



CC 2024 AC

OTTAWA, le 23 mai 2025

ÉNONCÉ DES MOTIFS

de la conclusion d'une enquête anticontournement concernant les

CHÂSSIS PORTE-CONTENEURS

ORIGINAIRES OU EXPORTÉS DU VIETNAM

DÉCISION

Le 23 mai 2025, conformément au paragraphe 75.1(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, l'Agence des services frontaliers du Canada a décidé que l'importations de châssis porte-conteneurs du Vietnam ne constituent pas un acte de contournement des conclusions du Tribunal canadien du commerce extérieur concernant le dumping et le subventionnement de châssis porte-conteneurs de la Chine.

This *Statement of Reasons* is also available in English.
Le présent *Énoncé des motifs* est aussi disponible en anglais.

TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE	1
PÉRIODE VISÉE PAR L'ENQUÊTE.....	1
LES PRODUITS	2
DESCRIPTION DES MARCHANDISES EN CAUSE	2
PRÉCISIONS.....	3
MARCHANDISES SIMILAIRES	4
FABRICATION	5
PARTIES INTÉRESSÉES ET DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS.....	6
PLAIGNANTE	6
AUTRES PRODUCTEURS	6
ASSOCIATIONS.....	7
IMPORTATEURS	7
EXPORTATEURS ET/OU PRODUCTEURS ÉTRANGERS.....	7
ÉVALUATION DE L'ASFC.....	8
CHANGEMENT À LA CONFIGURATION DES ÉCHANGES	8
ACTIVITÉS PRÉVUES PAR RÈGLEMENT.....	9
CAUSALITÉ.....	13
CONCLUSION	15
MESURES À VENIR	15
RENSEIGNEMENTS.....	16
ANNEXE 1 – OBSERVATIONS.....	17
ANNEXE 2 – FACTEURS PRÉVUS DANS LE RMSI.....	20

CONTEXTE

[1] Le 19 janvier 2022, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a rendu des décisions définitives de dumping et de subventionnement à l'égard de certains châssis porte-conteneurs en provenance de la République populaire de Chine (Chine).

[2] Le 18 février 2022, le Tribunal canadien du commerce extérieur (TCCE) a conclu que le dumping et le subventionnement des châssis porte-conteneurs en provenance de la Chine avaient causé un dommage à la branche de production nationale au Canada.

[3] Le 11 octobre 2024, l'ASFC a reçu une plainte écrite de Max-Atlas International Inc. (Max-Atlas) (ci-après « la plaignante »), comme quoi les importations de certains châssis porte-conteneurs originaires ou exportés de la République socialiste du Vietnam (Vietnam) constituent un contournement des conclusions rendues par le TCCE.

[4] La plaignante a allégué que le stratagème de contournement consiste à faire l'assemblage ou la finition des marchandises similaires au Vietnam, par des processus minimaux, à partir de pièces ou de composants — qui représentent une partie importante du coût de production total des marchandises similaires — originaires ou exportés de Chine. La plaignante a fourni des éléments de preuve à l'appui de son allégation.

[5] Le 25 novembre 2024, conformément au paragraphe 72(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), l'ASFC a ouvert une enquête anticontournement concernant les châssis porte-conteneurs en provenance du Vietnam.

[6] Le dossier administratif de cette enquête a été clos le 19 mars 2025.

[7] Le 9 avril 2025, l'ASFC a diffusé la déclaration des faits essentiel (DFE) qui contenait son évaluation préliminaire, et un sommaire des faits sur lesquels elle s'est appuyée pour cette évaluation.

[8] Suite à de la publication de la DFE, l'ASFC a reçu des observations et des réponses aux observations des parties intéressées. L'ASFC a pris en compte les commentaires et les réponses pour prendre sa décision définitive. Un résumé de ces observations et réponses, ainsi que la réponse de l'ASFC, sont inclus à l'annexe 1.

[9] D'après l'évaluation de l'ASFC, qui se fonde sur l'information au dossier et tient compte des facteurs pertinents prévus aux articles 57.11 à 57.16 du *Règlement sur les mesures spéciales d'importation* (RMSI), l'ASFC a décidé que les châssis porte-conteneurs importés du Vietnam ne contournent pas les conclusions du TCCE concernant les châssis porte-conteneurs, conformément à l'article 71 de la LMSI.

PÉRIODE VISÉE PAR L'ENQUÊTE

[10] La période visée par l'enquête (PVE) est du 1^{er} octobre 2020 au 30 septembre 2024.

LES PRODUITS

Description des marchandises en cause

[11] Les marchandises assujetties aux conclusions du TCCE (« les marchandises en cause ») se définissent comme suit :

Châssis porte-conteneurs et cadres de châssis porte-conteneurs, finis ou non, assemblés ou non, quel que soit le nombre d'essieux, pour le transport de conteneurs ou d'autres charges utiles (y compris les charges utiles autonomes) dans les modes routier, maritime (roulier) et/ou ferroviaire, et certains sous-ensembles de châssis porte-conteneurs originaires ou exportés de la République populaire de Chine.

Sont exclues :

- i. les remorques fourgons (ou fermées), c'est-à-dire les remorques dotées d'un espace de chargement entièrement clos qui se compose de parois latérales, d'un nez, d'un plancher et d'un plafond fixes et qui compte des panneaux articulés (portes) à l'arrière et parfois à des endroits précis sur les côtés, l'espace de chargement étant incorporé de façon permanente à la remorque même;*
- ii. les remorques réfrigérées, c'est-à-dire les remorques dotées d'un espace de chargement entièrement clos qui se compose de parois latérales, d'un nez, d'un plancher et d'un plafond fixes et qui compte des panneaux articulés (portes) à l'arrière et parfois à des endroits précis sur les côtés, l'espace de chargement étant incorporé de façon permanente à la remorque même, et isolé, possédant des propriétés thermiques précises devant servir avec des systèmes de réfrigération autonomes;*
- iii. et les remorques à plateau ou à plate-forme, c'est-à-dire les remorques qui se composent de bâtis principaux autoporteurs et d'un pont ou d'un plancher de chargement uni, plat ou étagé, incorporé de façon permanente aux longerons et aux traverses de cadre de châssis et soutenu par eux.*

Il est entendu que les marchandises en cause comprennent les principaux sous-ensembles ci-dessous, complets ou presque, lorsqu'ils sont importés, achetés ou fournis avec les cadres de châssis porte-conteneurs en cause, ou pour assemblage avec ceux-ci :

- i. ensembles de train de roulement pour la connexion au cadre de châssis porte-conteneurs, fixes ou coulissants vers l'avant et vers l'arrière, ou éleables et abaissables, pouvant contenir des composants de suspension et d'extrémité de roue, rattrapeurs d'usure, essieux, récepteurs de frein, goupilles de verrouillage, pneus et roues;*
- ii. ensembles de train d'atterrissage pour la connexion au cadre de châssis porte-conteneurs, capables de soutenir le châssis porte-conteneurs lorsqu'il n'est pas attelé à un tracteur;*

- iii. *et ensembles de connexion au cadre de châssis porte-conteneurs, ou à une de ses parties, comme les trains de type B et de type A, permettant de relier un châssis porte-conteneurs à un chariot de conversion ou à un autre châssis porte-conteneurs.*

Précisions¹

[12] Les châssis sont généralement, sans toutefois s'y limiter, des remorques à cadre rectangulaire dotées d'un système de suspension et d'essieu, de roues et de pneus, de freins, d'un système d'éclairage et électrique, d'un accouplement pour le remorquage par un camion-tracteur, et d'un ou de systèmes de verrouillage pour la fixation du ou des conteneurs d'expédition au châssis à l'aide de verrous tournants, de goupilles ou d'autres dispositifs similaires qui s'engagent dans les pièces de coin du conteneur ou d'une autre charge utile.

[13] Ces châssis servent généralement au transport de conteneurs de fret intermodaux et constituent des remorques à cadre rectangulaire squelettique². Le cadre rectangulaire d'acier comporte un système de suspension et d'essieu, des roues et des pneus, des freins, un système d'éclairage et électrique, un accouplement pour le remorquage par un camion-tracteur, et un ou des systèmes de verrouillage pour la fixation du ou des conteneurs d'expédition au châssis. Les châssis sont conçus pour transporter des conteneurs de diverses tailles, normalement de 20 à 60 pieds au Canada, y compris les longueurs types de 20, 40, 45, 53 et 60 pieds. Les conteneurs transportés sur les châssis comprennent les conteneurs maritimes, parfois appelés « conteneurs ISO », étant donné qu'ils sont fabriqués selon les spécifications de l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Les autres conteneurs transportés par les marchandises en cause comprennent notamment les conteneurs intérieurs conçus pour être transportés exclusivement par la voie terrestre et non par la voie maritime, les conteneurs-citernes pour le transport de liquides ou de sable, les plateaux déposables qui constituent des conteneurs sans paroi latérale, les génératrices pour les systèmes de secours et l'alimentation temporaire ainsi que les conteneurs de déchets.

[14] Certains châssis sont fabriqués pour accueillir une seule taille de conteneur et un seul conteneur. D'autres châssis sont télescopiques, c'est-à-dire leur suspension coulissante ou réglable peut être allongée pour permettre le transport de conteneurs plus longs. Certains châssis plus longs sont conçus pour permettre à l'exploitant de transporter plusieurs conteneurs de plus petite taille, offrant ainsi la possibilité de transporter des charges utiles pour plusieurs clients à la fois.

¹ *Énoncé des motifs* des décisions définitives concernant les châssis porte-conteneurs (18 août 2021), paragraphes 28-35.

² Le terme « intermodaux » s'entend de l'utilisation de plus d'un mode de transport (p. ex. maritime, ferroviaire, routier) pour transporter des expéditions de fret d'un endroit à l'autre.

[15] Les châssis peuvent être importés au Canada dans un état entièrement assemblé ou dans un état non assemblé, par exemple un cadre de châssis accompagné des sous-ensembles nécessaires, avec la plupart ou la totalité des éléments essentiels à l'assemblage d'un châssis dans un état fini. Pour qu'un châssis non fini ou non assemblé soit visé par la portée, les parties d'un même châssis ne doivent pas nécessairement être importées en même temps.

[16] Les cadres de châssis porte-conteneurs en cause sont les cadres squelettiques d'acier formant le bâti principal de la remorque et comprennent généralement : ensembles de plaque d'accouplement, traverses de pivot avec mécanismes de verrouillage ou de soutien, ensembles de col-de-cygne, ensembles de plateau surbaissé, ensembles de rallonge avec mécanismes de verrouillage et/ou dispositifs de protection arrière. Ces cadres de châssis porte-conteneurs servent uniquement à fabriquer un châssis porte-conteneurs fini.

[17] Il est entendu que les marchandises en cause comprennent les châssis porte-conteneurs ou les cadres de châssis porte-conteneurs non finis ou non assemblés, pour la peinture, le revêtement ou l'assemblage ultérieur avec des composants tels que, entre autres, les ensembles de moyeu et de tambour, les ensembles de frein (tambour ou disque), les essieux, les récepteurs de frein, les suspensions et les composants de suspension, les composants d'extrémité de roue, les jambes de train d'atterrissage, les roues à rayon ou à disque, les pneus, les systèmes de freinage, les harnais électriques et les systèmes d'éclairage.

[18] Les marchandises en cause ne comprennent pas les composants individuels du châssis porte-conteneurs ou les sous-ensembles importés en tant que composants individuels, c'est-à-dire non en tant que partie d'un châssis porte-conteneurs non assemblé ou non fini ou d'un sous-ensemble presque complet. De tels composants individuels non en cause peuvent comprendre les ensembles de moyeu et de tambour, les ensembles de frein (tambour ou disque), les essieux, les récepteurs de frein, les suspensions et les composants de suspension, les composants d'extrémité de roue, les jambes de train d'atterrissage, les roues à rayon ou à disque, les pneus, les systèmes de freinage, les harnais électriques et les systèmes d'éclairage. Certains de ces composants peuvent aussi servir à fabriquer des remorques non en cause comme les remorques à plateau, de camion-citerne, de camion à benne, de camion-trémie, etc.

[19] La transformation, notamment le taillage, le découpage, le meulage, l'encochage, la perforation, le perçage, la peinture, le revêtement, la coloration, la finition, l'assemblage, le boulonnage, le soudage ou toute autre ouvraison en Chine ou dans un autre pays, n'exclut pas le produit de la définition des marchandises en cause. De plus, si un châssis non fini fabriqué en Chine ne fait qu'être assemblé en un châssis complet dans un pays tiers, tel que les États-Unis ou le Mexique, il demeure visé par la portée des présentes enquêtes. L'ajout de composants non indiqués comme faisant partie du châssis porte-conteneurs fini ou non fini n'exclut pas celui-ci de la définition des marchandises en cause.

Marchandises similaires

[20] Aux fins de l'enquête, les marchandises similaires correspondent à la même définition des produits que les marchandises en cause, à ceci près qu'elles sont originaires ou exportées du Vietnam.

[21] La plaignante allègue que les marchandises similaires sont assemblées ou finies au Vietnam au moyen de processus minimaux, à partir de pièces ou de composants — qui représentent une partie importante du coût de production total des marchandises similaires — originaires ou exportés de la Chine.

Fabrication³

[22] Le processus de production standard des châssis consiste surtout à fabriquer et à assembler des parties en acier soudé.

[23] Les parties en acier soudé du cadre de châssis forment trois sous-ensembles de base : l'avant ou l'ensemble de poutre avant et de traverse avant; le milieu ou l'ensemble central; et l'arrière ou l'ensemble de traverse arrière, qui comprend le dispositif de protection arrière. Les sous-ensembles du cadre de châssis sont composés de poutres en I en acier, de poutres fabriquées à partir de tôles et de barres plates, de poutres en caisson, de profilés en U et de cornières qui sont coupés et soudés à la forme du cadre.

[24] Le châssis complet comprend également l'ensemble de train de roulement, le système de freins à air, et les systèmes d'éclairage et électrique.

[25] L'ensemble de train de roulement est composé des pneus, des ensembles de moyeu et de tambour, des essieux et des suspensions, des récepteurs de frein et d'autres composants.

[26] Les producteurs de châssis utilisent des soudeuses à protection gazeuse inerte (MIG) pour souder ensemble les divers composants en acier. Le milieu ou l'ensemble de cadre surbaissé est composé des poutres longitudinales principales (traverses) et peut comprendre des contreventements diagonaux. Une fois les parties en acier assemblées et enduites, le système de freins à air et les composants électriques sont ajoutés à l'ensemble. L'assemblage final du produit avant la livraison peut être décrit comme suit :

- i) L'avant/ensemble de col-de-cygne est orienté de sorte que le pivot d'attelage soit tourné vers le haut pour permettre de fixer le train d'atterrissage et la traverse.
- ii) La surface supérieure opérationnelle du cadre principal est inversée pour donner accès à la portion inférieure de la structure afin d'installer la portion essieux/roues/pneus de la suspension. Dans le cas d'une suspension coulissante, cette opération peut être effectuée dans l'orientation verticale. Des combinaisons roues/pneus supplémentaires sont également ajoutées aux essieux à cette étape-ci, quoiqu'une seule paire de roues/pneus, expédiée sans frais, soit généralement installée sur chaque fusée d'essieu.
- iii) La partie avant et les cadres principaux sont ensuite orientés en position verticale et la fixation juste derrière le train d'atterrissage est complétée. Cette opération nécessite un

³ *Énoncé des motifs* des décisions définitives concernant les châssis porte-conteneurs (18 août 2021), paragraphes 36-40.

support dans la zone du pivot d'attelage de la partie avant et un autre près de l'avant du cadre principal afin de permettre l'alignement pour la pose de la fixation.

- iv) La partie arrière, qui peut se composer de la traverse de pivot arrière et du dispositif de protection arrière, est fixée à l'arrière de la poutre principale, derrière la suspension.
- v) La procédure d'alignement des essieux est ensuite réalisée.
- vi) Les systèmes pneumatique et électrique sont raccordés partie par partie.
- vii) Une inspection finale, y compris une vérification des feux, des essais de détermination des temps de serrage et de desserrage des freins à air, et une inspection des règles de sécurité routière, est menée.

PARTIES INTÉRESSÉES ET DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS

Plaignante

[27] L'adresse de la plaignante est la suivante :

Max-Atlas International Inc.
371, chemin du Grand Bernier Nord
Saint-Jean-sur-Richelieu (Québec) J3B 4S2

[28] Max-Atlas est un fabricant de châssis porte-conteneurs et de sous-ensembles utilisés dans une grande variété d'industries, entre autres les industries du transport, de la gestion des déchets et de l'énergie mobile (génératrices) et les industries du pétrole et du gaz pour le transport du sable de fracturation dans les opérations de fracturation⁴.

[29] Une version non confidentielle de la plainte déposée par Max-Atlas est disponible dans le site Web de la Liste de pièces justificatives de l'ASFC à l'adresse suivante : [Châssis porte-conteneur \(CC 2024 AC\)](#) de l'ASFC.

Autres producteurs

[30] Les autres fabricants connus de marchandises similaires au Canada sont⁵ :

Raja Trailer
9108 River Road
Delta (Colombie-Britannique) V4G 1B5

Innovative Trailer Design
161 The West Mall

⁴ Pièce 2 (NC) — Plainte de contournement concernant les châssis porte-conteneurs.

⁵ Pièce 2 (NC) — Plainte de contournement concernant les châssis porte-conteneurs.

Toronto (Ontario) M9C 4V8

Di-Mond
195 Constellation Drive
Stoney Creek (Ontario) L8E 0J5

[31] Les producteurs ont été informés lors de l'ouverture de l'enquête.

Associations

[32] La plaignante a nommé l'Association d'équipement de transport du Canada (AETC) à titre d'association de producteurs canadiens dont elle est membre⁶. L'AETC a été informée lors de l'ouverture de l'enquête.

Importateurs

[33] Lors de l'ouverture de l'enquête anticonournement, l'ASFC a communiqué avec tous les importateurs connus de certains châssis porte-conteneurs en provenance du Vietnam. L'ASFC a reçu une réponse à la demande de renseignements (DDR) pour importateurs de C. Keay Investment faisant affaire sous le nom de Ocean Trailer (Ocean Trailer).⁷

Exportateurs et/ou producteurs étrangers

[34] Lors de l'ouverture de l'enquête anticonournement, l'ASFC a communiqué avec tous les exportateurs et/ou producteurs étrangers connus de certains châssis porte-conteneurs en provenance du Vietnam.

[35] L'ASFC a reçu une réponse d'un exportateur, THACO Special Vehicles Manufacturing Limited Company (THACO) et de ses sociétés affiliées œuvrant dans la production de châssis porte-conteneurs au Vietnam⁸.

[36] L'ASFC a effectué une vérification sur place dans les locaux de THACO au Vietnam en mars 2025.

⁶ Pièce 2 (NC) — Plainte de contournement concernant les châssis porte-conteneurs.

⁷ Pièce 17 (NC) — Réponse à la demande de renseignements (DDR) de C. Keay Investment faisant affaire sous le nom de Ocean Trailer

⁸ Les pièces 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32 (PRO) et 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33 (NC) — Réponse à la DDR de THACO Special Vehicles Manufacturing Ltd. Co. (« CTSV »)

ÉVALUATION DE L'ASFC

[37] Selon l'article 71 de la LMSI, il y a contournement lorsque, à la fois :

- a) un **changement à la configuration des échanges** est survenu depuis la prise d'un décret imposant des droits compensateurs au titre de l'article 7 ou l'ouverture d'une enquête au titre de l'article 31 [de la LMSI], selon le cas;
- b) une **activité prévue par règlement** est menée et les importations de marchandises auxquelles elle s'applique **nuisent aux effets réparateurs** du décret ou d'une ordonnance ou des conclusions du [TCCE];
- c) le changement à la configuration des échanges **a été causé** par l'imposition de droits antidumping ou compensateurs.

[38] Après avoir examiné les observations et les arguments formulés par les parties intéressées à la suite de la publication de la DFE, l'ASFC maintient son évaluation préliminaire. L'évaluation finale de l'ASFC concernant chaque élément de contournement suit.

Changement à la configuration des échanges

[39] Pour décider si un changement à la configuration des échanges est survenu conformément au paragraphe 71a) de la LMSI; l'article 57.11 du RMSI prévoit que l'ASFC doit tenir compte de facteurs précis, ainsi que de tout autre facteur pertinent dans les circonstances. Les facteurs prévus à l'article 57.11 du RMSI sont énumérés à l'**annexe 2**.

[40] Ainsi, l'ASFC a tenu compte des facteurs ci-dessous dans son évaluation finale :

- tout changement au volume des importations des marchandises en cause;
- tout changement au volume des importations de marchandises à l'égard desquelles il peut y avoir contournement;
- tout changement au volume des importations à partir du pays visé par le décret, l'ordonnance ou les conclusions, soit de marchandises similaires, soit de pièces ou de composantes à partir desquelles les marchandises similaires sont assemblées ou finies dans un tiers pays d'où les marchandises à l'égard desquelles il peut y avoir contournement sont exportées;
- tout autre facteur pertinent dans les circonstances.

[41] L'ASFC a ouvert son enquête sur le dumping et le subventionnement des châssis porte-conteneurs en provenance de la Chine le 10 juin 2021. Les marchandises en cause étaient assujetties à des droits antidumping et compensateurs provisoires à compter du 21 octobre 2021, à la suite des décisions provisoires de l'ASFC. Le TCCE a conclu à l'existence d'un dommage le 18 avril 2022. Aux fins de l'évaluation finale, l'ASFC analyse tout changement à la configuration des échanges depuis le jour où l'enquête sur le dumping et le subventionnement a été ouverte en vertu de l'article 31 de la LMSI, conformément au paragraphe 71a) de la LMSI.

[42] L'ASFC a mis à jour ses estimations du volume des importations de châssis porte-conteneurs depuis l'ouverture en se fondant sur les renseignements recueillis pendant l'enquête, y compris les données fournies par l'exportateur et l'importateur, comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 1 : Volume des importations de châssis porte-conteneurs (% de la quantité)

	Octobre à décembre 2020	2021	2022	2023	Janvier à septembre 2024
Chine	36 %	49 %	34 %	3 %	1 %
Vietnam	0 %	0 %	0 %	34 %	4 %
Autres	64 %	51 %	66 %	63 %	95 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

[43] Les données sur les importations démontrent une diminution importante du volume des marchandises en cause en provenance de la Chine, soit 49 % des importations de châssis porte-conteneurs en 2021, avant les conclusions, à seulement 3 % en 2023, et à 1 % au cours de la période de neuf mois de janvier à septembre 2024. De plus, les importations de châssis porte-conteneurs en provenance du Vietnam ont considérablement augmenté, passant d'aucune importation en 2021 et en 2022 à des importations représentant 34 % du volume total en 2023. Ces données vont dans le sens des allégations de la plaignante comme quoi les importations des marchandises en cause ont considérablement diminué alors que les importations de marchandises similaires ont augmenté, remplaçant les marchandises en cause. Il convient de noter que, même si la part des importations en provenance des autres pays a augmenté dans la période de janvier à septembre 2024, les volumes sont demeurés stables par rapport aux années antérieures. Cette part accrue s'explique par la réduction des volumes en provenance de la Chine et du Vietnam.

[44] Par conséquent, l'ASFC est d'avis que les données sur les importations ci-dessus démontrent un changement à la configuration des échanges survenu après l'ouverture de l'enquête de dumping et de subventionnement de l'ASFC concernant les châssis porte-conteneurs en provenance de la Chine.

Activités prévues par règlement

[45] La plaignante a affirmé que le stratagème de contournement consiste à faire l'assemblage ou la finition des châssis porte-conteneurs au Vietnam, par des procédés minimaux, à partir de pièces ou de composants — lesquels représentent une partie importante du coût de production total des marchandises similaires — originaires ou exportés de Chine, ce qui cadre avec l'alinéa 57.12b) du RMSI.

Partie importante

[46] La plaignante a affirmé que THACO produit des châssis porte-conteneurs au Vietnam à partir de pièces ou de composants dont une « partie importante » provient de la Chine, notamment des sous-ensembles et de l'acier.

[47] L'ASFC a demandé aux exportateurs au Vietnam des renseignements sur la source des intrants. THACO et ses producteurs liés ont fourni des bases de données sur les achats d'intrants servant à la production de châssis porte-conteneurs, qui faisaient notamment mention du pays d'origine des intrants⁹. Durant la visite des lieux, l'ASFC a vérifié l'exactitude de ces renseignements et, notamment, passé en revue les factures d'intrants et les certificats d'essais en usine.

[48] L'ASFC a établi le pourcentage de pièces ou de composants provenant de la Chine et servant à l'assemblage ou à la finition de châssis porte-conteneurs à titre de pourcentage du coût de production total. Dans le cadre de la présente enquête, l'ASFC ne considère pas que le pourcentage de pièces ou de composants provenant de la Chine représente une « partie importante ».

[49] Ainsi, l'ASFC estime que l'assemblage ou la finition de châssis porte-conteneurs au Vietnam ne se fait pas à partir de pièces ou de composants dont une « partie importante » provient de la Chine.

Procédés minimaux

[50] Pour décider si les procédés d'assemblage ou de finition sont minimaux, conformément à l'alinéa 57.12b) du RMSI, l'ASFC peut, en vertu de l'article 57.13 du RMSI, tenir compte de certains facteurs précis, ainsi que de tout autre facteur jugé pertinent dans les circonstances. Une liste des facteurs énumérés à l'article 57.13 du RMSI se trouve en **annexe 2**.

[51] Ainsi, l'ASFC a tenu compte des facteurs suivants dans son évaluation finale :

- la nature des procédés;
- la nature des installations utilisées pour employer les procédés;
- le niveau d'investissement lié aux procédés et aux installations;
- le niveau de recherche et développement liés aux procédés;
- les coûts des procédés;
- la proportion des coûts d'assemblage et de finition du produit au Canada et/ou dans un pays tiers par rapport au coût total de production du produit assemblé ou fini;
- tout autre facteur pertinent dans les circonstances.

⁹ Pièces 21, 23, 25, 27, 29, 31 et 33 (NC) – Réponse de THACO Special Vehicles Manufacturing Ltd. Co. (« CTSV ») à la demande de renseignements (DDR).

a) La nature des procédés

[52] L'ASFC a demandé des renseignements sur la nature des procédés employés au Vietnam. Dans sa réponse à la DDR, THACO a décrit en détail le processus de production, dont voici les six principales étapes : la fabrication de pièces à travailler et de poutres maîtresses en acier, le soudage, le grenailage, le revêtement par électrophorèse, la peinture et l'assemblage. THACO et ses parties liées réalisent chacune de ces six étapes au Vietnam¹⁰.

[53] En outre, THACO a fourni des renseignements sur les procédés employés au Vietnam, sur le temps considérable et le nombre important d'employés requis pour mener les procédés à bien, ainsi que sur les compétences et la formation exigées des travailleurs. Durant la vérification des lieux, l'ASFC a fait le tour des installations de production : elle a ainsi pu confirmer que les procédés comptaient de nombreuses étapes et que bon nombre d'employés y prenaient part.

b) La nature des installations utilisées pour employer les procédés

c) Le niveau d'investissement lié aux procédés et aux installations

[54] L'ASFC a demandé des renseignements sur la nature des installations utilisées pour employer les procédés, ainsi que sur le niveau d'investissement lié aux procédés et aux installations. THACO et ses entreprises liées ont fourni des renseignements sur les installations utilisées et les investissements faits par les entreprises. L'ASFC a vérifié l'exactitude de ces renseignements durant la vérification des lieux.

[55] THACO et ses parties liées ont fourni une liste des biens utilisés dans le cadre des procédés employés au Vietnam et de leurs coûts d'acquisition; cette liste faisait état d'importants investissements dans les installations. Par ailleurs, THACO a fourni des renseignements sur les importants investissements faits dans les bâtiments et l'infrastructure, ainsi que sur l'ampleur des activités de production en cause.

[56] Durant la vérification des lieux, l'ASFC a fait le tour des installations : elle a ainsi pu confirmer la présence de machinerie et d'équipement servant aux procédés employés au Vietnam, et leur importance.

¹⁰ Pièces 21, 23, 25, 27, 29, 31 et 33 (NC) – Réponse de THACO Special Vehicles Manufacturing Ltd. Co. (« CTSV ») à la demande de renseignements (DDR).

a) Le niveau de recherche et développement liés aux procédés

[57] L'ASFC a demandé des renseignements sur les activités de recherche et de développement menées par les exportateurs relativement aux procédés. Dans sa réponse à la DDR, THACO a indiqué que son service de recherche et de développement se chargeait de la conception des châssis porte-conteneurs en fonction des exigences des clients. Durant la vérification des lieux, l'ASFC a discuté du rôle de l'équipe de recherche et de développement avec THACO, qui a fourni des exemples de travaux approfondis et de dessins réalisés par l'équipe. De plus, THACO a affirmé que son service de recherche et de développement travaille également à déterminer des moyens d'améliorer la qualité des produits, notamment des châssis porte-conteneurs, et a fourni des renseignements sur les importantes dépenses en recherche et en développement qu'il a engagées¹¹.

b) Les coûts des procédés

[58] L'ASFC a demandé des renseignements sur le coût des procédés employés au Vietnam, notamment le coût de la main-d'œuvre, les coûts indirects et les autres coûts des matières payés par le producteur. THACO a fourni des renseignements, dont tous les détails sur les coûts, sur les procédés de production que lui et ses producteurs liés emploient pour produire les marchandises similaires vendues au Canada. L'ASFC a vérifié l'exactitude de ces renseignements durant la vérification des lieux.

c) La proportion de ces coûts par rapport au coût de production des marchandises similaires

[59] L'ASFC a comparé le coût des procédés employés au Vietnam au coût total de production des marchandises. D'après les renseignements fournis par THACO et vérifiés par l'ASFC, et pour les besoins de cette enquête, le coût des procédés constitue une partie importante du coût total de production.

[60] L'ASFC a examiné la preuve au dossier ayant trait aux facteurs susmentionnés. La preuve présentée démontre l'importance des installations et de la nature des procédés, qui exigent beaucoup de temps, de ressources et de machinerie. De plus, les installations et la machinerie utilisées dans le cadre des procédés ont nécessité des investissements considérables. THACO mène également diverses activités de recherche et de développement relativement aux châssis porte-conteneurs. Enfin, les coûts des procédés employés au Vietnam, qui ne sont pas sans importance, représentent une partie considérable du coût total de production des marchandises similaires.

[61] Ainsi, à la lumière de l'analyse des facteurs qui précèdent, l'ASFC est de l'opinion que les procédés employés au Vietnam ne sont pas minimaux. Par conséquent, aucune activité prévue par règlement (article 57.12 RMSI) n'est menée.

¹¹ Pièces 21, 23, 25, 27, 29, 31 et 33 (NC) – Réponse de THACO Special Vehicles Manufacturing Ltd. Co. (« CTSV ») à la demande de renseignements (DDR).

Effets réparateurs contrecarrés

[62] Pour décider si les importations de marchandises auxquelles s'applique une activité prévue par règlement nuisent aux effets réparateurs des droits mentionnés à l'alinéa 71b) de la LMSI, l'ASFC peut tenir compte des facteurs prévus à l'article 57.15 du RMSI, ainsi que de tout autre facteur jugé pertinent dans les circonstances. Une liste des facteurs énumérés à l'article 57.15 du RMSI se trouve en **annexe 2**.

[63] À la lumière de l'analyse qui précède, l'ASFC estime qu'aucune activité prévue par règlement n'est menée. Il n'a donc pas été possible de déterminer si les importations de marchandises auxquelles s'applique l'activité nuisent aux effets réparateurs des conclusions. Par conséquent, les conditions énoncées à l'alinéa 71b) de la LMSI ne sont pas réunies.

Causalité

[64] Pour décider si le changement à la configuration des échanges a été causé par l'imposition de droits au titre de la LMSI, comme le prévoit l'alinéa 71c) de la Loi, l'ASFC peut, en vertu de l'article 57.16 du RMSI, tenir compte de certains facteurs précis, ainsi que de tout autre facteur jugé pertinent dans les circonstances. Une liste des facteurs énumérés à l'article 57.16 du RMSI se trouve en **annexe 2**.

[65] Ainsi, l'ASFC a tenu compte des facteurs suivants dans son évaluation finale :

- une différence de coût entre, d'une part, les marchandises assujetties au décret applicable, à l'ordonnance ou aux conclusions et, d'autre part, les marchandises similaires assemblées/finies ou légèrement modifiées;
- le moment où l'activité visée a commencé ou a augmenté de façon importante par rapport à la date où une enquête en dumping ou subventionnement a été ouverte;
- la vente, dans un pays autre que le Canada :
 - de marchandises similaires assemblées ou finies dans ce même pays tiers,
 - de pièces ou composantes vendues au Canada ou dans le pays tiers pour assemblage ou finition,
 - de marchandises légèrement modifiées;
- un changement aux préférences des consommateurs;
- un changement de technologie;
- tout facteur économique ou commercial sans lien avec l'imposition de droits antidumping ou compensateurs;
- tout autre facteur pertinent dans les circonstances.

[66] En ce qui concerne les coûts des marchandises en cause et des marchandises similaires, la plaignante a fait valoir que la différence est mineure et que le prix des matières représente la plus grande part du coût de fabrication. La plaignante a également indiqué que, même si les coûts de la main-d'œuvre au Vietnam sont environ 70 % inférieurs aux coûts de la main-d'œuvre en Chine, ce fait a peu d'importance dans l'ensemble, car les coûts de la main-d'œuvre ne représentent qu'une petite partie du coût total¹². D'après les coûts fournis par THACO et ses parties liées, les coûts des matières représentaient une partie importante des coûts. Par ailleurs, si l'on compare le prix des marchandises en cause à celui des marchandises similaires, l'achat de marchandises similaires n'entraîne pas d'économies importantes pour les importateurs.

[67] Comme le démontrent les statistiques sur les importations du *Tableau 1*, les premières importations de châssis porte-conteneurs en provenance du Vietnam datent de 2023, soit après l'imposition de droits en octobre 2021 et les conclusions du TCCE en février 2022. Même s'il produisait déjà des châssis porte-conteneurs, THACO ne s'est mis à en vendre au Canada qu'en 2023, à la suite des conclusions.

[68] D'après la réponse de l'importateur, Ocean Trailer, à la DDR, les marchandises en cause et les marchandises similaires ne présentent pas de différences importantes et peuvent servir de manière interchangeable, si elles sont fabriquées selon la même spécification¹³. Il semble donc qu'aucun changement aux préférences des consommateurs n'ait influencé le changement à la configuration des échanges.

[69] En outre, dans la plainte, la plaignante a indiqué qu'aucun changement aux préférences des consommateurs ni changement de technologie n'a entraîné le changement. La plaignante a ajouté que les marchandises similaires achetées au Vietnam ressemblaient beaucoup aux marchandises en cause achetées précédemment en Chine. La plaignante a également mentionné certains modèles de THACO offerts par Ocean Trailer que vendait aussi auparavant Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd. (CIMC), le seul exportateur/producteur de marchandises en cause désigné dans le cadre de l'enquête initiale¹⁴. Cet argument donne aussi à penser qu'il n'y a eu aucun changement aux préférences des consommateurs.

¹² Pièce 2 (NC) – Plainte de contournement concernant les châssis porte-conteneurs.

¹³ Pièce 17 (NC) – Réponse de C. Keay Investment d.b.a Ocean Trailer à la demande de renseignements (DDR).

¹⁴ Pièce 2 (NC) – Plainte de contournement concernant les châssis porte-conteneurs.

[70] Selon Ocean Trailer, étant donné que le Vietnam a ratifié l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP), les marchandises originaires du Vietnam, selon les règles d'origine qui s'y appliquent, peuvent entrer au Canada en franchise de droits. Ocean Trailer a également fait valoir que les châssis porte-conteneurs sont normalement assujettis à des taux relativement élevés de droits de douane¹⁵. Cet argument laisse entendre qu'il pourrait être plus avantageux d'importer des marchandises similaires en raison des taux de droits de douane plus faibles. L'ASFC fait toutefois remarquer que l'entrée en vigueur du PTPGP remonte à décembre 2018 au Canada et à janvier 2019 au Vietnam. Comme l'Accord était en vigueur avant l'enquête initiale en dumping de l'ASFC, il ne s'agit pas d'un motif valable quant au changement à la configuration des échanges survenu à la suite de l'enquête.

[71] Compte tenu des renseignements résumés ci-dessus, l'ASFC estime, que la preuve établit un lien de causalité entre le changement à la configuration des échanges et l'imposition de droits antidumping et compensateurs, principalement en raison du moment du changement, de l'absence de changement aux préférences des consommateurs et de technologie, et de l'absence de tout autre motif valable.

CONCLUSION

[72] À la lumière de l'analyse qui précède, l'ASFC estime que, même s'il y a eu changement à la configuration des échanges à la suite des conclusions du TCCE, aucune activité prévue par règlement n'est menée et, donc, que les conditions énoncées à l'article 71 de la LMSI ne sont pas réunies.

[73] Par conséquent, d'après les informations au dossier administratif et en tenant compte des facteurs prévus aux articles 57.11 à 57.16 du RMSI, l'ASFC a décidé, conformément au paragraphe 75.1(1) de la LMSI, que l'importation de châssis porte-conteneurs du Vietnam ne constitue pas un acte de contournement, au sens de l'article 71 de la LMSI, des conclusions rendues par le TCCE le 18 février 2022, à l'issue de l'enquête NQ-2021-005 concernant le dumping et le subventionnement de châssis porte-conteneurs de la Chine.

MESURES À VENIR

[74] Conformément à l'article 96.1 de la LMSI, toute personne directement intéressée par cette décision faite par la Présidente de l'ASFC conformément au paragraphe 75.1(1) de la LMSI peut présenter une demande à la Cour d'appel fédérale afin de réviser la décision.

¹⁵ Pièce 17 (NC) – Réponse de C. Key Investment d.b.a Ocean Trailer à la demande de renseignements (DDR).

RENSEIGNEMENTS

[75] Le présent Énoncé des motifs est disponible sur le site Web de l'ASFC à l'adresse ci-dessous. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre de dépôt et de communication des documents de la LMSI, dont voici les coordonnées :

Adresse postale : Centre de dépôt et de communication des documents de la LMSI
Direction des programmes commerciaux et antidumping
Agence des services frontaliers du Canada
100, rue Metcalfe, 11^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0L8
Canada

Courriel : simaregistry@cbsa-asfc.gc.ca

Site Web : www.cbsa-asfc.gc.ca/sima-lmsi/menu-fra.html/



Sean Borg
Directeur exécutif par intérim
Enquêtes sur les droits antidumping et compensateurs
Direction des programmes commerciaux et antidumping

ANNEXE 1 – OBSERVATIONS

À la suite de la publication de la Déclaration des faits essentiels (DFE) le 9 avril 2025, des commentaires sur la DFE, puis des réponses à ces commentaires, ont été reçus au nom des parties suivantes :

- La plaignante, Max-Atlas International Inc. (Max-Atlas)¹⁶
- C. Keay Investment exerçant sous le nom d’Ocean Trailer (Ocean Trailer)¹⁷
- THACO Special Vehicles Manufacturing Limited Company (THACO)¹⁸
- Otimo Customs¹⁹

Certains détails fournis dans les observations ont été désignés comme renseignements confidentiels par l’avocat qui les a présentés. Afin de respecter les désignations de confidentialité faites par les parties intéressées, l’ASFC est limitée dans l’information qui peut être divulguée en réponse aux arguments présentés concernant certains sujets.

Les commentaires et les réponses soumises par les parties sont résumées ci-dessous :

Commentaires sur la DFE d’Ocean Trailer

L’avocat d’Ocean Trailer a déclaré qu’il était d’accord avec l’évaluation préliminaire de l’ASFC selon laquelle une activité prescrite ne se produit pas et que les châssis porte-conteneurs importés du Vietnam ne contournent pas les conclusions du TCCE. L’avocat a mentionné les informations détaillées soumises par THACO et ses producteurs affiliés, ainsi que la vérification sur place effectuée par l’ASFC, qui a confirmé les informations fournies. De plus, l’avocat a affirmé que la conclusion de l’ASFC est supportée par les faits du dossier et est conforme aux exigences de la *Loi sur les mesures spéciales d’importation* (LMSI) et du *Règlement sur les mesures spéciales d’importation* (RMSI).

¹⁶ Pièces 50 (PRO) et 51 (NC) – Observations sur l’énoncé des faits essentiels de Max-Atlas International Inc.

¹⁷ Pièces 53 (PRO) et 54 (NC) – Observations sur l’énoncé des faits essentiels de C. Keay Investment d.b.a Ocean Trailer, Pièces 55 (PRO) et 56 (NC) – Réponse aux observations sur l’énoncé des faits essentiels de C. Keay Investment d.b.a Ocean Trailer

¹⁸ Pièces 52 (NC) – Observations sur l’énoncé des faits essentiels de THACO Special Vehicles Manufacturing Ltd. Co. (“CTSV”), Pièces 57 (PRO) et 58 (NC) – Réponse aux observations sur l’énoncé des faits essentiels de THACO Special Vehicles Manufacturing Ltd. Co. (“CTSV”)

¹⁹ Pièces 60 (NC) – Réponse aux observations sur l’énoncé des faits essentiels d’Otimo Customs

Commentaires sur la DFE de THACO

L'avocat de l'exportateur, THACO, a également indiqué son soutien à l'évaluation préliminaire de l'ASFC. L'avocat a soumis que les informations fournies par THACO tout au long de l'enquête soutiennent la conclusion selon laquelle les châssis porte-conteneurs importés du Vietnam ne contournent pas les conclusions du TCCE, et que les allégations de la plaignante sont incorrectes. L'avocat a également déclaré que THACO fabrique entièrement des châssis porte-conteneurs finis et prêts pour la route. De plus, bien que l'avocat ait reconnu qu'un changement dans la structure des échanges s'est produit après la conclusion du TCCE, il a soutenu que ce n'était pas le résultat d'une activité prescrite et que, par conséquent, les conditions de l'article 71 de la LMSI ne sont pas remplies.

Commentaires sur la DFE de Max-Atlas

L'avocat de la plaignante a déclaré qu'il n'était pas d'accord avec l'évaluation préliminaire de l'ASFC et a soumis des commentaires concernant des lacunes présumées dans les soumissions de THACO. Les sujets préoccupants incluaient des problèmes de coûts allégués, ainsi que des erreurs et incohérences dans les annexes. L'avocat a demandé à l'ASFC de revoir sa confiance dans les données de coûts de THACO. Il a également allégué un manque de clarté et de transparence, affirmant que l'ASFC n'a pas divulgué des détails de calculs critiques, ce qui entrave leur capacité à évaluer et répondre efficacement aux conclusions.

Réponses aux commentaires de Max-Atlas

L'avocat d'Ocean Trailer a répondu aux arguments présentés par la plaignante, soumettant que ce dernier n'a pas identifié de base dans la LMSI ou le RMSI justifiant un ajustement des coûts vérifiés de l'exportateur, et a noté qu'à leur connaissance, il n'existe aucune telle base. L'avocat a affirmé que la plaignante n'a pas démontré pourquoi il serait approprié d'ajuster les coûts vérifiés d'un exportateur. Il a en outre allégué que la plaignante n'a pas prouvé que ces ajustements modifieraient la conclusion de l'ASFC, soulignant qu'une constatation de contournement exigerait que l'ASFC établisse à la fois que l'assemblage des châssis porte-conteneurs soit effectué par des « procédés insignifiants » et que les pièces ou composantes provenant de Chine représentent une « portion majeure » du coût total de production de ces châssis. Il a également souligné que, dans l'évaluation préliminaire de l'ASFC, les facteurs énoncés à l'article 57.13 du RMSI sont considérés collectivement et que la plaignante ne conteste pas les conclusions concernant les facteurs non liés aux coûts examinés par l'ASFC, qui indiquent que les procédés réalisés par THACO sont significatifs.

L'avocat de THACO a également répondu aux arguments de la plaignante, déclarant que ses allégations sont non spécifiques et non fondées. Il a soumis que THACO a fourni des réponses détaillées aux Demandes de renseignements (DDR) et DDR supplémentaires de l'ASFC, et que ces informations ont été vérifiées par l'ASFC. Il a ajouté que ni la LMSI ni le RMSI ne permettent les ajustements proposés par la plaignante. Selon l'avocat, les calculs de l'ASFC dans son évaluation préliminaire sont suffisamment détaillés et corrects. Il a en outre affirmé que la DFE et le rapport d'évaluation préliminaire de l'ASFC sont complets et satisfont pleinement la norme du caractère raisonnable établie par la Cour suprême du Canada comme étant « justifiée, transparente et intelligible ».

L'avocat d'Otimo Customs a également répondu aux commentaires de la plaignante, soumettant que ses allégations ne sont pas fondées et que l'enquête a démontré qu'une transformation substantielle a eu lieu et que les composantes concernées ne sont pas d'origine chinoise, contrairement à ce qui est allégué. Il a ajouté que l'ASFC n'est pas tenue de divulguer des informations confidentielles soumises par THACO. De plus, il a affirmé que THACO et Ocean Trailer ont été totalement transparents et coopératifs pendant l'enquête.

Réponse de l'ASFC

L'ASFC a pris en considération les commentaires et réponses soumis par toutes les parties. À la suite de son analyse, elle a maintenu son évaluation préliminaire selon laquelle les importations de châssis porte-conteneurs en provenance du Vietnam ne contournent pas la conclusion du TCCE.

Lors de son analyse, l'ASFC a pris en compte les facteurs énoncés aux articles 57.11 à 57.16 du RMSI. Elle s'est appuyée sur les informations disponibles dans le dossier administratif, y compris les données soumises par THACO, pour effectuer son analyse. Elle souligne que les informations fournies par THACO, y compris les données de ventes et de coûts, ont été vérifiées lors d'une vérification sur place menée par l'ASFC en mars 2025.

Un résumé de l'analyse de l'ASFC et des informations utilisées pour son évaluation est disponible dans la section *Évaluation de l'ASFC* ci-dessus.

ANNEXE 2 – FACTEURS PRÉVUS DANS LE RMSI

L'article 57.11 du RMSI prévoit ce qui suit :

57.11 Pour l'application de l'alinéa 71a) de la Loi, pour décider si un changement à la configuration des échanges est survenu, il peut être tenu compte des facteurs suivants :

- a) tout changement au volume des importations au Canada de marchandises assujetties au décret applicable du gouverneur en conseil ou à l'ordonnance ou aux conclusions applicables du Tribunal;
- b) tout changement au volume des importations au Canada de marchandises à l'égard desquelles il peut y avoir contournement;
- c) tout changement au volume des importations à partir du pays visé par le décret, l'ordonnance ou les conclusions applicables visés à l'alinéa a) vers le pays duquel des marchandises visées à l'alinéa b) sont originaires ou exportées :
 - (i) soit de marchandises similaires aux marchandises visées à l'alinéa a),
 - (ii) soit de pièces ou de composantes à partir desquelles des marchandises similaires visées au sousalinéa (i) sont assemblées ou finies;
- d) tout autre facteur pertinent.

L'article 57,13 du RMSI prévoit ce qui suit :

57.13 Pour décider si les procédés d'assemblage ou de finition des marchandises similaires visés aux alinéas 57.12a) ou b) sont minimaux, il peut être tenu compte des facteurs suivants :

- a) la nature des procédés;
- b) la nature des installations utilisées pour employer les procédés;
- c) le niveau d'investissement lié aux procédés et aux installations;
- d) le niveau de recherche et développement liés aux procédés;
- e) les coûts des procédés;
- f) la proportion de ces coûts par rapport au coût de production des marchandises similaires;
- g) tout autre facteur pertinent.

L'article 57,15 du RMSI prévoit ce qui suit :

57.15 Pour l'application de l'alinéa 71b) de la Loi, pour décider si les importations de marchandises auxquelles une activité visée à l'article 57.12 s'applique nuisent aux effets réparateurs du décret applicable du gouverneur en conseil ou de l'ordonnance ou des conclusions applicables du Tribunal, il peut être tenu compte des facteurs suivants :

- a) le prix et le volume des marchandises similaires visées à l'alinéa 57.12a) qui sont vendues au Canada ou le prix et le volume d'importation des marchandises similaires visées à l'alinéa 57.12b) ou des marchandises légèrement modifiées visées à l'alinéa 57.12c);
- b) la question de savoir si les marchandises visées à l'alinéa a) sont vendues à des consommateurs qui, autrement, auraient possiblement acheté des marchandises assujetties au décret applicable du gouverneur en conseil ou à l'ordonnance ou aux conclusions applicables du Tribunal;
- c) la question de savoir si les marchandises visées à l'alinéa a) ont le même usage que les marchandises assujetties au décret applicable du gouverneur en conseil ou à l'ordonnance ou aux conclusions applicables du Tribunal;
- d) tout autre facteur pertinent.

L'article 57,16 du RMSI prévoit ce qui suit :

57.16 Pour l'application de l'alinéa 71c) de la Loi les facteurs ci-après peuvent être pris en compte pour décider si le changement à la configuration des échanges est causé par l'imposition de droits antidumping ou compensateurs :

- a) une différence de coût entre les marchandises suivantes :
 - (i) les marchandises assujetties au décret applicable du gouverneur en conseil ou à l'ordonnance ou aux conclusions applicables du Tribunal,
 - (ii) les marchandises similaires visées aux alinéas 57.12a) ou b) ou les marchandises légèrement modifiées visées à l'alinéa 57.12c);
- b) le moment où l'activité visée à l'article 57.12 a commencé ou a augmenté de façon importante par rapport à la date à laquelle un décret imposant des droits compensateurs a été pris au titre de l'article 7 de la Loi ou une enquête a été ouverte au titre de l'article 31 de la Loi, selon le cas;
- c) la vente, dans un pays autre que le Canada, de marchandises similaires visées à l'alinéa 57.12b), de pièces ou composantes visées aux alinéas 57.12a) ou b) ou de marchandises légèrement modifiées visées à l'alinéa 57.12c);
- d) un changement aux préférences des consommateurs à l'égard de marchandises visées aux sous-alinéas a)(i) ou (ii) ou de pièces ou composantes visées à l'alinéa 57.12a);
- e) un changement de technologie liée à la production de marchandises visées aux sous-alinéas a)(i) ou (ii);

- e.1)** tout facteur économique ou commercial sans lien avec l'imposition de droits antidumping ou compensateurs;
- f)** tout autre facteur pertinent.