

**POUR LE MAINTIEN DES MESURES  
ANTI-DUMPING  
À L'ENDROIT DES BICYCLETTES  
EN PROVENANCE DE CHINE  
ET DU TAIPEI CHINOIS**

VERSION DU PUBLIC

**Document présenté par la CSD au  
Tribunal canadien du commerce extérieur**

le 15 octobre 2007



**CENTRALE DES SYNDICATS DÉMOCRATIQUES**

**Septembre 2007**

# TABLE DES MATIÈRES

	Page
PRÉSENTATION .....	1
INTRODUCTION.....	2
UN BREF PORTRAIT DE L'INDUSTRIE DE LA BICYCLETTE AU CANADA .....	3
POUR LA PROROGATION DES MESURES ANTI-DUMPING.....	5
CONCLUSION .....	8

---

## PRÉSENTATION

La Centrale des syndicats démocratiques (CSD) représente plus de 70 000 travailleuses et travailleurs œuvrant dans presque tous les secteurs d'activité économique du Québec, à l'exception des fonctions publiques fédérale et québécoise.

Parmi les quelque 350 syndicats affiliés à la CSD, le Syndicat démocratique des employés de « Les Industries Raleigh du Canada Ltée » Waterloo (C.S.D.) fut l'un des premiers à se joindre à la Centrale, un an après la fondation de celle-ci en 1972. C'est au titre de représentant du plus important syndicat de l'industrie canadienne de la bicyclette que la CSD remercie le Tribunal canadien du commerce extérieur (TCCE) de bien vouloir entendre le point de vue des travailleuses et des travailleurs avant de déterminer si l'expiration de l'ordonnance du Tribunal causerait vraisemblablement la poursuite ou la reprise du dumping de bicyclettes et de cadres de bicyclettes en provenance du Taipei chinois et de la République populaire de Chine (Chine).

---

## INTRODUCTION

Waterloo est une petite localité des Cantons de l'Est qui compte environ 4 000 habitants, un nombre qui a très peu varié depuis plus de dix ans<sup>1</sup>. On ne peut donc pas parler d'une ville qui connaît un boom de croissance ni qui attire beaucoup d'habitants potentiels. La fermeture de l'entreprise principale de la ville affecterait donc très négativement cette communauté qui compte 719 emplois manufacturiers, soit environ la moitié de tous les emplois de Waterloo<sup>2</sup>. Il n'y a pas si longtemps (octobre 2005), Waterloo a été affectée par la fermeture de l'entreprise Les meubles Roxton. Cent trente-neuf personnes ont alors perdu leur emploi.

Un autre coup dur peut être évité à la ville de Waterloo en prorogeant l'ordonnance du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les bicyclettes en provenance de Chine et du Taipei chinois (ex-Taïwan). Sans cette prorogation, les emplois de Raleigh à Waterloo sont menacés à très court terme puisque lever les droits anti-dumping de 13 % qui s'appliquent sur ces bicyclettes équivaldrait à rendre les bicyclettes produites par des travailleuses et des travailleurs québécois trop chères pour trouver leurs débouchés auprès des consommateurs québécois et canadiens.

---

<sup>1</sup> Selon les recensements de Statistique Canada, Waterloo comptait 4 040 âmes en 1996, 3 993 en 2001 et 4 054 en 2006.

<sup>2</sup> Pour les emplois manufacturiers, ce sont les données du Centre local de développement de Granby et elles couvrent l'année 2006. De ces 719 emplois, 225 provenaient de l'usine de Raleigh, le plus important employeur de la ville, suivi de Bouchons Mac avec quelque 140 employés. Tous les autres employeurs du secteur manufacturier comptent moins de 50 employés, toujours en 2006. Les principaux sont : Adam Lumber (47), Laiterie Chagnon (40), Turkey Hill Sugarbush (34), Fonderie Waterloo (30), Shefford Textiles (30), Équipements Lapière (30). Pour l'emploi total, il faut se référer au recensement de 2001 puisque les données du recensement de 2006 ne sont pas toutes disponibles et elles ne permettent pas de dresser, à ce jour, un Profil des communautés aussi détaillé que celui de 2001. En 2001, il y avait 1 490 emplois dans la ville de Waterloo (*Statistique Canada. 2002. Profils des communautés de 2001. Diffusé le 27 juin 2002. Date de modification : 2005-11-30. No. 93F0053XIF au catalogue de Statistique Canada. <http://www12.statcan.ca/english/Profil01/CP01/Index.cfm?Lang=F> (Consulté le 11 septembre 2007).*

---

## UN BREF PORTRAIT DE L'INDUSTRIE DE LA BICYCLETTE AU CANADA

L'industrie canadienne de la bicyclette est concentrée presque exclusivement au Québec, puisqu'il ne reste que deux producteurs nationaux hors du Québec, soit Norco de Langley, (Colombie-Britannique), pour les vélos de milieu et de haut de gamme, et Cervélo de Toronto (Ontario), pour les vélos de haut de gamme. Les six autres producteurs nationaux sont établis au Québec : Raleigh qui, bien que son siège social soit à Oakville, en Ontario, fabrique ses vélos de bas et de moyen de gamme à l'usine de Waterloo, dans les Cantons de l'Est; le Groupe Procycle qui produit des vélos de bas et de milieu de gamme à Saint-Georges-de-Beauce et des vélos de hauts de gamme à Delta en Colombie-Britannique. S'ajoutent, pour le haut de gamme, les Cycles Devinci de Chicoutimi, Cycle Argon-18 de Montréal, Italcycle de Westmount et Accessoires pour vélos O.G.D. de Ville Saint-Laurent.

Sur le plan canadien, les deux seuls compétiteurs de Raleigh sont donc Procycle, qui fait assembler de plus en plus ses vélos en Chine et qui ne maintient plus que quelques emplois à Saint-George-de-Beauce, et Norco, dans une moindre mesure, puisque les produits Norco sont vendus uniquement par des concessionnaires de bicyclettes indépendants (versus les marchands de masse comme Canadian Tire, Costco, Zellers et Wal-Mart). Les autres producteurs sont carrément dans un autre segment de marché. De plus, selon les données présentées dans le rapport de septembre 2005 du TCCE<sup>3</sup>, il est clair que Raleigh est l'entreprise qui offre le plus grand nombre d'emplois directs. Ainsi, en 2004, ensemble Raleigh, Groupe Procycle, Norco et Cycles Devinci offraient 478 emplois directs alors que cette année-là, celle où Raleigh a décroché Canadian Tire comme client, l'emploi est monté à 348 personnes salariées chez Raleigh seulement, selon les données du syndicat.

Raleigh se retrouve donc dans une situation particulière par rapport aux autres producteurs nationaux puisque cette entreprise demeure le plus grand producteur de vélos de bas et de

---

<sup>3</sup> « Enquête de sauvegarde globale concernant l'importation de bicyclettes et de cadres de bicyclettes peints et finis », GS-2004-001 et GS-2004-002, septembre 2005, p. 17, tableau 2.



---

milieu de gamme qui sont vendus principalement (entre 75 et 80 % d'entre eux) dans les magasins Canadian Tire. Sa production est donc en concurrence directe avec les importations de Chine et du Taipei chinois (autrefois appelé Taïwan) puisque ce sont des produits similaires, comme l'a conclu le TCCE dans son « Enquête de sauvegarde globale » de septembre 2005. Il est donc vital pour la communauté de Waterloo que le Canada protège son industrie de la bicyclette par des mesures anti-dumping.

---

## POUR LA PROROGATION DES MESURES ANTI-DUMPING

À la CSD, nous sommes convaincus que l'industrie canadienne de la bicyclette sait se montrer compétitive à l'échelle mondiale, à condition bien sûr que les règles soient les mêmes pour tout joueur, peu importe où il se trouve sur la planète. À l'heure actuelle, malgré des salaires bien plus élevés que ceux versés dans les pays concurrents (environ 15\$ / h contre quelques dollars par jour), une part de coûts de main-d'œuvre élevée dans le coût de fabrication final, des contraintes en matière de respect de l'environnement plus grandes qu'ailleurs, les travailleurs canadiens de la bicyclette sont parmi les plus productifs au monde, ce qui permet à leur industrie de survivre.

D'ailleurs, les chiffres que nous avons obtenus de notre syndicat affilié chez Raleigh prouvent que la productivité s'améliore d'année en année chez ce producteur puisque le nombre de vélos produits par syndiqué n'a cessé d'augmenter depuis l'exercice financier 2002-2003, à l'exception de 2006-2007, année pour laquelle les données sont provisoires<sup>4</sup>.

Exercice financier	Nombre de syndiqués	Nombre de vélos produits	Nombre de vélos produits par syndiqué
2002-2003	[...]	[...]	613
2003-2004	[...]	[...]	858 (+40 %)
2004-2005	[...]	[...]	968 (+13 %)
2005-2006	[...]	[...]	1190 (+23 %)
2006-2007	[...]	[...]	au moins 1082 (- 9 %)

---

<sup>4</sup> L'exercice financier de Raleigh du Canada couvre du 1<sup>er</sup> octobre au 30 septembre. Les chiffres ne sont donc pas définitifs pour l'exercice 2006-2007 puisque ces lignes sont écrites au début de septembre 2007).

---

L'industrie de la bicyclette fournit de l'emploi à plusieurs centaines de personnes au Canada et, sans protections anti-dumping, ces emplois sont clairement menacés. Il n'y a qu'à regarder du côté des États-Unis pour comprendre ce qui risque de se passer, ici même, au Canada.

L'industrie étatsunienne du vélo n'a pas eu de protection tarifaire et elle a pratiquement disparu au cours des années 1990. En 2001, il n'y avait plus que 500 000 vélos fabriqués aux États-Unis, alors qu'en 1996, il y en avait eu plus de huit millions. Aujourd'hui, il n'en reste plus rien : une industrie complète a sombré corps et biens parce qu'elle a été laissée sans protection anti-dumping.

Nous tenons à rappeler que les mesures anti-dumping n'ont rien à voir avec le protectionnisme économique puisque le dumping est une pratique commerciale illégale, qui consiste à vendre à l'étranger des marchandises à des prix inférieurs à leur coût de production. Nous demandons donc de punir cette pratique illégale par l'application d'un tarif qui ramène le prix des vélos à un prix réaliste, un prix qui ne soit pas en-dessous de son coût de production.

Nous tenons aussi à préciser que l'application de tarifs anti-dumping n'empêche pas les vélos importés d'entrer au pays, mais que cela les empêche seulement d'y entrer à un prix ridiculement bas. Aussi bien l'« Enquête de sauvegarde globale » de 2005<sup>5</sup> que le « Rapport du personnel » de 2007<sup>6</sup> du TCCE démontrent d'ailleurs que les importations sont en croissance au Canada.

L'enquête de 2005<sup>7</sup> montre que les importations (de toutes provenances) sont passées de 538 523 unités en 2000 à 1 063 768 en 2004, une augmentation de près de 100 %, pendant la production nationale passait, elle, de 740 150 unités en 2000 à 480 878 en 2004, une baisse de 35 %. Pire, les importations, qui ne représentaient que 73 % de la production nationale en 2000, représentent 221 % de celle-ci en 2004.

---

<sup>5</sup> GS-2004-001 et GS-2004-002, de septembre 2005.

<sup>6</sup> RR-2006-001, de septembre 2007.

<sup>7</sup> « Enquête de sauvegarde globale », GS-2004-001 et GS-2004-002, p. 15, tableau 1.

---

L'enquête de 2007 montre que la tendance se maintient<sup>8</sup> : « Pendant toute la période de réexamen [de janvier 2004 à juin 2007], la production de bicyclettes a diminué [et] les importations de bicyclettes provenant des pays en question [Chine et Taipei chinois] ont augmenté ». De plus, « les ventes de bicyclettes provenant de la production nationale représentaient entre 25 et 35 p. 100 du marché total pendant la période de réexamen [et] les ventes totales des importations de bicyclettes provenant des pays en question représentaient entre 36 et 60 p.100 du marché total », le reste provenant des pays autres que la Chine ou le Taipei chinois. Malgré que la majorité des données soient de nature confidentielle, à l'aide de l'index des principaux indicateurs économiques, apparaissant au tableau 6 du « Rapport du personnel », on sait que la production a décru constamment lors de la période étudiée, alors que les importations en provenance des pays visés, elles, ont crû constamment.

Nous croyons de plus que le Tribunal canadien du commerce extérieur doit aussi examiner sérieusement la possibilité d'imposer des tarifs anti-dumping sur les bicyclettes en provenance d'autres pays d'Asie. En effet, des produits nous proviennent maintenant de pays qui n'ont même pas d'industrie de la bicyclette. La Chine fait donc transiter une partie de sa production par un pays qui n'est pas visé par les tarifs anti-dumping pour faire entrer ses bicyclettes, au Canada, en-deçà du prix coûtant.

La Chine est particulièrement visée parce qu'elle est le plus gros producteur de vélos au monde, mais surtout parce qu'elle tente d'écouler ses surplus de production de vélos, en perte de vitesse en Chine à cause de la popularité grandissante de l'automobile, en-deçà de leur coût de production pour détruire les industries des autres pays et éventuellement s'accaparer totalement de leurs marchés.

---

<sup>8</sup> « Rapport du personnel », version accessible au public, RR-2006-001, pp. 16 à 18 [pp. 27 à 29].

## CONCLUSION

Dans un tel contexte, la reconduction au-delà du 10 décembre 2007 des tarifs anti-dumping pour une autre période de cinq ans s'impose. La CSD en fait la demande au TCCE, à partir des éléments et de la situation décrits dans ce document.

Seul un maintien des tarifs anti-dumping peut assurer la survie de l'industrie canadienne de la bicyclette dans un marché dominé par les fabricants des pays à bas salaires. Seul ce maintien peut assurer la pérennité des emplois de dizaines d'hommes et de femmes et éviter de mettre en péril une communauté toute entière.

La protection et la sauvegarde de l'industrie canadienne de la bicyclette passe obligatoirement, pour nous, par le maintien des tarifs anti-dumping, sans cette mesure, tous les efforts que nous avons déployés, toutes les concessions que les travailleuses et les travailleurs ont faites auront été vaines.