



OTTAWA, le 5 novembre 2021

ÉNONCÉ DES MOTIFS

Des décisions provisoires de dumping et de subventionnement concernant les

CHÂSSIS PORTE-CONTENEURS

ORIGINAIRES OU EXPORTÉS DE LA CHINE

DÉCISION

Le 21 octobre 2021, conformément au paragraphe 38(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, l'Agence des services frontaliers du Canada a rendu des décisions provisoires de dumping et de subventionnement concernant 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

| | |
|---|----|
| RÉSUMÉ | 3 |
| PÉRIODE VISÉE PAR LES ENQUÊTES | 4 |
| PÉRIODE D'ANALYSE DE RENTABILITÉ | 4 |
| PARTIES INTÉRESSÉES | 4 |
| PLAIGNANTE..... | 4 |
| AUTRES PRODUCTEURS..... | 5 |
| SYNDICATS..... | 5 |
| IMPORTATEURS..... | 5 |
| EXPORTATEURS..... | 5 |
| GOUVERNEMENT..... | 6 |
| LES PRODUITS | 6 |
| DÉFINITION..... | 6 |
| PRÉCISIONS..... | 7 |
| FABRICATION..... | 9 |
| UTILISATION..... | 10 |
| CLASSEMENT DES IMPORTATIONS..... | 10 |
| MARCHANDISES SIMILAIRES ET CATÉGORIE UNIQUE | 11 |
| BRANCHE DE PRODUCTION NATIONALE | 12 |
| IMPORTATIONS AU CANADA | 13 |
| OBSERVATIONS | 13 |
| DÉROULEMENT DES ENQUÊTES | 13 |
| ENQUÊTE EN DUMPING | 14 |
| CONTEXTE DE L'ENQUÊTE EN VERTU DE L'ARTICLE 20..... | 14 |
| ANALYSE DES CONDITIONS ÉNONCÉES À L'ARTICLE 20..... | 16 |
| RÉSULTATS PROVISOIRES DE L'ENQUÊTE EN VERTU DE L'ARTICLE 20..... | 30 |
| RÉSULTATS PROVISOIRES DE L'ENQUÊTE EN DUMPING | 30 |
| VALEUR NORMALE..... | 30 |
| PRIX À L'EXPORTATION..... | 33 |
| MARGE DE DUMPING..... | 33 |
| RÉSULTATS PROVISOIRES DE L'ENQUÊTE EN DUMPING..... | 33 |
| SOMMAIRE DES RÉSULTATS PROVISOIRES – DUMPING..... | 35 |
| ENQUÊTE EN SUBVENTIONNEMENT | 36 |
| RÉSULTATS PROVISOIRES DE L'ENQUÊTE EN SUBVENTIONNEMENT | 37 |
| SOMMAIRE DES RÉSULTATS PROVISOIRES – SUBVENTIONNEMENT..... | 40 |
| DÉCISIONS | 41 |
| DROITS PROVISOIRES | 41 |
| MESURES À VENIR | 41 |
| AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA..... | 41 |
| TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR..... | 42 |
| DROITS RÉTROACTIFS SUR LES IMPORTATIONS MASSIVES | 43 |
| ENGAGEMENTS | 43 |
| PUBLICATION | 44 |
| RENS EIGNEMENTS | 44 |
| ANNEXE 1 – SOMMAIRE DE LA MARGE ESTIMATIVE DE DUMPING, DU MONTANT DE SUBVENTION ESTIMATIF ET DU TAUX DE DROITS PROVISOIRES | 45 |
| ANNEXE 2 – RÉSUMÉ DES CONSTATS PRÉLIMINAIRES POUR LES DIFFÉRENTS PROGRAMMES DE SUBVENTION | 46 |

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 (canadienne) 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.

[5] Sitôt avisé de l'ouverture de l'enquête, le Tribunal canadien du commerce extérieur (TCCE) a ouvert sa propre enquête préliminaire en dommage conformément au paragraphe 34(2) de la LMSI pour savoir si les éléments de preuve indiquent, de façon raisonnable, que les présumés dumping et subventionnement des marchandises susmentionnées ont causé un dommage ou un retard ou menacent de causer un dommage à la branche de production nationale de marchandises similaires.

[6] Le 9 août 2021, conformément au paragraphe 37.1(1) de la LMSI, le TCCE a rendu une décision provisoire comme quoi les éléments de preuve indiquent, de façon raisonnable, que le dumping et le subventionnement des châssis porte-conteneurs en provenance de la Chine ont causé un dommage à la branche de production nationale.

[7] Le 1^{er} septembre 2021, pour aider à atténuer les pressions exercées par la pandémie de COVID-19 sur les parties intéressées, l'ASFC a prolongé de 90 à 135 jours le délai pour rendre les décisions provisoires ou mettre fin aux enquêtes en partie ou en totalité, comme le prévoit le paragraphe 39(1) de la LMSI.

[8] Le 21 octobre 2021, par suite de ses enquêtes préliminaires et conformément au paragraphe 38(1) de la LMSI, l'ASFC a rendu des décisions provisoires de dumping et de subventionnement concernant les châssis porte-conteneurs en provenance de la Chine.

[9] Le même jour, conformément au paragraphe 8(1) de la LMSI, des droits provisoires ont été imposés sur les importations de marchandises sous-évaluées et subventionnées de même description que celles auxquelles les décisions s'appliquent et qui seraient dédouanées dans la période commençant le jour des décisions provisoires pour se terminer le jour où, soit l'ASFC mettrait fin aux enquêtes pour n'importe quelles marchandises au titre du paragraphe 41(1) de la LMSI, soit le TCCE rendrait une ordonnance ou des conclusions au titre du paragraphe 43(1) de la même loi, selon la première éventualité.

PÉRIODE VISÉE PAR LES ENQUÊTES

[10] La période visée par l'enquête (PVE) en dumping est du 1^{er} mai 2020 au 30 avril 2021.

[11] La PVE en subventionnement est du 1^{er} janvier 2020 au 30 avril 2021.

PÉRIODE D'ANALYSE DE RENTABILITÉ

[12] La période d'analyse de rentabilité (PAR) est du 1^{er} mai 2020 au 30 avril 2021.

PARTIES INTÉRESSÉES

Plaignante

[13] 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

[14] 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 mesure¹.

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

Autres producteurs

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

| Entreprise | Adresse |
|---------------------------|---|
| 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 |

[16] Di-Mond² et Innovative Trailer Design³ appuient la plainte, tandis que Raja Trailer a exprimé une opinion neutre à son égard⁴.

Syndicats

[17] 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 syndicat⁵.

Importateurs

[18] À l'ouverture des enquêtes, l'ASFC a recensé 86 importateurs potentiels des marchandises en cause à partir de ses propres documents d'importation et des renseignements fournis par la plaignante. Elle a adressé à tous ces importateurs une demande de renseignements (DDR)⁶. L'ASFC a reçu deux réponses à sa DDR de la part d'importateurs.

Exportateurs

[19] À l'ouverture des enquêtes, l'ASFC a recensé 22 exportateurs et producteurs potentiels des marchandises en cause originaires ou exportées de la Chine à partir de ses propres documents d'importation et des renseignements présentés dans la plainte. Elle a adressé à tous ces exportateurs une DDR en dumping, une DDR en subventionnement et une DDR selon l'article 20⁷.

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

³ Pièce 30 (NC) – Réponse à la DDR d'ITD.

⁴ Pièce 32 (NC) – Réponse à la DDR de Raja Trailer.

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

⁶ Pièce 24 (NC) – DDR pour importateurs.

⁷ Pièce 23 (NC) – DDR pour exportateurs – subventionnement, dumping et article 20.

[20] Seul un exportateur, Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd. (DCVC), qui est une filiale de China International Marine Containers Ltd. (CIMC), a fait une réponse aux DDR. Des réponses ont aussi été reçues d'autres entreprises liées au sein de CIMC, qui n'ont pas fait d'exportations au Canada, mais qui y ont participé comme fournisseurs d'intrants, ainsi que d'un vendeur établi aux États-Unis.

Gouvernement

[21] À l'ouverture des enquêtes, l'ASFC a adressé au gouvernement de la Chine une DDR en subventionnement sur les présumés programmes de subvention à la disposition des producteurs et exportateurs des marchandises en cause. Elle lui a aussi adressé une DDR concernant l'article 20⁸. Le gouvernement de la Chine n'a répondu à ni l'une ni l'autre de ces DDR.

[22] 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

[23] 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.

Sont exclues :

- i) les remorques fourgons (ou fermées), c'est-à-dire les remorques dotées d'un espace de chargement entièrement clos qui se compose de parois latérales, d'un nez, d'un plancher et d'un plafond fixes et qui compte des panneaux articulés (portes) à l'arrière et parfois à des endroits précis sur les côtés, l'espace de chargement étant incorporé de façon permanente à la remorque même;*

⁸ Pièce 28 (NC) – DDR en subventionnement et DDR concernant l'article 20 pour gouvernements étrangers.

- 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.*

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

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

Précisions⁹

[24] 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.

⁹ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 22-30.

[25] Ces châssis servent généralement au transport de conteneurs de fret intermodaux¹⁰ 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.

[26] 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.

[27] 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.

[28] 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.

[29] 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.

¹⁰ 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.

[30] 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.

[31] 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.

Fabrication¹¹

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

[33] 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.

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

[35] 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.

[36] 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 :

¹¹ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 31-35.

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

Utilisation¹²

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

Classement des importations

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

[39] 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

¹² Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 23.

[40] 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

[41] 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.

[42] En se penchant sur la question des marchandises similaires, le TCCE tient habituellement compte de divers facteurs, notamment les caractéristiques matérielles des marchandises, leurs caractéristiques de marché, et la question de savoir si les marchandises nationales répondent aux mêmes besoins des clients que les marchandises en cause.

[43] 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 position¹³. La plaignante soutient également que les marchandises en cause et les marchandises similaires constituent une catégorie unique de marchandises.

[44] 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 interchangeable 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.

[45] 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 autres¹⁴.

¹³ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 76-81.

¹⁴ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 78.

[46] 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 production¹⁵.

[47] 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.

[48] En l'espèce, le TCCE s'est encore penché sur la question des marchandises similaires et des catégories de marchandises dans son enquête préliminaire en dommage. Le 24 août 2021, il a exposé les motifs de sa décision provisoire de dommage, indiquant qu'il « [...] procédera à son analyse en partant du principe que les marchandises fabriquées au Canada qui entrent dans la définition du produit sont des marchandises similaires aux marchandises en cause et qu'il y a une seule catégorie de marchandises similaires »¹⁶.

BRANCHE DE PRODUCTION NATIONALE

[49] La plainte contient des données sur la production nationale et les ventes intérieures de châssis porte-conteneurs pour la consommation intérieure¹⁷. 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 intérieure¹⁸.

[50] L'ASFC a reçu des lettres d'appui de la part de Di-Mond¹⁹ et d'Innovative Trailer Design²⁰. Raja Trailer a exprimé une opinion neutre à l'égard de la plainte²¹. Parmi les entreprises avec qui l'ASFC a communiqué, les trois entreprises susmentionnées sont les seuls producteurs confirmés de châssis porte-conteneurs au Canada.

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

¹⁵ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 79.

¹⁶ TCCE : Exposé des motifs de la décision de dommage concernant les châssis porte-conteneurs (24 août 2021), PI-2021-002, paragraphe 24.

¹⁷ Pièce 1 (PRO) – Plainte en l'espèce, paragraphes 91-94.

¹⁸ Pièce 33 (PRO) – Réponse à la DDR de Di-Mond; Pièce 29 (PRO) – Réponse à la DDR d'ITD.

¹⁹ Pièce 33 (PRO) – Réponse à la DDR de Di-Mond.

²⁰ Pièce 29 (PRO) – Réponse à la DDR d'ITD.

²¹ Pièce 31 (PRO) – Réponse à la DDR de Raja Trailer.

IMPORTATIONS AU CANADA

[52] À la phase préliminaire des enquêtes, l'ASFC a précisé son estimation du volume et de la valeur des importations à la lumière de ses documents de déclaration ainsi que des réponses de l'exportateur et des importateurs.

[53] Ci-dessous, la distribution des importations de châssis porte-conteneurs selon l'ASFC aux fins des décisions provisoires :

Importations de châssis porte-conteneurs au Canada (% du volume)

| Pays | PVE en dumping (1^{er} mai 2020 au 30 avril 2021) | PVE en subventionnement (1^{er} janvier 2020 au 30 avril 2021) |
|-------------------------------|--|---|
| Chine | 85,2 % | 82,8 % |
| Tous les autres pays | 14,8 % | 17,2 % |
| Total des importations | 100 % | 100 % |

OBSERVATIONS

[54] L'ASFC n'a pas reçu d'observations des parties à la procédure à la phase préliminaire des enquêtes.

DÉROULEMENT DES ENQUÊTES

[55] Pour son enquête en dumping, l'ASFC a adressé à tous les exportateurs, producteurs, vendeurs et importateurs, connus et potentiels, des questionnaires sur leurs expéditions de châssis porte-conteneurs dédouanées au Canada dans la PVE.

[56] Pour son enquête en vertu de l'article 20, l'ASFC s'est adressée au gouvernement de la Chine ainsi qu'à tous les exportateurs et producteurs connus et potentiels de châssis porte-conteneurs dans ce pays. Elle a aussi envoyé des DDR pour pays de remplacement à tous les producteurs connus de châssis porte-conteneurs au Mexique, en Turquie et aux États-Unis afin de recueillir des renseignements sur les prix intérieurs et les coûts aux fins de calcul des valeurs normales selon l'alinéa 20(1)c) de la LMSI. Par ailleurs, elle a interrogé les importateurs canadiens sur leurs reventes au pays de marchandises similaires importées de pays tiers afin de calculer les valeurs normales selon l'alinéa 20(1)d) de la même loi.

[57] Pour son enquête en subventionnement, l'ASFC a interrogé sur les subventions donnant peut-être lieu à une action tous les exportateurs et producteurs connus et potentiels en Chine. Elle a aussi posé des questions au gouvernement de la Chine sur ses contributions financières aux producteurs et exportateurs de châssis porte-conteneurs dédouanés au Canada dans la PVE en subventionnement. Enfin, elle a demandé au gouvernement de transmettre les DDR à tous les paliers de gouvernement inférieurs dont relevaient les exportateurs.

[58] Le gouvernement de la Chine et les exportateurs et producteurs ont été prévenus que le défaut de suivre toutes les instructions de la DDR, de fournir tous les renseignements et les documents requis, y compris les versions non confidentielles, et notamment lors des visites sur place ou des vérifications au bureau, ou encore de permettre la vérification de tout renseignement, les exposerait à ce que leurs marge de dumping, montant de subvention, droits antidumping et droits compensateurs soient déterminés d'après les faits connus – et donc peut-être à leur désavantage.

[59] L'ASFC a reçu d'un exportateur/producteur établi en Chine une demande de prolongation du délai pour répondre aux DDR en dumping, en subventionnement et selon l'article 20. Après examen, elle a accordé la demande, qui était justifiée par des circonstances imprévues ou des fardeaux inhabituels.

[60] L'ASFC a basé ses décisions provisoires sur ce qu'elle savait au moment de les prendre. À la phase finale des enquêtes, elle poursuivra son travail de collecte et d'analyse de l'information, dont elle intégrera les résultats à ses décisions définitives, qu'elle doit rendre d'ici le 19 janvier 2022.

ENQUÊTE EN DUMPING

Contexte de l'enquête en vertu de l'article 20

[61] 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 jouerait la concurrence²².

[62] Les dispositions de l'article 20 s'appliquent par secteur et non par pays. L'ASFC supposera que les conditions de l'article 20 ne s'appliquent pas au secteur à l'étude sauf preuves suffisantes du contraire. Le cas échéant, elle pourra exprimer un avis comme quoi les conditions prévues à l'alinéa 20(1)a) de la LMSI existent dans le secteur à l'étude.

[63] En plus d'examiner si le gouvernement fixe les prix intérieurs en majeure partie et quelles sont les conséquences le cas échéant, l'ASFC doit se demander si l'information au dossier suffit à lui faire croire que ces prix seraient différents dans un marché où jouerait la concurrence.

[64] 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 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 aux fins de détermination des valeurs normales.

²² La Chine est un pays désigné au titre de l'article 17.1 du *Règlement sur les mesures spéciales d'importation*.

[65] La plaignante apporte des éléments de preuve, y compris une analyse des prix, indiquant qu'en Chine le prix de vente intérieur des semi-remorques est largement fixé par le gouvernement²³.

[66] Aux fins de l'enquête en vertu de l'article 20, le secteur à l'étude est celui des semi-remorques au sein de l'industrie des véhicules de transport en Chine. Le secteur des semi-remorques est segmenté : remorques à plateau, remorques fourgons, remorques réfrigérées, châssis porte-conteneurs et autres. Les marchandises en cause sont les châssis porte-conteneurs et leurs sous-ensembles au sein de l'industrie des semi-remorques.

[67] Déjà au début de l'enquête, l'ASFC avait suffisamment d'éléments de preuve, les uns apportés par la plaignante et les autres découlant de ses propres recherches et de ses enquêtes antérieures, pour justifier l'ouverture d'une enquête en vertu de l'article 20 visant à apprécier dans quelle mesure le gouvernement de la Chine fixait les prix dans le secteur industriel des semi-remorques, qui comprend les châssis porte-conteneurs. Il appert qu'en Chine les prix dans ce secteur sont influencés par diverses politiques et mesures industrielles du gouvernement.

[68] Par conséquent, l'ASFC a adressé des DDR selon l'article 20 à tous les producteurs et exportateurs connus des marchandises en cause en Chine de même qu'au gouvernement pour obtenir des renseignements sur la mesure dans laquelle celui-ci fixait les prix intérieurs dans le secteur industriel des semi-remorques, qui comprend les châssis porte-conteneurs. Elle a adressé des DDR aux producteurs dans les pays de remplacement, soit le Mexique, la Turquie et les États-Unis, pour obtenir des renseignements aux fins de détermination des valeurs normales selon l'alinéa 20(1)c) de la LMSI.

[69] 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 d'identifier d'autres pays, 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 des châssis porte-conteneurs.

Sommaire des réponses de l'exportateur chinois

[70] L'ASFC a reçu une réponse essentiellement complète à la DDR selon l'article 20 de la part de DCVC. Cette réponse contenait les exposés de fournisseurs liés concernés ainsi que d'un vendeur lié de DCVC.

²³ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 124-229.

[71] CIMC est un fabricant de matériel de transport et fournisseur de solutions logistiques et énergétiques de calibre mondial. De plus, CIMC fabrique et vend une variété de conteneurs d'expédition, de conteneurs pour marchandises solides, de fourgons frigorifiques et d'autres conteneurs spécialisés. CIMC Vehicles est une des filiales de CIMC et le premier producteur mondial de châssis avec 22 usines de fabrication et 10 usines d'assemblage partout dans le monde, produisant une variété de semi-remorques et de carrosseries spéciales de camion pour véhicules de transport et conteneurs d'expédition.

Réponse du gouvernement de la Chine

[72] Une DDR a été adressée au gouvernement de la Chine pour l'enquête en vertu de l'article 20. Aucune réponse n'a été reçue du gouvernement de la Chine à la date de la décision provisoire de dumping.

Réponses des pays de remplacement

[73] Dans le cadre de l'enquête en vertu de l'article 20, des DDR ont été adressées à tous les producteurs connus de châssis porte-conteneurs dans les pays de remplacement, soit le Mexique, la Turquie et les États-Unis. Aucune réponse à la DDR pour pays de remplacement n'a été reçue à la phase de la décision provisoire.

Réponses des importateurs ayant réalisé des ventes au Canada de châssis porte-conteneurs d'autres pays

[74] Dans le cadre de l'enquête en vertu de l'article 20, l'ASFC a adressé des DDR aux importateurs sur leurs reventes au Canada de châssis porte-conteneurs importés de pays autres que la Chine. Elle a reçu des réponses de deux importateurs, qui n'ont ni l'un ni l'autre fourni de renseignements sur leurs reventes au Canada de marchandises similaires de pays non visés.

Analyse des conditions énoncées à l'article 20

[75] Puisque le gouvernement de la Chine n'a pas fait de réponse à la DDR selon l'article 20, l'ASFC ne dispose pas à cette étape-ci de renseignements sur l'assortiment de produits, le volume de production et la part de marché des fabricants de semi-remorques dans le secteur. Son analyse des facteurs et des conditions énoncés à l'article 20 a donc porté sur CIMC, dont la filiale, DCVC, est l'unique exportateur ayant fait une réponse à la DDR selon l'article 20.

Analyse du contrôle gouvernemental

[76] L'analyse de l'ASFC des facteurs pertinents qui sont présents dans le secteur industriel chinois des semi-remorques, y compris les châssis porte-conteneurs, se résume aux points suivants :

- plan national au 13^e quinquennat pour le développement socioéconomique;
- plan au 13^e quinquennat pour le développement global des services de transport;
- initiative Une ceinture, une route et initiative Fabriqué en Chine 2025;

- règlement sur l'investissement dans l'industrie automobile;
- nationalisation et contrôle des producteurs de semi-remorques par le gouvernement de la Chine;
- nationalisation des fournisseurs de matières premières par le gouvernement de la Chine et influence exercée sur les intrants;
- présence de conditions non marchandes dans les secteurs d'autres ensembles de semi-remorques;
- subventionnement de l'industrie des semi-remorques et de l'acier; et
- traitement fiscal préférentiel pour l'achat de semi-remorques.

[77] Au sujet du niveau de contrôle administratif global, l'économie chinoise est dirigée par un système complexe de planification industrielle touchant toutes les activités économiques au pays. Réunis, ces plans couvrent une matrice exhaustive et complexe de secteurs et de politiques transversales et sont présents à tous les paliers de gouvernement. Deux plans et deux initiatives abordés ci-dessous exemplifient la façon dont des secteurs industriels particuliers, tels que le segment des semi-remorques et/ou ses projets connexes, sont ciblés en fonction des priorités gouvernementales, et la façon dont des objectifs de développement particuliers sont fixés pour la mise à niveau industrielle, l'expansion internationale, etc.

Plan national au 13^e quinquennat pour le développement socioéconomique

[78] Les plans quinquennaux constituent un important outil de politique dans l'économie de marché socialiste chinoise. Dans chaque plan, le gouvernement de la Chine expose ses stratégies de développement, fixant des cibles de croissance et lançant des réformes économiques à l'égard d'industries clés.

[79] Plusieurs chapitres du *plan national au 13^e quinquennat pour le développement socioéconomique (13^e plan quinquennal)*, adopté le 15 mars 2016, insistent sur le développement en 2016-2020 de l'industrie logistique, qui comprend des produits de semi-remorques, dans la PVE²⁴. En particulier, le *13^e plan quinquennal* fixe l'objectif de réduire les coûts logistiques des entreprises par l'amélioration de l'organisation et de la gestion²⁵, le renforcement de la construction de l'infrastructure²⁶ et l'accroissement de l'efficacité globale du transport et de la logistique²⁷, qui sont étroitement liés à l'industrie des semi-remorques.

²⁴ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 1 (NC) – Plan national au 13^e quinquennat pour le développement socioéconomique.

²⁵ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 1 (NC) – Plan national au 13^e quinquennat pour le développement socioéconomique, page 63.

²⁶ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 1 (NC) – Plan national au 13^e quinquennat pour le développement socioéconomique, page 69.

²⁷ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 1 (NC) – Plan national au 13^e quinquennat pour le développement socioéconomique, page 80.

[80] Le 13^e plan quinquennal, qui reconnaît les ravages de la surcapacité dans le système industriel, appelle dans les secteurs saturés à une réduction de l'offre passant par des fusions, des mises à niveau et des restructurations d'entreprises peu performantes; par une refonte des subventions aux activités industrielles non rentables; et ultimement, par la faillite et la liquidation des entreprises non rentables²⁸.

[81] Suivant cette orientation, CIMC Vehicles a racheté Yangzhou Tonghua Special Vehicle, Jinan Kogel Special Automobile et Huajun Group, ce dernier étant l'ancien premier fabricant de remorques en Chine, qui était au 11^e rang des principaux producteurs mondiaux de semi-remorques selon un classement établi par Global Trailer en 2015²⁹.

[82] Le 4 juillet 2016, CIMC a annoncé qu'elle avait racheté seule, pour 91,7 millions GBP, Retlan Manufacturing Limited, grand fabricant de semi-remorques au Royaume-Uni et propriétaire de SDC Trailer et de MDF Engineering. Il s'agit de la plus importante mégafusion dans l'industrie mondiale des semi-remorques des 10 dernières années, laquelle a permis à CIMC d'étendre ses activités en Europe et de demeurer un chef de file mondial des semi-remorques³⁰.

[83] Le 13^e plan quinquennal veut aussi donner un rôle plus important aux entreprises d'État (EE) dans le développement de l'économie chinoise. Pour citer son 11^e chapitre [notre traduction] :

*Nous réitérons fermement notre engagement à tout faire pour l'avènement d'EE toujours plus fortes, meilleures, et plus importantes; ainsi, beaucoup d'entre elles développeront leurs capacités d'innovation et deviendront compétitives au niveau international, ce qui du même coup avivera le secteur public, le rendra plus influent dans l'économie, augmentera sa résilience, et l'outillera pour contribuer à la réalisation des objectifs stratégiques nationaux*³¹.

[84] Le plan réitère expressément l'intention du gouvernement de la Chine de recourir aux EE pour influencer de façon proactive la dynamique du marché et pour contrôler son économie; or, CIMC s'avère être une EE, comme nous le verrons dans la section « Nationalisation et contrôle des producteurs de semi-remorques par le gouvernement de la Chine ».

²⁸ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 2 (NC) – Article : 13th Five Year Plan Stresses Economic Restructuring [le 13^e plan quinquennal mise sur la restructuration économique].

²⁹ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 4 (NC) – Global OEM Trailer Ranking 2015 [classement des fabricants d'équipement d'origine de 2015 selon Global Trailer].

³⁰ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 5 (NC) – CIMC the Biggest Acquisition in Semi-trailer Industry [CIMC, la plus grosse acquisition dans l'industrie des semi-remorques].

³¹ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 1 (NC) – Plan national au 13^e quinquennat pour le développement socioéconomique, chapitre 11.

Plan au 13^e quinquennat pour le développement global des services de transport

[85] Pour préciser les politiques permettant d'atteindre les buts du *13^e plan quinquennal*, le ministère des Transports de la Chine a publié en juillet 2016 le *plan au 13^e quinquennat pour le développement global des services de transport*. L'un des 11 grands objectifs de ce plan est la création d'un système logistique intensif et efficace pour le transport du fret³². Il est envisagé à cette fin de favoriser le développement global du transport en mode dit « dépôt et traction ». Pour citer le plan de développement [notre traduction] :

Encourager le développement des remorques fermées standard et favoriser l'amélioration des lois, politiques et normes techniques pertinentes. Améliorer les installations de gares normalisées de transport en mode dépôt et traction et appuyer la construction de gares spécialisées publiques à grande échelle de transport en mode dépôt et traction à vide. Encourager l'innovation en matière de « bassin de remorques » et d'autres services logistiques nouveaux, le développement du transport en mode dépôt et traction de collecte longue distance, le développement des entreprises de location de remorques, de remorques, d'échange de remorques et autres, ainsi que l'amélioration des systèmes connexes et de la réglementation de la gestion des remorques.

[86] Le transport en mode dépôt et traction ou « dépôt et ramassage » ou « dépôt et attelage » est un système de transport du fret selon lequel un camionneur dépose un conteneur (« dépôt ») et en ramasse un autre (« ramassage » ou « attelage » ou « traction »).

[87] La promotion du transport en mode dépôt et traction sert aussi de moyen de faire valoir d'autres objectifs stratégiques, comme l'amélioration de l'efficacité énergétique. En 2017, le Conseil d'État a diffusé la *directive du Conseil d'État pour faire davantage la promotion de la logistique à coût réduit et à efficacité élevée*, qui insiste à nouveau sur la promotion du transport multimodal et du transport en mode dépôt et traction pour l'industrie des semi-remorques³³.

[88] L'adoption répandue des semi-remorques et des châssis porte-conteneurs est essentielle à la promotion du transport en mode dépôt et traction. À ce sujet, il est évident que le gouvernement de la Chine a mis en œuvre plusieurs politiques précises pour favoriser le développement et l'utilisation des semi-remorques et des châssis porte-conteneurs.

Initiative Une ceinture, une route et initiative Fabriqué en Chine 2025

[89] L'initiative Une ceinture, une route (ICR) de la Chine, parfois appelée la nouvelle route de la soie, constitue un des plans de développement de l'infrastructure et de la logistique les plus ambitieux au monde, prévoyant une « ceinture » de corridors terrestres et une « route » maritime de couloirs de navigation. Lancé en 2013, le vaste réseau commercial mondial de routes terrestres, de transport ferroviaire et océanique, de pipelines d'énergie et de postes frontaliers rationalisés s'étend de l'Asie de l'Est à l'Europe et à l'Afrique sur 71 pays représentant la moitié de la population mondiale et le quart du produit intérieur brut (PIB) mondial.

³² Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, annexe 36, pages 481-483.

³³ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, annexe 36, page 415.

[90] En tant que fabricant de conteneurs, de semi-remorques et d'autres produits de transport essentiels au réseau commercial mondial de la Chine, CIMC joue un rôle déterminant dans ce programme stratégique du gouvernement. Comme l'a rapporté Supply and Demand Chain Executive le 17 août 2015, CIMC aurait fait l'affirmation suivante [notre traduction]³⁴ :

Notre but est de faire en sorte que toutes les divisions de CIMC approvisionnent les industries du transport de conteneurs, du camionnage, du transport ferroviaire et de la logistique en services et en matériel de suivi, de surveillance et de gestion des biens à distance mondiaux. Notre cible immédiate est l'initiative Une ceinture, une route de la Chine.

[91] Le 14 mai 2017, au forum de l'ICR pour la coopération internationale, Mai Boliang, président-directeur général (PDG) et président de CIMC, a déclaré que son entreprise participait activement à la construction de la ceinture et de la route et tâchait d'offrir du matériel, des services et des solutions supérieurs et fiables aux pays le long de la ceinture et de la route³⁵.

[92] Le 27 août 2018, la Commission de la supervision et de l'administration des biens de l'État du Conseil d'État (CSABECE) a diffusé un communiqué sur la façon dont CIMC (à titre d'EE dans le cadre des projets de l'ICR) appuie le service logistique pour l'initiative³⁶.

[93] CIMC a directement profité de la demande de conteneurs et de semi-remorques, qui a été stimulée par le réseau logistique de l'ICR sous la direction de la Chine. Cette augmentation de la demande ne se limite pas aux conteneurs; elle se répercute aussi directement sur les ventes de CIMC de produits accessoires, comme les châssis porte-conteneurs en cause et autres semi-remorques, car le commerce terrestre par transport routier a grandement stimulé la demande de ces produits.

[94] En parallèle avec l'ICR, l'initiative Fabriqué en Chine 2025 (« IFC 2025 »)³⁷, lancée par le Conseil d'État en 2015, priorise la promotion et le développement de 10 industries, parmi lesquelles figurent le matériel de génie océanique et le matériel d'expédition de pointe et de transport ferroviaire moderne.

[95] Puisque l'IFC 2025 aide les entreprises de logistique et de transport en Chine à concurrencer les acteurs mondiaux, certains producteurs de semi-remorques, y compris les châssis, pourraient bénéficier de ses politiques, que ce soit directement ou indirectement. Par exemple, CIMC a profité des politiques de l'IFC 2025 pour le développement de la robotique et des machines-outils dans ses usines dites « de phare automatisé », qui reposent sur la fabrication intelligente globale par la modélisation numérique et la production automatisée³⁸.

³⁴ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 6 (NC) – Supply and Demand Chain Executive : *CIMC & BRI* [CIMC et l'ICR].

³⁵ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, annexe 48.

³⁶ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 7 (NC) – CSABECE : EE participant aux projets de l'ICR.

³⁷ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 8 (NC) – Chambre de commerce des États-Unis : *Made in China 2025* [Fabriqué en Chine 2025], page 10.

³⁸ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, page 65.

[96] Comme l'a déclaré le PDG de CIMC Vehicles dans une entrevue [notre traduction]³⁹ :

Vu la tendance générale vers l'initiative Fabriqué en Chine 2025, les 25 filiales de CIMC Vehicles se transformeront en usines de phare automatisé d'ici trois à cinq ans selon le calendrier.

[97] Même si l'éclosion et la propagation de la COVID-19 ont gravement nui aux activités économiques mondiales en 2020, le revenu total de CIMC Vehicles a augmenté de 13 % par rapport à 2019 pour atteindre un pic record⁴⁰ sous l'impulsion de toutes ces politiques et initiatives visant à aider les producteurs de matériel de transport à demeurer concurrentiels dans le monde en répondant à la demande intérieure et en desservant les marchés développés.

Règlement sur l'investissement dans l'industrie automobile

[98] Le règlement sur l'investissement dans l'industrie automobile⁴¹, mis en application le 10 janvier 2019, vise à favoriser le développement de haute qualité de l'industrie automobile en améliorant les normes d'accessibilité et en renforçant la réglementation des projets d'investissement pertinents. L'article 28 du règlement énumère les exigences des projets d'investissement à l'égard des remorques, y compris une variété de semi-remorques.

[99] Ces exigences, qui imposent des barrières techniques et limitent les nouveaux venus sur certains marchés, témoignent de l'intention du gouvernement de la Chine de favoriser et de diriger l'investissement dans certains produits de remorques et de semi-remorques, ce qui risque de fausser les prix courants dans l'industrie des semi-remorques.

[100] En ce qui concerne l'industrie automobile, la *politique de développement de l'industrie automobile*⁴² prévoyait une restriction de la participation étrangère dans les coentreprises de fabrication automobile, laquelle était toujours en vigueur dans la PVE. Par conséquent, les producteurs de semi-remorques sont visés par des mesures discriminatoires favorisant les producteurs nationaux.

[101] L'ASFC a examiné la réponse de DCVC à la DDR selon l'article 20 en ce qui a trait aux plans, aux politiques et aux initiatives de développement économique du gouvernement de la Chine abordés précédemment. Elle est d'avis que l'incidence indirecte et l'effet cumulatif des mesures macroéconomiques du gouvernement sont susceptibles de créer un environnement d'assujettissement des entreprises de semi-remorques aux lignes directrices et aux objectifs gouvernementaux. Ainsi, les prix intérieurs dans l'industrie des semi-remorques en Chine pourraient être sensiblement différents de ceux sur d'autres marchés concurrentiels, où le gouvernement ou une autre autorité n'influence pas l'offre et la demande.

³⁹ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 9 (NC) – Entrevue auprès du président de CIMC : Fabriqué en Chine 2025, page 2.

⁴⁰ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 10 (NC) – Rapport annuel 2020 de CIMC Vehicles, page 12.

⁴¹ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 28 (NC) – Règlement sur l'investissement dans l'industrie automobile.

⁴² Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 26 (NC) – Politique de développement de l'industrie automobile.

Nationalisation et contrôle des producteurs de semi-remorques par le gouvernement de la Chine

[102] Le principe de base de l'économie socialiste chinoise est la nationalisation des moyens de production. L'économie d'État est le moteur de l'économie nationale, et le gouvernement a pour mandat d'assurer la consolidation et la croissance de celle-ci⁴³.

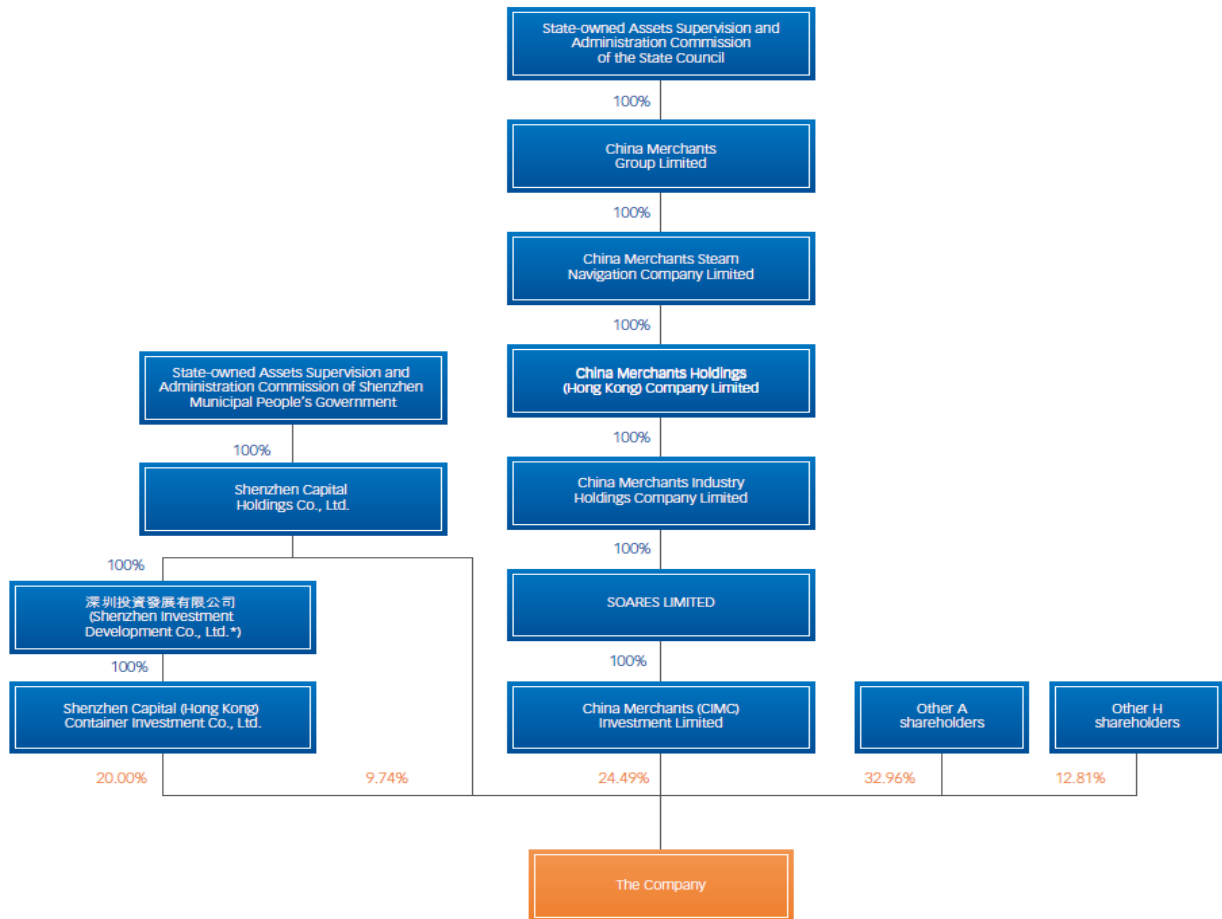
[103] Le gouvernement de la Chine maintient les structures et exerce son influence continue sur les entreprises et, en particulier, les EE. En plus de définir activement les politiques économiques générales des différentes EE et de surveiller leur mise en œuvre, il revendique son droit de participer à la prise de décisions opérationnelles des EE. En échange, celles-ci jouissent d'un statut particulier au sein de l'économie chinoise, qui leur confère plusieurs avantages, notamment une protection contre la concurrence et un accès préférentiel aux ressources pertinentes, y compris un financement⁴⁴.

[104] La structure d'actionnariat entre CIMC et ses grands actionnaires, présentée ci-dessous, figurait dans le rapport annuel 2020 du groupe⁴⁵. Le tableau indique clairement que la CSABECE, à titre de premier actionnaire, détient 54,2 % des parts par l'entremise de diverses filiales intermédiaires.

⁴³ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 22 (NC) – Décision de l'UE en matière de TEM – roues en acier.

⁴⁴ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 22 (NC) – Décision de l'UE en matière de TEM – roues en acier.

⁴⁵ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 11 (NC) – Rapport annuel 2020 de CIMC, page 235.



LÉGENDE : State-owned Assets Supervision and Administration Commission of the State Council = Commission de la supervision et de l'administration des biens de l'État du Conseil d'État; State-owned Assets Supervision and Administration Commission of Shenzhen Municipal People's Government = Commission de la supervision et de l'administration des biens du gouvernement populaire municipal de Shenzhen; Other A shareholders = Autres actionnaires A; Other H shareholders = Autres actionnaires H; The Company = L'entreprise

[105] Dans son analyse des organismes publics, le département du Commerce des États-Unis (US Doc) explique que le gouvernement de la Chine utilise des « pyramides de contrôle » pour diversifier le mode de propriété des EE et pour profiter des inscriptions en bourse de celles-ci sans renoncer au contrôle significatif de la prise de décisions par les EE⁴⁶. Le gouvernement maintient un intérêt majoritaire dans les entreprises inscrites, tandis que les actionnaires minoritaires fournissent les liquidités mais n'exercent qu'une influence limitée⁴⁷.

[106] De plus, comme nous l'avons vu dans la section précédente, la CSABECE a indiqué que CIMC était une EE dans un communiqué rendu public le 27 août 2018⁴⁸.

⁴⁶ Pièce 2 (NC) - Plainte en l'espèce, annexe 70, pages 18-20.

⁴⁷ Pièce 2 (NC) - Plainte en l'espèce, annexe 36, pages 132-134.

⁴⁸ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 7 (NC) – CSABECE : EE participant aux projets de l'ICR.

[107] L'ASFC est d'avis que, là où une entité gouvernementale détient une participation majoritaire, que ce soit directement ou indirectement, cet intérêt signifie en soi que le gouvernement exerce ou est susceptible d'exercer un contrôle sur les activités générales de l'entreprise. Ce contrôle peut porter sur la sélection des membres du conseil et de la direction et sur la répartition des bénéfices, entre autres. L'information au dossier appuie de façon raisonnable l'affirmation selon laquelle CIMC est une EE qui est contrôlée par le gouvernement de la Chine par l'entremise de multiples intermédiaires, et ultimement, la CSABECE.

Nationalisation des fournisseurs de matériaux en acier par le gouvernement de la Chine et influence exercée sur les intrants

[108] La plaignante affirme que les produits de l'acier représentent environ 75 % des matières entrant dans la production des châssis porte-conteneurs⁴⁹. Les intrants d'acier directs des châssis porte-conteneurs en cause sont les tôles, les profilés creux, les barres et les poutres. Les intrants d'acier indirects représentent aussi une part importante des coûts des matières entrant dans la production des principaux composants des semi-remorques, comme les roues, la suspension et les essieux, dont les prix sont également faussés par ceux de l'acier sur le marché intérieur chinois⁵⁰.

[109] Dans le secteur sidérurgique, la nationalisation par le gouvernement de la Chine demeure importante. Selon le *plan de rajustement et de mise à niveau de l'industrie sidérurgique (2016-2020)*⁵¹, les 10 premières entreprises sidérurgiques chinoises devront représenter 60 % de la production d'acier brut d'ici 2025, ce qui nécessitera probablement d'autres acquisitions et fusions supervisées par l'État.

[110] L'ASFC a effectué ses propres recherches sur la production d'acier. D'après les données de la World Steel Association, les 10 premiers producteurs d'acier en fonction du volume représentaient 39 % de toute la production d'acier en Chine en 2020⁵². Sept de ces 10 grands producteurs étaient de l'État, et leur production combinée représentait 74,4 % des 10 premiers producteurs d'acier en Chine en 2020. Ainsi, le gouvernement a déjà dépassé les objectifs fixés dans son *plan de rajustement et de mise à niveau de l'industrie sidérurgique (2016-2020)*.

[111] Par suite des politiques relatives à l'acier du gouvernement de la Chine qui misaient sur une réforme structurelle de l'approvisionnement, le 22 septembre 2016, Baosteel Group et Wuhan Steel Group ont fusionné pour former BaoWu Steel Group, le premier producteur d'acier brut dans le monde. Cette fusion a donné lieu à une entité de l'État beaucoup plus influente ainsi qu'à une plus grande concentration au sein de l'industrie sidérurgique.

⁴⁹ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, page 42.

⁵⁰ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, pages 68-69.

⁵¹ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, annexe 36, pages 436-445.

⁵² Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 13 (NC) – World Trade Association : *2021 World Steel in Figures* [la sidérurgie mondiale en 2021 en chiffres].

[112] La nationalisation et le contrôle par le gouvernement de la Chine de la majorité des grands producteurs d'acier du pays sont tels que ces entreprises produisent et commercialisent probablement l'acier en fonction des politiques et des objectifs gouvernementaux plutôt que des conditions de marché. Ces grands fabricants d'acier de l'État en Chine sont tous capables de produire les types d'intrants d'acier servant dans les semi-remorques⁵³. Ainsi, ils peuvent vendre divers produits de l'acier, comme les tôles, les poutres et les barres, utilisés directement par les producteurs de semi-remorques, à des prix non marchands.

[113] Étant donné que les groupes sidérurgiques de l'État produisent aussi les intrants des roues, des essieux et de la suspension, tous des ensembles importants d'une variété de semi-remorques, y compris les châssis porte-conteneurs, il se peut que les prix de ceux-ci soient également influencés par les bas prix offerts par les grandes EE pour les intrants de production de divers ensembles de semi-remorques.

[114] La plaignante présente des comparaisons de prix indiquant que les prix intérieurs en Chine pour les tôles et les poutres, deux intrants majeurs des châssis porte-conteneurs, étaient inférieurs aux prix jalons sur d'autres marchés en 2019 et en 2020⁵⁴.

[115] L'ASFC peut utiliser des renseignements de SteelBenchmarker, qui compile et analyse les prix ex-usine des tôles et des bandes laminées à chaud (BLC) en Chine, aux États-Unis et dans d'autres régions, pour la période visée⁵⁵. Les tôles et les BLC sont deux intrants de production directs majeurs des châssis porte-conteneurs. L'ASFC peut raisonnablement constater que les prix FAB (franco à bord) à l'usine des tôles et des BLC en Chine ont par le passé été systématiquement inférieurs aux prix américains ou mondiaux moyens.

[116] Étant donné que les tôles et les BLC sont des produits de base librement échangés sur le marché mondial, ces écarts viennent appuyer l'allégation contenue dans la plainte selon laquelle les prix intérieurs des intrants d'acier en Chine seraient différents dans un marché où jouerait la concurrence.

[117] Le contrôle et l'influence exercés par le gouvernement de la Chine sur la production et les prix de l'acier entraînent des prix artificiellement bas, qui se répercutent probablement sur les prix des produits en aval, comme les ensembles de semi-remorques et les semi-remorques mêmes, y compris les châssis porte-conteneurs, qui bénéficieraient de l'avantage conféré par les bas coûts des intrants.

Présence de conditions non marchandes dans les secteurs d'autres ensembles de semi-remorques

[118] Les autorités des recours commerciaux des États-Unis et de l'Union européenne (UE) ont reconnu les prix faussés d'ensembles de semi-remorques en Chine dans le cadre de décisions de dumping concernant l'existence d'une économie non marchande dans le secteur chinois des roues et des pneus.

⁵³ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, pages 70-72.

⁵⁴ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, page 69.

⁵⁵ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 15 (NC) – SteelBenchmarker : *Price History* [historique des prix].

[119] En ce qui concerne le secteur chinois des roues, l'US DoC a fait la déclaration suivante dans l'enquête sur les ventes sous leur juste valeur de certaines roues en acier en provenance de la Chine en 2018 [notre traduction]⁵⁶ :

Le département du Commerce juge que la Chine est un pays à économie non marchande (ENM). En vertu du sous-alinéa 71(18)(C)(i) de la loi, toute décision selon laquelle un pays étranger a une ENM demeure en vigueur jusqu'à ce que le département du Commerce la révoque.

[120] L'UE a rendu la décision suivante à l'égard des exportateurs en Chine participant à l'enquête sur le dumping de certaines roues en aluminium [notre traduction]⁵⁷ :

La conclusion selon laquelle toutes les entreprises ayant demandé le TEM (traitement à titre d'économie de marché) devraient se voir refuser ce traitement, comme le prévoit le considérant (53) du règlement provisoire, est confirmée par la présente⁵⁸.

[121] Le 4 mars 2020, l'UE a aussi conclu dans sa décision définitive à l'égard des roues en acier en provenance de la Chine⁵⁹ que le marché chinois était largement desservi par des entreprises appartenant au gouvernement, contrôlées par celui-ci, ou soumises à une supervision ou à une orientation stratégiques gouvernementales⁶⁰.

[122] L'US DoC et l'UE ont également confirmé la présence de conditions non marchandes dans le segment des pneus de camion en Chine.

[123] Le 19 janvier 2017, l'US DoC a maintenu le traitement de la Chine à titre de pays à ENM dans sa décision définitive de dumping concernant les pneus de camion et d'autobus en provenance de la Chine⁶¹. Pour sa part, dans sa décision définitive concernant les pneumatiques destinés aux autobus ou aux camions du 18 octobre 2018, l'UE a jugé que les exportateurs chinois ne remplissaient pas les critères pour le TEM⁶².

[124] Le *catalogue des industries prioritaires pour l'investissement étranger dans le Centre et l'Ouest de la Chine*⁶³ est un exemple des catalogues exhaustifs du gouvernement de la Chine conçus pour orienter les flux d'investissement étranger vers le secteur des pièces automobiles, dont les essieux et les systèmes d'éclairage, qui sont aussi des composants de semi-remorques. En voici un extrait [notre traduction] :

⁵⁶ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 20 (NC) – Décision de l'US DoC en matière d'ENM – roues en acier.

⁵⁷ https://trade.ec.europa.eu/tdi/case_history.cfm?init=1509

⁵⁸ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 21 (NC) – Décision de l'UE en matière de TEM – roues en aluminium.

⁵⁹ https://trade.ec.europa.eu/tdi/case_history.cfm?id=2383&init=2383

⁶⁰ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 22 (NC) – Décision de l'UE en matière de TEM – roues en acier.

⁶¹ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 23 (NC) – Décision de l'US DoC en matière d'ENM – pneus.

⁶² Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 24 (NC) – Décision de l'UE en matière de TEM – pneus.

⁶³ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 27 (NC) – Catalogue des industries encouragées.

Fabrication de composants et de pièces automobiles : transmission automatique à six vitesses ou plus, essieux de grande puissance et haute densité pour véhicules commerciaux, systèmes d'éclairage avant adaptifs, éclairage avant DEL, application de matériaux légers (acier à haute résistance, alliage aluminium-magnésium, plastique composite, métallurgie des poudres, fibres composites à résistance élevée, etc.), embrayages, amortisseurs hydrauliques, ensemble de panneau de commande central et sièges.

[125] Le gouvernement de la Chine oriente le développement de divers secteurs selon un vaste éventail d'outils et de directives stratégiques portant sur la composition et la restructuration du marché, les matières premières, l'investissement, l'élimination de capacités, la gamme de produits, la réinstallation et la mise à niveau, etc. Par ces moyens et autres mesures, le gouvernement dirige et contrôle presque tous les aspects du développement et du fonctionnement des secteurs, dont les roues en acier, les pneus, les essieux et les systèmes d'éclairage.

Subventionnement des semi-remorques, des matériaux en acier et d'autres intrants

[126] La plaignante allègue que le gouvernement de la Chine a subventionné la production de châssis ainsi que celle de matériaux pertinents, en particulier les intrants d'acier.

[127] CIMC a déclaré des montants de subvention élevés dans les états financiers publics du groupe. En plus des aides gouvernementales supérieures à 712 millions CNY comptabilisées dans le résultat net en 2020⁶⁴, les subventions reçues par CIMC mais à être comptabilisées au cours de périodes futures se chiffraient à 1 176 millions CNY au 31 décembre 2020⁶⁵, soit 15,8 % du bénéfice d'exploitation de 7 439 millions CNY en 2020⁶⁶.

[128] De même, CIMC Vehicles a fait état au 31 décembre 2020 d'aides gouvernementales supérieures à 242 millions CNY en 2020⁶⁷ et d'un revenu reporté de plus de 105 millions CNY⁶⁸ à être comptabilisé au cours de périodes futures.

[129] Les récentes conclusions de l'US DoC dans son enquête sur les châssis témoignent aussi du subventionnement de la production de châssis porte-conteneurs par le gouvernement de la Chine. Dans sa décision définitive du 8 avril 2021, l'US DoC a augmenté le montant de subvention établi au moment de la décision provisoire, applicable à CIMC et à tous les autres producteurs de châssis en Chine, qui est passé à 44,32 % *ad valorem*⁶⁹.

[130] En réponse à l'allégation de subventionnement de la plaignante, l'ASFC a ouvert l'enquête sur le subventionnement des châssis porte-conteneurs et a rendu sa décision provisoire le 21 octobre 2021, le montant de subvention estimatif s'établissant à 1,7 % du prix à l'exportation dans le cas de DCVC et à 20,2 % dans celui de tous les autres exportateurs chinois.

⁶⁴ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 11 (NC) – Rapport annuel 2020 de CIMC, page 15.

⁶⁵ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 11 (NC) – Rapport annuel 2020 de CIMC, page 445.

⁶⁶ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 11 (NC) – Rapport annuel 2020 de CIMC, page 14.

⁶⁷ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 10 (NC) – Rapport annuel 2020 de CIMC Vehicles, page 180.

⁶⁸ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 10 (NC) – Rapport annuel 2020 de CIMC Vehicles, page 241.

⁶⁹ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, annexe 99.

[131] Étant donné que CIMC a reçu des montants de subvention élevés au titre de multiples programmes du gouvernement de la Chine, il est raisonnable de croire que des programmes de subvention similaires pourraient être à la disposition d'autres exportateurs et producteurs de châssis porte-conteneurs.

[132] Le subventionnement de grande envergure de divers secteurs de l'acier fausse les prix des matériaux en acier et des ensembles de châssis, et les avantages en sont transférés directement et indirectement aux producteurs en Chine, puisque l'acier est un intrant majeur de production des châssis porte-conteneurs et de leurs ensembles en acier. Les conclusions positives antérieures de l'ASFC à l'égard des produits de l'acier subventionnés en Chine, y compris les tubes en acier⁷⁰, l'acier laminé à froid⁷¹, les barres⁷² et les tiges⁷³, sont en soi des éléments de preuve de l'influence gouvernementale dans l'industrie sidérurgique.

[133] À part les intrants d'acier, l'US DoC et l'UE ont jugé que le gouvernement de la Chine a fortement subventionné des ensembles de semi-remorques comme les roues et les pneus.

[134] Le 23 janvier 2017, l'US DoC a annoncé des décisions définitives affirmatives à l'issue de son enquête en matière de droits compensateurs sur les pneus de camion et d'autobus en provenance de la Chine, les taux établis allant de 38,6 % à 68,5 %⁷⁴. Le 22 mars 2019, l'US DoC a rendu des décisions définitives à l'issue de son enquête en matière de droits compensateurs sur les roues en acier en provenance de la Chine, le taux s'établissant à 457,1 % pour les parties tenues de répondre et tous les autres exportateurs chinois de roues en acier⁷⁵.

[135] De même, le 13 novembre 2018, la Commission européenne a imposé des droits compensateurs définitifs sur les importations de la Chine de pneus neufs et réchappés destinés aux autobus ou aux camions, les taux allant de 3,75 à 57,28 EUR l'unité selon l'exportateur⁷⁶.

[136] En conclusion, au titre de ces subventions directes et indirectes, les producteurs de châssis porte-conteneurs en Chine peuvent recevoir des aides financières directes du gouvernement, et bénéficient probablement d'ensembles subventionnés leur permettant de vendre leurs produits à des prix déterminés par des facteurs autres que les conditions de marché, et peut-être plus bas que ce qu'ils seraient sans subventionnement gouvernemental.

⁷⁰ <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/sima-lmsi/i-e/ad1373/ad1373-i08-fd-fra.html>

⁷¹ <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/sima-lmsi/i-e/crs2018/crs2018-fd-fra.html>

⁷² <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/sima-lmsi/i-e/ad1403/ad1403-i14-fd-fra.html>

⁷³ <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/sima-lmsi/i-e/sr2018/sr2018-fd-fra.html>

⁷⁴ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 17 (NC) – Décision définitive de subventionnement de l'US DoC – pneus.

⁷⁵ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 18 (NC) – Décision définitive de subventionnement de l'US DoC – roues.

⁷⁶ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 19 (NC) – Décision définitive de subventionnement de l'UE – pneus.

Traitement fiscal préférentiel

[137] Le gouvernement de la Chine offre un traitement fiscal préférentiel pour l'achat de châssis porte-conteneurs en Chine. Le 25 mai 2018, le ministère des Finances a diffusé une directive, réduisant de moitié la taxe de vente de 10 % à 5 % (applicable à l'achat de véhicules, y compris les semi-remorques) pour la période du 1^{er} juillet 2018 au 30 juin 2021. Le ministère a récemment prolongé l'allégement fiscal jusqu'au 31 décembre 2023⁷⁷.

[138] Guidé par les diverses directives et initiatives du gouvernement de la Chine abordées précédemment, le ministère a pris cette mesure fiscale préférentielle dans le but déclaré de favoriser le développement du transport en mode dépôt et traction, d'améliorer l'efficacité et de réduire les coûts de la logistique.

[139] Dans sa réponse à la DDR selon l'article 20, DCVC fournit des renseignements sur l'existence et le but de la politique de réduction de la taxe.

[140] La politique de réduction préférentielle de la taxe de vente, de 10 % à 5 %, témoigne encore du fait que le gouvernement de la Chine peut réglementer le niveau de bénéfices que les entreprises de semi-remorques peuvent réaliser, ce qui se répercutera sur les prix intérieurs d'une variété de semi-remorques, y compris les châssis porte-conteneurs.

Analyse des prix intérieurs en Chine

[141] La plaignante donne des exemples d'offres et de prix de châssis porte-conteneurs sur le marché intérieur chinois, tirés des cybermarchés Alibaba et Diyiqi, afin de comparer les prix de modèles très similaires les uns des autres qui sont vendus par elle-même au Canada ou en ligne dans des pays européens.

[142] Puisque les normes juridiques et réglementaires pour les châssis porte-conteneurs diffèrent grandement d'un territoire à l'autre, il est difficile de sélectionner et de comparer des modèles identiques sur les marchés nord-américain, chinois et européen. Pour sélectionner des modèles comparables très similaires les uns des autres, la plaignante a utilisé des caractéristiques clés : longueur du châssis, nombre d'essieux, poids à vide, poids nominal brut du véhicule, s'agissant d'évaluer la similitude des châssis.

[143] Il ressort de cette comparaison que les prix des châssis porte-conteneurs en Chine sont nettement inférieurs à ceux sur les marchés canadien et européen, ce qui semble indiquer que l'intervention du gouvernement de la Chine dans le secteur se répercute sur les prix intérieurs des châssis.

⁷⁷ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, page 62 et pièce jointe 36.

[144] Les renseignements sur les prix contenus dans la base de données sur les ventes intérieures fournies dans la réponse de DCVC ont aussi été analysés. Il s'agissait de déterminer si les prix intérieurs des châssis porte-conteneurs vendus par DCVC sont faussés par rapport à ceux sur d'autres marchés concurrentiels. Il en ressort que, dans la PVE, le prix moyen et la fourchette de prix des châssis porte-conteneurs vendus par DCVC sont nettement inférieurs à ceux sur le marché européen.

[145] L'information au dossier appuie l'allégation selon laquelle les prix intérieurs des châssis porte-conteneurs en Chine seraient différents dans un marché où jouerait la concurrence.

Résultats provisoires de l'enquête en vertu de l'article 20

[146] D'après l'information au dossier, l'ASFC juge qu'en Chine les politiques gouvernementales, la nationalisation, le subventionnement, le traitement fiscal et la présence de conditions non marchandes dans les secteurs des semi-remorques et/ou de leurs divers intrants et ensembles témoignent de l'intervention du gouvernement et de son influence dans le secteur des semi-remorques.

[147] Aux fins de la décision provisoire de dumping, l'ASFC est d'avis que les prix intérieurs dans le secteur chinois des semi-remorques, qui comprend les châssis porte-conteneurs, sont largement fixés par le gouvernement, et qu'il y a des motifs suffisants de croire que ces prix seraient différents dans un marché où jouerait la concurrence.

[148] À la phase finale de l'enquête en dumping, l'ASFC poursuivra son enquête en vertu de l'article 20 et son travail de vérification et d'analyse des renseignements pertinents. Elle pourra alors réaffirmer que les conditions énoncées à l'article 20 de la LMSI existent dans le secteur des semi-remorques, y compris les châssis porte-conteneurs, ou bien conclure que la détermination des valeurs normales peut se fonder sur les prix de vente intérieurs et les coûts en Chine.

RÉSULTATS PROVISOIRES DE L'ENQUÊTE EN DUMPING

Valeur normale

[149] L'ASFC estime généralement les valeurs normales, soit selon la méthode prévue à l'article 15 de la LMSI, qui se fonde sur le prix de vente intérieur de marchandises similaires dans le pays exportateur, soit selon l'une des méthodes prévues à l'article 19 de la même loi, notamment celle prévue à l'alinéa 19b), qui se fonde sur 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 montant raisonnable pour les bénéfices.

[150] Par contre, quand elle juge que, dans un pays désigné comme la Chine, le gouvernement fixe largement les prix intérieurs, et qu'elle a des motifs de croire que ces prix seraient différents dans un marché concurrentiel, l'ASFC estime généralement les valeurs normales selon l'article 20 de la LMSI, soit à partir du coût ou du prix de vente des marchandises similaires dans un pays de remplacement.

[151] Aux fins de la décision provisoire, il n'a pas été possible de fonder l'estimation des valeurs normales pour la Chine sur les prix de vente intérieurs ni sur le coût total des marchandises additionné des bénéfices, l'ASFC s'étant fait l'opinion que les conditions énoncées à l'alinéa 20(1)a) de la LMSI existaient dans le secteur chinois des semi-remorques, qui comprend les châssis porte-conteneurs.

[152] Quand ces conditions sont présentes, l'ASFC peut fonder son estimation des valeurs normales sur le prix de vente, ou le coût total additionné des bénéfices, des marchandises similaires vendues par les producteurs dans un pays de remplacement que le président de l'ASFC aura désigné en vertu de l'alinéa 20(1)c) de la LMSI. Cependant, aucun producteur d'un pays de remplacement n'a fourni les renseignements nécessaires sur les prix intérieurs et les coûts des marchandises à l'étude.

[153] Quand l'alinéa 20(1)c) est inapplicable, l'alinéa d) prévoit une autre méthode qui consiste à calculer les valeurs normales d'après les reventes au Canada de marchandises en cause importées de pays tiers. L'ASFC a déterminé que cette disposition ne pouvait être appliquée, car les importateurs n'ont pas fourni de renseignements suffisants sur les reventes.

[154] Ainsi, aux fins de la décision provisoire, l'ASFC a utilisé une autre méthode pour estimer les valeurs normales qui s'appuie sur les meilleurs renseignements disponibles. Elle a jugé que cette autre méthode était représentative et raisonnable puisqu'elle se fonde sur une méthode de coûts reconstitués similaire à celle utilisée à l'ouverture de l'enquête, et est conforme à celle suivie par le producteur canadien dans sa plainte de dumping et de subventionnement.

[155] L'ASFC a utilisé les États-Unis comme pays de remplacement aux fins d'estimation des valeurs normales, car elle disposait des renseignements nécessaires. Ses choix étaient limités; elle devait sélectionner un marché comparable et un pays de remplacement d'après les meilleurs renseignements disponibles. Les États-Unis et la Chine sont les deux premières économies mondiales en fonction du PIB. Les deux pays possèdent des réseaux routiers et autoroutiers parmi les plus étendus au monde. Bon nombre des entreprises de l'industrie américaine des semi-remorques se classent parmi les 35 premiers fabricants d'équipement d'origine mondiaux. Ces facteurs confirment que les prix et les coûts sont établis dans un marché très concurrentiel, ce qui permet de les considérer comme fiables et justes aux fins d'une décision provisoire.

[156] Même si l'ASFC ne dispose pas de renseignements sur les coûts de production réels de fabricants établis aux États-Unis, elle a accès aux états financiers publics de Wabash National Corporation (Wabash). Elle a estimé les valeurs normales d'après les renseignements au dossier, y compris l'information fournie par la plaignante et l'information publique.

[157] Aux fins de la décision provisoire, l'ASFC a estimé les valeurs normales selon une méthode de coûts reconstitués, comme il est décrit ci-dessous. Elle tâchera de recueillir des renseignements supplémentaires à la phase finale de l'enquête en dumping afin de calculer les valeurs normales selon les méthodes susmentionnées relatives aux pays de remplacement.

Coût des matières

[158] L'ASFC ne disposait pas de renseignements suffisants pour estimer le coût des matières d'après ce coût aux États-Unis. Elle l'a donc estimé d'après l'information de la plaignante.

[159] D'après l'information au dossier, le cadre d'acier d'un châssis porte-conteneur se compose surtout d'acier laminé à chaud. Puisque le marché canadien fait partie du marché nord-américain élargi et intégré de l'acier, l'ASFC a jugé que le prix de l'acier laminé à chaud canadien était comparable au prix américain, pour lequel des données publiées sur les prix jalons sont plus facilement accessibles.

[160] Ainsi, aux fins de la décision provisoire, l'ASFC n'a pas apporté de rectification au coût des matières de la plaignante.

Frais de main-d'œuvre

[161] L'ASFC ne disposait pas de renseignements suffisants pour estimer les frais de main-d'œuvre d'après ces frais aux États-Unis. Elle les a donc estimés d'après l'information de la plaignante.

[162] D'après l'information publique, l'ASFC a jugé que les frais de main-d'œuvre aux États-Unis correspondent de près à ceux au Canada. Ainsi, aux fins de la décision provisoire, elle n'a pas apporté de rectification aux frais de main-d'œuvre de la plaignante.

Coûts indirects

[163] L'ASFC ne disposait pas de renseignements suffisants pour estimer les coûts indirects d'après ces coûts aux États-Unis. Elle les a donc estimés d'après l'information de la plaignante.

[164] D'après les renseignements financiers de la plaignante, que celle-ci a fournis dans sa plainte, l'ASFC a estimé un montant pour les coûts indirects, exprimé en pourcentage de la somme du coût des matières et des frais de main-d'œuvre. Comme pour le coût des matières abordé précédemment, elle a jugé qu'il s'agissait de la meilleure source de renseignements aux fins de la décision provisoire.

Montant pour les frais, notamment les frais administratifs et les frais de vente

[165] L'ASFC s'est fiée aux états financiers 2020 de Wabash National Corporation, un fabricant de semi-remorques coté en bourse aux États-Unis, afin d'estimer un montant pour les FFAFV le plus raisonnable qui soit, égal à 9,8 % de la somme du coût des matières, des frais de main-d'œuvre et des coûts indirects. L'ASFC poursuivra ses efforts afin d'arriver à un montant pour les FFAFV le plus exact qui soit à la phase finale de l'enquête.

Montant pour les bénéfices

[166] Il n'y avait aucun renseignement au dossier sur lequel fonder un montant raisonnable pour les bénéfices d'après ceux réalisés en 2020, notamment des importateurs ou des producteurs canadiens ou des états financiers publics de producteurs aux États-Unis. L'ASFC s'est donc fiée aux états financiers 2019 de Wabash National Corporation afin d'estimer un montant pour les bénéfices le plus raisonnable qui soit, égal à 5,3 % du coût total des marchandises, aux fins de la décision provisoire. L'ASFC poursuivra ses efforts afin d'arriver à un montant pour les bénéfices le plus raisonnable qui soit, d'après ceux réalisés en 2020, à la phase finale de l'enquête.

Prix à l'exportation

[167] Le prix à l'exportation des marchandises vendues à des importateurs au Canada s'estime généralement selon l'article 24 de la LMSI, comme étant la valeur la plus basse entre le prix de vente rectifié de l'exportateur et le prix d'achat rectifié de l'importateur. La rectification consiste à soustraire au besoin les droits, taxes et autres frais dus à l'exportation des marchandises, conformément aux sous-alinéas 24a)(i) à (iii).

Marge de dumping

[168] La marge estimative de dumping par exportateur est égale à l'excédent de la valeur normale estimative totale sur le prix à l'exportation estimatif total des marchandises, exprimé en pourcentage de celui-ci. Toutes les marchandises en cause importées au Canada dans la PVE entrent dans ce calcul. Et si la valeur normale estimative totale ne dépasse pas le prix à l'exportation estimatif total, la marge estimative de dumping est nulle (0 %).

Résultats provisoires de l'enquête en dumping

Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd.

[169] DCVC est un producteur et exportateur des marchandises en cause, établi en Chine.

[170] DCVC a fourni une réponse à la DDR en dumping⁷⁸, y compris une base de données sur les ventes intérieures de châssis porte-conteneurs dans la PVE. DCVC a aussi fourni une réponse à la DDR selon l'article 20⁷⁹. L'ASFC poursuivra son travail de collecte et de vérification de l'information auprès de DCVC à la phase finale de l'enquête.

[171] Pour les marchandises en cause exportées au Canada par DCVC dans la PVE, les prix à l'exportation ont été estimés selon l'article 24 de la LMSI, comme étant la valeur la plus basse entre le prix de vente rectifié de l'exportateur et le prix d'achat rectifié de l'importateur. La rectification consiste à soustraire au besoin les droits, taxes et autres frais dus à l'exportation des marchandises, conformément aux sous-alinéas 24a)(i) à (iii).

⁷⁸ Pièces 70 (PRO) et 71 (NC) – DDR en dumping pour exportateurs – DCVC.

⁷⁹ Pièces 58 (PRO) et 59 (NC) – DDR en dumping pour exportateurs – DCVC.

[172] Aux fins de la décision provisoire, la comparaison de la valeur normale estimative totale avec le prix à l'exportation estimatif total donne une marge estimative de dumping qui s'élève à 57,4 % du prix à l'exportation.

Tous les autres exportateurs – Chine

[173] Même si rien n'indique que d'autres exportateurs aient exporté les marchandises en cause au Canada dans la PVE, des droits provisoires seraient applicables si cette situation devait changer à la phase finale des enquêtes, ou si de nouveaux exportateurs devaient commencer à vendre les marchandises en cause au Canada.

[174] Afin de décider d'une méthode d'estimation des valeurs normales et des prix à l'exportation pour les autres exportateurs potentiels de la Chine, l'ASFC a analysé tout le dossier administratif, y compris la plainte de la branche de production nationale, les estimations faites par elle-même au début de l'enquête, les documents de déclaration douanière, et les renseignements fournis par les parties ayant répondu à la DDR en dumping.

[175] L'ASFC a jugé que les valeurs normales estimées pour les exportateurs ayant fait une réponse complète aux fins de la décision provisoire constituaient une meilleure assise que la plainte ou les estimations faites au début de l'enquête puisque, contrairement à celles-ci, elles reflétaient les pratiques commerciales des exportateurs dans la PVE. L'ASFC a commencé par se demander si les renseignements fournis par l'exportateur de châssis porte-conteneurs de la Chine, DCVC, qui a fait une réponse essentiellement complète, étaient une bonne assise pour attribuer une marge estimative de dumping à tous les autres exportateurs en Chine.

[176] L'ASFC a comparé la valeur normale estimative et le prix à l'exportation estimatif pour chaque transaction, et a jugé que le plus fort excédent de la valeur normale sur le prix à l'exportation (en pourcentage de celui-ci) serait une bonne assise pour estimer la marge de dumping. Cette méthode se fonde sur les renseignements concernant les marchandises originaires de la Chine, et de façon générale, elle encourage les exportateurs à participer à l'enquête en dumping en s'assurant que ceux qui ont fourni les renseignements demandés obtiennent un résultat plus favorable que ceux qui ne l'ont pas fait.

[177] Ainsi, d'après les faits connus, pour les exportateurs potentiels n'ayant pas fait de réponse à la DDR en dumping, les valeurs normales des marchandises en cause originaires ou exportées de la Chine ont été estimées en fonction du plus fort excédent de la valeur normale estimative sur le prix à l'exportation estimatif jamais observé pour une transaction donnée de l'exportateur coopératif dans la PVE. L'ASFC a examiné les transactions pour s'assurer d'en exclure toutes anomalies (transactions de volume ou de valeur très faible, variations saisonnières, etc.), mais il n'y avait pas d'anomalies en fin de compte.

[178] L'ASFC a jugé que ses propres documents de déclaration douanière constituaient les meilleurs renseignements sur lesquels fonder les prix à l'exportation estimatifs des marchandises puisqu'ils reflétaient les données réelles sur les importations.

[179] Selon les méthodes ci-dessus, aux fins de la décision provisoire, la marge estimative de dumping pour tous les autres exportateurs potentiels en Chine s'élève à 131,6 % du prix à l'exportation.

Sommaire des résultats provisoires – dumping

[180] Sont présentés sommairement ci-dessous les résultats provisoires de l'enquête en dumping pour toutes les marchandises en cause dédouanées au Canada dans la PVE :

Sommaire des résultats provisoires – dumping PVE (1^{er} mai 2020 au 30 avril 2021)

| Exportateur/pays d'origine ou d'exportation | Marge estimative de dumping (% du prix à l'exportation) | Volume estimatif des marchandises en cause (% du total des importations) |
|--|--|---|
| Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd. (China) | 57,4 % | 85,2 % |

[181] Si, à tout moment avant de prendre une décision provisoire, l'ASFC acquiert la conviction que la quantité réelle et éventuelle des marchandises importées d'un pays donné est négligeable, l'article 35 de la LMSI l'oblige à mettre fin au volet de son enquête qui porte sur ce pays.

[182] Au sens du paragraphe 2(1) de la LMSI, « négligeable » se dit du volume de marchandises importées d'un pays donné s'il représente moins de 3 % du volume total des marchandises de même description dédouanées au Canada en provenance de tous pays.

[183] Puisque le volume des marchandises en cause en provenance de la Chine dépasse 3 % du volume total des marchandises dédouanées au Canada en provenance de tous pays, il n'est pas négligeable.

[184] Si, au moment de prendre une décision provisoire, l'ASFC décide au titre du paragraphe 38(1.1) de la LMSI que, pour les marchandises d'un exportateur donné, la marge de dumping est minimale, elle poursuit son enquête sur ces marchandises, mais sans frapper de droits provisoires les marchandises de même description importées dans la période provisoire.

[185] Selon le paragraphe 2(1) de la LMSI, une marge de dumping inférieure à 2 % du prix à l'exportation des marchandises se qualifie de minimale. Puisque la marge estimative de dumping pour l'exportateur coopératif, en pourcentage du prix à l'exportation, est supérieure à 2 %, elle n'est pas minimale. Par conséquent, des droits antidumping provisoires seront imposés sur les marchandises de même description importées dans la période provisoire.

[186] Sont présentés sommairement à l'**annexe 1** les marges estimatives de dumping et les taux de droits provisoires par exportateur.

ENQUÊTE EN SUBVENTIONNEMENT

[187] 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, 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).

[188] 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.

[189] Une subvention donne lieu à des mesures compensatoires si elle est spécifique, « spécifique » signifiant au sens du paragraphe 2(7.2), soit qu'elle est prohibée, soit que l'autorité qui l'accorde utilise un document public tel un texte législatif, réglementaire ou administratif pour restreindre à certaines entreprises la possibilité d'en bénéficier.

[190] L'article 2 de la LMSI définit une subvention prohibée comme une « subvention dont la prohibition tient au fait qu'elle est une subvention à l'exportation ou que la totalité ou une partie de la subvention est conditionnelle, en tout ou en partie, à l'utilisation de marchandises qui sont produites dans le pays d'exportation ou qui en proviennent », et une subvention à l'exportation comme « la totalité ou la partie d'une subvention subordonnée en tout ou en partie aux résultats à l'exportation »; il précise aussi que le terme « entreprise » englobe les groupes d'entreprises, les branches de production, et les groupes de branches de production.

[191] 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 :

- a) si elle est utilisée exclusivement par un nombre restreint d'entreprises;
- b) si elle est surtout utilisée par une entreprise donnée;
- c) si des montants de subvention disproportionnés sont accordés à un nombre restreint d'entreprises; et

- d) si l'autorité qui l'accorde, par la façon dont elle utilise son pouvoir discrétionnaire, montre que la subvention n'est pas généralement accessible.

[192] Dans ses enquêtes en subventionnement, l'ASFC qualifie les subventions spécifiques de « donnant lieu à une action », comme quoi elles entraîneront des mesures compensatoires si elles ont conféré un avantage aux personnes se livrant à la production, à la commercialisation à un stade quelconque, au transport, à l'exportation ou à l'importation des marchandises à l'étude.

[193] Les contributions financières des entreprises d'État (EE) peuvent aussi être considérées comme venant du gouvernement aux fins de l'enquête en subventionnement. Une 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, combinés ou non : 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.

RÉSULTATS PROVISOIRES DE L'ENQUÊTE EN SUBVENTIONNEMENT

[194] À l'ouverture de l'enquête, l'ASFC a envoyé des DDR en subventionnement au gouvernement ainsi qu'à tous les exportateurs et producteurs connus de châssis porte-conteneurs en Chine.

[195] L'ASFC a demandé au gouvernement de la Chine de transmettre les DDR à tous les paliers de gouvernement inférieurs dont relevaient les exportateurs. Elle a aussi demandé aux exportateurs et producteurs de transmettre une partie de la DDR à leurs fournisseurs d'intrants, à qui s'adressaient des questions sur leur caractérisation légale à titre d'EE.

[196] L'ASFC a aussi prévenu le gouvernement ainsi que les producteurs et exportateurs que le défaut de suivre toutes les instructions de la DDR en subventionnement, de fournir tous les renseignements et documents requis, y compris les versions non confidentielles, et notamment lors des visites sur place ou des vérifications au bureau, ou encore de permettre la vérification de tout renseignement, les exposerait à ce que leurs montant de subvention et droits compensateurs soient déterminés d'après les faits connus — et donc peut-être à leur désavantage.

[197] Aux fins de la décision provisoire, l'ASFC a reçu des renseignements suffisants pour estimer un montant de subvention de la part d'un seul exportateur. Elle n'a pas reçu de réponse à sa DDR en subventionnement de la part du gouvernement de la Chine.

[198] Pour son enquête, l'ASFC a demandé des renseignements concernant les différents programmes énumérés à l'**annexe 2**. À la phase préliminaire de l'enquête, elle a recensé d'autres programmes potentiels.

[199] L'ASFC va continuer d'analyser l'information fournie à la phase finale de l'enquête. Elle pourra aussi s'intéresser à d'autres programmes de subvention qui ne lui seraient pas connus actuellement.

[200] Les subventions reçues par l'exportateur ayant répondu à la DDR en subventionnement sont présentées ci-dessous. Le montant de subvention estimatif pour l'exportateur est aussi présenté dans un tableau sommaire à l'**annexe 1**.

Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd.

[201] DCVC est un producteur et exportateur des marchandises en cause, établi à Dongguan, en Chine.

[202] DCVC a fait une réponse à la DDR en subventionnement⁸⁰. Aux fins de la décision provisoire, DCVC s'avère avoir reçu des avantages donnant lieu à une action de 43 programmes de subvention⁸¹.

[203] Pour de multiples programmes, il s'est avéré que les avantages ont été transférés des fournisseurs liés suivants à l'exportateur lors de l'achat des matières premières :

- Zhumadian CIMC Wanjia Axle Vehicle Co., Ltd.⁸²
- CIMC Vehicles (Group) Co., Ltd.⁸³
- Shenzhen CIMC Vehicle Co., Ltd.⁸⁴

[204] L'ASFC a attribué les subventions reçues par les fournisseurs aux marchandises exportées au Canada en raison du lien qui existe entre les parties. Elle a conclu qu'un test de transfert ne s'imposait pas en raison de ce lien entre l'exportateur et les fournisseurs liés. Par conséquent, toutes les subventions donnant lieu à une action reçues par les fournisseurs liés qui sont attribuables aux marchandises à l'étude et exportées au Canada ont été additionnées à celles reçues directement par l'exportateur.

[205] Par suite de son analyse de l'information au dossier administratif, l'ASFC juge que les programmes de subvention constituent une contribution financière conférant un avantage à l'exportateur. Elle juge également que ces programmes sont spécifiques, et donc, donnent lieu à une action.

⁸⁰ Pièces 62 (PRO) et 63 (NC) – Réponse à la DDR en subventionnement pour exportateurs – Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd.

⁸¹ L'ASFC a dressé une liste de 27 programmes de subvention potentiels à l'ouverture de l'enquête. Trois des programmes recensés pour DCVC figuraient dans la liste initiale de 27, tandis que les 40 autres n'étaient pas encore connus.

⁸² Pièces 68 (PRO) et 69 (NC) – Réponse à la DDR en subventionnement pour exportateurs – Zhumadian CIMC Wanjia Axle Vehicle Co., Ltd.

⁸³ Pièces 66 (PRO) et 67 (NC) – Réponse à la DDR en subventionnement pour exportateurs – CIMC Vehicles (Group) Co., Ltd.

⁸⁴ Pièces 54 (PRO) et 55 (NC) – Réponse à la DDR en subventionnement pour exportateurs – Shenzhen CIMC Vehicle Co., Ltd.

[206] Puisque DCVC, le seul exportateur ayant participé à l'enquête, a demandé que tous les renseignements concernant les programmes de subvention dans sa réponse à la DDR soient considérés comme confidentiels, l'ASFC ne peut donner le détail des programmes particuliers recensés à ce moment-ci. Elle tâchera de recueillir des renseignements supplémentaires sur les différents programmes à la phase finale de l'enquête, y compris des renseignements non confidentiels, afin de pouvoir les communiquer advenant une décision définitive de subventionnement.

[207] Aux fins de la décision provisoire, le montant de subvention estimatif pour DCVC s'établit à 1,7 % du prix à l'exportation.

Tous les autres exportateurs – Chine

[208] Même si rien n'indique que d'autres exportateurs aient exporté les marchandises en cause au Canada dans la PVE, des droits provisoires seraient applicables si cette situation devait changer à la phase finale des enquêtes, ou si de nouveaux exportateurs devaient commencer à vendre les marchandises en cause au Canada.

[209] Pour tous les autres exportateurs potentiels des marchandises en cause de la Chine, l'ASFC a estimé un montant de subvention selon la méthode suivante :

1. le montant de subvention le plus élevé constaté pour chacun des 43 programmes aux fins de la décision provisoire, pour le producteur/exportateur en Chine qui a fourni suffisamment de renseignements à cette fin, plus;
2. le montant de subvention le plus élevé pour les 43 programmes dans 1), appliqué à chacun des 24 autres programmes de subvention pouvant donner lieu à une action sur lesquels des renseignements suffisants ne sont pas disponibles ou n'ont pas été fournis aux fins de la décision provisoire.

[210] Afin de décider d'une méthode d'estimation du montant de subvention pour tous les autres exportateurs potentiels de la Chine, l'ASFC a analysé tout le dossier administratif, y compris la plainte de la branche de production nationale, les estimations faites par elle-même au début de l'enquête, les documents de déclaration douanière, et les renseignements fournis par l'exportateur ainsi que ses filiales en Chine qui ont répondu à la DDR en subventionnement.

[211] Cette méthode se fonde sur les renseignements relatifs aux subventions pouvant donner lieu à une action en Chine, elle tient compte du fait que le gouvernement de la Chine n'a pas répondu à la DDR en subventionnement (ce qui a nui à la capacité de l'ASFC de prendre une décision bien éclairée), et de façon générale, elle encourage la participation à l'enquête en subventionnement en s'assurant de limiter l'intérêt qu'un exportateur pourrait tirer à ne pas fournir les renseignements nécessaires demandés par rapport à celui l'ayant fait.

[212] Selon la méthode ci-dessus, aux fins de la décision provisoire, le montant de subvention estimatif pour tous les autres exportateurs potentiels en Chine s'établit à 20,2 % du prix à l'exportation.

Sommaire des résultats provisoires – subventionnement

[213] Sont présentés sommairement ci-dessous les résultats provisoires de l'enquête en subventionnement pour toutes les marchandises en cause dédouanées au Canada dans la PVE :

Sommaire des résultats provisoires – subventionnement

PVE (1^{er} janvier 2020 au 30 avril 2021)

| Exportateur/pays d'origine ou d'exportation | Montant de subvention estimatif (% du prix à l'exportation) | Volume estimatif des marchandises en cause (% du total des importations) |
|--|--|---|
| Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd. (China) | 1,7 % | 82,8 % |

[214] Si, à tout moment avant de prendre une décision provisoire, l'ASFC acquiert la conviction que la quantité réelle et éventuelle des marchandises importées d'un pays donné est négligeable, l'article 35 de la LMSI l'oblige à mettre fin au volet de son enquête qui porte sur ce pays.

[215] Au sens du paragraphe 2(1) de la LMSI, « négligeable » se dit du volume de marchandises importées d'un pays donné s'il représente moins de 3 % du volume total des marchandises de même description dédouanées au Canada en provenance de tous pays.

[216] Si, au moment de prendre une décision provisoire, l'ASFC décide au titre de l'article 38 de la LMSI que, pour les marchandises d'un exportateur donné, le montant de subvention est minimal, à savoir moins de 1 %, elle poursuit son enquête sur ces marchandises, mais sans frapper de droits compensateurs les marchandises de même description importées dans la période provisoire.

[217] Un montant de subvention est minimal au sens du paragraphe 2(1) de la LMSI s'il n'atteint pas 1 % du prix à l'exportation.

[218] Comme on le voit dans le tableau ci-dessus, le volume des marchandises en cause en provenance de la Chine dépasse 3 % du volume total des marchandises en cause dédouanées au Canada en provenance de tous pays, et n'est donc pas minimal.

[219] Le montant de subvention estimatif pour DCVC est supérieur à 1 % du prix à l'exportation, et n'est donc pas minimal. Des droits compensateurs provisoires seront imposés sur les importations de marchandises en cause au Canada de cet exportateur dans la période provisoire.

DÉCISIONS

[220] Le 21 octobre 2021, conformément au paragraphe 38(1) de la LMSI, l'ASFC a rendu des décisions provisoires de dumping et de subventionnement concernant les châssis porte-conteneurs originaires ou exportés de la Chine.

DROITS PROVISOIRES

[221] Conformément au paragraphe 8(1) de la LMSI, les importateurs au Canada devront payer des droits provisoires pour toutes les importations dédouanées de marchandises en cause sous-évaluées et subventionnées. L'imposition de ces droits commencera le jour des décisions provisoires pour se terminer, soit quand l'ASFC mettra fin aux enquêtes en vertu du paragraphe 41(1), soit quand le TCCE rendra son ordonnance ou ses conclusions, selon la première éventualité. L'ASFC estime que les droits provisoires sont nécessaires pour prévenir des dommages. Comme le dit la décision provisoire du TCCE, les éléments de preuve disponibles donnent une indication raisonnable que le dumping et le subventionnement des châssis porte-conteneurs ont causé ou menacent de causer un dommage à la branche de production nationale.

[222] Les importations de châssis porte-conteneurs de la Chine, dédouanées par l'ASFC à compter du 21 octobre 2021, seront frappées de droits provisoires équivalents à la marge estimative de dumping et au montant de subvention estimatif, exprimés en pourcentage du prix à l'exportation et calculés en fonction de l'exportateur. On trouvera à l'**annexe 1** les marges estimatives de dumping, les montants de subvention estimatifs et les taux de droits provisoires.

[223] Les importateurs sont tenus de payer les droits provisoires en espèces ou par chèque certifié. Par ailleurs, ils peuvent verser une caution d'un montant égal aux droits à payer. Les importateurs peuvent communiquer avec leur bureau régional de l'ASFC s'ils ont des questions sur le paiement des droits provisoires ou le versement de cautions. Les importateurs qui n'indiquent pas le bon code LMSI ou qui décrivent mal les marchandises dans les documents d'importation s'exposent à des sanctions administratives pécuniaires. Les marchandises importées sont aussi assujetties à la *Loi sur les douanes*, et des intérêts au titre de cette loi s'accumuleront sur les paiements en retard.

MESURES À VENIR

Agence des services frontaliers du Canada

[224] L'ASFC va poursuivre ses enquêtes en dumping et en subventionnement, et rendre ses décisions définitives d'ici le 19 janvier 2022.

[225] Là où la marge de dumping ou le montant de subvention d'un exportateur donné s'avérera minimal, l'ASFC mettra fin à l'enquête sur les marchandises de cet exportateur, et les droits provisoires payés et/ou les cautions déposées seront restitués aux importateurs. Si l'ASFC est toujours convaincue qu'il y a eu dumping ou subventionnement, elle rendra des décisions définitives.

Tribunal canadien du commerce extérieur

[226] Le TCCE a commencé son enquête sur la question du dommage causé à la branche de production nationale. Il devrait rendre ses conclusions d'ici le 28 février 2022.

[227] Si le TCCE conclut que le dumping n'a pas causé de dommage ou de retard ou ne menace pas de causer un dommage, il mettra fin à la procédure, et tous droits antidumping provisoires payés ou toute caution déposée seront restitués aux importateurs.

[228] Si, en revanche, le TCCE conclut que le dumping a causé un dommage ou un retard ou menace de causer un dommage, des droits antidumping équivalents à la marge de dumping seront imposés, perçus et payés sur les importations de châssis porte-conteneurs de même description que les marchandises visées par les conclusions du TCCE.

[229] Si le TCCE conclut que le subventionnement n'a pas causé de dommage ou de retard ou ne menace pas de causer un dommage, il mettra fin à la procédure, et tous droits compensateurs provisoires payés ou toute caution déposée seront restitués aux importateurs.

[230] Si, en revanche, le TCCE conclut que le subventionnement a causé un dommage ou un retard ou menace de causer un dommage, des droits compensateurs équivalents au montant de subvention seront imposés, perçus et payés sur les importations de châssis porte-conteneurs de même description que les marchandises visées par les conclusions du TCCE.

[231] Aux fins de la décision provisoire de dumping ou de subventionnement, l'ASFC doit déterminer si le volume réel ou éventuel des marchandises importées est négligeable. Après la décision provisoire de dumping ou de subventionnement, c'est le TCCE qui assumera cette responsabilité. Le paragraphe 42(4.1) de la LMSI dit que, lorsqu'il conclut que le volume des marchandises sous-évaluées ou subventionnées provenant d'un pays donné est négligeable, le TCCE doit mettre fin à l'enquête sur ces marchandises.

DROITS RÉTROACTIFS SUR LES IMPORTATIONS MASSIVES

[232] Il est parfois possible d'imposer des droits antidumping ou compensateurs rétroactifs sur les marchandises en cause importées au Canada. Lorsque le TCCE mène son enquête sur le dommage sensible causé à la branche de production nationale, il peut se demander si les marchandises sous-évaluées 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. S'il conclut par l'affirmative, 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 ou compensateurs.

[233] Quant au subventionnement, la disposition sur les importations massives dommageables ne s'applique que si l'ASFC a conclu à une subvention partiellement ou totalement prohibée : alors les droits compensateurs imposés à titre rétroactif correspondront à la part de la subvention qui est prohibée. Une subvention à l'exportation est prohibée au sens du paragraphe 2(1) de la LMSI.

ENGAGEMENTS

[234] Après que l'ASFC a pris une décision provisoire de dumping, sauf dans les cas où il est déterminé que la marge de dumping est 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. Seuls sont acceptables les projets d'engagements qui englobent toutes les exportations ou presque de marchandises sous-évaluées vers le Canada.

[235] Dans le même ordre d'idées, après une décision provisoire de subventionnement, sauf dans les cas où il est déterminé que le montant de subvention est minimal, un gouvernement étranger peut prendre l'engagement écrit d'éliminer le subventionnement ou son effet dommageable en limitant le montant de la subvention ou la quantité des 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.

[236] Vu le temps qu'il faut pour les étudier, les projets d'engagements par écrit doivent être présentés le plus tôt possible, au plus tard 60 jours après les décisions provisoires de dumping et de subventionnement. Pour de plus amples renseignements, voir le mémorandum D14-1-9 de l'ASFC à l'adresse suivante :
<https://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d14/d14-1-9-fra.html>

[237] 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. Les parties désirant être avisées peuvent fournir leur nom, leur numéro de téléphone, leur numéro de télécopieur, leur adresse postale et leur adresse électronique à l'un des agents dont le nom figure ci-après dans la section « Renseignements ».

[238] 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, et le TCCE, sa propre enquête en dommage.

PUBLICATION

[239] Un avis des décisions provisoires de dumping et de subventionnement sera publié dans la *Gazette du Canada*, comme le veut l'alinéa 38(3)a) de la LMSI.

RENSEIGNEMENTS

[240] Le présent *Énoncé des motifs* est publié sur le site Web de l'ASFC à l'adresse ci-dessous. Voici à qui s'adresser pour en savoir plus :

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

Téléphone : Jacob Saulnier 343-553-1412
Sean Robertson 343-553-1584

Courriel : simaregistry@cbsa-asfc.gc.ca

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

Le directeur général
Direction des programmes commerciaux et antidumping

Doug Band

ANNEXES

Annexe 1 : Sommaire de la marge estimative de dumping, du montant de subvention estimatif et du taux de droits provisoires

Annexe 2 : Résumé des constats préliminaires pour les différents programmes de subvention

ANNEXE 1 – SOMMAIRE DE LA MARGE ESTIMATIVE DE DUMPING, DU MONTANT DE SUBVENTION ESTIMATIF ET DU TAUX DE DROITS PROVISOIRES

Le tableau ci-dessous résume la marge estimative de dumping, le montant de subvention estimatif et le taux de droits provisoires par exportateur en conséquence des décisions susmentionnées. Le taux de droits provisoires ci-dessous s'applique aux importations de marchandises en cause dédouanées par l'Agence des services frontaliers du Canada à compter du 21 octobre 2021.

| Exportateur | Marge estimative de dumping (% du prix à l'exportation) | Montant de subvention estimatif (% du prix à l'exportation) | Taux de droits provisoires (% du prix à l'exportation) |
|--------------------------------------|--|--|---|
| Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd. | 57,4 % | 1,7 % | 59,1 % |
| Tous les autres exportateurs – Chine | 131,6 % | 20,2 % | 151,8 % |

ANNEXE 2 – RÉSUMÉ DES CONSTATS PRÉLIMINAIRES POUR LES DIFFÉRENTS PROGRAMMES DE SUBVENTION

Comme nous l'avons déjà vu dans le corps du présent document, le gouvernement de la Chine n'a pas fait de réponse à la demande de renseignements (DDR) en subventionnement, ce qui a grandement nui à la capacité de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) d'effectuer une analyse appropriée des programmes de subvention potentiels aux fins de la décision provisoire. Cependant, en reconnaissance de la coopération et du volume de renseignements fournis par l'exportateur ayant répondu et ses filiales, l'ASFC a estimé le montant de subvention d'après les réponses à la DDR en subventionnement.

L'ASFC a dressé une liste de 27 programmes de subvention potentiels à l'ouverture de l'enquête.

Aux fins de la décision provisoire, l'exportateur ayant répondu, DCVC, s'avère avoir tiré des avantages de 43 programmes au total. Trois de ces programmes figuraient dans la liste initiale de 27, tandis que les 40 autres n'étaient pas encore connus.

Puisque DCVC, le seul exportateur ayant participé à l'enquête, a demandé que tous les renseignements concernant les programmes de subvention dans sa réponse à la DDR soient considérés comme confidentiels, l'ASFC ne peut donner le détail des programmes particuliers recensés à ce moment-ci. Elle tâchera de recueillir des renseignements supplémentaires sur les différents programmes à la phase finale de l'enquête, y compris des renseignements non confidentiels, afin de pouvoir les communiquer advenant une décision définitive de subventionnement.

Par conséquent, la présente annexe se limite aux descriptions des 27 programmes de subvention pouvant donner lieu à une action que l'ASFC a recensés à l'ouverture de l'enquête et s'appuie sur les meilleurs renseignements disponibles pour décrire les programmes, y compris les renseignements non confidentiels pertinents fournis par l'exportateur ayant répondu et ses fournisseurs liés à la phase préliminaire de l'enquête en subventionnement, les renseignements contenus dans la plainte ainsi que les résultats des recherches de l'ASFC sur les programmes de subvention potentiels pertinents en Chine.

Programmes de subvention pouvant donner lieu à une action

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 directeur. Toujours selon ce rapport, la bonification d'intérêts reçue directement par le groupe réduit les coûts d'emprunt correspondants.

L'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), Caissons sans soudure et Sièges domestiques rembourrés (SDR).*

Pour la décision provisoire, le programme est 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.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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, Tubes de canalisation* et SDR.

Pour la décision provisoire, le programme est 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.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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 (US DoC) aurait pris des mesures compensatoires contre ce programme, qu'il appelait [notre traduction] : subventions sous la forme de paiements d'intérêts.

Pour la décision provisoire, le programme est 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.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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.

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

Pour la décision provisoire, le programme est 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.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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, FTTP, Joints de tubes courts, Éviers en acier inoxydable, Tubes de canalisation, Gros tubes de canalisation* et SDR.

Pour la décision provisoire, ce programme est une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds et conférant au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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, FTTP, Modules muraux unitisés, Caissons sans soudure, Joints de tubes courts, Contreplaqués décoratifs et autres contreplaqués non structuraux (Contreplaqués)* et SDR.

Pour la décision provisoire, ce programme est une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds et conférant au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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*, *FTPP*, *Modules muraux unitisés*, *Fil d'acier galvanisé*, *Extrusions d'aluminium*, *Tubes soudés en acier au carbone*, *Caillebotis en acier*, *Contreplaqués* et SDR.

D'après l'*Énoncé des motifs* des décisions définitives dans l'affaire *FTPP*, 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'US DoC 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.

Pour la décision provisoire, ce programme est une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds et conférant au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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*, *FTPP*, *Joints de tubes courts*, *Tubes en cuivre*, *Tubes de canalisation* et SDR.

Pour la décision provisoire, ce programme est une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds et conférant au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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, Contreplaqués* et SDR.

Au terme de son enquête récente sur les châssis et sous-ensembles en provenance de la Chine, l'US DoC 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.

Pour la décision provisoire, le programme est 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.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

Programme 10 : Aide pour réduction de la capacité

Le plan du gouvernement de la Chine au 12^e 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.

Pour la décision provisoire, ce programme est une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds et conférant au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

Programme 11 : Aide pour les déménagements d'usines

Le plan pour le développement de l'industrie sidérurgique au 12^e quinquennat prévoit entre autres de réinstaller ailleurs les producteurs qui se trouvent en zone urbaine. De même, le plan au 12^e 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'US DoC 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.

Pour la décision provisoire, ce programme est une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds et conférant au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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 les affaires *Contreplaqués* et SDR.

Pour la décision provisoire, ce programme est une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds et conférant au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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 les affaires *Tubes en cuivre* et SDR.

Pour la décision provisoire, ce programme est une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds et conférant au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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 les affaires *Contreplaqués* et SDR.

Pour la décision provisoire, ce programme est une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds et conférant au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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 déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans l'affaire SDR.

Pour la décision provisoire, ce programme est une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds et conférant au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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^{er} 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, Tubes de canalisation* et SDR.

Pour la décision provisoire, le programme est 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.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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, Contreplaqués* et SDR.

Au terme de son enquête récente sur les châssis et sous-ensembles en provenance de la Chine, l'US DoC 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.

Pour la décision provisoire, le programme est 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.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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 ».

Pour la décision provisoire, le programme est 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.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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.

Pour la décision provisoire, le programme est 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.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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*, *FTPP*, *Joints de tubes courts*, *Contreplaqués* et *SDR*. 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'US DoC 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.

Pour la décision provisoire, le programme est 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.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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'US DoC 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.

Pour la décision provisoire, le programme est 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.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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^{er} 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^{er} 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, FTTP et Joints de tubes courts*.

Pour la décision provisoire, le programme est 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.

La version non confidentielle de la réponse de DCVC à la DDR en subventionnement indique que la réglementation en question a été abolie par le ministère des Finances de la Chine en 2011. Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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*.

Pour la décision provisoire, le programme est 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.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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, FPHP et Joints de tubes courts*.

Pour la décision provisoire, le programme est 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.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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'US DoC aurait pris des mesures compensatoires contre ce programme, qu'il appelait [notre traduction] : restructuration de la dette dirigée par le gouvernement.

Pour la décision provisoire, le programme est 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.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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'US DoC 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*, *Joint de tubes courts* et *SDR*.

Pour la décision provisoire, le programme est une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)c), c'est-à-dire un cas où le gouvernement fournit des biens et des services autres qu'une infrastructure générale, ou achète des biens.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.

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*.

Pour la décision provisoire, le programme est 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.

Faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que le programme corresponde aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité]. D'après les faits connus cependant, la subvention est spécifique puisqu'elle ne semble pas à la disposition de toutes les entreprises chinoises. L'ASFC en poursuivra l'analyse à la phase finale.