

Des vélos en bambou pour l'Afrique

Reportage
Ghana (Ghana)

néen de vélos à cadre de bambou montés sur place.

Un prototype existe déjà : prolongé à l'arrière de la selle par un long porte-bagages, il est conçu pour transporter de lourdes marchandises. A entendre ses promoteurs, non seulement la « bamboo bike », souple mais solide, serait un moyen de transport idéal à la ville comme à la campagne, mais sa fabrication permettrait d'em-



et artisanale, nourrie de l'expérience de ses déboires africains liés au caractère imprévisible de l'approvisionnement et de la main-d'œuvre.

En août dernier, le fabricant californien de vélos a commencé à former une dizaine de jeunes Ghanéens au montage des cadres en bambou. « Je préfère partir de ce que les gens attendent, plutôt que de prétendre savoir à leur place. » Craig Cal-

ployer une matière première et une main d'œuvre locales. La région Ashanti, où le bambou pousse en abondance et sa capitale, Kumasi, deuxième ville du Ghana, ont été choisies pour lancer la production.

« Des bicyclettes en bambou peuvent être équivalentes voire supérieures aux vélos courants à la fois en termes de qualité et d'adaptation aux besoins locaux », assène la très sérieuse étude de marché publiée en 2008 sous l'égide de l'Institut de la terre de l'université de Columbia à New York, dirigé par le célèbre économiste Jeffrey Sachs. Créant des emplois, permettant massivement d'améliorer les conditions de transport et donc la productivité, le projet était qualifié de « financièrement viable » et « socialement responsable ».

Ce business plan estime à 670 000 le nombre de foyers ghanéens intéressés par le vélo en bambou. Il évalue le coût de fabrication à 47 dollars (dont 5 pour la main-d'œuvre, 4 pour le bambou, le reste pour les roues, la résine époxy utilisée pour le montage et les pièces mécaniques importées d'Afrique du Sud et de Chine), et à 55 dollars le prix de vente. « C'est encore trop cher pour la clientèle



des vélos ici », estime Ibrahim Kaju, un jeune Ghanéen recruté sur Internet par les promoteurs, et qui a commencé à populariser le projet.

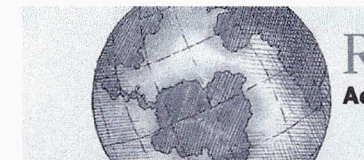
Pour l'heure, en effet, rien ne dit que le projet soit autre chose qu'un fantasme d'Occidental pétri de bonnes intentions à l'égard de l'Afrique ou d'homme d'affaires désireux de faire fabriquer à bon compte en Afrique de très chics vélos de compétition en bambou. Car les initiateurs du « Bamboo Bikes Project » se sont récemment séparés sur un différend bien symptomatique des controverses sur l'aide à l'Afrique.

Tandis que les universitaires entendent pousser à la création d'une grosse unité de production capable d'inonder rapidement le marché, Craig Calfee défend une approche plus pragmatique

fee pense que l'étude de marché a sous-évalué les coûts de fabrication, mais il reste convaincu que la bicyclette est un formidable outil de développement rural : « Les paysans ne disposent d'aucun moyen de transport : ils portent l'eau sur la tête et se rendent à pied au marché ; les enfants ne peuvent être scolarisés si l'école est trop éloignée. » Lui qui, en Californie, vend des cadres personnalisés de vélo, en bambou, fabriqué main à 2 600 dollars, imagine aussi des débouchés à l'exportation pour les vélos ghanéens.

Pendant ce temps, à Kumasi, un homme d'affaires ghanéen, Kwame Sarpong, a promis d'investir dans la future usine de vélos en bambou. Entre artisanat et industrie, la course est donc ouverte. Si les promoteurs de la fabrication de masse ne sont pas des rêveurs, plusieurs centaines d'emplois pourraient être créés, entre les ramasseurs de bambou, les employés chargés de son traitement et ceux spécialisés dans le montage des vélos. Une intuition américaine se transformerait alors, en pleine Afrique de l'Ouest, en une affaire qui roule. ■

PHILIPPE BERNARD



Conduite automobile effarante, chaussées improbables, chaleur accablante, prestige du vrombissement : à Accra (Ghana) pas plus que dans la plupart des villes africaines, la bicyclette n'a trouvé sa place. Même les Chinois qui inondent le continent de leur quincaillerie n'ont pas réussi à implanter sous ces latitudes la petite reine si populaire chez eux.

Paradoxalement, le moyen de transport le plus abordable et le plus écologique du monde ne s'est jamais imposé massivement en Afrique et ses ventes régressent. Les boda-boda (vélos-taxis) n'ont guère essaimé en Afrique de l'Ouest. La taille encore humaine d'Accra et l'absence de relief feraient pourtant du vélo un moyen de transport idéal. Mais