



OTTAWA, le 10 décembre 2024

ÉNONCÉ DES MOTIFS

De l'ouverture d'une enquête anticontournement concernant les

CHÂSSIS PORTE-CONTENEURS

ORIGINAIRES OU EXPORTÉS DU VIETNAM

DÉCISION

Le 25 novembre 2024, conformément au paragraphe 72(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, l'Agence des services frontaliers du Canada a ouvert une enquête sur le présumé contournement concernant certains châssis porte-conteneurs originaires ou exportés du Vietnam.

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

Table des matières

RÉSUMÉ	1
PARTIES INTÉRESSÉES	1
Plaignante	1
Autres producteurs	2
Associations	2
Exportateurs	2
Importateurs	2
LES PRODUITS	3
Définition	3
Précisions	4
Marchandises similaires	5
Fabrication.....	6
Classement des importations.....	7
PREUVES DE CONTOURNEMENT	7
Changement à la configuration des échanges.....	8
Les activités prévues par règlement nuisent aux effets réparateurs des conclusions	10
Causalité.....	15
CONCLUSION	16
PORTÉE DE L'ENQUÊTE	16
MESURES À VENIR	16
PUBLICATION	17
RENSEIGNEMENTS	17

RÉSUMÉ

[1] Le 11 octobre 2024, l'Agence des services frontaliers du Canada (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 Tribunal canadien du commerce extérieur (TCCE) le 18 février 2022 dans l'enquête NQ-2021-005 concernant le dumping et le subventionnement des châssis porte-conteneurs originaires ou exportés de la République populaire de Chine (Chine).

[2] La plaignante allègue 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 originaires ou exportés de la Chine.

[3] La plaignante a fourni des éléments de preuve à l'appui de l'allégation selon laquelle les importations de châssis porte-conteneurs du Vietnam constituent un contournement des conclusions du TCCE.

[4] 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.

PARTIES INTÉRESSÉES

PLAIGNANTE

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

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

[6] 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 fracturation¹.

¹ Pièce 2 (NC) – Plainte de contournement concernant les châssis porte-conteneurs (ci-après « Plainte en l'espèce »), paragraphe 13.

AUTRES PRODUCTEURS

[7] Les autres fabricants connus de marchandises similaires au Canada sont² :

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

Innovative Trailer Design
161 The West Mall
Toronto (Ontario) M9C 4V8

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

ASSOCIATIONS

[8] La plaignante a nommé l'Association d'équipement de transport du Canada (AETC) à titre d'association de producteurs canadiens dont elle est membre³.

EXPORTATEURS

[9] L'ASFC a recensé deux exportateurs potentiels des marchandises en cause d'après ses propres documents d'importation ainsi que les renseignements contenus dans la plainte. Elle leur a adressé à tous une demande de renseignements (DDR) concernant le contournement.

IMPORTATEURS

[10] L'ASFC a recensé un importateur potentiel des marchandises en cause d'après ses propres documents d'importation ainsi que les renseignements contenus dans la plainte. Elle lui a adressé une DDR pour importateurs.

² Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 45-49.

³ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 50-51.

LES PRODUITS

DÉFINITION⁴

[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-conteneur, fixes ou coulissants vers l'avant et vers l'arrière, ou élevables 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;*

⁴ Tribunal canadien du commerce extérieur : Exposé des motifs et des conclusions concernant les châssis porte-conteneurs (7 mars 2022), NQ-2021-005, paragraphe 27.

- ii. *ensembles de train d'atterrissage pour la connexion au cadre de châssis porte-conteneur, capables de soutenir le châssis porte-conteneur lorsqu'il n'est pas attelé à un tracteur;*
- iii. *et ensembles de connexion au cadre de châssis porte-conteneur, ou à une de ses parties, comme les trains de type B et de type A, permettant de relier un châssis porte-conteneur à un chariot de conversion ou à un autre châssis porte-conteneur.*

PRÉCISIONS⁵

[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 intermodaux⁶ et constituent des remorques à cadre rectangulaire squelettique. 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.

⁵ *Énoncé des motifs* des décisions définitives concernant les châssis porte-conteneurs (18 août 2021), paragraphes 28-35.

⁶ 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-conteneur 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-conteneur ou les sous-ensembles importés en tant que composants individuels, c'est-à-dire non en tant que partie d'un châssis porte-conteneur 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-conteneur fini ou non fini n'exclut pas celui-ci de la définition des marchandises en cause.

MARCHANDISES SIMILAIRES

[20] La plaignante affirme que 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.

FABRICATION⁷

[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 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.

⁷ *Énoncé des motifs* des décisions définitives concernant les châssis porte-conteneurs (18 août 2021), paragraphes 36-40.

- 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.

CLASSEMENT DES IMPORTATIONS

[27] Les marchandises en cause et les marchandises similaires s'importent généralement sous le numéro de classement tarifaire suivant : 8716.39.30.90.

[28] Les marchandises peuvent également s'importer sous les numéros de classement tarifaire suivants :

8716.39.90.90	8716.90.99.90	8716.90.30.00	8716.39.30.20
8716.90.99.10			

[29] Les numéros de classement tarifaire ci-dessus sont fournis à titre purement informatif. Ils n'incluent pas toutes les marchandises en cause. De plus, celles-ci peuvent relever d'autres numéros de classement tarifaire. Seule la définition des produits fait autorité au sujet des marchandises en cause.

PREUVES DE CONTOURNEMENT

[30] 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.

[31] Les allégations de la plaignante concernant chaque élément sont les suivantes.

CHANGEMENT À LA CONFIGURATION DES ÉCHANGES

[32] La plaignante affirme que la configuration des échanges a changé depuis l'ouverture, en vertu de l'article 31 de la LMSI, des enquêtes en dumping et subventionnement sur les châssis porte-conteneurs en provenance de la Chine; plus précisément, que les importations de marchandises en cause ont chuté, alors que celles de châssis porte-conteneurs en provenance du Vietnam ont explosé⁸.

Les importations telles qu'estimées par la plaignante

[33] À l'appui de ses allégations, la plaignante cite des données sur les importations de châssis porte-conteneurs, y compris en provenance de Statistique Canada et de l'ASFC.

[34] La plaignante invoque entre autres des données de Statistique Canada, reproduites dans le tableau ci-dessous, qui montrent une augmentation importante (en valeur) des importations en provenance du Vietnam en 2023, après l'ouverture des enquêtes en dumping et subventionnement (2021).

Tableau 1 : Estimation des importations de châssis porte-conteneurs en provenance du Vietnam (valeur)⁹

Importations de châssis porte-conteneurs en provenance du Vietnamien (valeur)						
Code du SH	2018	2019	2020	2021	2022	2023
8716.39.30.90	–	1 641 \$	–	–	–	34 864 208 \$
8716.80.20.90	1 184 774 \$	2 512 721 \$	3 543 768 \$	3 069 325 \$	2 204 378 \$	1 235 792 \$
8716.90.99.90	252 848 \$	147 310 \$	211 651 \$	212 159 \$	434 236 \$	173 812 \$
8716.90.30.00	1 235 \$	4 684 \$	1 792 \$	107 261 \$	371 760 \$	395 442 \$
8716.40.00.00	552 \$	175 \$	175 \$	–	23 963 \$	–
8716.39.90.90	–	–	–	4 603 \$	–	5 575 \$
8716.90.99.10	446 \$	150 \$	–	95 \$	–	4 \$
8706.00.90.90	–	–	–	–	–	–
Total général	1 439 855 \$	2 666 681 \$	3 757 386 \$	3 393 443 \$	3 034 337 \$	36 674 833 \$

[35] La plaignante fait également référence aux estimations de données SGER (Système de gestion de l'extraction de renseignements) que l'ASFC a fournies pour la période du 1^{er} janvier 2021 au 21 février 2024. Selon la plaignante, ces données montrent que les importations baissent pour les marchandises en cause, alors qu'elles augmentent en provenance du Vietnam¹⁰.

⁸ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 56-80.

⁹ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 62 – Tableau 4 – Importations de châssis porte-conteneurs vietnamiens selon Statistique Canada (valeur).

¹⁰ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 61.

[36] La plaignante cite le site Web d'un importateur, Ocean Trailer, qui annonce des châssis produits par l'exportateur/producteur vietnamien, THACO, pour étoffer encore son allégation comme quoi des châssis vietnamiens sont maintenant importés au Canada¹¹. Elle fait remarquer qu'Ocean Trailer importait auparavant ses châssis porte-conteneurs de CIMC Vehicles (Group) Co., Ltd. (CIMC), un exportateur/producteur chinois, mais qu'il annonce désormais à leur place les châssis de THACO¹².

[37] La plaignante fait également référence au site Web de THACO, où la compagnie annonce avoir exporté plus de 1 300 semi-remorques sur le marché canadien¹³.

Les importations telles qu'estimées par l'ASFC

[38] L'ASFC a estimé la part respective des importations de châssis porte-conteneurs (en volume) en provenance de la Chine et du Vietnam, à l'aide des données SGER, comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 2 : Estimation des importations de châssis-conteneurs par l'ASFC

	2021	2022	2023	De janvier à septembre 2024
Chine	49 %	34 %	3 %	1 %
Vietnam	0 %	0 %	34 %	4 %
Autres	51 %	66 %	63 %	95 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

[39] Les estimations de l'ASFC vont dans le sens des allégations de la plaignante comme quoi la configuration des échanges a changé. D'après les données, les importations de marchandises en cause (en provenance de la Chine) ont chuté depuis l'ouverture des enquêtes en dumping et subventionnement de l'ASFC et l'imposition de droits, tandis que les importations de châssis porte-conteneurs en provenance du Vietnam ont grimpé en flèche, comme le montre le tableau ci-dessus. 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.

[40] Bien que la part du Vietnam ait diminué de 2023 à 2024, l'annonce de produits THACO 2025 sur le site Web d'Ocean Trailer indique la possibilité de nouvelles importations à l'avenir¹⁴. De plus, le fait que l'importateur ait troqué les marchandises en cause de CIMC (Chine) pour les châssis THACO démontre un changement clair dans la configuration des échanges.

¹¹ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 71-75.

¹² Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 77.

¹³ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 76 – Annexe 03 – THACO Industries – Renseignements généraux(PUBLICS), page 18.

¹⁴ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce – Annexe 1 – Stocks et images des produits THACO offerts chez Ocean Trailer.

[41] Par conséquent, l'ASFC convient que les preuves disponibles donnent une indication raisonnable que la configuration des échanges a changé après l'ouverture de ses enquêtes en dumping et subventionnement sur les châssis porte-conteneurs en provenance de la Chine.

LES ACTIVITÉS PRÉVUES PAR RÈGLEMENT NUISENT AUX EFFETS RÉPARATEURS DES CONCLUSIONS

[42] La plaignante affirme 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 la Chine, ce qui cadre avec l'alinéa 57.12b) du *Règlement sur les mesures spéciales d'importation* (RMSI¹⁵).

Partie importante

[43] La plaignante affirme que THACO produit des châssis porte-conteneurs au Vietnam à partir de pièces ou de composants dont une « partie importante » proviennent de la Chine, notamment des sous-ensembles et de l'acier. La plaignante fournit les fiches techniques de THACO, qui indiquent les marques et les fournisseurs des pièces qu'elle dit provenir de la Chine¹⁶.

[44] La plaignante liste plusieurs entreprises mentionnées sur les fiches techniques qui font de la production en Chine, entre autres¹⁷ :

- TOCA, un fournisseur de composants tels que les traverses de pivots avant, les goupilles de verrouillage avant et les verrous tournants centraux et arrière;
- AXN, un fournisseur de sous-ensembles de trains d'atterrissage, d'essieux, de moyeux et de tambours;
- Sunrise, un fournisseur de roues;
- Sailun, un fournisseur de pneus;
- Noroo, un fournisseur de revêtements;
- Stemco, un fournisseur de scellés;
- Haldex, un fournisseur de roulements et de récepteurs de freins;
- JOST, un fournisseur de plaques d'attelage.

¹⁵ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 81.

¹⁶ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 85 – Annexe 12 – Fiches techniques de THACO.

¹⁷ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 85-86.

[45] La plaignante reconnaît que, bien que certaines de ces entreprises aient des moyens de production ailleurs qu'en Chine, il est probable que bon nombre des composants proviennent de ce pays¹⁸.

[46] Pour étayer encore ses allégations, la plaignante invoque les conclusions d'évasion du service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (CBP), selon lesquelles les châssis produits par THACO sont faits de sous-ensembles et d'acier d'origine chinoise¹⁹.

[47] La plaignante cite le *Guide de la LMSI*, selon lequel on parle d'une « partie importante » dès lors que les pièces et composants représentent plus de 60 % du coût de production total des marchandises en cause dans un présumé contournement²⁰. Pour montrer que ce seuil est atteint, elle fait une estimation du coût des matières provenant de la Chine en pourcentage du coût total de production des châssis porte-conteneurs au Vietnam.

[48] L'estimation se base sur les propres coûts de production de la plaignante pour deux modèles de châssis porte-conteneurs de référence, rectifiés pour tenir compte des conditions au Vietnam, plus précisément :

- les coûts des matières directes;
- les coûts de la main-d'œuvre directe, rectifiés à la baisse selon le ratio calculé entre des salaires canadiens et vietnamiens comparables en 2024, tels que répertoriés par Statistique Canada et Trading Economics (les coûts de main-d'œuvre au Vietnam s'élevant selon la plaignante à 8,60 % de ce qu'ils seraient au Canada);
- les coûts indirects de production²¹.

[49] La plaignante a estimé le pourcentage (en valeur) des matières provenant de la Chine d'après les fournisseurs indiqués sur la fiche technique; celui-ci s'élèverait à 66-67 % du coût de production estimatif total rectifié des marchandises similaires, franchissant donc le seuil de la « partie importante²² ».

[50] L'ASFC a examiné les preuves fournies concernant les fournisseurs de matières et de composants de THACO. L'ASFC convient que les preuves disponibles donnent une indication raisonnable que les châssis porte-conteneurs produits au Vietnam sont fabriqués à partir de matières ou de composants provenant de la Chine qui représentent une partie importante de leur coût de production total.

¹⁸ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 85-86.

¹⁹ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 90 – Annexe 10 – CBP : Procédure en évasion contre THACO.

²⁰ *Guide de la LMSI* (14 décembre 2023), page 931.

²¹ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 145.

²² Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 110.

Procédés minimaux

[51] La plaignante soutient que les opérations d'assemblage/finition de châssis effectuées par THACO au Vietnam se résument à des procédés minimaux. Elle invoque à l'appui divers renseignements concernant la production de châssis porte-conteneurs, axés sur les facteurs des alinéas 57.13a) à g) du RMSI pour déterminer ce qui constitue des procédés minimaux.

a) La nature des procédés

[52] La plaignante décrit le procédé de fabrication des châssis porte-conteneurs en général, y compris le temps et les ressources nécessaires. Elle recense sept étapes : (1) fabrication des pièces, (2) soudage des sous-ensembles, (3) soudage des cadres, (4) ensembles de trains de roulement, (5) peinture, y compris l'ajout d'un enduit anti-rouille, (6) assemblage et inspection mécanique et, finalement, (7) préparation pour l'expédition²³. La plaignante ajoute croire que ces sept étapes se font au Vietnam. En ce qui concerne sa propre production, la plaignante rapporte le temps et les ressources nécessaires pour effectuer chaque étape.

[53] La plaignante déclare qu'on peut lire dans le rapport de vérification du CBP que THACO se procure probablement des poutres en I ou en H ailleurs, plutôt que de les produire lui-même; elle ajoute que ces poutres d'acier constituent une pièce importante des châssis porte-conteneurs, et que leur importation en provenance de la Chine ajoute aux arguments pour conclure que les procédés employés par THACO sont minimaux²⁴.

[54] La plaignante affirme qu'il n'existe pas actuellement de renseignements plus précis concernant la nature des procédés de THACO, et que ceux-ci pourraient bien être comparables aux siens propres, mais en demeurant minimaux²⁵.

[55] En outre, la plaignante soutient que les éléments de preuve développés dans la plainte concernant les autres facteurs suffisent à donner une indication raisonnable que les procédés sont minimaux²⁶.

b) La nature des installations utilisées pour employer les procédés;

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

[56] Quant à la nature des installations et au niveau d'investissement lié à celles-ci et aux procédés, la plaignante affirme qu'elle ne peut pas identifier les installations utilisées spécifiquement pour les châssis porte-conteneurs puisque la production de THACO est loin de se limiter à ceux-ci²⁷.

²³ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 117.

²⁴ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 131.

²⁵ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 135-136.

²⁶ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 135.

²⁷ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 137.

[57] La plaignante renvoie au site Web de THACO, où celui-ci indique avoir fondé son usine de semi-remorques en 2016, avec un placement de capitaux entre 22,4 et 50 millions de dollars américains²⁸. Elle trouve cet investissement bien faible pour une nouvelle usine, y voyant un signe que THACO n'emploie pas dans cette usine de procédés majeurs²⁹.

d) Le niveau de recherche et développement (R et D) liés aux procédés

[58] La plaignante affirme que la R et D menée par THACO pour les châssis porte-conteneurs est probablement négligeable. À sa connaissance, THACO reprend des modèles de châssis élaborés par des tiers; les châssis extensibles annoncés sur le site Web de THACO, par exemple, seraient effectivement calqués sur les modèles conçus et développés par la plaignante elle-même³⁰.

[59] La plaignante soutient que si l'on en croit les preuves disponibles, THACO se base exclusivement sur les plans de ses clients et ne fait sans doute pratiquement pas de R et D pour ses châssis³¹.

[60] La plaignante ajoute que le peu que THACO a investi dans son usine de fabrication laisse présumer que les activités de R et D y sont limitées. Elle ajoute aussi que THACO ne produit sans doute que d'après les plans de ses clients, contrairement à elle, qui ne cesse d'innover et de concevoir de nouveaux modèles³².

e) Les coûts des procédés

[61] La plaignante renvoie au coût unitaire estimatif de production au Vietnam, faisant valoir que les coûts unitaires de main-d'œuvre et indirects montrent que la finition d'un châssis porte-conteneur au Vietnam ne coûte à peu près rien³³.

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

[62] Pour ce facteur, la plaignante cite le *Guide de la LMSI*, qui trace la ligne directrice générale suivante : « quand le coût des procédés d'assemblage ou de finition représente plus de 10 % du coût de production des marchandises similaires, le procédé ne peut être jugé *minimal*³⁴ ». La plaignante soutient que les coûts d'assemblage des châssis au Vietnam ne dépassent pas 10 % du coût de production total, selon ses propres estimations de la main-d'œuvre et des coûts indirects. Aussi, la plaignante indique que ce critère est satisfait, la faible proportion montrant que le procédé employé au Vietnam est minimal³⁵.

²⁸ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 137-138.

²⁹ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 138-140.

³⁰ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 142.

³¹ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 141-142.

³² Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 143.

³³ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 144-147.

³⁴ *Guide de la LMSI* (14 décembre 2023), page 935.

³⁵ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 150-151.

[63] L'ASFC a examiné les éléments de preuve relatifs aux facteurs ci-dessus, dont la nature des processus et des installations, les investissements, la R et D et les coûts de production. L'ASFC convient que les éléments de preuve fournis dans la plainte donnent une indication raisonnable que l'assemblage/finition des châssis porte-conteneurs au Vietnam se fait selon des procédés minimaux.

Effets réparateurs contrecarrés

[64] La plaignante soutient que le contournement présumé nuit aux effets réparateurs des conclusions. Pour appuyer cette allégation, elle couvre plusieurs points dont le prix et le volume des marchandises similaires comparativement à ceux des marchandises en cause, si les consommateurs qui achètent les marchandises du contournement sont aussi ceux qui auraient probablement acheté les marchandises en cause, et si les unes et les autres marchandises servent finalement à la même chose.

[65] En ce qui concerne le prix des marchandises similaires, la plaignante souligne que le prix est souvent le facteur le plus déterminant dans l'achat d'un châssis porte-conteneur. La plaignante soutient que le prix de détail de l'importateur pour les châssis THACO est très bas, inférieur à celui des châssis qu'elle offre elle-même³⁶.

[66] La plaignante aborde ensuite le changement de volume des importations, en réitérant la chute de volumes des marchandises en cause et la hausse simultanée du côté des châssis porte-conteneurs vietnamiens³⁷.

[67] De plus, la plaignante note que les clients qui achètent les marchandises similaires sont ceux-là mêmes qui achetaient les marchandises en cause; elle en nomme plusieurs³⁸.

[68] En ce qui concerne l'utilisation finale, la plaignante soutient que les marchandises similaires et les marchandises en cause ont exactement la même³⁹. Elle désigne par ailleurs des modèles THACO précis qui sont offerts par Ocean Trailer, alors qu'ils l'étaient aussi, auparavant, par CIMC⁴⁰.

[69] La plaignante souligne également que les canaux de distribution des marchandises en cause et des marchandises similaires sont semblables, en faisant valoir que l'importateur des châssis THACO, Ocean Trailer, est l'un des principaux distributeurs des marchandises en cause de CIMC. Elle ajoute que le site Web d'Ocean Trailer a évacué toute mention ou presque des châssis CIMC, au profit des remorques THACO, et que l'entreprise y annonce avoir importé plus de 950 châssis THACO, d'après les listes d'inventaire, les fiches techniques de fabrication et les photos de ceux-ci⁴¹.

³⁶ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 164-171.

³⁷ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 172-173.

³⁸ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 174.

³⁹ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 175.

⁴⁰ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 176.

⁴¹ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 177.

[70] La plaignante soutient que les facteurs mentionnés ci-dessus démontrent que les marchandises similaires nuisent aux effets réparateurs des conclusions.

[71] L'ASFC a étudié les arguments susmentionnés. Sur la foi des renseignements fournis par la plaignante, elle est convaincue que les éléments de preuve fournis dans la plainte donnent une indication raisonnable que les marchandises similaires nuisent aux effets réparateurs des conclusions.

CAUSALITÉ

[72] Pour étayer l'allégation que le changement dans la configuration des échanges est imputable aux conclusions, la plaignante parle d'abord du moment où il est survenu. Elle renvoie aux données de Statistique Canada et aux données d'importation du SGER pour souligner la hausse des importations en provenance du Vietnam et la baisse de celles en provenance de la Chine en 2023, après l'imposition de droits LMSI en 2022; les changements de volumes constituent, soutient-elle, une inversion presque parfaite⁴². Pour la plaignante, vu le moment où ce changement à la configuration des échanges s'est produit, il est manifestement la conséquence des conclusions⁴³.

[73] En ce qui concerne la différence entre les coûts globaux des marchandises en cause et des marchandises similaires, la plaignante fait valoir que la différence est mineure, expliquant que le prix des matières représente la plus grande part du coût de fabrication des châssis porte-conteneurs. Elle soutient de plus que, bien que les salaires de base soient à peu près 70 % plus bas au Vietnam qu'en Chine, cet écart n'a qu'une incidence minime sur les coûts de fabrication globaux⁴⁴; autrement dit, que de s'approvisionner au Vietnam plutôt qu'en Chine n'entraîne pas d'économies importantes pour les importateurs canadiens, outre que cela leur évite de payer les droits LMSI⁴⁵.

[74] Pour la plaignante, les exportations de châssis porte-conteneurs qu'il fait à destination des États-Unis prouvent que THACO a tendance à s'introduire sur des marchés où les châssis porte-conteneurs chinois sont frappés de droits antidumping et compensateurs, et également qu'il a conscience des avantages de vendre des châssis porte-conteneurs classés comme d'origine vietnamienne⁴⁶. La plaignante rappelle par ailleurs que le CBP a rendu une décision d'évasion à l'encontre des châssis porte-conteneurs de THACO, pour le motif qu'ils n'avaient pas été déclarés comme d'origine chinoise⁴⁷.

⁴² Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 182-183.

⁴³ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 183.

⁴⁴ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 184.

⁴⁵ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 185.

⁴⁶ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 186-189.

⁴⁷ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 188.

[75] Aux yeux de la plaignante, les conclusions du TCCE ont été déterminantes, car le changement à la configuration des échanges n'avait pas de cause légitime ou établie : aucun changement aux préférences des consommateurs ni aux technologies employées dans la production des châssis porte-conteneurs. Les châssis importés du Vietnam auraient également les mêmes spécifications, utilisation finale et clientèle que ceux produits au pays⁴⁸.

[76] La plaignante soutient qu'en raison des facteurs susmentionnés et de l'absence de tout autre motif valable, il est évident que le changement dans la configuration des échanges a été causé par les conclusions et l'imposition de droits LMSI.

[77] L'ASFC a étudié les arguments susmentionnés. En se fondant sur les renseignements fournis dans la plainte, l'ASFC est convaincue que les éléments de preuve donnent une indication raisonnable que le changement dans la configuration des échanges a été causé par l'imposition de droits antidumping et compensateurs.

CONCLUSION

[78] Au vu de la plainte, des autres renseignements disponibles et de ses propres documents sur les importations, l'ASFC estime qu'il existe des éléments de preuve donnant une indication raisonnable que les importations de châssis porte-conteneurs en provenance du Vietnam constituent un contournement des conclusions du TCCE concernant le dumping et le subventionnement de certains châssis porte-conteneurs originaires ou exportés de la Chine. Par conséquent, le 25 novembre 2024, elle a ouvert une enquête anticontournement en vertu du paragraphe 72(1) de la LMSI.

PORTÉE DE L'ENQUÊTE

[79] L'ASFC fait enquête pour déterminer si les importations de marchandises du Vietnam constituent un contournement des conclusions du TCCE.

[80] Pour élucider la question, elle a demandé des renseignements à tous les exportateurs et importateurs éventuels dans la période du 1^{er} octobre 2020 au 30 septembre 2024.

[81] Toutes les parties ont été clairement informées des renseignements dont l'ASFC a besoin et des délais accordés pour communiquer leurs réponses.

MESURES À VENIR

[82] L'ASFC a 180 jours à compter de l'ouverture de l'enquête pour déterminer si l'importation d'une partie ou de la totalité des marchandises faisant l'objet de l'enquête constitue un contournement. Si les circonstances le justifient, ce délai pourra être porté à 240 jours.

⁴⁸ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 192.

[83] L'ASFC publiera sur son site Web une déclaration (non confidentielle) des faits essentiels; elle y donnera les résultats de son évaluation préliminaire pour déterminer si les éléments de preuve donnent une indication raisonnable de contournement, et aussi un résumé des faits à l'appui. Ce document sera publié le 9 avril 2025.

[84] Le paragraphe 75(1) de la LMSI prévoit toutefois que l'ASFC peut clore une enquête anticontournement avant de publier la déclaration des faits essentiels si elle est convaincue que les marchandises visées par l'enquête sont de même description que les marchandises visées par une ordonnance ou des conclusions du TCCE.

[85] Quand elle rend une décision concluant à l'existence d'un acte de contournement, l'ASFC en avertit le TCCE, qui à son tour modifie ses conclusions ou ordonnances pour y inclure les marchandises dont l'importation est un acte de contournement et ainsi étendre les droits LMSI à ces marchandises. Une décision de contournement peut aussi être partielle, si l'ASFC conclut que seule une partie des marchandises visées par l'enquête sont en cause dans le contournement.

[86] Une fois que le TCCE a modifié son ordonnance ou ses conclusions, des droits antidumping ou compensateurs deviennent exigibles pour toutes les marchandises sous-évaluées ou subventionnées de même description importées à compter du jour où l'enquête anticontournement a été ouverte, et sur toutes les expéditions de ces marchandises dédouanées après le jour de l'ordonnance par laquelle le TCCE a modifié son ordonnance antérieure ou ses conclusions. Ces droits restent exigibles jusqu'à ce que l'ordonnance ou les conclusions soient modifiées ou annulées ou qu'elles expirent.

[87] Les droits ne s'étendront pas aux marchandises dont l'ASFC aura conclu, le cas échéant, que leur importation ne contourne pas l'ordonnance ou les conclusions.

PUBLICATION

[88] Un avis d'ouverture de la présente enquête sera publié dans la *Gazette du Canada*, conformément au sous-alinéa 73(1)a)(ii) de la LMSI.

RENSEIGNEMENTS

[89] Nous invitons les parties intéressées à présenter par écrit des exposés renfermant les faits, arguments et éléments de preuve qu'elles estiment pertinents en regard du présumé contournement. Elles peuvent les adresser, par écrit, au Centre de dépôt et de communication des documents de la LMSI.

[90] L'ASFC ne tiendra compte, dans son enquête, que des renseignements reçus au plus tard le 14 mars 2025.

[91] Tous les renseignements présentés à l'ASFC par les parties intéressées au sujet de la présente enquête seront considérés comme publics, à moins de porter clairement la mention « confidentiel ». Tout exposé marqué confidentiel doit s'accompagner d'une version non confidentielle, déposée en même temps. La version non confidentielle sera mise à la disposition des autres parties intéressées sur demande.

[92] Quant aux éléments confidentiels, ils seront communiqués sur demande écrite aux avocats indépendants des parties à la procédure, contre engagement à protéger leur confidentialité. Ils pourront être communiqués également au TCCE, à tout tribunal canadien, et aux groupes spéciaux de l'Organisation mondiale du commerce ou de l'Accord Canada–États-Unis–Mexique pour le règlement des différends. Pour en savoir plus sur la politique de l'ASFC concernant la communication de renseignements au titre de la LMSI, on pourra communiquer avec l'un des agents dont le nom figure ci-après ou bien visiter le site Web de l'ASFC.

[93] Le calendrier de l'enquête et une liste complète des pièces justificatives se trouvent à l'adresse suivante : <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/sima-lmsi/i-e/menu-fra.html>. La liste des pièces justificatives sera tenue à jour.

[94] Le présent *Énoncé des motifs* est disponible sur le site Web de l'ASFC à l'adresse ci-dessous. Pour en savoir plus, on communiquera avec les agents dont le nom figure ci-après.

Adresse : 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

Téléphone : Serena Major 343-553-2004
Jordan Harris 343-573-3003

Courriel : simaregistry@cbsa-asfc.gc.ca

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

Le directeur exécutif
Direction des programmes commerciaux et antidumping

Sean Borg