, de faire un peu autre chose que toujours de l'intervention et de la répression. C'est aussi un moyen pour être mieux perçue par la population, et faire plus de prévention.

Et personnellement qu'est-ce qui vous a attiré dans cette nouvelle manière de travailler ?

- Disons que c'est d'abord l'aspect sportif, la possibilité d'allier le sport au boulot. Ça permet d'entretenir un petit peu sa condition physique et en même temps de faire son travail et c'est parfait comme ça.

Que diriez-vous à des jeunes qui seraient tentés par l'aventure de la police et qui souhaiteraient participer à ce genre de patrouille à VTT ?

- On ne fait pas que du vélo. On est principalement à l'intervention. Si c'est pour se lancer dans la police rien que pour le vélo, c'est pas la peine. Il faut d'autres motivations derrière. On est aussi à l'intervention et c'est tout autre chose. Il faut pouvoir faire les deux, il ne faut pas être attiré que par le vélo.

Comment vous percevoient les gens quand ils voient passer la patrouille ?

- C'est bien, les gens trouvent ça chouette. Surtout les jeunes, ils réagissent très bien, ils nous comparent aux séries télévisées et ça se passe en général très bien. »

Interview réalisée par Emilio Tocino, publiée dans le magazine O₂ BIKERS, n° 56 de janvier 2000

4. Moyens matériels et équipement

4.1. Vélo

Le choix du vélo s'avère très important pour l'image de la brigade et pour lui assurer une véritable qualité de travail : il y a lieu de choisir un matériel de qualité, qui répondra aux critères suivants :

- grande robustesse et **fiabilité**
- géométrie du cadre conçue pour favoriser la **maniabilité** du vélo
- **position** du cycliste **droite** pour qu'il voie bien et loin (position d'observation) et pour éviter les fatigues de dos (position confortable)
- **pneus épais**, pour ne pas les coincer dans les rails de trams ou ne pas s'embourber dans des sentiers
- **dérailleur silencieux** pour les flagrants délits
- **dynamo dans le moyeu**, pour augmenter l'efficacité et diminuer l'entretien
- **béquille renforcée** pour supporter le poids du matériel
- **sac à attaches rapides** pour le porte-bagages

- et bien sûr, une **personnalisation** police des couleurs et des logos. Le vélo peut également être équipé de feux de signalisation clignotants bleus et rouges pour baliser un accident, et d'une sirène pour se frayer le passage dans le public
- **cadenas de roue** et cadenas en U pour stationner le vélo sur la voie publique.

Le cycliste emportera également avec lui un kit pour petites réparations et premiers soins, ainsi qu'une pompe.

La police de Schaerbeek a établi un descriptif assez précis de deux types de vélos : l'un pour des missions quotidiennes, l'autre pour des missions occasionnelles. Ces descriptifs serviront plutôt à faire un choix dans le matériel proposé par les fabricants de vélos, voire de base de réflexion pour le cahier des charges d'un vélo de policier spécifique (ce qui ne sera cependant réaliste que pour de grandes quantités).



© Sablon Frédéric

Description	Vélo de patrouille intensive : un vélo sportif, type VTT ou VTC confortable et haut de gamme	Vélo pour un usage limité : un vélo hybride confortable et durable
Cadre	• Cadre forme diamant en acier "chromo butted" ou "aluminium butted", avec patte de dérailleur changeable	• Cadre en acier ou en aluminium
Fourche	• Fourche en chromo ou aluminium, de préférence à suspension haute qualité	• Fourche en chromo ou aluminium
Roues	• Jantes en aluminium, double œillets, 36 trous, avec double paroi. Anodisé couche dure • Rayons inox à double section (2mm-1,8mm) • Moyeux avec blocage rapide et cliquetis du corps libre en « silent clutch » • Diamètre des roues en 26 ou 28 pouces • Chambre à air anti-crevaisson • Pneus de type mixte de section minimum 38 mm	• Des jantes en aluminium, double œillets, 36 trous, avec double paroi. Anodisé couche dure • Rayons inox • Diamètre 26 ou 28 pouces • Chambre à air anti-crevaisson • Pneus de type mixte de section minimum 38 mm
Pédalier	• Pédalier en aluminium à trois plateaux, emmanchement carré ou étoile • Pédales avec corps en aluminium, muni d'un système mixte attache rapide • Roulements de pédalier à cassette étanche au moins équivalente de type UN 70 de Shimano	• Pédalier à emmanchement carré • Pédales avec corps en aluminium • Roulements de pédalier à cassette étanche
Tige de selle	• Tige de selle en aluminium (éventuellement avec suspension, mais attention à la qualité) • Selle avec protection gel	• Tige de selle en aluminium • Selle avec protection gel
Direction	• Potence en aluminium (sans réglage) muni d'un guidon courbé vers le haut • Roulements de direction à cassette et étanche • Le guidon est muni d'extensions de type « corne de vache »	• Potence en aluminium (sans réglage) muni d'un guidon courbé vers le haut • Roulements de direction à cassette et étanche
Freins	• Freins de type cantilever ou V-brakes au moins d'une qualité équivalente de la série « Deore » de Shimano • Si possible de freins de type hydraulique	• Freins de type cantilever ou V-brakes au moins d'une qualité équivalente de la série « Deore » de Shimano
Changement de vitesses	• Système de dérailleur automatique à 21 ou 24 vitesses de haute qualité	• Système de dérailleur automatique à 21 ou 24 vitesses • Ou système de changement de 7 vitesses dans le moyeu arrière avec chaîne de transmission recouverte
Garde boue	• Gardes-boue en aluminium coulé dans un film de plastique. Double attache au cadre	• Des gardes boue en aluminium coulé dans un film de plastique. Double attache au cadre
Eclairage	• Système d'éclairage monté sur guidon, alimenté par une batterie repris dans le porte bidon avec une autonomie à l'économie de 7 heures • Phare avant avec caches amovibles de couleur bleue/rouge • ou système d'éclairage avant halogène à dynamo dans le moyeu • Feu arrière à système led (diodes sur piles)	• Un éclairage halogène avec dynamo ad-hoc • Ampoule arrière à système led
Porte bagage	• Porte bagage pouvant supporter une charge de 20 Kg	• Porte bagage pouvant supporter une charge de 20 Kg
Sacoche	• Sacoche qui se place sur le dessus du porte-bagages et qui s'attache à l'aide d'un clips	• Modèle latéral avec verrouillage
Équipements divers	• Béquille latérale • Set légal • Pompe à vélo • Trousse de réparation à l'arrière de la selle avec démonte pneus et chambre à air de rechange • Sirène vélo 120dba • Cadenas en U • Compteur • (personnalisation du cadre avec le nom du membre du personnel sur le cadre)	• Béquille latérale • Set légal • Pompe à vélo • Trousse de réparation à l'arrière de la selle avec démonte pneus et chambre à air de rechange • Cadenas de roue et en U • Compteur
Valeur	• Entre 1.000 € et 1.800 €	• Entre 620 € et 860 €

4.2. Tenue vestimentaire

Le principe est de choisir des matériaux modernes et confortables, bien adaptés à un déplacement fréquent à vélo dans toutes les circonstances. La liste ci-dessous est la synthèse de l'équipement choisi par la police de Gand, qui a depuis été largement reprise par les autres corps disposant d'une brigade cycliste. Dans la plupart des cas, les vêtements et autres éléments d'équipement décrits sont disponibles chez les fournisseurs habituels des polices.

Dans le cadre de la réforme des polices, il faudra tenir compte, dans le futur, d'une éventuelle uniformisation des tenues vestimentaires.

1. Vêtements de pluie

Une (sur)veste et un (sur)pantalon :

Veste (blouson rallongé à l'arrière contre le froid et la pluie, hermétique et pratique)

- matériau : imperméable et respirant ("gore-tex")
- couleur : combinaison d'orange fluo (couleur principale) et de bleu foncé à hauteur des épaules
- matériau réfléchissant gris sur les manches et 2 bandes verticales dans le même matériau sur le ventre et le dos
- inscriptions : "POLICE" sur les manches des 2 côtés et sur le dos (couleur sur fond réfléchissant), logo de la brigade sur la manche droite

Pantalon

- matériau : très léger, imperméable et respirant ("gore-tex")
- couleur : bleu foncé

2. Vêtements d'hiver

Pull

- matériau : Polartec 200 fleecé avec matériau coupe-vent
- couleur : combinaison de bleu foncé (couleur principale) et d'orange fluo à hauteur des épaules
 - matériau réfléchissant : matériau gris réfléchissant sur les manches et 2 bandes verticales sur le dos dans le même matériau.
 - inscriptions : "POLICE" sur les manches des 2 côtés et sur le dos, logo de la brigade sur la manche droite

Pantalon bleu foncé en Cordura-Lycra (extensible) à haut degré de résistance et de confort

Gants bleus foncés en fleecé Tornado avec matériau coupe-vent

Sous-vêtements thermiques : chemise à longues manches, polo avec col, caleçon long, chaussettes bleues

Chaussures de sport SPD en synthétique bleues foncées ou noires

3. Vêtements d'été

Polo (avec col)

- matériau : polyester/coton
- couleur-bleu roi
- inscriptions : logo de la brigade sur la poitrine à gauche, "POLICE" sur les 2 manches et sur le dos

Short bleu foncé en Cordura-Lycra (extensible) à haut degré de résistance et de confort

Gants de cyclistes classiques noirs

Sous-vêtements d'été chemise à manches courtes et singlet (sans manches) en coton, chaussettes bleues foncées en coton

Un set de **caleçons courts** avec peau de chamois préformée et élastique au niveau des jambes. Matériau : Thermastat

Chaussures de sport SPD en synthétique, cordura et nylon. Bleu foncé ou noir

4. Autres composantes de l'équipement

Casque

- casque vélo résistant pourvu d'un anneau en aluminium intégré permettant de maintenir le casque entier en cas de chute, au bénéfice de la sécurité
- visière pare-soleil
- couleur : bleu "silhouette" (identique au vélo)
- inscriptions : des 2 côtés "POLICE DE (+ville)"
- housse imperméable à l'eau et au vent, même couleur, mêmes inscriptions

Lunettes

- lunettes de soleil de type « coureur cycliste », couleur de monture : noir

Ceinturon

- ceinturon en cordura noir avec une sécurité supplémentaire sur la boucle de fermeture
- accessoires : étui de sécurité modèle haut pour arme de service – sacoche simple amovible rapidement – housse à menottes – étuis pour spray et gants de chirurgien – attaches pour matraque, radio, lampe, clés

Sac à dos

- compact en cordura noir, avec bandes réfléchissantes grises



4.3. Locaux

La création d'une brigade cycliste nécessite que lui soient aménagés des locaux.

Pour les hommes et les femmes :

L'installation de douches et de vestiaires seront les bienvenus pour les policiers cyclistes qui reviennent de missions leur ayant demandé un effort plus ou moins intense et dans des conditions atmosphériques parfois incertaines.

Pour les vélos :

A la fin du service, les vélos doivent être rangés dans un endroit fermé et couvert. C'est également à proximité de ce local ou dans celui-ci que sera prévu un petit espace pour l'exécution de petites réparations des vélos (cfr. Chapitre « réparation- entretien – nettoyage ») s'y trouveront un établi et le matériel de réparation de base.

4.4. Entretien – Réparation – Nettoyage

De multiples solutions existent pour l'entretien du vélo. Elles vont de la prise en charge complète du vélo par un réparateur vélo à l'investissement personnel du policier cycliste lui-même. Tout dépendra du nombre de vélos, de la motivation et hobby des cyclistes, de l'organisation de l'administration, de l'offre de service du vélociste / fournisseur, etc.

En tout cas, **il est important qu'une personne soit désignée pour la bonne tenue du vélo**, que ce soit le cycliste à qui il est attribué (dans le cas de vélos personnels), une personne par vélo (dans le cas d'un vélo pour plusieurs cyclistes) ou encore une personne pour tout le parc de vélos (les cyclistes doivent alors lui signaler toute défaillance).

En outre, il est indispensable d'avoir un **petit atelier interne** à la Police afin de pouvoir faire les réglages, réparations et entretien de

base du vélo sans devoir systématiquement porter celui-ci chez le vélociste.

Un endroit pour le nettoyage doit également être prévu. L'image du cycliste est en jeu. Les cyclistes quant à eux devront connaître quelques rudiments de la technique vélo.

L'atelier sera constitué d'un établi avec le matériel de base dans un espace réservé à cette fin.

Le matériel de base est constitué d'outils faisant partie du kit de réparation que le cycliste prendra avec lui lors de tout déplacement et d'outils restant à l'atelier. La liste ci-contre sera complétée en fonction des caractéristiques particulières des vélos qui auront été acquis par la brigade.

Les relations avec un **vélociste local** s'établiront idéalement sur une **base contractuelle** prédéfinie. On aura généralement recours au marchand qui a livré les vélos. Dans le contrat, on prévoira :

- le contenu et le prix du gros entretien annuel (démontage complet, nettoyage et graissage, remontage)
- le prix des principales interventions techniques et des pièces de rechange.



Nécessaire de réparation vélo (minimum) – à prendre avec soi

- «Canif» comportant tournevis + clés octogonales Allen
- Boîte de réparation crevaisons comprenant : 3 démonte-pneus, 1 tube de colle, des rustines
- papier abrasif
- 1 ou 2 chambres à air de réserve
- série de clefs plates de 8 à 15 (ou une clé multi-trous – osselet)
- ampoule de phares avants et arrières (grosses et petites) – Facultatif
- colliers auto-serrants en plastiques (colson)

... En plus pour l'atelier

- graisse
- huile et burette d'huile
- tube de pâte à polir.
- clé à molette
- marteau + maillet de bois ou caoutchouté
- série de tournevis
- jeu complet de clefs plates de qualité, de 6 à 20
- pince multiple
- pinceau
- bouteille de pétrole ou de White-Spirit
- pince universelle
- chiffons et éponges
- dérive-chaîne
- démonte roue-libre
- clé pour direction (en général 32)
- clé à rayon
- extracteur de manivelles
- étai

L'exemple de Namur :

Un budget pour la réparation et l'entretien des vélos est préalablement estimé par l'administration. Il est réparti par périodes de deux mois.

Quand un vélo pose problème ou nécessite un entretien, le cycliste remplit un bon de commande décrivant les réparations ou l'entretien à faire, bon qui est signé par un supérieur ou le responsable des vélos.

Le vélo est porté par le cycliste lui-même ou le responsable des vélos chez le vélociste, préalablement choisi en accord avec l'administration, qui le répare. Celui-ci confirme (et éventuellement complète) le bon selon les réparations qu'il aura réellement effectuées. Le cycliste reprend son vélo et le bon dont le réparateur garde copie.

Tous les deux mois, le vélociste adresse une facture avec le n° des bons de réparations à l'administration communale qui lui verse le montant des travaux réalisés.

Aucun entretien périodique n'est prévu étant donné la bonne tenue des vélos par leur utilisateur.

En fin d'année, le budget réparation et entretien est réajusté selon les dépenses encourues in fine.

L'exemple d'Anvers

"Dans la brigade cycliste, chaque agent dispose de son propre vélo : il reste bien sûr propriété de la Ville, mais chacun a son numéro, et personne ne roule avec le vélo des autres. De la sorte, il est toujours possible de contrôler l'usage et l'entretien des vélos. Les agents font eux-mêmes le petit entretien (changer des blocs de frein, huiler, nettoyer, changer les ampoules, etc.). S'ils sont confrontés à un problème qu'ils ne peuvent résoudre eux-mêmes, ils peuvent s'adresser au service "réparation de vélos" de la Ville. En dernière instance, ils peuvent aussi s'adresser au marchand auprès duquel un contrat d'entretien a été souscrit à l'achat du vélo" Renilde Rens (Antwerps Fietsteam)



Une piste à creuser pour l'achat et l'entretien des vélos : le leasing

L'avantage de la formule de leasing (ou location-achat) de vélos est double :

- on paye les vélos par année de mise à disposition : au lieu d'un investissement à charge du budget extraordinaire, la location est à charge du budget ordinaire de chaque année. Chaque année supporte le coût réel des vélos
- on intègre à l'avance la plupart des frais d'entretien.

C'est la formule choisie par la Ville de Hal, qui a eu recours pour la livraison et l'entretien à une asbl locale, Velotheek. Le contrat ci-dessous pourra vous donner des idées.

Contrat de location-achat de vélos tout terrain (VTT) destinés aux activités des forces de police, avec garantie de réparation pour une période de cinq ans.

Entre les soussignés,

- l'asbl **Velotheek**, ...ci-après dénommé le propriétaire,
- La Ville de Hal ci-après dénommé le loueur,

il est convenu ce qui suit,

Article 1 : Objectif et définition.

Le propriétaire loue 5 vélos tout terrain de type Scott-Yecora

Ces vélos présentent les caractéristiques suivantes :
- cadre ALLOY 7005 (T4/T6) – bleu et noir à l'avant,
- fourche avec amortisseurs, - dérailleur Shimano STX à l'arrière, Shimano Alvio à l'avant, - freins Alloy TX-22 V-brakes, - jante 26, - moyeux en inox,
- tige de selle de 30 cm en aluminium, - frein cantilever, - pédales anti-dérapantes, - guidon peint en noir, - gardes-boue avant et arrière (amovibles), - repose-pieds en acier, - réflecteurs sur les moyeux des roues, - sacoche au guidon, - cadenas en « U », - éclairage avant et arrière (amovible), - garde-chaîne, - compteur kilométrique.

La taille des VTT est de 19 pouces pour 3 d'entre eux et de 17,5 pouces pour les 2 autres, de couleur bleue avec l'avant noir. Les vélos loués répondent aux prescriptions du code de la route belge.

Article 2 : Durée

Le contrat est passé pour une durée de cinq ans à dater du 01/05/1998 et se clôture de droit le 30/04/2003. Passé cette date, le loueur peut acquérir les vélos pour la valeur résiduelle de 500,- BEF.

Article 3 : Conditions.

3.1. Location

Les vélos sont livrés gratuitement au plus tard pour le 01/05/98 à l'endroit indiqué par le loueur. Les vélos sont livrés montés et prêts à l'emploi. Les vélos sont destinés à l'usage exclusif des forces de police, dans le cadre de leur mission.

3.2. Réparations

Le présent contrat garantit la réparation des vélos pris en location. Celle-ci concernera exclusivement les dégâts occasionnés dans le cadre des missions de la police.

L'achat des pièces de rechange incombe au loueur. Le propriétaire offre une garantie d'un an sur le cadre. Le propriétaire établit une fiche signalétique pour chaque vélo marqué permettant de déterminer la nature, la date, le matériel utilisé et le nombre de réparations effectuées. Le propriétaire utilise des pièces de rechange neuves d'origine qu'il se procure auprès du fabricant. Le réparateur est également tenu de fournir un devis au loueur lorsque la répa-

ration dépasse 1.000,- BEF par vélo. Le cas échéant, le loueur s'engage à marquer au propriétaire son accord sur la réparation endéans les 10 jours ouvrables.

3.3. Affectation

Les vélos sont utilisés par la police de Hal dans le cadre des patrouilles et des mises en condition exceptionnelles.

Article 4 : Lieu de réparation.

Le loueur met à la disposition du propriétaire un lieu fermé permettant de réparer des vélos dans des conditions normales. Dans le cas de dégâts plus importants à réparer, le réparateur se réserve le droit de transporter les vélos vers son propre atelier. Le propriétaire s'engage à effectuer un entretien annuel approfondi.

Article 5 : Régime d'entretien

Pour les petites réparations, un simple coup de téléphone suffit pour que celles-ci soient effectuées le jour ouvrable qui suit celui de l'appel. En cas de dégâts plus conséquents, le délai de réparation garanti est de 15 jours.

Article 6 : Prix de location et de réparation et conditions de paiement.

6. 1. Location par vélo

Le prix exprimé en BEF pour les vélos mentionnés à l'article 1 s'élève annuellement à :

Du 01/05/1998 au 30/04/1999 inclus : 17.688,-
Du 01/05/1999 au 30/04/2000 inclus : 8.844,-
Du 01/05/2000 au 30/04/2001 inclus : 8.844,-
Du 01/05/2001 au 30/04/2002 inclus : 8.844,-
Du 01/05/2002 au 30/04/2003 inclus : 8.844,-
Ce prix en BEF s'entend hors TVA de 21 %.

6.2. Réparation

Durant la période de location du 01/05/98 au 30/04/2000 inclus, les vélos sont réparés gratuite-

ment. Le prix de l'entretien, exprimé en BEF (hors TVA de 21 %), s'élève à :

Du 01/05/2000 au 30/04/2001 inclus : 500,-/vélo
Du 01/05/2001 au 30/04/2002 inclus : 600,-/vélo
Du 01/05/2002 au 30/04/2003 inclus : 700,-/vélo

6.3. Paiement du prix

Le loueur règle le prix annuel de location par le biais d'un titre de créance émis par le propriétaire. Cette créance doit être approuvée par les autorités de tutelle aux fins décrites plus haut et conformément au crédit budgétaire.

Les sommes dues sont à verser sur le compte n° ...-..... de l'asbl Velotheek, sur présentation des titres de créance simples. Les frais de matériel n'entrent pas dans le cadre du présent contrat et sont réglés endéans les 60 jours.

Article 7 : Responsabilité du loueur et assurance vol

Le loueur contracte une police d'assurance omnium auprès d'un organisme d'assurance. Le loueur fournit au propriétaire une copie de ce contrat.

Article 8 : Règlement des différends et annulation

Le propriétaire reste propriétaire des vélos. En cas de non acquittement du prix de location annuel endéans les 30 jours qui suivent chaque période de location, le propriétaire exigera la restitution des vélos.

Le présent contrat ne pourra être amendé qu'en cas d'accord réciproque.

Fait à Hal, le 1/04/1998, en trois exemplaires, chaque partie certifiant avoir reçu un exemplaire.

Le loueur
Pour la ville de Hal

Le propriétaire
Pour l'asbl Velotheek

Utiliser le vélo comme mode de déplacement dans la police



Des vélos de service pour se rendre à son point de mission

Dans les villes, les simples déplacements dans le cadre du travail pâtissent des engorgements. L'accessibilité des différents lieux de départ de mission souffre de ce problème de plus en plus aigu.

Est-il rationnel d'immobiliser un véhicule motorisé pour se rendre à un carrefour à un ou deux km du commissariat ? Et où le stationner ? Trop souvent la rareté du stationnement oblige les policiers à se garer... en infraction. Quant à organiser une navette en camionnette, elle n'offre pas beaucoup de souplesse, et contraint à disposer d'un chauffeur et d'une camionnette.

Si le trajet est trop long pour être fait à pied, l'usage du vélo s'avère très souvent idéal : mode de transport souple et individuel, il se stationne sans encombre, est très efficace sur les courtes distances et ne coûte guère plus qu'un cinquantième du coût d'une voiture : un bon plan, notamment mis en œuvre par la police de Namur.

L'exemple de Namur.

A Namur, depuis 1994, la division Proximité et la sous-division Roulage se trouvent implantées au poste Namur Nord (St-Servais), à approximativement 3 km du centre où se trouve entre autres le commissariat central (Namur Centre).

« Un service de navettes en camionnette a dû être instauré, pour amener les agents de la Brigade de Circulation Urbaine et les Auxiliaires à pied d'œuvre. Cela ne va pas toujours sans poser de problèmes, car dans un embarras de circulation, un véhicule de Police reste parfois bloqué, comme tous les autres. Une réflexion à ce sujet a amené le choix des vélos, destinés aux auxiliaires, pour se déplacer.

En effet, en plus d'entretenir la forme physique de son utilisateur, le vélo permet de se faufiler dans les embouteillages, jusqu'à leur source pour y remédier » (Rapport du Commissaire Divisionnaire J. Rulot, Direction Circulation à la Police de Namur).

Vingt-sept vélos de service sont ainsi mis à disposition du personnel depuis 1998, induisant une économie de transport (optimisation des coûts) ainsi qu'une meilleure flexibilité de déplacement des auxiliaires qui ne doivent plus attendre la « navette » pour atteindre leur affectation ou revenir au poste.

L'utilisation du vélo vers le travail, l'indemnité de 0,15 €/km

Pour être sûr que les employés soient tout à fait habitués à la pratique du vélo, rien de tel que de les encourager à venir au Commissariat tous les jours à vélo. Bien sûr certains habitent trop loin pour faire le trajet, mais pour d'autres, cela pourrait s'avérer être une excellente solution, bonne pour leur santé, simple pour le stationnement autour du Commissariat, souple pour les déplacements de ce personnel durant la journée.

Pour les encourager :

- affecter un endroit sûr, couvert et facile d'accès depuis la rue pour stationner les vélos (le cas échéant, à côté des vélos de service)
- offrir aux policiers cyclistes quotidiens tout ou partie de la masse d'habillement spécifique destinée aux membres de la brigade cycliste
- leur donner accès ou aménager à leur intention des vestiaires, le cas échéant avec des douches
- prévoir l'indemnité vélo de 0,15 €/km pour les déplacements domicile-travail, et/ou leur permettre d'utiliser les vélos de service pour ces déplacements
- prévoir une indemnité complémentaire à convenir pour l'utilisation par ce personnel de son propre vélo en cas de déplacements dans l'entité

La loi fiscale encourage le vélo vers le travail.

Depuis le 1er janvier 1998, l'indemnité versée par un employeur à son travailleur dans le cadre de déplacements domicile-travail effectués à vélo, est immunisée d'impôts à concurrence d'un maximum de 0,15 € par km parcouru. Bien sûr, cette mesure n'a d'effet que si l'employeur décide d'instaurer une "indemnité de vélo" pour ses travailleurs cyclistes. Mais dans ce cas, le cadeau est fort intéressant puisqu'il est net d'impôts et de cotisations sociales. (Loi du 8 août 1997 portant modification de l'article 38 du CIR 1992 en vue d'encourager l'usage du vélo dans les déplacements domicile-lieu de travail, M.B. 29 octobre 1997). Dans la foulée de l'adoption de cette mesure, les Gouvernements fédéral et flamand, ainsi que plusieurs autorités communales ont déjà adopté l'octroi de cette indemnité à tous leurs fonctionnaires. Pourquoi pas chez vous ?

Pour plus d'information, voir la brochure « Le vélo, ça peut rapporter gros » publiée par le GRACO, rue de Londres 15, 1050 Bruxelles, 02/502.61.30, www.graco.org

Dernière minute : la Région Bruxelles-Capitale nous informe

Dans un arrêté du 25 octobre 2001, la Région de Bruxelles-Capitale a prévu d'octroyer une subvention spéciale de 600.000 BEF maximum aux communes décidant de créer une brigade cycliste sur leur territoire. Cette subvention est destinée à couvrir 80 % du coût de premier équipement de la brigade (vélos, vêtements et accessoires). L'octroi de cette somme est conditionné à la réalisation d'un projet de mission spécifique, à la signature d'une charte par les autorités et à un recrutement de volontaires au sein du corps de police.

Proposition de déclaration d'intention des agents volontaires :

Je soussigné (nom et fonction) :

Ayant pris connaissance du « manuel des policiers à vélo » et du projet de mission de la brigade cycliste de ma zone de police,

Etant informé du type de matériel et d'équipement prévu pour assurer cette mission,

Conscient de l'intérêt que représente la constitution d'une brigade cycliste pour la sécurité des habitants,

Me porte volontaire pour participer à la création de la brigade cycliste de ma zone de police.

Date : _____ Signature : _____

Pro Velo asbl – Institut de Recherche et de Promotion du vélo

Nous pouvons vous aider :

- à mettre en place votre brigade cycliste
- à concevoir de bons aménagements cyclables
- à faire de l'éducation au vélo et du ramassage scolaire à vélo (veloeducation@provelo.org)
- à créer une dynamique vélo dans votre commune

Pour en savoir plus : www.provelo.org

Pour une demande particulière ou la commande d'autres exemplaires du présent manuel :
f.dekoster@provelo.org

tél : 02/502.73.55 - fax : 02/502.86.41



Pro Velo asbl

Adresses utiles

Fietsdienst Stad Gent

Yves De Baets Fietsambtenaar
Woodrow Wilsonplein, 1 • 9000 Gent
Tél : 09/266 77 64 • Fax : 09/266 77 99
e-mail : mobiliteit@gent.be

Police de Gand

Steven De Smet - Directeur Manager
Zandberg, 4 • 9000 Gent
Tél : 09/266.66.21 • Fax : 09/266.60.32
e-mail : sds.politie@gent.be

Police de Anvers

Renilde RENS - Commissaris van politie
Zone city, Maréestraat, 1
2140 Antwerpen (Borgerhout)
Tél : 03/270 19 11 • Fax : 03/270 19 99
e-mail : renilde.rens@ve.antwerpen.be

Police de Asse

Jan Vanden Nest - Commissaris van Politie
De Vironstraat, 24 • 1730 Asse
Tél : 02/452 50 05 • Fax : 02/452 24 40
e-mail : verkeervdn@tijd.com

Police de Hal

Mark Crispel - Commissaire adjoint
Oudstrijdersplein, 18 • 1500 Halle
Tél : 02/363 23 00 • Fax : 02/363 22 02

Police de Schaerbeek

Victor Michaux - Commissaire
Rodebeeklaan, 29 • 1030 Schaerbeek
Tél : 02/244 76 45 • Fax : 02/244 76 42
e-mail : trafic.vn@wanadoo.be

Police de Namur

Marie Vroman -
conseillère en communication
Place du Théâtre, 5 • 5000 Namur
Tél : 081/246 794 • Fax : 081/246 713
e-mail : marie.vroman@police.ville.namur.be

Police de Verviers

Jean-Jacques Jaspar -
Commissaire de Police
Mont du Moulin, 14 • 4800 Verviers
Tél : 087/32 51 81 • Fax : 087/32 51 99

Police de Cologne

Mike Mannheim - Commissaire de Police
Polizeipräsidium Köln - Polizeiinspektion 7
- Kennedystr. 7 • D - 51147 Köln
Tél : 0221/229-5720 • Fax : 0221/229-5722

Ministère des Communications et de l'Infrastructure

Rue de la Loi, 155 • 1040 Bruxelles
Tél : 02/287 47 80 • Fax : 02/230 51 62

Ministère de l'Intérieur

Direction des relations avec la police locale

Rue Royale, 47 • 1000 - BRUXELLES
Tél : 02/500.27.26 • Fax : 02/500.27.96
e-mail : zpzteam.ap@mibz.fgov.be

Commission Permanente de la Police Locale

Rue de la Loi, 24 • 1000 -BRUXELLES
Tél : 02/506.48.35 • Fax : 02/506.47.82

Région de Bruxelles-Capitale – Administration de l'Equipement et des Déplacements (AED)

Pierre-Jean Bertrand - CCN
rue du Progrès 80 • 1210 Bruxelles
Tél : 02/204.19.21 • Fax : 02/204.15.10
e-mail : pjbertrand@mrbc.irisnet.be

IBSR – Institut Belge pour la Sécurité Routière

Chaussée de Haecht, 1405 • 1130 Bruxelles
Tél : 02/244 15 11 • Fax : 02/ 216.43.42
e-mail : info@ibsr.be
www.ibsr.be

Velotheek vzw

Roggemanskaai, 8 1501 Halle
Tél. 02 / 356.56.56 • Fax 02 / 356.38.39

Fietsersbond vzw

Hopland, 37 • 2000 Antwerpen
Tél : 03/231.92.95 • Fax : 03/231.45.79
e-mail : fietsersbond@pi.be
www.fietsersbond.be

Gracq – Les Cyclistes Quotidiens

Jean-Philippe Gerkens
La Maison des Cyclistes
Rue de Londres, 15 • 1050 Ixelles
Tél / Fax : 02/502 61 30
e-mail : secretariat@gracq.org
www.gracq.org

Pro Velo - Bruxelles

La Maison des Cyclistes
Rue de Londres, 15 • 1050 Ixelles
Tél : 02/502 73 55 • Fax : 02/502 86 41
e-mail : info@provelo.org
www.provelo.org

Pro Velo - Liège

La Maison des Cyclistes de Liège
Rue de Gueldre, 3 • 4000 Liège
Tél : 04/222 99 54 • Fax : 04/222 99 56
e-mail : liege@provelo.org

Pro Velo - Charleroi

La Maison des Cyclistes de Charleroi
Rue du Grand Central, 57 • 6000 Charleroi
Tél : 071/53 58 50 • Fax : 071/53 58 53
e-mail : charleroi@provelo.org

Ecole wallonne des moniteurs de vélo-école

Emmanuel Piret
Cité du Parc, 7 • 5100 Nannine
Tél : 081/400 501
e-mail : info@ewmv.org