

Innovation. Portrait d'un producteur de vélos... en bambou



Après avoir travaillé comme ingénieur dans la filiale d'une entreprise japonaise basée en Allemagne, Éric Oberlin est resté outre-Rhin et s'est lancé dans la production de vélos en bambou. Rencontre.

À Düsseldorf, l'espace de coworking Factory Campus est à peine terminé qu'Éric Oberlin est déjà installé au sous-sol avec ses prototypes de vélos. Des vélos atypiques, au look vintage qui rappelle les anciens modèles Peugeot, mais pas seulement. Leur particularité vient surtout du fait qu'ils sont fabriqués en bambou. Et l'idée, comme la matière, vient de loin...

Jeune ingénieur de 34 ans formé à l'Insa de Lyon, Éric n'est pas resté bien longtemps en France. Il attrape le virus de la vie à l'étranger en participant à un échange académique de six mois à Canberra, capitale administrative de l'Australie. Et celui du voyage à vélo en parcourant la côte est, de Brisbane à Canberra (quasiment 1 200 kilomètres).

Cet Alsacien d'origine a ensuite travaillé pour l'entreprise japonaise NSK, spécialisée dans les roulements à billes. Éric exerçait au sein de sa filiale basée près de Düsseldorf, en Allemagne, en tant qu'ingénieur pour la branche automobile. De cette expérience, il retient l'ouverture d'esprit et l'enrichissement qu'apporte une ambiance de travail internationale, qui évite selon lui le *brainwashing* (l'uniformisation des modes de pensée des salariés en entreprise).

Il a ainsi longtemps côtoyé des Japonais et des Allemands. Avec les premiers, il prend l'habitude de consulter tout le monde avant de prendre une décision pour ne froisser personne ; avec les seconds, il apprend la culture du compromis et, en tant que manager, l'art de donner des directives claires et précises.

Géométrie des cadres

Douze ans plus tard vient le coup de bambou. Son tempérament d'ingénieur créatif le rattrape :

“

J'avais envie de créer un système entier et pas seulement la pièce d'un système. Et que ce soit quelque chose de novateur.”

Bien installé à Düsseldorf, dont il apprécie l'environnement très international, il reste outre-Rhin pour créer sa société, Urbam Bike – qui est donc de droit allemand. S'il a la tête pleine de géométrie des cadres, il n'en a pas moins les pieds sur terre et glane des conseils auprès de plusieurs structures (Arbeitsamt, Gründungszuschuss, Wirtschaftsförderung, banques, etc.), tout en faisant appel à un *Steuerberater* (conseiller fiscal) pour les formalités.

Il aurait pu faire des poussettes ou des trottinettes, mais le vélo est ce qu'il connaît le mieux : il a récidivé avec un voyage à pédales de Düsseldorf à Nîmes, soit plus de 1 000 kilomètres.

Son constat :

“

Le vélo a certes un aspect et un usage qui semblent écologiques. Mais il est constitué dans la majorité des cas de matériaux fossiles, comme l'aluminium, qui sont très polluants à produire et à traiter. Au final, le bilan carbone du vélo est plutôt élevé...”

Il choisit donc le bambou pour réaliser les cadres de ses vélos, assemblés grâce à un mélange de résine et de fibres de chanvre, ce qui demande environ cinquante heures de travail sur chaque cadre. L'avantage : le vélo est léger et résistant, et la souplesse du matériau permet d'amortir les chocs. Oui, oui, on a testé !

Cible prioritaire : les amateurs allemands

Éric fait fabriquer ses cadres en bambou au Vietnam (un des plus gros producteurs de bambou au monde) par un fournisseur qui, coïncidence, a vécu auparavant à Stuttgart. Les autres pièces (poignées en tissu, selle en cuir, système de vitesses intégré au moyeu, etc.) sont achetées en Allemagne et c'est lui qui assemble le tout. Si vous êtes Allemand ou expat devenu adepte, pas d'inquiétude : le freinage par rétropédalage est aussi disponible !

Le fait d'avoir occupé plusieurs fonctions auparavant (management, commercial...) lui permet aujourd'hui d'être pragmatique et de ne pas s'arrêter à la conception : ses cadres de vélos en bambou sont déjà certifiés ISO 4210, ce qui permet de rassurer les acheteurs sur la qualité de la structure. Et tandis que ses premiers cadres sont arrivés du Vietnam il y a tout juste deux semaines, il fait déjà partie de la sélection 2016 du Noël de la French Tech. Seul petit hic auquel il n'a pas encore trouvé la parade : le fait que les acheteurs ne puissent pas forcément venir essayer leur vélo avant l'achat.

Pour un vélo en bambou classique, il faut compter environ 1 300 euros, tandis que la version premium coûte près de 2 000 euros. Sa cible prioritaire reste donc l'Allemagne, où les habitants sont prêts à payer le prix fort pour des vélos de qualité.