**La voiture "made in Madagascar" redémarre**



Les chaînes de fabrication reprennent lentement pour ne pas se laisser déborder par les commandes mais “fierté nationale” oblige, elles devraient affluer.

OCÉAN INDIEN. A Madagascar, un projet de réinsertion économique a redonné vie, 20 ans après, à la "marque au Zébu", une gamme de voitures rudimentaires et solides, source de fierté nationale et symbole à l’époque des ambitions du président Didier Ratsiraka.

La Karenjy, lancée par le président Didier Ratsiraka en 1987, avait disparu quasiment du jour au lendemain en 1992, quand le régime politique avait été renversé.

Laissé sur le carreau comme tous ses collègues, Elia Antsianiana avait dû alors abandonner son travail à l’usine. Depuis quelques mois, il tente avec d’autres anciens et le concours de l’association Relais Madagascar, une émanation d’Emmaüs, de faire revivre le mythe Karenjy, la voiture "vita malagasy", "Made in Madagascar". "On peut finir le travail qu’on avait commencé il y a déjà longtemps. Il y avait des véhicules qu’on n’avait même pas terminés", sourit Elia en astiquant une carrosserie vert pomme.

Lorsque le vaste hangar installé à Fianarantsoa (410 km au sud d’Antananarivo) a été rouvert au début de l’année, les outils étaient encore presque sur les établis : ayant échappé aux pillages malgré deux crises politiques violentes (2002 et 2009), tout le matériel et la plupart des archives étaient encore utilisables. L’usine renfermait même "des véhicules en état de fonctionner, d’autres qui nécessitent seulement d’ajouter la carrosserie et d’autres encore à l’état initial, avec le moteur encore dans sa boîte", témoigne Clément Warnier, ingénieur français en charge du projet pour le Relais Madagascar.

L’association s’est d’abord installée dans la Grande Ile pour développer une activité de friperie puis, avec les bénéfices, a pris le pari audacieux de relancer l’usine automobile pour créer des emplois et renforcer le tissu industriel de cette grande ville des hauts plateaux. Il faut aujourd’hui environ un mois à la quinzaine d’ouvriers pour sortir une voiture de l’usine, que ce soit le modèle tout terrain Mazana (La Robuste), le Iraka (le Messager), dont les moteurs sont à l’arrière, ou la plus classique Faoka (la Transporteuse).

"Nous sommes heureux de voir nos voitures rouler partout, notre style est unique", témoigne avec émotion Gabriel, un autre ancien, désignant avec fierté une carrosserie effectivement des plus originales.

"Ce sont des voitures très robustes, adaptées au terrain malgache pas toujours évident, avec une mécanique simple des années 80", détaille Clément Warnier.

**La “papamobile” de Jean-Paul II**

Bientôt, les moteurs de Renault 18 qui équipent actuellement les véhicules de la marque seront cependant tous écoulés et il faudra repenser toute la mécanique. "On va faire une étude économique pour voir si le projet est viable en créant de nouveaux partenariats", explique M. Warnier.

De fait, l’initiative n’offre que peu de garantie, même si l’objectif est davantage social que commercial.

"On a plus tendance à fêter un nouveau salarié qu’un nouveau client qui achète une voiture", rappelle le responsable, alors que le Relais, aujourd’hui deuxième employeur de la ville, a aussi mis en place toute une série de services pour ses salariés (mutuelle de santé, caisse de microcrédit). Pour le moment, alors que l’entreprise se fait discrète pour ne pas être débordée, seule une demi-douzaine de véhicules ont été vendus (de 4 800 à 6 800 euros), tous a des étrangers séduits par l’originalité du produit.

Mais les ouvriers sont persuadés que les acheteurs malgaches vont bientôt affluer, "fierté nationale" oblige.

Une fierté qui a culminé en 1989 pour le voyage de Jean-Paul II à Madagascar : c’est une Karenjy aménagée spécialement pour l’occasion qui lui servit de papamobile.

*AFP*