

Afrique

En Afrique, le vélo a d'abord été introduit en 1912 en Haute-Volta, nom du Burkina Faso à l'époque, par les missionnaires. Puis, dans les années 1920, Pierre Vicens, un commerçant-transporteur d'origine française a introduit le vélo dans l'ouest du pays à Bobo-Dioulasso. Un des premiers modèles de vélo s'appelait « la sauterelle ». Les populations baptisèrent immédiatement ce nouvel engin le *nèguèso*, ce qui veut dire le « cheval de fer » en dioula, une des langues du Burkina Faso.¹

Dès que certains habitants et chefs de la région entendirent parler de ce nouveau « cheval de fer », ils se présentèrent avec du mil et de l'herbe en guise d'offrandes au nouveau venu. Il fallut le tact de monsieur Vicens pour leur faire comprendre que ce cheval de fer ne buvait pas d'eau et ne broutait pas d'herbe.

La première course cycliste sur le continent africain eu lieu du temps des colonisateurs, le 18 septembre 1955, à Ouagadougou. Au vu l'engouement de la population, une usine de fabrication de vélos a été installée en 1964 à Bobo-Dioulasso par le groupe français Peugeot. En 1987 le Tour du Faso a été créé, l'équivalent du Tour de France pour la population africaine.

Encore aujourd'hui, la population du Burkina Faso fait une place de choix au vélo; on estime qu'environ 84 % des ménages possédaient une bicyclette en 2010, le taux le plus élevé d'Afrique.¹⁸ Dans les autres pays africains, en moyenne de 13% à 21% des ménages disposent d'un vélo.²

Asie

L'Asie est aujourd'hui le continent le plus « cycliste ». C'est en Chine qu'on retrouve le plus grand nombre de vélos au monde, même si ce pays n'a pas toujours été le paradis de la bicyclette.

Entre 1870 et 1890, les expatriés européens et américains habitant en Chine étaient pratiquement les seuls cyclistes du pays. C'est à la fin du XIX^e siècle que les premiers cyclistes chinois firent leur apparition. Il s'agissait surtout d'étudiants, de journalistes et de gens d'affaires qui avaient séjourné à l'extérieur du pays. À Shanghai, ville dont la population approchait déjà les 2 millions d'habitants en 1925, on comptait 9 800 vélos. En 2003, la population s'étant multipliée par 10 pour atteindre les 20 millions, 9 millions de vélos roulaient à Shanghai.³

Durant ces quelques décennies, le régime communiste aura également eu pour effet de promouvoir l'utilisation du vélo en Chine.

Au cours des 30 dernières années, avec l'intégration accélérée de la Chine au système économique mondial, le développement d'une classe moyenne chinoise, ainsi que la demande croissante pour des véhicules automobiles, on peut se demander si la population chinoise conservera encore longtemps son engouement pour les vélos.

Aujourd'hui, en Chine, des groupes de pression font entendre leur voix pour maintenir ce moyen de transport peu coûteux, sain et efficace. Les décideurs commencent à prendre conscience que dans un pays qui abrite plus de 20% de la population mondiale, les embouteillages sont inévitables si l'utilisation de la voiture s'accroît. Sans compter la dépendance accrue au pétrole, les problèmes sanitaires, la destruction de la nature et de la vie sociale. Pour la Chine, le vélo représentera peut-être l'« outil de sa survie ».⁴

En 2016, le pays a d'ailleurs connu un essor fulgurant des vélos en libre-service.

-
1. [L'histoire du vélo au Burkina.](#)
 2. [Forum burkinabé pour le transport rural et le développement, Les utilisations des moyens intermédiaires de transport au Burkina Faso.](#)
 3. [Shanghai ends reign of the bicycle.](#)
 4. [Éric Meyer, L'Empire en danseuse, L'univers du vélo chinois, Éditions du Rocher, 2005](#)