



OTTAWA, le 25 juin 2021

## ÉNONCÉ DES MOTIFS

De l'ouverture d'enquêtes sur le dumping et le subventionnement de

CHÂSSIS PORTE-CONTENEURS

ORIGINAIRES OU EXPORTÉS DE LA CHINE

## DÉCISION

Le 10 juin 2021, conformément au paragraphe 31(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, l'Agence des services frontaliers du Canada a ouvert des enquêtes sur les présumés dumping et subventionnement dommageables de certains châssis porte-conteneurs originaires ou exportés 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

<b>RÉSUMÉ .....</b>	<b>1</b>
<b>PARTIES INTÉRESSÉES .....</b>	<b>1</b>
PLAIGNANTE.....	1
SYNDICAT .....	2
EXPORTATEURS.....	2
IMPORTATEURS.....	2
GOUVERNEMENT.....	2
<b>LES PRODUITS .....</b>	<b>3</b>
DÉFINITION .....	3
PRÉCISIONS .....	4
FABRICATION .....	6
UTILISATION.....	7
CLASSEMENT DES IMPORTATIONS.....	7
<b>MARCHANDISES SIMILAIRES ET CATÉGORIE UNIQUE .....</b>	<b>8</b>
<b>BRANCHE DE PRODUCTION NATIONALE .....</b>	<b>9</b>
CONDITIONS D'OUVERTURE.....	9
<b>MARCHÉ CANADIEN.....</b>	<b>10</b>
<b>PREUVES DE DUMPING.....</b>	<b>11</b>
VALEURS NORMALES.....	12
VALEURS NORMALES.....	15
PRIX À L'EXPORTATION.....	16
MARGES ESTIMATIVES DE DUMPING .....	16
<b>ALLÉGATIONS EN VERTU DE L'ARTICLE 20 .....</b>	<b>17</b>
<b>PREUVES DE SUBVENTIONNEMENT.....</b>	<b>19</b>
CONCLUSION DE L'ASFC .....	22
MONTANT DE SUBVENTION ESTIMATIF.....	22
<b>PREUVES DE DOMMAGE .....</b>	<b>22</b>
AUGMENTATION DES IMPORTATIONS DE MARCHANDISES EN CAUSE ET PERTE DE PART DU MARCHÉ 23	
PERTE DE VENTES.....	23
BAISSE ET GÂCHAGE DES PRIX.....	24
RÉDUCTION DE LA RENTABILITÉ.....	24
RÉDUCTION DE L'EMPLOI.....	25
CONCLUSION DE L'ASFC CONCERNANT LE DOMMAGE.....	25
<b>MENACE DE DOMMAGE .....</b>	<b>25</b>
AUGMENTATION DU VOLUME DES IMPORTATIONS DE MARCHANDISES EN CAUSE.....	26
CAPACITÉ DE PRODUCTION DES PRODUCTEURS CHINOIS.....	26
DÉTOURNEMENT DES MARCHANDISES EN CAUSE VERS LE CANADA.....	26
INCIDENCE SUR LES INVESTISSEMENTS ACTUELS ET PROPOSÉS.....	27
CONCLUSION DE L'ASFC CONCERNANT LA MENACE DE DOMMAGE .....	27
<b>LIEN DE CAUSALITÉ ENTRE LE DUMPING ET LE SUBVENTIONNEMENT ET LE DOMMAGE ET LA MENACE DE DOMMAGE .....</b>	<b>27</b>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>28</b>
<b>PORTÉE DES ENQUÊTES .....</b>	<b>28</b>

<b>MESURES À VENIR .....</b>	<b>28</b>
<b>DROITS RÉTROACTIFS SUR LES IMPORTATIONS MASSIVES.....</b>	<b>29</b>
<b>ENGAGEMENTS .....</b>	<b>30</b>
<b>PUBLICATION.....</b>	<b>30</b>
<b>RENSEIGNEMENTS.....</b>	<b>30</b>
<b>ANNEXE – DESCRIPTION DES PROGRAMMES RECENSÉS .....</b>	<b>33</b>

## **RÉSUMÉ**

[1] Le 20 avril 2021, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a reçu une plainte écrite de Max-Atlas Equipment International Inc. (Max-Atlas) (ci-après « la plaignante »), comme quoi les importations de certains châssis porte-conteneurs (châssis porte-conteneurs) en provenance de la République populaire de Chine (Chine) ont fait l'objet d'un dumping et d'un subventionnement. La plaignante allègue que ce dumping et ce subventionnement ont causé et menacent de causer un dommage à la branche de production nationale de marchandises similaires.

[2] Le 11 mai 2021, conformément à l'alinéa 32(1)a) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), l'ASFC a informé la plaignante que son dossier de plainte était complet. Elle a également envoyé un avis en ce sens au gouvernement de la Chine. À ce gouvernement, elle a aussi envoyé la version non confidentielle de la plainte en subventionnement, l'invitant du même coup à des consultations en vertu de l'article 13.1 de l'*Accord sur les subventions et les mesures compensatoires* avant l'ouverture de l'enquête sur ce point. L'ASFC n'a pas reçu de demande de consultation.

[3] La plaignante a présenté des éléments de preuve à l'appui des allégations de dumping et de subventionnement des châssis porte-conteneurs en provenance de la Chine. Les éléments de preuve indiquent aussi, de façon raisonnable, que le dumping et le subventionnement ont causé et/ou menacent de causer un dommage à la branche de production nationale de marchandises similaires.

[4] Le 10 juin 2021, conformément au paragraphe 31(1) de la LMSI, l'ASFC a ouvert des enquêtes sur le dumping et le subventionnement des châssis porte-conteneurs en provenance de la Chine.

## **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 fracturation. Max-Atlas fabrique et vend également des parties et des châssis conçus sur mesure<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte sur les châssis porte-conteneurs (ci-après « Plainte en l'espèce »), paragraphe 13.

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

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

[8] Di-Mond<sup>2</sup> et Innovative Trailer Design<sup>3</sup> appuient la plainte, tandis que Raja Trailer a exprimé une opinion neutre à son égard<sup>4</sup>.

### **Syndicat**

[9] La plaignante a recensé la Fédération démocratique de la métallurgie, des mines et des produits chimiques (FEDEM) comme syndicat dont ses employés sont membres. Elle n'a recensé aucun autre syndicat<sup>5</sup>.

### **Exportateurs**

[10] L'ASFC a recensé 22 exportateurs potentiels des marchandises en cause à partir de ses propres documents d'importation et des renseignements contenus dans la plainte. Elle leur a adressé à tous une demande de renseignements (DDR) en dumping, une DDR en subventionnement et une DDR selon l'article 20.

### **Importateurs**

[11] L'ASFC a recensé 86 importateurs potentiels des marchandises en cause à partir de ses propres documents d'importation et des renseignements contenus dans la plainte. Elle leur a adressé à tous une DDR pour importateurs.

### **Gouvernement**

[12] À l'ouverture des enquêtes, l'ASFC a adressé au gouvernement de la Chine une DDR selon l'article 20 et une DDR en subventionnement pour gouvernements.

---

<sup>2</sup> Pièce 34 (NC) – Réponse à la DDR de Di-Mond.

<sup>3</sup> Pièce 30 (NC) – Réponse à la DDR d'ITD.

<sup>4</sup> Pièce 32 (NC) – Réponse à la DDR de Raja Trailer.

<sup>5</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 89-90.

[13] Aux fins des présentes enquêtes, le gouvernement de la Chine englobe tous les ordres de gouvernement : gouvernements fédéral, central, provinciaux ou d'États, régionaux; municipalités (villes, cantons, villages, collectivités locales); autorités législatives, administratives ou judiciaires; indépendamment du fait que ceux-ci soient individuels ou collectifs, élus ou nommés. Le terme englobe aussi toute personne, tout organisme, toute entreprise ou tout établissement agissant pour le gouvernement central de ce pays ou ses gouvernements ou administrations provinciaux, d'États, municipaux, locaux ou régionaux, ou encore sous leur autorité ou au titre de leurs lois.

## **LES PRODUITS**

### **Définition**

[14] Aux fins des présentes enquêtes, les marchandises en cause sont définies 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.*

*Les marchandises en cause comprennent les principaux sous-ensembles ci-dessous<sup>6</sup>, complets ou presque<sup>7</sup>, lorsqu'ils sont importés, achetés ou fournis avec les cadres de châssis porte-conteneurs en cause, ou pour assemblage avec ceux-ci :*

- a) 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, ratrapeurs d'usure, essieux, récepteurs de frein, goupilles de verrouillage, pneus et roues;*
- b) 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; et*
- c) 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.*

---

<sup>6</sup> Le terme « sous-ensemble » désigne les ensembles qui servent de sous-ensembles d'ensembles plus importants. Par exemple, l'ensemble de châssis complet comprend plusieurs sous-ensembles, dont l'ensemble de train de roulement, qui comprend, à son tour, plusieurs sous-ensembles, dont le sous-ensemble de suspension.

<sup>7</sup> Les principaux sous-ensembles presque complets possèdent les caractéristiques essentielles des principaux sous-ensembles complets.

## Précisions<sup>8</sup>

[15] 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.

[16] Ces châssis servent généralement au transport de conteneurs de fret intermodaux<sup>9</sup> 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.

[17] 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.

[18] 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.

---

<sup>8</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 22-30.

<sup>9</sup> 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.

[19] 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.

[20] 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.

[21] 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.

[22] 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.

[23] Les marchandises en cause ne comprennent pas :

- 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; et
- iii) 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.

### **Fabrication<sup>10</sup>**

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

[25] 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.

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

[27] 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.

[28] 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.

---

<sup>10</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 31-35.

- 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.
- 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.

### **Utilisation<sup>11</sup>**

[29] Les châssis porte-conteneurs servent généralement au transport de conteneurs de fret intermodaux et constituent des remorques à cadre rectangulaire squelettique.

### **Classement des importations**

[30] Les marchandises présumées sous-évaluées sont normalement importées sous le numéro de classement tarifaire suivant : 8716.39.30.90

[31] Les marchandises en cause peuvent aussi être importées 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	

---

<sup>11</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 23.

[32] Les numéros de classement tarifaire ci-dessus sont fournis à titre purement informatif. Ils n'incluent pas toutes les marchandises en cause, et inversement, ils incluent des marchandises non en cause. Seule la définition du produit fait autorité au sujet des marchandises en cause.

### **MARCHANDISES SIMILAIRES ET CATÉGORIE UNIQUE**

[33] Le paragraphe 2(1) de la LMSI définit les « marchandises similaires » comme des marchandises identiques aux marchandises en cause ou, à défaut, dont l'utilisation et les autres caractéristiques sont très proches de celles des marchandises en cause.

[34] En se penchant sur la question des marchandises similaires, le Tribunal canadien du commerce extérieur (TCCE) tient habituellement compte de divers facteurs, notamment les caractéristiques matérielles des marchandises (comme la composition et l'aspect), leurs caractéristiques de marché (comme l'interchangeabilité, le prix, les circuits de distribution et les utilisations ultimes), et la question de savoir si les marchandises nationales répondent aux mêmes besoins des clients que les marchandises en cause.

[35] Au sujet de la définition des marchandises similaires, la plaignante affirme qu'il s'agit des marchandises décrites dans la définition du produit, c'est-à-dire les châssis porte-conteneurs de production nationale correspondant à la définition du produit. Par conséquent, les marchandises similaires ne comprennent pas les marchandises de production nationale expressément exclues de la définition du produit. La plaignante mentionne les décisions du TCCE dans *Tôles d'acier au carbone laminées à chaud* et *Caissons sans soudure en acier au carbone ou en acier allié pour puits de pétrole et de gaz* à l'appui de cette position<sup>12</sup>. La plaignante soutient également que les marchandises en cause et les marchandises similaires constituent une catégorie unique de marchandises.

[36] La plaignante reconnaît que les marchandises en cause sont commercialisées pour différentes industries et applications, y compris l'industrie du déménagement, la lutte contre les incendies, la construction et l'équipement utilitaire, et l'industrie du pétrole et du gaz. La plaignante affirme que ces différences de commercialisation, toutefois, ne dénotent pas différentes catégories de marchandises. Les modèles précis commercialisés pour des utilisations particulières ne sont pas nécessairement le seul modèle pouvant être utilisé de façon efficace pour accomplir les tâches requises par le client, et ils sont interchangeables avec d'autres modèles de châssis. Selon la plaignante, il n'en reste pas moins que la fonction et le rôle du châssis sont identiques, à savoir le transport de conteneurs et de marchandises.

[37] En ce qui concerne les caractéristiques matérielles, la plaignante affirme que les marchandises en cause et les marchandises similaires comprennent toutes les mêmes éléments, les structures principales étant composées de poutres en acier soudé, d'ensembles de train d'atterrissage (jambes), d'ensembles de train de roulement (roues) et d'ensembles d'éclairage et électrique (feux de freinage, etc.). Les marchandises sont essentiellement d'apparence similaire, s'agissant souvent de versions plus grandes ou plus petites des unes et des autres<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 76-81.

<sup>13</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 78.

[38] Pour ce qui est des caractéristiques de marché, la plaignante affirme que les marchandises en cause et les marchandises similaires sont toutes conçues pour servir au transport routier de conteneurs. De plus, les châssis produits selon les mêmes dimensions ou spécifications sont généralement interchangeables. Tous les châssis sont vendus par des circuits de distribution identiques ou similaires, à savoir (1) les utilisateurs finaux (entreprises de camionnage, entreprises de location de châssis, etc.) ou (2) les réseaux de distributeurs. Tous les châssis visés par la portée de la plainte sont fabriqués dans des installations communes par des processus de production similaires et le même personnel de production<sup>14</sup>.

[39] Après avoir étudié les questions d'utilisation, les caractéristiques matérielles et tous les autres facteurs pertinents, l'ASFC est d'avis que les châssis porte-conteneurs de production nationale qui correspondent à la description des marchandises en cause sont des marchandises similaires aux marchandises en cause. Par ailleurs, elle est d'avis que les marchandises en cause et les marchandises similaires constituent une catégorie unique de marchandises.

### **BRANCHE DE PRODUCTION NATIONALE**

[40] La plainte contient des données sur la production nationale et les ventes intérieures de châssis porte-conteneurs pour la consommation intérieure<sup>15</sup>. L'ASFC a aussi communiqué avec tous les producteurs potentiels connus de châssis porte-conteneurs au Canada afin de recueillir des renseignements supplémentaires sur la production nationale de châssis porte-conteneurs pour la consommation intérieure<sup>16</sup>.

[41] L'ASFC a reçu des lettres d'appui de la part de Di-Mond<sup>17</sup> et d'Innovative Trailer Design<sup>18</sup>. Raja Trailer a exprimé une opinion neutre à l'égard de la plainte<sup>19</sup>. Parmi les entreprises avec qui l'ASFC a communiqué, les trois entreprises susmentionnées sont les seuls producteurs confirmés de châssis porte-conteneurs au Canada.

[42] La plaignante et les producteurs appuyant la plainte assurent la plus grande partie de la production nationale de marchandises similaires.

### **Conditions d'ouverture**

[43] Le paragraphe 31(2) de la LMSI prescrit que les conditions suivantes doivent être réunies pour ouvrir une enquête :

- a. la plainte doit être appuyée par des producteurs nationaux dont la production représente plus de 50 % de la production globale de marchandises similaires par les producteurs nationaux qui appuient la plainte ou s'y opposent; et

---

<sup>14</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 79.

<sup>15</sup> Pièce 1 (PRO) – Plainte en l'espèce, paragraphes 91-94.

<sup>16</sup> Pièce 33 (PRO) – Réponse à la DDR de Di-Mond; Pièce 29 (PRO) – Réponse à la DDR d'ITD.

<sup>17</sup> Pièce 33 (PRO) – Réponse à la DDR de Di-Mond.

<sup>18</sup> Pièce 29 (PRO) – Réponse à la DDR d'ITD.

<sup>19</sup> Pièce 31 (PRO) – Réponse à la DDR de Raja Trailer.

- b. la production des producteurs nationaux qui appuient la plainte doit représenter 25 % ou plus de la production globale de marchandises similaires par la branche de production nationale.

[44] Étant donné que la plaignante et les producteurs appuyant la plainte assurent la plus grande partie de la production globale de marchandises similaires au Canada, l'ASFC est convaincue que les conditions d'ouverture prévues au paragraphe 31(2) de la LMSI sont réunies.

## **MARCHÉ CANADIEN**

[45] La plaignante a utilisé des données d'IHS Markit<sup>20</sup>, de Statistique Canada<sup>21</sup> et de la Coalition of American Chassis Manufacturers<sup>22</sup> pour estimer le volume total des importations de châssis porte-conteneurs en provenance de la Chine, des États-Unis et de tous les autres pays, du 1<sup>er</sup> janvier 2017 au 31 décembre 2020. Les États-Unis ne sont pas un pays visé, mais ont été séparés des autres pays non visés aux fins de comparaison, vu leur importance sur le marché canadien des châssis porte-conteneurs.

[46] Les numéros de classement tarifaire des châssis porte-conteneurs incluent des marchandises en cause et non en cause. C'est pourquoi la plaignante a fait un certain nombre de rectifications afin d'éliminer les marchandises non en cause<sup>23</sup>.

[47] L'ASFC a mené sa propre analyse des importations de châssis porte-conteneurs d'après ses propres données sur les importations, les documents de déclaration douanière des importations, et le renseignement commercial fourni par la plaignante. Dans le cadre de son examen des renseignements sur les déclarations commerciales de châssis porte-conteneurs entrant au Canada, l'ASFC a fait des rectifications aux données du Système de gestion de l'extraction des renseignements (SGER) afin de corriger toute erreur de quantité et de valeur en douane, au besoin. L'ASFC souligne qu'il y a des écarts entre les volumes estimés par elle-même et ceux estimés par la plaignante. Elle indique avoir fondé ses rectifications sur des renseignements dont ne disposait pas la plaignante, tels les documents de déclaration des importations.

[48] Le tableau ci-dessous illustre l'estimation de l'ASFC du marché canadien apparent des marchandises similaires d'après ses propres estimations des importations ainsi que des renseignements fournis par la plaignante et les producteurs appuyant la plainte sur la production nationale pour la consommation intérieure<sup>24</sup> :

---

<sup>20</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, annexe 59.

<sup>21</sup> Pièce 1 (PRO) – Plainte en l'espèce, annexe 10.

<sup>22</sup> Pièce 1 (PRO) – Plainte en l'espèce, annexe 60.

<sup>23</sup> Pièce 1 (PRO) – Plainte en l'espèce, paragraphes 395-408.

<sup>24</sup> Pièce 12 (PRO) – Analyse de la plainte, tableau 3.

**Tableau 1**  
**ESTIMATION DE L'ASFC DU MARCHÉ CANADIEN**  
(en pourcentage du volume [unités])

	2017	2018	2019	2020
Ventes des producteurs canadiens	73 %	72 %	57 %	62 %
Importations de la Chine	18 %	18 %	39 %	30 %
Importations des États-Unis	5 %	8 %	1 %	1 %
Importations de tous les autres pays	5 %	3 %	4 %	6 %
Marché canadien apparent total	100 %	100 %	100 %	100 %

\*Les pourcentages étant arrondis, leur somme pourrait ne pas être de 100 %.

[49] L'ASFC va continuer de recueillir et d'analyser les renseignements sur le volume des importations dans la période visée par l'enquête (PVE) en dumping, soit du 1<sup>er</sup> mai 2020 au 30 avril 2021, et dans la PVE en subventionnement, soit du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au 30 avril 2021, dans le cadre de la phase préliminaire de ces enquêtes, et elle affinera ces estimations.

### **PREUVES DE DUMPING**

[50] La plaignante allègue que les marchandises en cause en provenance de la Chine ont fait l'objet d'un dumping dommageable au Canada. Il y a dumping lorsque la valeur normale des marchandises est supérieure au prix à l'exportation fait aux importateurs au Canada.

[51] La valeur normale sera généralement, soit le prix de vente intérieur des marchandises similaires dans le pays exportateur si le marché y est soumis au jeu de la concurrence, soit la somme du coût de production des marchandises, d'un montant raisonnable pour les frais, notamment les frais administratifs et les frais de vente (FFAFV), et d'un autre pour les bénéfices.

[52] La plaignante allègue que l'industrie des semi-remorques en Chine ne se situe peut-être pas dans un marché où joue la concurrence, et donc que le marché intérieur chinois des châssis porte-conteneurs n'est peut-être pas fiable pour la détermination des valeurs normales. C'est pourquoi la plaignante soutient que les valeurs normales devraient être déterminées selon l'article 20 de la LMSI.

[53] Le prix à l'exportation des marchandises vendues aux importateurs au Canada sera généralement la valeur la plus basse entre le prix de vente de l'exportateur et le prix d'achat de l'importateur, moins tous les frais découlant de l'exportation des marchandises.

[54] Un examen des estimations de la plaignante et de l'ASFC pour les valeurs normales et les prix à l'exportation suit.

## Valeurs normales

### Estimations de la plaignante

#### *Article 15*

[55] La plaignante affirme qu'il n'y a pas de renseignements suffisants pour estimer les valeurs normales selon l'article 15 de la LMSI. Ainsi, elle n'a pu estimer les valeurs normales selon l'article 15<sup>25</sup>.

#### *Alinéa 19b)*

[56] Par conséquent, la plaignante a estimé les valeurs normales selon une méthode de coût reconstitué prévue à l'alinéa 19b) de la LMSI, à partir de la somme des estimations du coût de production des marchandises en cause, d'un montant raisonnable pour les FFAFV et d'un autre pour les bénéfices.

[57] La plaignante a estimé les valeurs normales d'après ses propres coûts de production, rectifiés pour tenir compte des conditions en Chine, ainsi que des renseignements publics sur les coûts et les bénéfices en Chine.

[58] Ne disposant pas de renseignements sur le coût de production des producteurs chinois, la plaignante a estimé le coût de production des marchandises en cause de la Chine en fonction de cinq modèles de référence produits par elle-même, d'après :

- a) Ses propres coûts directs des matières pour la production des châssis porte-conteneurs<sup>26</sup>.
- b) Ses propres frais directs de main-d'œuvre pour la production des châssis porte-conteneurs, rectifiés à la baisse sur la base d'un ratio de taux de rémunération canadiens et chinois comparables en 2015, selon un article du Wall Street Journal. La plaignante affirme qu'un taux de main-d'œuvre similaire a été utilisé aux fins d'ouverture des enquêtes en dumping sur les feuilles d'acier résistant à la corrosion en provenance de la Chine et les contreplaqués décoratifs et autres contreplaqués non structuraux<sup>27</sup>.
- c) Ses propres frais indirects de fabrication pour la production des châssis porte-conteneurs, avec rectification de la portion des frais indirects de main-d'œuvre de la même manière que pour les frais directs de main-d'œuvre<sup>28</sup>.

---

<sup>25</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 100.

<sup>26</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 101-107.

<sup>27</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 108-113.

<sup>28</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 108-113.

- d) Afin d'estimer un montant raisonnable pour les FFAFV et un autre pour les bénéfices à l'égard des marchandises en cause de la Chine, la plaignante s'est fiée aux résultats financiers publics de 2019 de CIMC Vehicles, un producteur connu de châssis porte-conteneurs en Chine. À partir de ces renseignements, la plaignante a estimé un montant égal à 9,5 %<sup>29</sup> du coût des marchandises vendues comme montant raisonnable pour les FFAFV et un autre égal à 7,1 % de ce même coût comme montant raisonnable pour les bénéfices<sup>30</sup>.

#### *Article 20*

[59] La plaignante soutient que les prix de vente intérieurs des châssis porte-conteneurs en Chine sont fortement influencés par les politiques gouvernementales, et ne devraient pas servir au calcul des valeurs normales puisqu'ils ne reflètent pas des conditions de marché concurrentielles. Par conséquent, la plaignante a aussi estimé les valeurs normales pour les exportateurs en Chine selon la méthode prévue à l'article 20 d'après les renseignements de pays de remplacement.

[60] La plaignante soutient que les États-Unis seraient un bon pays de remplacement. À l'appui de cette affirmation, elle souligne que les États-Unis et la Chine sont les principaux producteurs de châssis porte-conteneurs dans le monde et ont tous les deux une demande intérieure importante pour les châssis porte-conteneurs, vu leur grande population et leur vaste réseau routier<sup>31</sup>. La plaignante soutient par ailleurs que le Mexique serait le meilleur autre pays de remplacement<sup>32</sup>.

[61] La plaignante a estimé les valeurs normales de remplacement selon l'article 20 pour les États-Unis de la même manière qu'elle a estimé les valeurs normales selon l'article 19 pour la Chine, avec des rectifications visant à tenir compte des taux de main-d'œuvre aux États-Unis. Elle a estimé le montant pour les bénéfices et celui pour les FFAFV d'après les renseignements financiers publics de Wabash, un producteur de semi-remorques aux États-Unis<sup>33</sup>.

[62] La plaignante a estimé la valeur normale selon la méthode prévue au sous-alinéa 20(1)c)(ii) de la LMSI, comme suit<sup>34</sup> :

- a) Elle a estimé les coûts des matières d'après ses propres coûts directs pour la production des châssis porte-conteneurs.

---

<sup>29</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 114.

<sup>30</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 115-116.

<sup>31</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 230-243.

<sup>32</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 244-253.

<sup>33</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 230-243.

<sup>34</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 230-243.



- b) Elle a rectifié à la baisse ses propres frais directs de main-d'œuvre pour la production des châssis porte-conteneurs sur la base d'un ratio de taux de rémunération canadiens et américains comparables en 2015, selon un article du Wall Street Journal. La plaignante affirme qu'un taux de main-d'œuvre similaire a été utilisé aux fins d'ouverture des enquêtes en dumping sur les feuilles d'acier résistant à la corrosion en provenance de la Chine et les contreplaqués décoratifs et autres contreplaqués non structuraux<sup>35</sup>.
- c) Elle a estimé les frais indirects de fabrication d'après ses propres frais pour la production des châssis porte-conteneurs, avec rectification de la portion des frais indirects de main-d'œuvre de la même manière que pour les frais directs de main-d'œuvre.
- d) Afin d'estimer un montant raisonnable pour les FFAFV et un autre pour les bénéfices à l'égard des marchandises en cause en provenance des États-Unis, la plaignante s'est fiée aux résultats financiers publics de 2019 de Wabash National (Wabash), le principal producteur connu de semi-remorques aux États-Unis. À partir de ces renseignements, la plaignante a estimé un montant égal à 8,6 %<sup>36</sup> du coût des marchandises vendues comme montant raisonnable pour les FFAFV et un autre égal à 14,0 % de ce même coût comme montant raisonnable pour les bénéfices<sup>37</sup>. Selon la plaignante, il n'y avait aucun renseignement financier public pour les producteurs de châssis porte-conteneurs aux États-Unis.

[63] La plaignante soutient que le Mexique serait le meilleur autre pays de remplacement. Elle explique que le Mexique est le troisième exportateur en importance des marchandises en cause au Canada, derrière la Chine et les États-Unis, et a recensé des producteurs connus de châssis porte-conteneurs au Mexique. C'est pourquoi la plaignante a aussi estimé des valeurs normales de remplacement pour le Mexique. Elle a estimé les valeurs normales de remplacement selon l'article 20 pour le Mexique de la même manière qu'elle a estimé les valeurs normales selon l'article 19 pour la Chine et les valeurs normales de remplacement selon l'article 20 pour les États-Unis, avec des rectifications visant à tenir compte des taux de main-d'œuvre au Mexique, et d'après les renseignements sur les FFAFV et les bénéfices tirés des états financiers publics d'un producteur de châssis porte-conteneurs au Mexique.

[64] Comme nous l'avons déjà vu, s'il y a un motif suffisant de croire que les conditions décrites à l'article 20 de la LMSI existent dans le secteur à l'étude, les valeurs normales seront déterminées selon l'article 20.

---

<sup>35</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 108-113.

<sup>36</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 114.

<sup>37</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 115-116.

## Estimations de l'ASFC

### Valeurs normales

[65] Faute de renseignements sur les prix propres aux châssis porte-conteneurs en Chine, l'ASFC n'a pu estimer les valeurs normales selon la méthode décrite à l'article 15 de la LMSI.

[66] Comme nous le verrons dans la section « Allégations en vertu de l'article 20 » du présent *Énoncé des motifs*, l'ASFC est d'avis qu'il y a des éléments de preuve suffisants pour appuyer l'ouverture d'une enquête en vertu de l'article 20. L'ASFC tâchera de recueillir des renseignements supplémentaires auprès des exportateurs, du gouvernement de la Chine et d'autres sources pertinentes pour se faire une opinion quant à l'existence des conditions décrites à l'article 20 sur le marché intérieur des châssis porte-conteneurs en Chine.

[67] Même si l'ASFC reconnaît qu'il y a des éléments de preuve de l'existence des conditions décrites à l'article 20 dans le secteur des semi-remorques en Chine, elle juge que la méthode prévue à l'article 19 constitue une assise prudente et raisonnable pour estimer les valeurs normales à cette étape-ci.

[68] Ainsi, aux fins d'ouverture de l'enquête, l'ASFC a estimé les valeurs normales selon une méthode de coût reconstitué prévue à l'alinéa 19b) de la LMSI, à partir de la somme d'une estimation du coût de production des marchandises en cause, d'un montant raisonnable pour les FFAFV et d'un autre pour les bénéfices.

[69] L'ASFC juge que le coût de production estimatif des châssis porte-conteneurs en Chine qui a été fourni par la plaignante est raisonnable et représentatif. L'ASFC reconnaît que les valeurs normales estimées par la plaignante pourraient ne pas correspondre aux modèles exacts de châssis porte-conteneurs en provenance de la Chine qui ont été vendus au Canada, mais elle juge que la plaignante a fourni des renseignements suffisants pour établir la comparabilité des produits de référence et des châssis porte-conteneurs en cause exportés de la Chine. Ainsi, l'ASFC juge que les produits de référence sélectionnés par la plaignante et les renseignements sur le coût de production sont raisonnables et représentatifs.

[70] L'ASFC a utilisé le même coût de production des marchandises en cause en Chine que celui estimé par la plaignante. Cependant, elle a estimé les frais directs et indirects de main-d'œuvre à partir de données plus récentes de 2019 sur les frais de main-d'œuvre dans le secteur manufacturier chinois, ce qui a entraîné une rectification à la baisse sur la base d'un ratio de frais de main-d'œuvre chinois et canadiens comparables<sup>38</sup>.

[71] L'ASFC a estimé un montant raisonnable pour les FFAFV d'après les renseignements financiers contenus dans la plainte pour CIMC Vehicles. À partir de ces renseignements, elle a estimé un montant raisonnable pour les FFAFV égal à 9,5 % du coût de production.

---

<sup>38</sup> <https://tradingeconomics.com/country-list/wages-in-manufacturing>; *Énoncé des motifs* de l'ouverture d'enquêtes sur les sièges domestiques rembourrés, paragraphe 82.

[72] L'ASFC a estimé un montant raisonnable pour les bénéfices de la même manière qu'elle l'a fait pour les FFAFV, d'après les bénéfices réalisés par CIMC Vehicles et déclarés dans ses états financiers publics de 2019. À partir de ces renseignements, elle a estimé un montant raisonnable pour les bénéfices égal à 7,1 % du coût de production.

### **Prix à l'exportation**

[73] Le prix à l'exportation de marchandises vendues à un importateur au Canada sera généralement déterminé selon l'article 24 de la LMSI, comme étant la valeur la plus basse entre le prix de vente de l'exportateur et le prix auquel l'importateur aura acheté ou convenu d'acheter les marchandises, moins tous les frais, droits et taxes imputables à l'exportation elle-même.

[74] La plaignante a estimé les prix à l'exportation des châssis porte-conteneurs en cause d'après le renseignement commercial des importateurs canadiens ou des importateurs potentiels des marchandises en cause<sup>39</sup>.

[75] Pour confirmer les prix à l'exportation et déterminer le volume et la valeur des importations de marchandises en cause au Canada en provenance des pays visés, l'ASFC s'est fiée aux renseignements dans le SGER et le Système de soutien de la mainlevée accélérée des expéditions commerciales (SSMAEC) ainsi qu'aux données sur les importations de marchandises classées sous les numéros tarifaires pertinents. En particulier, elle a examiné les documents de déclaration pour chaque importation connue des marchandises en cause dans la période du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au 31 décembre 2020. Elle a utilisé les renseignements tirés des factures commerciales de chaque transaction pour estimer les prix à l'exportation.

[76] L'ASFC a utilisé les documents de déclaration des importations afin de faire le rapprochement des prix à l'exportation réels et des valeurs normales estimatives pour les produits de référence. Elle a déterminé les prix à l'exportation réels pour quatre des cinq modèles à l'égard desquels des valeurs normales ont été estimées. Elle a pu faire le rapprochement d'une valeur normale et d'un prix à l'exportation correspondant pour environ 55 % des châssis porte-conteneurs importés dans la période du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au 31 décembre 2020<sup>40</sup>.

### **Marges estimatives de dumping**

[77] Afin d'estimer la marge de dumping pour la Chine, l'ASFC a comparé les valeurs normales estimatives avec les prix à l'exportation estimatifs. Il ressort de cette analyse que les châssis porte-conteneurs importés au Canada en provenance de la Chine ont été sous-évalués par une marge de 39,0 %, exprimée en pourcentage du prix à l'exportation.

---

<sup>39</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 256-271.

<sup>40</sup> Pièce 12 (PRO) – Analyse de la plainte, pièce jointe 6.

## ALLÉGATIONS EN VERTU DE L'ARTICLE 20

[78] L'article 20 est une disposition de la LMSI qui peut servir à établir la valeur normale des marchandises dans une enquête en dumping quand certaines conditions sont réunies sur le marché intérieur du pays exportateur. Dans le cas d'un pays désigné au titre de l'alinéa 20(1)a) de la LMSI, l'ASFC applique la disposition si elle juge que le gouvernement de ce pays fixe, en majeure partie, les prix intérieurs et qu'il y a un motif suffisant de croire que les prix en question seraient différents dans un marché où joue la concurrence<sup>41</sup>.

[79] Les dispositions de l'article 20 s'appliquent par secteur et non par pays. Le secteur étudié ne comprendra en général que l'industrie qui produit et exporte les marchandises visées par l'enquête en dumping.

[80] Aux fins d'une procédure sur le dumping, l'ASFC part de l'hypothèse que l'article 20 de la LMSI ne s'applique pas au secteur visé par l'enquête en l'absence de renseignements suffisants prouvant le contraire.

[81] Dans une enquête en vertu de l'article 20, l'ASFC se renseigne auprès de diverses sources pour se faire une opinion sur la présence ou non, dans le secteur à l'étude, des conditions décrites au paragraphe 20(1) de la LMSI. Elle doit toujours commencer par vérifier si les preuves disponibles (celles données dans la plainte comme celles recueillies par elle-même) justifient l'ouverture d'une telle enquête.

[82] La plaignante prétend que les conditions décrites à l'article 20 existent dans le secteur industriel des semi-remorques en Chine, qui comprend les châssis porte-conteneurs. Autrement dit, elle affirme que ce secteur industriel en Chine n'est pas soumis au jeu de la concurrence, et donc que les prix établis sur le marché intérieur chinois pour les châssis porte-conteneurs ne sont pas fiables en vue de la détermination des valeurs normales<sup>42</sup>.

[83] La plaignante a présenté divers éléments de preuve à l'appui de son allégation selon laquelle le gouvernement de la Chine fixe, en majeure partie, les prix intérieurs des châssis porte-conteneurs. Elle cite des politiques précises mises en œuvre par le gouvernement, comme le Treizième Plan quinquennal de la Chine et le Treizième Plan quinquennal global de développement des services de transport, ainsi que deux initiatives : l'initiative de la Ceinture et de la Route et l'initiative Fabriqué en Chine 2025. Elle a aussi présenté des éléments de preuve d'une nationalisation et d'un subventionnement importants dans le secteur des semi-remorques, qui comprend les châssis porte-conteneurs, et dans l'industrie sidérurgique en amont, qui fournit une part considérable des matières pour la production des semi-remorques. La plaignante souligne enfin que le gouvernement de la Chine offre un traitement fiscal préférentiel pour l'achat de châssis dans ce pays<sup>43</sup>.

---

<sup>41</sup> La Chine est un pays désigné au titre de l'article 17.1 du *Règlement sur les mesures spéciales d'importation*.

<sup>42</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 117-123.

<sup>43</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 124-229.

[84] L'ASFC a examiné les renseignements contenus dans la plainte et a effectué des recherches sur les politiques et les mesures macroéconomiques du gouvernement de la Chine en ce qui a trait au secteur des semi-remorques. Les renseignements dont elle dispose actuellement indiquent que le gouvernement de la Chine a mis en œuvre un certain nombre de politiques industrielles, de mesures de nationalisation et de programmes de subvention et fiscaux susceptibles d'influencer le secteur industriel des semi-remorques et l'industrie sidérurgique fournissant des intrants aux entreprises de semi-remorques. Dans des enquêtes en vertu de l'article 20 antérieures, il a été jugé que les plans industriels du gouvernement de la Chine influencent fortement les décisions des entreprises sidérurgiques dans ce pays.

[85] En ce qui concerne le secteur industriel des semi-remorques, qui comprend les châssis porte-conteneurs, l'ASFC dispose de renseignements qui montrent qu'en Chine, le prix des châssis porte-conteneurs est sans doute fortement influencé par les politiques gouvernementales, et serait probablement différent dans un marché concurrentiel.

[86] Bref, l'ASFC croit qu'il y a suffisamment de preuves justifiant de s'intéresser à l'allégation selon laquelle, en Chine, les mesures gouvernementales influencent fortement les prix dans le secteur industriel des semi-remorques, qui comprend les châssis porte-conteneurs, et selon laquelle les prix en question seraient différents dans un marché concurrentiel.

[87] Par conséquent, le 10 juin 2021, l'ASFC a ajouté à son enquête en dumping une enquête en vertu de l'article 20 afin de déterminer si les conditions énoncées à l'alinéa 20(1)a) de la LMSI existent en Chine dans le secteur industriel des semi-remorques, qui comprend les châssis porte-conteneurs.

[88] Pour cette enquête, l'ASFC a envoyé à tous les producteurs et exportateurs potentiels de châssis porte-conteneurs en Chine, ainsi qu'au gouvernement de la Chine, des questionnaires selon l'article 20 leur demandant des renseignements détaillés sur le secteur industriel chinois des semi-remorques, qui comprend les châssis porte-conteneurs.

[89] Afin d'obtenir les renseignements nécessaires pour calculer les valeurs normales selon l'alinéa 20(1)c) de la LMSI, l'ASFC demandera des renseignements à des producteurs dans des pays de remplacement. À cette fin, elle a sélectionné les États-Unis, le Mexique et la Turquie comme pays de remplacement potentiels et enverra des questionnaires à des producteurs connus de châssis porte-conteneurs dans ces pays.

[90] L'ASFC a sélectionné les États-Unis et le Mexique comme pays de remplacement puisque les deux pays possèdent une production nationale importante de châssis porte-conteneurs et représentent les plus forts volumes de châssis porte-conteneurs exportés au Canada. Afin de sélectionner un pays tiers, elle a examiné les pays dont les caractéristiques économiques ou géographiques seraient comparables à celles de la Chine. Parmi ces pays, l'ASFC a jugé que la Turquie serait le meilleur pays de remplacement, vu les conditions économiques raisonnablement comparables et la présence d'une industrie développée de châssis porte-conteneurs.

[91] L'ASFC a aussi demandé des renseignements à des importateurs canadiens sur leurs ventes canadiennes de châssis porte-conteneurs en provenance d'autres pays.

[92] Si l'ASFC est d'avis qu'en Chine, le prix intérieur des châssis porte-conteneurs est, en majeure partie, fixé par le gouvernement, et si elle a des motifs suffisants de croire qu'il serait différent dans un marché concurrentiel, les valeurs normales des marchandises visées par l'enquête seront établies, conformément à l'alinéa 20(1)c), si possible, comme étant, soit le prix de vente intérieur, soit la somme du coût de production des marchandises, d'un montant raisonnable pour les FFAFV et d'un autre pour les bénéfices sur les marchandises similaires vendues par des producteurs dans tout pays désigné par l'ASFC, et rectifié pour rendre les prix comparables; ou encore, conformément à l'alinéa 20(1)d), si possible, comme étant le prix de vente au Canada des marchandises similaires importées de tout pays désigné par l'ASFC, et rectifié pour rendre les prix comparables.

### **PREUVES DE SUBVENTIONNEMENT**

[93] Une subvention au sens de l'article 2 de la LMSI est une contribution financière du gouvernement d'un pays étranger qui confère un avantage aux personnes se livrant à la production, à la commercialisation, à un stade quelconque, ou au transport, à l'exportation ou à l'importation de marchandises données. Il y a aussi subventionnement lorsque confère un avantage toute forme de soutien du revenu ou des prix, au sens de l'article XVI de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994, lequel fait partie de l'Annexe 1A de l'Accord sur l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

[94] Selon le paragraphe 2(1.6) de la LMSI, il y a contribution financière lorsque :

- a. des pratiques gouvernementales comportent un transfert direct de fonds ou d'éléments de passif ou des transferts indirects de fonds ou d'éléments de passif;
- b. des sommes qui, en l'absence d'une exonération ou d'une déduction, seraient perçues par le gouvernement, ou des recettes publiques sont abandonnées ou non perçues;
- c. le gouvernement fournit des biens et des services autres qu'une infrastructure générale, ou achète des biens; ou
- d. le gouvernement permet à un organisme non gouvernemental d'accomplir l'un des gestes mentionnés aux alinéas a) à c) – ou le lui ordonne – dans les cas où le pouvoir ou l'obligation de les accomplir relèverait normalement du gouvernement, et chaque organisme accomplit ces gestes essentiellement de la même manière que le gouvernement.

[95] Une entreprise d'État (EE) est « du gouvernement » au sens du paragraphe 2(1.6) de la LMSI si elle a ou exerce une autorité gouvernementale ou en est investie. Sans limiter la généralité de ce qui précède, l'ASFC pourra guetter les signes suivants : 1) l'EE s'est vu octroyer l'autorité ou en est investie de par la loi; 2) l'EE exerce une fonction gouvernementale; 3) l'EE est largement contrôlée par le gouvernement; ou 4) une combinaison de ces signes.

[96] Une subvention donne lieu à des mesures compensatoires si elle est spécifique, c'est-à-dire soit limitée en droit ou dans les faits à une entreprise donnée, soit prohibée (le terme « entreprise » s'étend ici aux groupes d'entreprises, aux branches de production et aux groupes de branches de production, selon sa définition dans la LMSI). Une subvention subordonnée en tout ou en partie aux résultats à l'exportation ou bien à l'utilisation de marchandises produites ou ayant leur origine dans le pays d'exportation est prohibée, et donc spécifique au sens du paragraphe 2(7.2) de la LMSI dans le contexte d'une enquête en subventionnement.

[97] Même si elle n'est pas restreinte en droit, le paragraphe 2(7.3) de la LMSI prévoit qu'il peut être conclu à la spécificité d'une subvention dans les faits :

- si elle est utilisée exclusivement par un nombre restreint d'entreprises;
- si elle est surtout utilisée par une entreprise donnée;
- si des montants de subvention disproportionnés sont accordés à un nombre restreint d'entreprises; et
- si l'autorité qui l'accorde, par la façon dont elle utilise son pouvoir discrétionnaire, montre que la subvention n'est pas généralement accessible.

[98] Dans ses enquêtes en subventionnement, l'ASFC qualifie les subventions spécifiques de « donnant lieu à une action », comme quoi elles entraîneront des mesures compensatoires.

### **Programmes de subvention en Chine**

[99] Pour alléguer que des subventions donnant lieu à une action s'appliquaient aux marchandises en cause importées de la Chine, la plaignante s'est surtout appuyée sur les conclusions d'enquêtes en subventionnement antérieures de l'ASFC et du département du Commerce des États-Unis (USDOC). Elle s'est également appuyée sur des rapports de l'industrie, des documents gouvernementaux, des examens des politiques commerciales de l'OMC ainsi que des publications et articles généraux.

[100] La plaignante a présenté des éléments de preuve de 27 programmes distincts dont les producteurs des marchandises en cause en Chine pourraient avoir profité.

[101] La plaignante a énuméré un certain nombre de programmes de subvention en renvoyant aux dispositions de la LMSI au titre desquelles la subvention constituerait une contribution financière et au titre desquelles elle serait considérée comme spécifique et donc comme donnant lieu à une action. La plaignante affirme en outre que chaque programme, soit est utilisé par les producteurs et exportateurs de châssis porte-conteneurs en Chine, soit est à leur disposition. Elle ajoute que, l'acier étant une matière première importante, de nombreuses subventions à la disposition des fournisseurs d'intrants d'acier profitent également aux producteurs de châssis en Chine. Elle a annexé à la plainte les documents ayant servi de fondement à ces allégations.

[102] La plaignante s'est surtout reportée aux enquêtes en subventionnement suivantes de l'ASFC : *Tiges de pompage, Modules muraux unitisés, Modules photovoltaïques, Fournitures tubulaires pour puits de pétrole, Caissons sans soudure, Joints de tubes courts, Tubes soudés en acier au carbone, Éviers en acier inoxydable, Acier laminé à froid et Gros tubes de canalisation*. Elle s'est aussi reportée à l'enquête en subventionnement récente de l'USDOC sur les châssis et sous-ensembles<sup>44</sup>.

[103] L'ASFC a examiné les rapports publics pertinents pour les programmes de subvention recensés dans la plainte. Elle a aussi examiné les descriptions des programmes de subvention contenues dans les rapports d'autres enquêtes, notamment celles des autres programmes constatés par l'USDOC.

[104] Par conséquent, d'après les renseignements disponibles, l'ASFC a recensé 27 programmes de subvention donnant peut-être lieu à une action dont les producteurs et exportateurs de châssis porte-conteneurs en Chine pourraient avoir profité. L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre nombre de ces programmes dans le cadre d'enquêtes en subventionnement antérieures concernant des marchandises de la Chine. Elle a regroupé ces programmes dans les cinq catégories suivantes :

1. Prêts à taux préférentiels et garanties de prêts
2. Aides et leurs équivalents
3. Programmes fiscaux préférentiels
4. Exonérations de droits et de taxes
5. Biens et services fournis par l'État pour moins cher que la juste valeur marchande

[105] L'analyse de l'ASFC a révélé que les programmes de subvention présumés pourraient constituer des contributions financières du gouvernement de la Chine ayant conféré un avantage aux producteurs et exportateurs de châssis. En outre, un examen plus poussé a révélé que les programmes pourraient être des subventions spécifiques en droit ou dans les faits au sens des paragraphes 2(7.2) et (7.3) de la LMSI.

[106] Une description des programmes recensés visés par l'enquête est présentée à l'annexe.

[107] S'il doit ressortir de l'enquête que, dans la PVE, certains producteurs et exportateurs des marchandises en cause auraient profité de tout autre programme ne figurant pas à l'annexe, l'ASFC demandera des renseignements complets au gouvernement de la Chine ainsi qu'aux producteurs et exportateurs des marchandises en cause pour pousser plus loin son enquête sur ces programmes.

---

<sup>44</sup> Lorsque la plainte sur les châssis a été présentée à l'ASFC, l'enquête de l'USDOC était toujours en cours, mais elle s'est depuis terminée.



## **Conclusion de l'ASFC**

[108] Il y a suffisamment d'éléments de preuve pour appuyer les allégations selon lesquelles les châssis porte-conteneurs originaires ou exportés de la Chine sont subventionnés. Dans son enquête sur ces programmes, l'ASFC a posé des questions au gouvernement de la Chine ainsi qu'aux producteurs et exportateurs des marchandises en cause afin de déterminer s'ils en avaient tiré un avantage, et si ces programmes, ou tout autre programme, constituaient des subventions donnant lieu à une action et donc passibles de droits compensateurs au titre de la LMSI.

## **Montant de subvention estimatif**

[109] La plaignante n'a pu estimer de montants de subvention par programme pour les marchandises en cause importées de la Chine. Plutôt, elle a estimé le montant de subvention comme étant égal à la différence entre le coût de production total estimatif et le prix à l'exportation des châssis porte-conteneurs en provenance de la Chine du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au 31 décembre 2020<sup>45</sup>.

[110] L'ASFC a estimé le montant de subvention accordé aux exportateurs des marchandises en cause en comparant les coûts totaux estimatifs des marchandises subventionnées avec les prix à l'exportation totaux estimatifs selon les méthodes d'estimation des coûts et des prix à l'exportation abordées ci-dessus dans la section sur les preuves de dumping.

[111] Comprenant que les subventions ont pour effet d'abaisser le coût de production des marchandises, avantage que les exportateurs peuvent transférer aux importateurs canadiens en leur vendant moins cher, l'ASFC est convaincue que la capacité des exportateurs de vendre des marchandises en cause au Canada bien en dessous de leur coût total estimatif est une preuve de subventionnement et donc corrobore les allégations de la plaignante.

[112] Il ressort de l'analyse de l'ASFC des renseignements sur le subventionnement que les marchandises en cause importées au Canada dans la période du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au 31 décembre 2020 étaient subventionnées et que le montant de subvention estimatif s'élève à 33 % du prix à l'exportation.

## **PREUVES DE DOMMAGE**

[113] La plaignante allègue, premièrement qu'il y a eu dumping et subventionnement des marchandises en cause, et deuxièmement que ce dumping et ce subventionnement ont causé et menacent de causer un dommage sensible à la branche de production nationale de marchandises similaires au Canada.

[114] La LMSI mentionne le dommage sensible causé aux producteurs nationaux de marchandises similaires au Canada. L'ASFC a conclu que les châssis porte-conteneurs produits par la branche de production nationale étaient « similaires » aux marchandises en cause en provenance de la Chine.

---

<sup>45</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 381-383.

[115] À l'appui de ses allégations, la plaignante a présenté des éléments de preuve du volume des importations sous-évaluées et subventionnées, de la perte de part du marché et de ventes, du gâchage et de la baisse des prix, et de la réduction de la rentabilité et de l'emploi.

### **Augmentation des importations de marchandises en cause et perte de part du marché**

[116] La plaignante affirme que le volume des marchandises en cause en provenance de la Chine a grandement augmenté depuis 2017. Elle a fourni un tableau détaillant le volume du marché des châssis porte-conteneurs au Canada. D'après les données fournies, les importations de la Chine ont augmenté de 2017 à 2019. En 2020, le marché canadien des châssis porte-conteneurs a fortement diminué en raison de la pandémie de COVID-19<sup>46</sup>.

[117] La plaignante allègue que la part du marché occupée par les importations de marchandises en cause a augmenté de 2017 à 2019 et est demeurée à un niveau élevé en 2020, malgré la contraction du marché canadien. Parallèlement, la part du marché intérieur a diminué au cours de chaque période de 2017 à 2019 et est demeurée à un niveau réduit en 2020<sup>47</sup>.

[118] L'analyse de l'ASFC des données sur les importations appuie l'allégation d'une augmentation du volume des importations de marchandises présumées sous-évaluées. D'après l'estimation de l'ASFC, il y a eu une hausse du volume des marchandises importées de la Chine de 2017 à 2019. Parallèlement, les importations en provenance d'autres pays ont grandement diminué. L'ASFC souligne que le volume des importations de marchandises en cause a diminué en 2020, mais que cette baisse concordait avec une contraction générale du marché canadien des châssis porte-conteneurs en raison de la pandémie de COVID-19.

[119] Il ressort également de l'analyse de l'ASFC que, dans la période de 2017 à 2019, les importations de marchandises en cause de la Chine ont conquis une part considérable du marché. Parallèlement, la part du marché occupée par la production nationale a diminué. Les importations de la Chine ont conservé une part accrue du marché en 2020 alors que le marché des châssis porte-conteneurs au Canada a fortement régressé. D'après ces renseignements, l'ASFC juge que l'allégation de la plaignante de perte de part du marché est raisonnable et bien étayée.

### **Perte de ventes<sup>48</sup>**

[120] La plaignante a présenté des éléments de preuve de la perte de ventes en fonction d'offres précises. En particulier, la plaignante a donné des exemples de nombreuses ventes perdues en entier ou en partie à des exportateurs des marchandises présumées sous-évaluées. Les éléments de preuve comprennent le renseignement commercial détaillé ainsi que des documents à l'appui.

---

<sup>46</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 391-393.

<sup>47</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, tableau 7.

<sup>48</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 415-443.

[121] D'après sa propre analyse des renseignements dans la plainte détaillant les différentes ventes perdues ainsi que sa propre estimation des importations et de la part du marché, l'ASFC juge que l'allégation de la plaignante de perte de ventes est raisonnable et bien étayée. C'est pourquoi elle est d'avis que ce facteur de dommage est suffisamment étayé et a une corrélation avec les présumés dumping et subventionnement.

### **Baisse et gâchage des prix<sup>49</sup>**

[122] La plaignante fait valoir que les marchandises présumées sous-évaluées et subventionnées ont conquis une part du marché en gâchant les prix des producteurs canadiens. Les données sur les importations fournies par la plaignante montrent que les prix des châssis porte-conteneurs de la Chine étaient nettement inférieurs à ceux des importations d'autres pays.

[123] De plus, la plaignante a donné des exemples précis d'offres où les prix des marchandises en cause étaient nettement inférieurs à ses propres prix.

[124] La plaignante affirme qu'en raison de ces écarts de prix importants, elle a dû réduire ses prix pour ne pas perdre des ventes. Elle a donné à l'appui plusieurs exemples où elle a dû réduire les prix pour concurrencer les importations de marchandises présumées sous-évaluées et subventionnées.

[125] L'ASFC a effectué sa propre analyse des écarts de prix unitaires à partir des données sur les importations. Les prix moyens calculés par l'ASFC révèlent une tendance similaire à celle décrite par la plaignante. En particulier, de 2017 à 2019, le prix moyen des marchandises en cause a été nettement inférieur au prix de vente unitaire moyen de la plaignante.

[126] L'ASFC a aussi examiné les données sur les ventes et les coûts de la plaignante de 2017 à 2020. Elle souligne qu'au cours de cette période, la plaignante n'a pu augmenter les prix de vente unitaires moyens à un taux suffisant pour compenser les coûts de production à la hausse.

[127] D'après ce qui précède et sa propre analyse des renseignements contenus dans la plainte, l'ASFC juge que l'allégation de baisse et de gâchage des prix est étayée et a une corrélation suffisante avec les présumés dumping et subventionnement.

### **Réduction de la rentabilité<sup>50</sup>**

[128] La plaignante allègue que la réduction des bénéfices témoigne de l'effet dommageable des marchandises sous-évaluées et subventionnées. Elle a fourni à l'appui des renseignements sur le rendement financier de ses ventes de châssis porte-conteneurs de 2017 à 2020.

---

<sup>49</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 415-449.

<sup>50</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 450-461.

[129] Les règles de confidentialité nous empêchent d'entrer dans le détail des renseignements sur le revenu et la rentabilité. Cependant, l'ASFC a examiné les renseignements contenus dans la plainte et juge qu'il y a des signes manifestes d'une incidence sur le rendement financier de 2017 à 2020, ce qui appuie la corrélation entre le dommage financier et les présumés dumping et subventionnement.

### **Réduction de l'emploi<sup>51</sup>**

[130] La plaignante soutient qu'elle a dû licencier des employés en raison des volumes de production réduits dus à la présence des marchandises injustement sous-évaluées et subventionnées.

[131] À l'appui de cette allégation, la plaignante a fourni des renseignements sur les niveaux d'emploi et les licenciements. Elle affirme qu'avant même les répercussions majeures de la pandémie de COVID-19 sur le marché et la production, elle a dû réduire progressivement l'emploi de mai 2018 à octobre 2019. Le nombre d'employés a encore diminué au début de la pandémie de COVID-19.

[132] Il ressort de l'analyse de l'ASFC des renseignements contenus dans la plainte que la plaignante a effectivement licencié des employés et réduit l'emploi de 2017 à 2020. L'ASFC juge également que la plaignante a établi une corrélation suffisante entre cette réduction de l'emploi et les présumés dumping et subventionnement.

### **Conclusion de l'ASFC concernant le dommage**

[133] Dans l'ensemble, d'après les éléments de preuve présentés dans la plainte et les renseignements supplémentaires provenant de ses propres recherches et documents douaniers, l'ASFC juge que les éléments de preuve indiquent, de façon raisonnable, que le dumping et le subventionnement des marchandises en cause de la Chine ont causé un dommage à la branche de production de châssis porte-conteneurs au Canada sous la forme d'une augmentation du volume des importations sous-évaluées et subventionnées, de la perte de part du marché et de ventes, du gâchage et de la baisse des prix, et de la réduction de la rentabilité et de l'emploi.

### **MENACE DE DOMMAGE**

[134] La plaignante affirme que les importations de marchandises présumées sous-évaluées et subventionnées menacent de causer encore un dommage sensible à la branche de production nationale.

[135] La plaignante a fourni les renseignements ci-dessous à l'appui de l'allégation selon laquelle les importations de marchandises en cause menacent de causer encore un dommage à la branche de production canadienne.

---

<sup>51</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 470-474.

## **Augmentation du volume des importations de marchandises en cause**<sup>52</sup>

[136] Comme nous l'avons déjà vu dans la section sur le dommage, la plaignante parle d'une augmentation du volume des châssis porte-conteneurs présumés sous-évalués et subventionnés qui sont importés au Canada en provenance de la Chine. La plainte contient aussi des prévisions des volumes d'importation des marchandises en cause pour 2021, 2022 et 2023. Il s'agit de prévisions linéaires se fondant sur les données sur les tendances de 2017 à 2019, qui témoignent d'une augmentation continue du volume des importations de marchandises en cause. La plaignante allègue que cette situation indique qu'il y aura vraisemblablement une forte augmentation des importations au Canada si des mesures ne sont pas prises.

[137] L'analyse de l'ASFC des données sur les importations appuie l'allégation d'un volume accru d'importations des marchandises en cause. L'ASFC juge par ailleurs qu'il est raisonnablement vraisemblable que le volume des marchandises en cause de la Chine continuera d'augmenter et qu'il réduira encore la part du marché des producteurs nationaux au Canada.

## **Capacité de production des producteurs chinois**<sup>53</sup>

[138] La plainte contient des renseignements sur la capacité de production potentielle de CIMC, le principal producteur chinois connu de châssis porte-conteneurs. La plaignante reconnaît qu'il y a peu de renseignements publics détaillés sur la production de châssis porte-conteneurs de CIMC, mais elle fait valoir que les renseignements disponibles semblent indiquer que CIMC pourrait facilement approvisionner l'ensemble du marché canadien plusieurs fois. La plaignante soutient également que les châssis porte-conteneurs sont avant tout des produits en acier et que l'industrie sidérurgique en Chine dispose d'une capacité excédentaire massive.

[139] Malgré le peu de renseignements publics sur le sujet, l'ASFC juge que les renseignements disponibles semblent indiquer que la capacité de production de châssis porte-conteneurs en Chine est considérable.

## **Détournement des marchandises en cause vers le Canada**<sup>54</sup>

[140] La plaignante souligne que les États-Unis ont initialement imposé un tarif de 10 % sur les importations de châssis porte-conteneurs de la Chine le 24 septembre 2018 au titre de la mesure visant l'article 301. Ce tarif est ensuite passé à 25 % le 10 mai 2019. La plaignante ajoute que le principal composant des marchandises en cause est le cadre en acier, qui peut être passible de droits au titre de la mesure visant l'article 232 mise en œuvre le 1<sup>er</sup> juin 2018.

[141] Le 17 mai 2021, l'International Trade Administration de l'USDOC a publié sa décision indiquant que certains châssis et sous-ensembles en provenance de la Chine ont fait l'objet d'un dumping et d'un subventionnement. La plaignante soutient que cet autre recours commercial fera croître le risque de détournement des marchandises en cause vers le Canada<sup>55</sup>.

---

<sup>52</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 478-483.

<sup>53</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 484-490.

<sup>54</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 491-497.

<sup>55</sup> [2021-10346.pdf \(govinfo.gov\)](#)

[142] L'ASFC convient que l'imposition récente par les États-Unis de tarifs au titre des articles 232 et 301 sur les châssis porte-conteneurs en provenance de la Chine pourrait avoir contribué au détournement de marchandises en cause des États-Unis vers le Canada. Par ailleurs, l'ASFC juge que les nouveaux recours commerciaux pourraient se traduire par des volumes accrus d'exportations chinoises des marchandises en cause au Canada à l'avenir, ce qui menacerait de causer encore un dommage à la branche de production nationale.

### **Incidence sur les investissements actuels et proposés<sup>56</sup>**

[143] La plaignante a présenté des éléments de preuve comme quoi la présence continue des marchandises présumées sous-évaluées et subventionnées a eu une incidence et continuera d'avoir une incidence sur ses investissements actuels et proposés.

[144] Les règles de confidentialité nous empêchent d'entrer dans le détail des renseignements sur les investissements actuels et proposés. Cependant, à l'examen des renseignements fournis par la plaignante, l'ASFC juge qu'il y a une corrélation raisonnable entre l'incidence sur ses investissements et la présence des marchandises présumées sous-évaluées et subventionnées.

### **Conclusion de l'ASFC concernant la menace de dommage**

[145] La plainte contient des éléments de preuve qui indiquent, de façon raisonnable, qu'il y a une menace de dommage pour la branche de production de châssis porte-conteneurs au Canada. Les renseignements fournis par la plaignante indiquent que le taux d'augmentation du volume des importations de marchandises en cause, la capacité de production des producteurs chinois, le risque de détournement, ainsi que l'incidence sur les investissements actuels et proposés, représentent collectivement une menace pour la branche de production nationale.

### **LIEN DE CAUSALITÉ ENTRE LE DUMPING ET LE SUBVENTIONNEMENT ET LE DOMMAGE ET LA MENACE DE DOMMAGE**

[146] L'ASFC juge que la plaignante a bien su associer le dommage qu'elle a subi, en termes de perte de part du marché et de ventes, de gâchage et de baisse des prix, et de réduction de la rentabilité et de l'emploi, aux présumés dumping et subventionnement des marchandises en cause importées au Canada ainsi qu'à l'avantage au niveau des prix qui en découle.

[147] Des éléments de preuve pour établir ce lien, sous la forme de données sur les importations, d'exemples précis de ventes perdues et de renseignements financiers, ont été fournis dans la plainte et ses pièces jointes, ainsi que les allégations de dommage présentées.

[148] La plaignante soutient que le dumping et le subventionnement continus des marchandises en provenance de la Chine causeront encore un dommage à la branche de production nationale à l'avenir. Comme nous l'avons déjà vu, l'ASFC est d'avis que cette allégation de menace de dommage est raisonnablement étayée.

---

<sup>56</sup> Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 498-500.

[149] En résumé, l'ASFC est d'avis que les renseignements contenus dans la plainte indiquent, de façon raisonnable, que les présumés dumping et subventionnement ont causé et menacent de causer un dommage à la branche de production nationale.

## **CONCLUSION**

[150] À l'examen de la plainte, de ses propres documents douaniers et des autres renseignements disponibles, l'ASFC est d'avis que les éléments de preuve indiquent que les châssis porte-conteneurs originaires ou exportés de la Chine ont fait l'objet d'un dumping et d'un subventionnement, et qu'il y a une indication raisonnable que ce dumping et ce subventionnement ont causé ou menacent de causer un dommage à la branche de production nationale. Par conséquent, conformément au paragraphe 31(1) de la LMSI, l'ASFC a ouvert des enquêtes en dumping et en subventionnement le 10 juin 2021.

## **PORTÉE DES ENQUÊTES**

[151] L'ASFC enquête pour déterminer si les marchandises en cause ont fait l'objet d'un dumping et/ou d'un subventionnement.

[152] L'ASFC a demandé des renseignements à tous les exportateurs et importateurs potentiels afin de déterminer si les marchandises en cause importées au Canada dans la PVE, soit du 1<sup>er</sup> mai 2020 au 30 avril 2021, étaient sous-évaluées. Les renseignements demandés serviront à établir les valeurs normales, les prix à l'exportation et les marges de dumping, s'il y a lieu. L'ASFC a aussi demandé des renseignements au gouvernement de la Chine pour déterminer si les conditions énoncées à l'article 20 de la LMSI existent dans l'industrie des semi-remorques en Chine.

[153] L'ASFC a aussi posé des questions au gouvernement de la Chine ainsi qu'à tous les producteurs et exportateurs potentiels afin de déterminer si les marchandises en cause importées au Canada dans la PVE, soit du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au 30 avril 2021, étaient subventionnées. Leurs réponses vont lui permettre de calculer les montants de subvention, le cas échéant.

[154] Toutes les parties ont été clairement avisées des renseignements dont l'ASFC a besoin et du temps dont elles disposent pour les fournir.

## **MESURES À VENIR**

[155] Le TCCE fera une enquête préliminaire pour décider si les éléments de preuve donnent une indication raisonnable que les présumés dumping et subventionnement des marchandises ont causé ou menacent de causer un dommage à la branche de production nationale. Le TCCE doit rendre sa décision dans les 60 jours après l'ouverture des enquêtes; si elle est négative, il mettra fin aux enquêtes.

[156] Si la décision de dommage du TCCE est positive et que les enquêtes préliminaires de l'ASFC concluent effectivement à un dumping et/ou subventionnement, l'ASFC rendra des décisions provisoires en conséquence dans les 90 jours après avoir ouvert ses enquêtes, soit d'ici le 8 septembre 2021. Si les circonstances le justifient, ce délai pourra être porté à 135 jours.

[157] Si avant d'avoir rendu aucune décision provisoire, l'ASFC devient convaincue que les marchandises d'un pays donné ne se sont importées au Canada qu'en quantités négligeables, l'article 35 de la LMSI l'obligera à mettre fin au volet de ses enquêtes portant sur ce pays.

[158] Les marchandises en cause importées et dédouanées à compter du jour des décisions provisoires de dumping et/ou de subventionnement, si leur description ne correspond pas à celle de marchandises dont il a été décidé que leur marge de dumping ou leur montant de subvention était négligeable, peuvent être frappées de droits provisoires ne dépassant pas leur marge estimative de dumping et leur montant de subvention estimatif.

[159] Si l'ASFC rend des décisions provisoires de dumping et/ou de subventionnement, elle continuera d'enquêter pour en arriver à des décisions définitives dans les 90 jours après les décisions provisoires.

[160] Après les décisions provisoires, si ses enquêtes révèlent que les marchandises d'un exportateur donné n'ont pas été sous-évaluées par une marge de dumping non négligeable ou n'étaient pas subventionnées pour un montant de subvention non négligeable, l'ASFC exclura de ses enquêtes en dumping et/ou en subventionnement les marchandises de cet exportateur.

[161] Advenant des décisions définitives de dumping et/ou de subventionnement, le TCCE continuera son enquête et tiendra des audiences publiques sur la question du dommage sensible causé à la branche de production nationale. Il aura 120 jours après les décisions provisoires de l'ASFC pour rendre ses conclusions sur les marchandises auxquelles ces décisions définitives s'appliquent.

[162] Si le TCCE rend des conclusions de dommage, les marchandises en cause importées et dédouanées après cette date seront frappées de droits antidumping équivalents à leur marge de dumping et de droits compensateurs équivalents à leur montant de subvention. Si et des droits antidumping et des droits compensateurs s'appliquent aux marchandises en cause, le montant des droits antidumping peut être réduit dans une proportion correspondant à toute subvention à l'exportation.

## **DROITS RÉTROACTIFS SUR LES IMPORTATIONS MASSIVES**

[163] Lorsque le TCCE mène son enquête sur le dommage causé à la branche de production nationale, il peut se demander si les marchandises sous-évaluées et/ou subventionnées importées un peu avant ou après l'ouverture des enquêtes constituent des importations massives sur une courte période ayant causé un dommage à la branche de production nationale.



[164] S'il conclut par l'affirmative, alors les importations de marchandises en cause dédouanées auprès de l'ASFC dans les 90 jours précédant la date des décisions provisoires pourraient être frappées de droits antidumping et/ou compensateurs.

[165] Quant au subventionnement, toutefois, cette disposition ne s'applique que dans la mesure où l'ASFC a conclu que les subventions étaient prohibées, comme nous l'avons expliqué sous « Preuves de subventionnement » : les droits compensateurs rétroactifs ne dépassent pas la portion de la subvention qui s'avère prohibée.

## **ENGAGEMENTS**

[166] Après que l'ASFC a pris une décision provisoire de dumping selon laquelle la marge estimative de dumping n'est pas minimale, un exportateur peut prendre l'engagement écrit de réviser ses prix de vente au Canada de façon à éliminer la marge de dumping ou le dommage.

[167] De même, après une décision provisoire de subventionnement, un gouvernement étranger peut prendre l'engagement écrit, soit d'abolir le subventionnement des marchandises exportées, soit d'en éliminer l'effet dommageable en limitant le montant de subvention ou la quantité de marchandises exportées au Canada. D'autre part, les exportateurs peuvent, avec le consentement écrit de leur gouvernement, s'engager à réviser leurs prix de vente de façon à éliminer le montant de subvention ou l'effet dommageable du subventionnement.

[168] Seuls sont acceptables les projets d'engagement qui englobent toutes les exportations ou presque de marchandises sous-évaluées ou subventionnées vers le Canada. Après le dépôt d'un projet d'engagement, les parties intéressées ont neuf jours pour présenter leurs observations. L'ASFC tiendra une liste des parties intéressées, et les avisera des projets reçus. Quiconque souhaite être avisé doit fournir son nom, son adresse, son numéro de téléphone, son numéro de télécopieur et son adresse électronique à l'un des agents dont le nom figure ci-après sous « Renseignements ».

[169] Dès l'acceptation d'un engagement, les enquêtes et la perception des droits provisoires sont suspendues. Mais même alors, un exportateur peut demander que l'ASFC termine ses enquêtes en dumping et/ou en subventionnement, et le TCCE, sa propre enquête en dommage.

## **PUBLICATION**

[170] Un avis d'ouverture des présentes enquêtes sera publié dans la *Gazette du Canada* conformément au sous-alinéa 34(1)a)(ii) de la LMSI.

## **RENSEIGNEMENTS**

[171] Nous invitons les parties intéressées à présenter par écrit des exposés renfermant les faits, arguments et éléments de preuve qui, selon elles, ont trait aux présumés dumping et subventionnement. Les exposés écrits doivent être envoyés à l'attention du Centre de dépôt et de communication des documents de la LMSI.

[172] Pour être pris en considération dans les présentes enquêtes, tous les renseignements doivent être reçus par l'ASFC au plus tard le 15 octobre 2021.

[173] Tous les renseignements présentés à l'ASFC par les parties intéressées au sujet des présentes enquêtes seront considérés comme publics, sauf s'ils portent clairement la mention « confidentiel ». Lorsque l'exposé d'une partie intéressée est confidentiel, une version non confidentielle de l'exposé doit être fournie en même temps. La version non confidentielle sera mise à la disposition des autres parties intéressées sur demande.

[174] Les éléments confidentiels seront communiqués sur demande écrite aux avocats indépendants des parties, contre engagement à protéger leur confidentialité. Ils pourront être communiqués également au TCCE, à toute cour canadienne, et aux groupes spéciaux de l'OMC ou de l'Accord Canada–États-Unis–Mexique (ACEUM) 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.

[175] Le calendrier des enquêtes 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 sera tenue à jour.

[176] Le présent *Énoncé des motifs* est disponible également sur le site Web de l'ASFC à l'adresse ci-dessous. Pour de plus amples renseignements, 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<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario) K1A 0L8  
Canada

**Téléphone :** Wayne Tian 613-946-2574  
Sean Robertson 613-954-7409

**Courriel :** [simaregistry@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:simaregistry@cbsa-asfc.gc.ca)

**Site Web :** [www.cbsa-asfc.gc.ca/sima-lmsi](http://www.cbsa-asfc.gc.ca/sima-lmsi)

Le directeur général  
Direction des programmes commerciaux et antidumping

Doug Band

## ANNEXE – DESCRIPTION DES PROGRAMMES RECENSÉS

### **CATÉGORIE 1 : PRÊTS À TAUX PRÉFÉRENTIELS ET GARANTIES DE PRÊTS**

#### **Programme 1 : Prêts de banques d'État à des taux préférentiels**

Il s'agit de prêts consentis par l'État à des taux d'intérêt préférentiels. En vertu de ce programme, les entreprises profitent d'un taux d'intérêt plus bas que si elles avaient dû obtenir le prêt commercial non garanti de référence. Une institution financière peut être considérée comme « du gouvernement » si elle a ou exerce une autorité gouvernementale, les signes possibles étant :

- qu'elle est expressément investie d'un pouvoir gouvernemental au titre d'une loi ou d'un autre instrument juridique;
- une preuve qu'elle exerce, de fait, des fonctions gouvernementales; et
- une preuve qu'un gouvernement la contrôle de manière significative.

Le rapport annuel 2019 du producteur de châssis chinois CIMC énonce explicitement que, pour les prêts à taux préférentiels directs qui ont été obtenus par le groupe, la valeur de l'entrée des emprunts sera égale au montant de l'emprunt réellement obtenu et les coûts d'emprunt correspondants seront calculés sur le capital des emprunts et le taux d'intérêt préférentiel direct. Toujours selon ce rapport, la bonification d'intérêts reçue directement par le groupe réduit les coûts d'emprunt correspondants.

L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans les affaires *Composants usinés industriels en acier* (CUIA),  *Tubes de canalisation en acier au carbone et en acier allié* (*Tubes de canalisation*),  *Joints de tubes courts*, *Fournitures tubulaires pour puits de pétrole* (FTPP) et *Caissons sans soudure*.

Le programme pourrait constituer une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi aux bénéficiaires un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

#### **Programme 2 : Prêts garantis par le gouvernement de la Chine, les banques d'État et les organismes publics**

Le gouvernement de la Chine, une banque d'État ou un organisme public (le garant) donne l'assurance qu'il assumera la dette de l'emprunteur en cas de défaut de paiement. Une garantie peut être limitée ou non, la responsabilité du garant couvrant une partie ou la totalité de la dette.

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans les affaires *Tubes de canalisation soudés à gros diamètre en acier au carbone et en acier allié* (*Gros tubes de canalisation*), CUIA et *Tubes de canalisation*.

Le programme pourrait constituer une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi aux bénéficiaires un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

### **Programme 3 : Remise des dettes et des intérêts sur les prêts de banques d'État**

Pour stimuler l'économie et encourager le développement des industries clés, les banques d'État annulent les dettes irrécouvrables ou les intérêts dus par les entreprises d'État (EE).

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans l'affaire *Caissons sans soudure*. Au terme de son enquête récente sur les châssis et sous-ensembles en provenance de la Chine, le département du Commerce des États-Unis (USDOC) aurait pris des mesures compensatoires contre ce programme, qu'il appelait [notre traduction] : subventions sous la forme de paiements d'intérêts.

Le programme pourrait constituer une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi aux bénéficiaires un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

### **Programme 4 : Financement préférentiel à l'exportation et garantie/assurance-crédit à l'exportation**

Sinosure, la société chinoise d'assurance-exportation et d'assurance-crédit, est une compagnie d'assurance financée par l'État et axée sur les politiques, fondée pour encourager le commerce extérieur et la coopération économique. Sinosure et la banque d'import-export offrent toutes les deux des garanties sur le crédit à l'exportation, lesquelles, selon la banque, ont joué un rôle clé pour aider les entreprises chinoises à se mondialiser et ont favorisé l'exportation de nouveaux produits de haute technologie.

Au terme de son enquête récente sur les châssis et sous-ensembles en provenance de la Chine, l'USDOC aurait pris des mesures compensatoires contre ce programme, qu'il appelait [notre traduction] : avances sur police consenties à l'industrie des châssis.

Le programme pourrait constituer une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, à savoir un cas où l'État réduit ou abandonne des créances. Ce qui précède confère un avantage aux exportateurs en réduisant leurs coûts financiers lorsqu'ils obtiennent des prêts auprès d'une institution financière, avantage égal au montant de l'exonération ou de la déduction. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

## **CATÉGORIE 2 : AIDES ET LEURS ÉQUIVALENTS**

### **Programme 5 : Assurances**

Il s'agit d'aides des provinces et des collectivités locales pour le remboursement des frais d'assurance-crédit.

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans les affaires *Fil d'acier galvanisé, Caissons sans soudure, FТПP, Joints de tubes courts, Éviers en acier inoxydable, Tubes de canalisation* et *Gros tubes de canalisation*.

Ici, la contribution financière prend la forme d'un transfert direct de fonds, selon l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

### **Programme 6 : Aides à la conception, à la recherche et au développement**

Il s'agit d'une aide financière consentie aux entreprises qui ont engagé des dépenses liées à la conception, à la recherche et au développement.

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans les affaires *Tiges de pompage, Tubes en cuivre, Modules et laminés photovoltaïques, FТПP, Modules muraux unitisés, Caissons sans soudure, Joints de tubes courts* et *Contreplaqués décoratifs et autres contreplaqués non structuraux (Contreplaqués)*.

Ici, la contribution financière prend la forme d'un transfert direct de fonds, selon l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

### **Programme 7 : Aide pour le développement des exportations et le rendement à l'exportation**

En Chine, le gouvernement accorde des subventions aux entreprises pour les aider à développer leurs marchés d'exportation ou pour les récompenser de leurs résultats à l'exportation.

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans les affaires *Tiges de pompage, FТПP, Modules muraux unitisés, Fil d'acier galvanisé, Extrusions d'aluminium, Tubes soudés en acier au carbone, Caillebotis en acier* et *Contreplaqués*.

D'après l'*Énoncé des motifs* des décisions définitives dans l'affaire des FTTP, ce programme a été établi par la circulaire sur les mesures d'essai de l'administration du fonds de développement des marchés internationaux pour les petites et moyennes entreprises (PME), Cai Qi n° 467, 2000, entrée en vigueur le 24 octobre 2000. Son but est d'appuyer le développement des PME, de les encourager à concurrencer sur les marchés internationaux, de réduire leurs risques fonctionnels, et de promouvoir le développement de l'économie nationale. Le programme est appliqué localement, sous l'égide du ministère du Commerce extérieur et de l'Économie.

Au terme de son enquête récente sur les châssis et sous-ensembles en provenance de la Chine, l'USDOC aurait pris des mesures compensatoires contre ce programme, qu'il appelait [notre traduction] : crédit pour les vendeurs à l'exportation et crédit pour les acheteurs à l'étranger.

Ici, la contribution financière prend la forme d'un transfert direct de fonds, selon l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

#### **Programme 8 : Primes au rendement**

Il s'agit d'une aide consentie aux entreprises dont le rendement s'est avéré excellent.

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans les affaires *Caissons sans soudure*, *Extrusions d'aluminium*, *FTTP*, *Joints de tubes courts*, *Tubes en cuivre* et *Tubes de canalisation*.

C'est un cas de contribution financière [alinéa 2(1.6)a) de la LMSI], c'est-à-dire de pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds et conférant au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

#### **Programme 9 : Réductions des loyers fonciers et des droits d'utilisation des sols**

Ce programme s'applique pour un certain nombre d'années. Pour donner quelques exemples de sa mise en application, il y aurait un document intitulé [2003] « terrains à taux préférentiel n° 8 » compensant les coûts des entreprises établies dans la zone de développement économique Ninghai, ou encore des initiatives similaires dans la zone nouvelle Tianjin Binhai et la zone de développement économique et technologique Tianjin.

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans les affaires *Éviers en acier inoxydable*, *Modules muraux unitisés*, *Modules et laminés photovoltaïques*, *Caissons sans soudure*, *FTTP*, *Joints de tubes courts*, *Tubes de canalisation* et *Contreplaqués*.

Au terme de son enquête récente sur les châssis et sous-ensembles en provenance de la Chine, l'USDOC aurait pris des mesures compensatoires contre ce programme, qu'il appelait [notre traduction] : octroi de droits d'utilisation des sols aux EE pour moins cher que la juste valeur marchande.

Il s'agit d'un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, sa contribution financière prenant cette forme [alinéa 2(1.6)b) de la LMSI]. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

### **Programme 10 : Aide pour réduction de la capacité**

Le plan du gouvernement de la Chine au 12<sup>e</sup> quinquennat pour l'économie d'énergie et la baisse des émissions réclame une élimination plus rapide des moyens de production vétustes dans certains secteurs industriels, à savoir entre autres l'élimination de 48 millions de tonnes métriques en capacité de production sidérurgique. En 2013, le conseil d'État a émis une opinion officielle sur la manière de régler les problèmes de surcapacité majeure; celle-ci réclamait la création d'une caisse spéciale pour accélérer l'élimination des moyens de production vétustes, et aussi un appui aux industries souffrant de surcapacité.

C'est un cas de contribution financière [alinéa 2(1.6)a) de la LMSI], c'est-à-dire de pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds et conférant au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

### **Programme 11 : Aide pour les déménagements d'usines**

Le plan pour le développement de l'industrie sidérurgique au 12<sup>e</sup> quinquennat prévoit entre autres de réinstaller ailleurs les producteurs qui se trouvent en zone urbaine. De même, le plan au 12<sup>e</sup> quinquennat pour l'économie d'énergie et la baisse des émissions réclame la réinstallation des entreprises très polluantes, ainsi que des mesures pour optimiser l'aménagement spatial régional des industries clés, dont l'industrie sidérurgique.

Au terme de son enquête récente sur les châssis et sous-ensembles en provenance de la Chine, l'USDOC aurait pris des mesures compensatoires contre ce programme, qu'il appelait [notre traduction] : autres paiements du budget d'investissement et de fonctionnement de l'État.

C'est un cas de contribution financière [alinéa 2(1.6)a) de la LMSI], c'est-à-dire de pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds et conférant au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.



## **Programme 12 : Aides et primes au brevetage**

D'après les faits connus de l'ASFC, le programme était disponible dans plusieurs provinces, dont le Guangdong, Shanghai et le Jiangsu.

Par exemple, la documentation associée à ce programme pour la province du Guangdong comprend sans doute [notre traduction] « mesures administratives pour le brevetage dans le Guangdong ». Dans cette même province, le programme était appliqué par l'office provincial de la propriété intellectuelle, le bureau du personnel et les autorités municipales. Le but du programme est d'appuyer l'amélioration de l'innovation technologique et de promouvoir la propriété intellectuelle.

De même, la documentation associée à ce programme à Shanghai comprend sans doute [notre traduction] « mesures administratives concernant les subventions et l'aide financière pour les brevets à Shanghai ». Dans le Jiangsu finalement, le programme était appliqué par l'office provincial de la propriété intellectuelle.

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans l'affaire *Contreplaqués*.

C'est un cas de contribution financière [alinéa 2(1.6)a) de la LMSI], c'est-à-dire de pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds et conférant au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

## **Programme 13 : Aide pour la protection de l'environnement**

Il s'agit d'aides consenties par le gouvernement de la Chine afin d'améliorer le rendement environnemental – par exemple le suivi et le nettoyage des polluants, l'amélioration de l'efficacité énergétique, la modernisation des installations pour les rendre plus efficaces sur le plan environnemental, et le traitement des eaux usées.

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans l'affaire *Tubes en cuivre*.

C'est un cas de contribution financière [alinéa 2(1.6)a) de la LMSI], c'est-à-dire de pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds et conférant au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

#### **Programme 14 : Aides et primes – emploi, formation et recrutement**

Les renseignements disponibles indiquent que le gouvernement de la Chine a lancé plusieurs aides et encouragements conçus pour appuyer la stabilisation de l'emploi en aidant les entreprises avec les paiements de l'assurance-emploi ainsi que le recrutement, la formation et la sécurité d'emploi subséquente pour leur personnel.

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans l'affaire *Contreplaqués*. Elle a aussi jugé que le programme conférerait un avantage aux exportateurs dans le cadre de la phase préliminaire de l'enquête en cours sur les sièges domestiques remboursés.

C'est un cas de contribution financière [alinéa 2(1.6)a) de la LMSI], c'est-à-dire de pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds et conférant au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

#### **Programme 15 : Aides et primes – pandémie**

Les renseignements disponibles indiquent que le gouvernement de la Chine a lancé plusieurs aides et encouragements conçus pour appuyer la stabilisation de l'emploi et aider les exportateurs à composer avec les difficultés économiques durant la pandémie de COVID-19.

L'ASFC a aussi jugé que le programme conférerait un avantage aux exportateurs dans le cadre de la phase préliminaire de l'enquête en cours sur les sièges domestiques remboursés.

C'est un cas de contribution financière [alinéa 2(1.6)a) de la LMSI], c'est-à-dire de pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds et conférant au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

### **CATÉGORIE 3 : PROGRAMMES FISCAUX PRÉFÉRENTIELS**

#### **Programme 16 : Exemption/réduction de l'impôt sur le revenu des sociétés dans les zones économiques spéciales et autres zones désignées**

Ce programme a été établi par le règlement d'application de la loi de l'impôt sur le revenu de la République populaire de Chine pour les entreprises étrangères et les entreprises à participation étrangère (EPE), règlement entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1991. Il aurait été créé pour absorber l'investissement dans les zones économiques spéciales (ZES) et autres zones désignées et ainsi prendre les rênes de leur développement économique. Le programme serait appliqué par les autorités fiscales locales, sous la responsabilité du fisc national.

Dans le cadre de ce programme, toutes les entreprises admissibles pourraient bénéficier d'un taux d'imposition réduit à 15 %.

L'article 57 de la loi de l'impôt sur le revenu des sociétés, comme la notification du conseil d'État sur le traitement fiscal préférentiel transitoire aux entreprises de haute technologie nouvellement installées dans les ZES et le nouveau district Pudong de Shanghai, dit que le gouvernement de la Chine exempte les nouvelles entreprises de haute technologie de l'impôt sur le revenu dans les deux premières années après que leur production est devenue rentable, et leur accorde un taux d'imposition réduit de moitié dans les trois années suivantes si elles sont installées dans une ZES (Hainan, Shantou, Shenzhen, Xiamen, Zhuhai) ou dans le nouveau district Pudong de Shanghai. Certains producteurs de châssis porte-conteneurs se trouvent dans ces ZES et donc sont admissibles à la subvention.

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans les affaires *Extrusions d'aluminium, Tubes soudés en acier au carbone, FTTP, Caissons sans soudure et Tubes de canalisation*.

Il s'agit d'un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, sa contribution financière prenant cette forme [alinéa 2(1.6)b) de la LMSI]. Ce programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.2) de la LMSI parce que limité aux entreprises dans certaines zones géographiques.

### **Programme 17 : Réduction de l'impôt sur le revenu pour les entreprises de haute technologie et de nouvelles technologies**

Selon l'article 28.2 de la loi chinoise de l'impôt sur le revenu des sociétés, les entreprises de haute technologie et de nouvelles technologies ont droit à un taux d'imposition réduit de 10 %, plutôt que le taux normal de 25 %. L'autorité qui accorde l'aide et qui est responsable du programme est l'administration fiscale de l'État, et le programme est mis en œuvre par les autorités fiscales locales. Ce programme figurait dans la notification de subvention faite par la Chine devant l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

Selon les renseignements financiers disponibles, les producteurs de châssis chinois ont profité de ce programme fiscal. En particulier, le rapport annuel 2019 de CIMC Vehicles révèle que l'entreprise a obtenu un taux d'imposition préférentiel réduit de 15 % pour certaines filiales en Chine qui sont approuvées en tant qu'entreprises de haute technologie et de nouvelles technologies.

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans les affaires *CUIA, Tubes de canalisation, Caissons sans soudure, FTTP, Joints de tubes courts et Contreplaqués*.

Au terme de son enquête récente sur les châssis et sous-ensembles en provenance de la Chine, l'USDOC aurait pris des mesures compensatoires contre ce programme, qu'il appelait [notre traduction] : réduction de l'impôt sur le revenu pour les entreprises de haute technologie et de nouvelles technologies.

Il s'agit d'un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, sa contribution financière prenant cette forme [alinéa 2(1.6)b) de la LMSI]. Ce programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.2) de la LMSI parce que limité à certaines industries.

### **Programme 18 : Réductions municipales et locales de l'impôt foncier ou de l'impôt sur le revenu**

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans les affaires *Éviers en acier inoxydable, Modules muraux unitisés, Modules et laminés photovoltaïques* et *Tubes de canalisation*, sous le titre « Élimination totale ou partielle, ou remboursement, des droits d'utilisation des sols, des taux de location des sols et des prix d'achat/cession des sols ».

Il s'agit d'un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, sa contribution financière prenant cette forme [alinéa 2(1.6)b) de la LMSI]. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

### **Programme 19 : Politiques fiscales préférentielles pour les entreprises à participation étrangère**

Malgré la prise d'effet en 2008 de la nouvelle loi de l'impôt sur le revenu des sociétés, laquelle remplaçait officiellement l'ancienne loi fiscale applicable aux EPE, ces dernières ont probablement continué de profiter de divers encouragements prévus par l'ancienne loi. L'article 9 de celle-ci, par exemple, déléguait aux gouvernements provinciaux et aux collectivités locales le pouvoir d'accorder des exonérations totales ou partielles de l'impôt sur le revenu aux EPE jugées productives. Les critères d'admissibilité varient d'une province à l'autre, et le processus d'admission est géré par les autorités compétentes.

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans les affaires *Joints de tubes courts* et *Caissons sans soudure*. Le programme figurait aussi dans la notification de la Chine à l'OMC.

Il s'agit d'un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, sa contribution financière prenant cette forme [alinéa 2(1.6)b) de la LMSI]. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

### **Programme 20 : Politiques fiscales préférentielles pour la recherche et l'investissement**

Au titre de ce programme basé sur la loi de l'impôt sur le revenu (2008), les dépenses de recherche et de développement sont déductibles d'impôt à 50 % pour les entreprises de haute technologie ou de nouvelles technologies. Les dépenses admissibles sont par exemple les frais de conception, de matériel et de carburant; le traitement, les salaires et les avantages sociaux; ou encore l'amortissement du matériel et des instruments.

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans les affaires *Modules et laminés photovoltaïques, Caissons sans soudure, FTTP, Joints de tubes courts et Contreplaqués*. Le programme figurait aussi dans la notification de la Chine à l'OMC.

Au terme de son enquête récente sur les châssis et sous-ensembles en provenance de la Chine, l'USDOC aurait pris des mesures compensatoires contre ce programme, qu'il appelait [notre traduction] : compensations fiscales pour la recherche et le développement au titre de la loi de l'impôt sur le revenu des sociétés de la République populaire de Chine.

Il s'agit d'un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, sa contribution financière prenant cette forme [alinéa 2(1.6)b) de la LMSI]. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

#### **Programme 21 : Encouragements fiscaux pour le développement de la zone de coopération de Qianhai**

Il est allégué que les producteurs de châssis chinois ont largement profité de ce programme fiscal. En 2012, Shenzhen a lancé un plan pour créer un des plus importants centres de logistique dans le monde, comptant attirer des entreprises par des encouragements fiscaux, des prêts bancaires et d'autres politiques préférentielles. Shenzhen a mis en place des encouragements fiscaux pour le développement de la zone de coopération de Qianhai, y compris un centre de logistique moderne, car l'administration considère la logistique comme une industrie pilier.

Au terme de son enquête récente sur les châssis et sous-ensembles en provenance de la Chine, l'USDOC aurait pris des mesures compensatoires contre ce programme, qu'il appelait [notre traduction] : autres paiements du budget d'investissement et de fonctionnement de l'État.

Il s'agit d'un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, sa contribution financière prenant cette forme [alinéa 2(1.6)b) de la LMSI]. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

## CATÉGORIE 4 : EXONÉRATIONS DE DROITS ET DE TAXES

### Programme 22 : Crédits d'impôt pour l'achat de machinerie au pays

Dans le cadre de ce programme, un crédit d'impôt allant jusqu'à 40 % du prix d'achat de l'équipement de fabrication nationale peut s'appliquer à l'augmentation graduelle de la charge fiscale découlant de l'exercice antérieur. Les bases légales de ce programme sont, premièrement les mesures provisoires du 1<sup>er</sup> juillet 1999 concernant le crédit d'impôt sur le revenu des sociétés accordées pour l'investissement dans des équipements de fabrication nationale destinés à des projets de rénovation technologique, et deuxièmement la communication n° 52 [2008] de l'administration fiscale nationale arrêtant la mise en œuvre de la politique d'exonération et de déduction d'impôt sur le revenu des sociétés pour les investissements réalisés dans des équipements de fabrication nationale, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008.

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans les affaires *Extrusions d'aluminium, Modules et laminés photovoltaïques, Caissons sans soudure, FPHP et Joints de tubes courts*.

Il s'agit d'un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, sa contribution financière prenant cette forme [alinéa 2(1.6)b) de la LMSI]. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

### Programme 23 : Exonération ou remboursement des droits de douane et de la taxe sur la valeur ajoutée à l'importation de technologies et de matériel

Ce programme a été créé afin d'absorber les investissements dans les ZES et d'encourager les districts à assurer le leadership dans le développement. Le programme est appliqué par les autorités douanières locales, sous la responsabilité de l'administration générale des douanes. Machines, matériel, pièces de rechange, matières premières, produits intermédiaires, moyens de transport et autres biens d'investissement nécessaires à la production et importés par les entreprises en ZES sont exemptés des droits de douane.

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans les affaires *Modules et laminés photovoltaïques, Modules muraux unitisés, Caissons sans soudure, Joints de tubes courts et Tubes de canalisation*.

Il s'agit d'un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, sa contribution financière prenant cette forme [alinéa 2(1.6)b) de la LMSI]. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

#### **Programme 24 : Exonération des droits et taxes sur le matériel importé et d'autres intrants de fabrication**

Dans le contexte d'un programme de drawback, on peut conclure à l'existence d'une subvention si les droits et les taxes remboursés ou abandonnés par l'État dépassent la somme exigible à l'égard des marchandises importées intégrées à la fabrication d'autres marchandises destinées à l'exportation.

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans les affaires *Modules et laminés photovoltaïques*, *Caissons sans soudure*, *FTPP* et *Joints de tubes courts*.

Il s'agit d'un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, sa contribution financière prenant cette forme [alinéa 2(1.6)b) de la LMSI]. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

#### **Programme 25 : Exonération de la taxe sur les titres de transfert pour les fusions et les restructurations d'entreprises d'État**

En Chine, le gouvernement taxe les cessions de terrains et de biens immobiliers. Quand il y a transfert de propriété par une vente d'actifs (plutôt que d'actions), l'acheteur doit payer une taxe de 3 % à 5 % du prix d'achat. Or, l'avis du ministère des Finances et de l'administration des taxes concernant plusieurs politiques de taxation dans le contexte des restructurations et réorganisations d'entreprises annule cette taxe quand le transfert de propriété s'inscrit dans une fusion ou une restructuration d'EE.

Au terme de son enquête récente sur les châssis et sous-ensembles en provenance de la Chine, l'USDOC aurait pris des mesures compensatoires contre ce programme, qu'il appelait [notre traduction] : restructuration de la dette dirigée par le gouvernement.

Il s'agit d'un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, sa contribution financière prenant cette forme [alinéa 2(1.6)b) de la LMSI]. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

#### **CATÉGORIE 5 : BIENS ET SERVICES FOURNIS PAR L'ÉTAT POUR MOINS CHER QUE LA JUSTE VALEUR MARCHANDE**

#### **Programme 26 : Services publics et intrants de l'État achetés pour moins cher que la juste valeur marchande**

La plaignante affirme que les exportateurs peuvent se procurer des services publics et autres intrants auprès d'EE pour moins cher que la juste valeur marchande (MCJVM). Dans le cas des châssis, ce seraient les intrants suivants, entre autres :

- Tôles d'acier
- Feuilles d'acier
- Barres d'acier
- Poutres en H
- Électricité

Au terme de son enquête récente sur les châssis et sous-ensembles en provenance de la Chine, l'USDOC aurait pris des mesures compensatoires contre ce programme, sous les titres suivants :

- Fourniture de tôles et de feuilles d'acier laminées à chaud pour MCJVM
- Fourniture d'acier galvanisé pour MCJVM
- Fourniture de barres d'acier pour MCJVM
- Fourniture de poutres d'acier pour MCJVM
- Fourniture de profilés en U pour MCJVM
- Fourniture de cornières pour MCJVM
- Fourniture de profilés creux pour MCJVM
- Fourniture d'électricité pour MCJVM

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans les affaires *Caissons sans soudure*, *FPPP*, *Éviers en acier inoxydable*,  *Tubes en acier pour pilotis*, *Gros tubes de canalisation* et *Joints de tubes courts*.

Le programme pourrait être une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)c) de la LMSI puisqu'il implique la fourniture de biens et services autres qu'une infrastructure générale. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.

### **Programme 27 : Fourniture de terrains à rabais par l'État**

En Chine, tous les terrains appartiennent à l'État (c.-à-d. au gouvernement national, aux autorités locales, ou à des collectifs au niveau des villages ou des cantons), et des organismes publics présents partout en contrôlent l'affectation en accordant des droits d'utilisation des sols.

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans les affaires *Tubes de canalisation* et *Gros tubes de canalisation*.

Il s'agit d'un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, sa contribution financière prenant cette forme [alinéa 2(1.6)b) de la LMSI]. Le programme pourrait aussi être considéré comme spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI du fait que l'autorité qui l'applique, par sa façon d'exercer son pouvoir discrétionnaire, montre qu'il pourrait n'être pas généralement accessible.