



**Ambassade de France au Bangladesh**  
**Service économique de Dhaka**

Paris, le 10 novembre 2020  
Affaire suivie par : Julien Deur

## Le secteur « bicyclette » au Bangladesh

### 3 producteurs locaux principaux

Le marché local dépend majoritairement des importations : Malgré une industrie assez développée à l'export, la demande locale repose essentiellement sur les importations de vélo moins cher en provenance de Chine et d'Inde (malgré les droits de douane de 45%). Le marché local représente environ 1,5 millions de vélos par an, dont 70 % environ sont importés.

### 3 producteurs majeurs :

Une poignée d'acteurs se partage l'essentiel de la production, à destination du marché local et de l'étranger. La production de bicyclette est considérée comme un secteur à priorité haute dans la National Industry Policy, 2016 et à ce titre, bénéficie d'une exemption de taxe.

**Alita Bangladesh**, entreprise malaisienne, est implantée depuis 1995 dans la Chittagong Export Processing Zone avec un investissement de 2M\$. Elle y produit environ 120.000 unités par an.

**Meghna Group** s'est lancé dans ce secteur en 1999 et possède désormais 3 usines de production (Transworld Bicycle Co. Ltd, Uniglory Cycle Industries Ltd., et Mahin Cycle Industries Limited orienté vers le marché local) et cinq usines de productions de pièces détachées. En septembre 2018, Meghna a formé une joint-venture avec l'allemand Cube, l'un des plus grands producteurs européens de vélos. Ce dernier détient 70 % de Hana System Ltd. L'investissement initial, d'environ 1 Mds Tk (11M€) devait permettre de construire une unité de production de vélo de moyenne gamme (200€) et de vélos électriques.

**Pran-RFL Group** (Rangpur Metal Industries) possède deux usines à Habiganj Industrial Park (Sylhet), une orienté à l'export et l'autre pour le marché local sous la marque Duranta Bikes. Pran-RFL a commencé à exporter en 2015. Elles possèdent une capacité de 300.000 pièces par an.

En parallèle de ces trois producteurs existe un réseau de petits assembleurs (moins de 10 employés) utilisant des machines vieillissantes permettant d'assembler des pièces détachées indiennes ou chinoises. La plus grande concentration se trouve dans le Vieux Dhaka, à Bongshal Market.

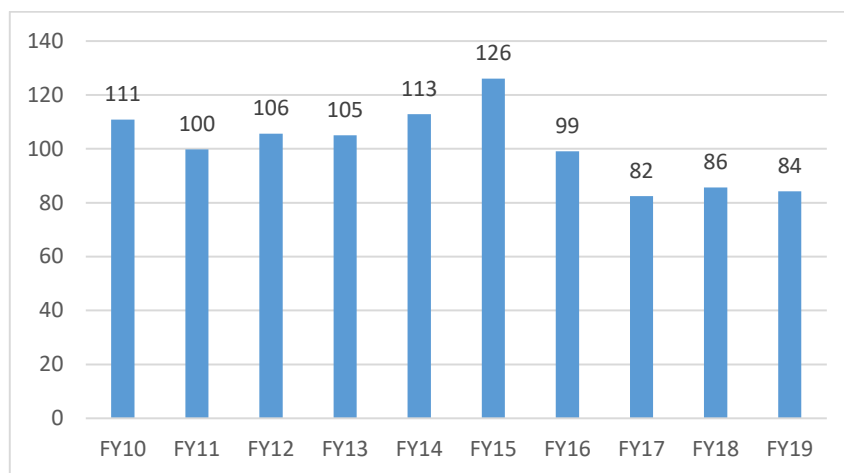
### Dépendance aux pièces détachées importées

En fonction des producteurs, entre 50 et 70 % des pièces sont sourcées localement. Une part importante des matières premières est donc importée de Chine ou d'Inde à prix fort, notamment à cause de droits de douane élevés (généralement 25%). Le cadre, les pneus, les

jantes et les rayons sont généralement fabriqués localement, tandis que le dérailleur, les chaîne restent importés.

### Les exports de vélo vers l'Europe, grâce à des mesures anti-dumping contre la Chine

La filière exporte essentiellement vers l'Europe (89%) et notamment l'Allemagne (29%) et le Royaume-Uni (38%).



Exportations de vélos (M\$). Source : Export Promotion Bureau

La mise en place, en 1993, de mesures antidumping par l'Union Européenne à l'encontre des vélos chinois (avec des droits de douane allant jusqu'à 38,5%) a favorisé les vélos *Made in Bangladesh* sur le marché européen, ceux-ci bénéficiant de l'absence de taxe dans le cadre de Tout sauf les armes. Ces mesures, qui concernent, depuis 2013, également l'Indonésie, la Malaisie, Sri Lanka, la Tunisie, le Cambodge, le Pakistan et les Philippines par lesquels les vélos chinois transitent, ont été prolongé de 5 ans en 2019. La sortie du Royaume-Uni de l'union douanière sera à scruter pour l'industrie bangladaise, le pays n'ayant pas une importante production de cycles locale.

Grâce à cette décision de l'UE, le Bangladesh est le quatrième pays non-européen exportateur en valeur, derrière Taïwan, le Cambodge et la Chine qui pour la première année dépasse le Bangladesh. Le pays est spécialisé dans les produits bas de gamme (entre 60 et 150\$). En volume, l'UE a importé 6,8M de vélos en 2017, dont 0,8M du Bangladesh (12%). En valeur, le Bangladesh ne représente en revanche que 2,1 %

L'export de vélo bénéficie de 15 % de cash-incentive par le gouvernement du Bangladesh.

## Annexe 1 : statistiques

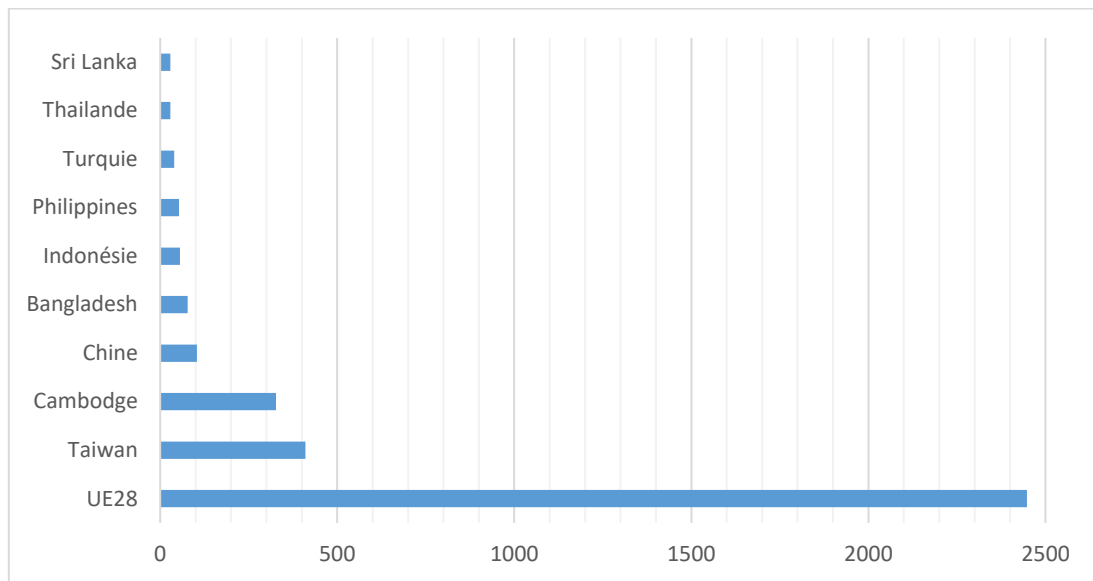
**Table 2.6 Cottage Bicycle and Bicycle Parts Industry, Bongshal Market, Dhaka, 2012**

<i>Details</i>	<i>Units</i>
Finished bicycle selling shops	105
Bicycle parts sellers	120
Importers of cycles and having trading shop	35
Importers of parts and having trading shop	25
Importers from China	20
Importers from India	16
Bicycles sourced from importers of CKD and SKD kits with own retail shop(s)	70
Bicycle parts sourced from importers with own retail shop(s)	95
Shops selling bicycle frames exclusively	8
Shops selling bicycle wheels/rims exclusively	12
Shops selling bicycle tires and tubes exclusively	7
<b><i>Manufacturing/service unit in Bongshal Market</i></b>	
Fork producers	8–10
Frame producers	15–20
Nickeling units	6
Bicycle parking stand producers	5
Mudguard producers	3
Seat posts, steering posts, and similar parts producers	2
<b><i>Employment in the market</i></b>	
Estimated number of people employed in the cottage industry, of which:	1,500–2,000
Salespeople in the market	350
Experienced bicycle assembling specialists (employed in assembly shops)	150
Freelance bicycle assembling specialists (not employed in assembly shops)	50
<b><i>Bicycle market size</i></b>	
Average monthly imports of bicycles as CKD and SKD (units)	4,000 (low season) to 45,000 (high season)
Country of origin	China, India
Average daily sales of bicycles in the market (units)	500–600

*Source:* Compiled by Global Development Solutions, LLC, based on data from Bangladesh Bicycle Merchants Assembling & Importers Association.

*Note:* CKD = complete knockdown; SKD = semi-knockdown.

Source : Banque Mondiale (<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/25140>)



Exportations de bicyclette vers l'UE 28 en 2019 (M\$). Source : Eurostat