



OTTAWA, 19 juin 2026

TB 2025 IN

ÉNONCÉ DES MOTIFS

Concernant les décisions définitives sur le dumping et le subventionnement de

CARROSSERIES DE CAMIONS ORIGINAIRES OU EXPORTÉES DE LA CHINE

DÉCISIONS

Le 4 juin 2026, en vertu de l'alinéa 41(1)a) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, l'Agence des services frontaliers du Canada a mis fin à l'enquête en subventionnement sur les carrosseries de camions originaires ou exportées de la République populaire de Chine par Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.

Le même jour, conformément à l'alinéa 41(1)b) de la même loi, elle a rendu des décisions définitives de dumping concernant les carrosseries de camions originaires ou exportées de Chine.

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

TABLES DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	1
PÉRIODE VISÉE PAR LES ENQUÊTES	2
PÉRIODE D'ANALYSE DE RENTABILITÉ	2
PARTIES INTÉRESSÉES	2
LES PRODUITS	5
DÉFINITION	5
MARCHANDISES SIMILAIRES ET CATÉGORIE UNIQUE	5
IMPORTATIONS AU CANADA	6
DÉROULEMENT DES ENQUÊTES	7
ENQUÊTE EN DUMPING	8
VALEURS NORMALES	8
PRIX À L'EXPORTATION	8
MARGE DE DUMPING	8
CONTEXTE DE L'ARTICLE 20	9
ANALYSE DES CONDITIONS PRÉVUES À L'ARTICLE 20	10
SOMMAIRE DE L'ANALYSE DE L'EMPRISE DU GOUVERNEMENT	29
RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE EN DUMPING	31
EXPORTATEURS COOPÉRATIFS	31
TOUS LES AUTRES EXPORTATEURS	32
SOMMAIRE DES RÉSULTATS DÉFINITIFS – DUMPING	33
ENQUÊTE EN SUBVENTIONNEMENT	34
RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE EN SUBVENTIONNEMENT	35
GOUVERNEMENT DE LA CHINE	36
QINGDAO CIMC REEFER TRAILER Co., LTD. (CIMC REEFER)	37
TOUS LES EXPORTATEURS – CHINE	37
SOMMAIRE DES RÉSULTATS DÉFINITIFS – SUBVENTIONNEMENT	37
DÉCISIONS	38
MESURES À VENIR	39
DROITS RÉTROACTIFS SUR LES IMPORTATIONS MASSIVES	40
PUBLICATION	40
RENSEIGNEMENTS	40
ANNEXE 1 – SOMMAIRE DES MARGES DE DUMPING ET DES MONTANTS DE SUBVENTION	42
ANNEXE 2 – OBSERVATIONS CONCERNANT LE DUMPING ET LE SUBVENTIONNEMENT	43
OBSERVATIONS CONCERNANT LE DUMPING	43
OBSERVATIONS CONCERNANT LE SUBVENTIONNEMENT	47
ANNEXE 3 – RÉSUMÉ DES CONCLUSIONS POUR LES PROGRAMMES DE SUBVENTION	49

RÉSUMÉ

[1] Le 5 septembre 2025, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a reçu une plainte écrite de Morgan Canada Corporation et Morgan Transit Corporation (ci-après « les plaignantes »), comme quoi les carrosseries de camions originaires ou exportées de la République populaire de Chine (« la Chine ») faisaient l'objet d'un dumping et d'un subventionnement dommageables.

[2] Le 26 septembre 2025, conformément à l'alinéa 32(1)a) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), l'ASFC a informé les plaignantes que leur dossier de plainte était complet. Le 3 octobre 2025, elle a aussi envoyé un avis en ce sens au gouvernement de Chine. À ce dernier, elle a également 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. Cette invitation est restée sans réponse.

[3] Les plaignantes ont fourni des éléments de preuve à l'appui de ses allégations de dumping et de subventionnement de carrosseries de camions de la Chine. Ces éléments de preuve indiquent, de façon raisonnable, que le dumping et le subventionnement ont causé ou menacent de causer un dommage à la branche de production nationale (canadienne) de marchandises similaires.

[4] Le 24 octobre 2025, conformément au paragraphe 31(1) de la LMSI, l'ASFC a donc ouvert des enquêtes en dumping et en subventionnement sur les carrosseries de camions en provenance de la Chine.

[5] Sitôt avisé de l'ouverture des enquêtes, 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 le dumping et le subventionnement des marchandises susmentionnées ont causé ou menacent de causer un dommage à la branche de production nationale de marchandises similaires.

[6] Le 23 décembre 2025, 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 de carrosseries de camions de la Chine ont causé ou menacent de causer un dommage à la branche de production nationale.

[7] Le 6 mars 2026, 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 carrosseries de camions originaires ou exportées de Chine.

[8] 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. Si, pour un exportateur donné, le montant de subvention estimatif est minimal, aucuns droits provisoires compensateurs ne frapperont les marchandises de cet exportateur.

[9] Les éléments de preuve ont convaincu l'ASFC que les carrosseries de camions originaires et exportées de Chine sont sous-évaluées. Par conséquent, le 4 juin 2026, l'ASFC a rendu une décision définitive de dumping concernant ces marchandises conformément à l'alinéa 41(1)b) de la LMSI.

[10] Selon les preuves disponibles, l'ASFC est convaincue que les carrosseries de camions originaires ou exportées de Chine par Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd. ne sont subventionnées que pour un montant minimal. Par conséquent, le 4 juin 2026, l'ASFC a mis fin aux volets de son enquête en subventionnement portant sur ces marchandises en vertu de l'alinéa 41(1)a) de la LMSI..

[11] Le TCCE poursuit son enquête sur la question du dommage causé à la branche de production nationale, et rendra sa décision d'ici le 3 juillet 2026. Les droits antidumping provisoires vont s'appliquer jusqu'alors aux importations de marchandises en cause de la Chine.

PÉRIODE VISÉE PAR LES ENQUÊTES

[12] La période visée par les enquêtes (PVE) va du 1^{er} juillet 2024 au 30 juin 2025.

PÉRIODE D'ANALYSE DE RENTABILITÉ

[13] La période d'analyse de rentabilité (PAR) va du 1^{er} juillet 2024 au 30 juin 2025.

PARTIES INTÉRESSÉES

[14] Les parties intéressées ont été avisées de l'ouverture des enquêtes, et elles ont reçu des demandes de renseignements (DDR). Voir [Énoncé des motifs — Ouverture des enquêtes : Carrosseries de camions \(TB 2025 IN\)](#) pour en savoir plus à leur sujet.

Exportateurs

[15] Un seul exportateur, Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd. (CIMC Reefer), a fait des réponses essentiellement complètes aux DDR en dumping, en subventionnement, de l'article 20 et supplémentaires (DDRS¹). Une vérification sur place chez CIMC Reefer a eu lieu en mars 2026.

Importateurs

[16] Un seul importateur a fait une réponse à la DDR pour importateur et à la DDRS subséquente : Vanguard Refrigerated Trailer Co., Ltd. (Vanguard²). Les renseignements fournis par Vanguard ont été vérifiés en mars 2026.

Producteurs de pays de remplacement

[17] À la DDR pour producteurs de pays de remplacement et à les DDRS subséquentes, l'ASFC a reçu une seule réponse : celle de Morgan Truck Body, LLC (Morgan Truck Body³), un producteur des carrosseries de camions, des États-Unis. Les renseignements fournis par Morgan Truck Body ont été vérifiés en mars 2026.

[18] Bien que la Thaïlande n'ait pas été désignée comme pays de remplacement potentiel au début de l'enquête, l'ASFC a reçu une réponse volontaire d'un producteur thaïlandais, Dee Siam Manufacturing Co., Ltd. (Dee Siam)⁴. La réponse de Dee Siam à la DDR pour producteurs de pays de remplacement comprend des observations de deux fournisseurs liés, Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd.⁵ et CIMC Vehicle (Jiangmen) Co., Ltd.⁶ Dee Siam et CIMC Reefer appartiennent en dernière analyse à CIMC Group, une entreprise à capitaux d'État (ECE) qui pourrait être contrôlée par le gouvernement de Chine. L'ASFC constate que les réponses de Dee Siam et de ses fournisseurs liés sont arrivées plus de deux mois après l'échéance initiale de la DDR.

¹ Pièces 58 (PRO) et 59 (NC) – Réponse à la DDR – article 20 de Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.; Pièces 63 (PRO) et 64 (NC) – Réponse à la DDR – subventionnement de Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.; Pièces 65 (PRO) et 66 (NC) – Réponse à la DDR – dumping de Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.; Pièces 107 (PRO) et 108 (NC) – Réponse à la première DDRS de Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.; Pièces 111 (PRO) et 112 (NC) – Réponse supplémentaire à la première DDRS de Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.; Pièces 117 (PRO) et 118 (NC) – Réponse à la deuxième DDRS de Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.; Pièces 156 (PRO) et 157 (NC) – Réponse à la DDRS numéro 2 dumping de Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.; Pièces 158 (PRO) et 159 (NC) – Réponse à la DDRS numéro 3 de Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.

² Pièces 46 (PRO) et 47 (NC) – Réponse à la DDR de Vanguard Refrigerated Trailer Co., Ltd.; Pièces 105 (PRO) et 106 (NC) – Réponse à la première DDRS de Vanguard Refrigerated Trailer Co., Ltd.

³ Pièces 70 (PRO) et 71 (NC) – Réponse à la DDR – Producteurs des pays de remplacement, de Morgan Truck Body LLC; Pièces 101 (PRO) et 102 (NC) – Réponse à la première DDRS de Morgan Truck Body LLC; Pièces 164 (PRO) et 165 (NC) – Réponse à la DDRS numéro 2 de Morgan Truck Body LLC

⁴ Pièces 120 (PRO) et 121 (NC) – Réponse à la DDR – Producteurs des pays de remplacement, de Dee Siam Manufacturing Co., Ltd.

⁵ Pièces 125 (PRO) et 126 (NC) – Réponse à la DDR – Producteurs des pays de remplacement, de Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd.

⁶ Pièces 127 (PRO) et 128 (NC) – Réponse à la DDR – Producteurs des pays de remplacement, de CIMC Vehicle (Jiangmen) Co., Ltd.

[19] À cause de ce retard, l'ASFC n'a pas pu examiner les réponses des producteurs/exportateurs en profondeur ni en organiser la vérification en temps utile, conformément à la LMSI. De plus, puisque Dee Siam achetait des intrants à des parties liées en Chine, où elle a ouvert une enquête sur l'existence ou non des conditions décrites à l'article 20, l'ASFC conclut que Dee Siam n'est pas un producteur de pays de remplacement approprié pour la détermination des valeurs normales.

Gouvernement

[20] Le gouvernement de Chine a fait une réponse partiellement complète à la DDR en subventionnement qui lui avait été adressée, et à les DDRS subséquentes⁷. Mais, il n'a pas fourni de réponse à la DDR de l'article 20. Les réponses du gouvernement de Chine pour l'enquête en subventionnement ont été vérifiées en mars 2026.

Producteurs canadiens

[21] Quatre producteurs canadiens ont répondu à la DDR de sondage sur les bénéfices de la branche de production nationale : Morgan Canada⁸, Morgan Transit⁹, Intercontinental Truck Body (B.C.) Inc.¹⁰ et Intercontinental Truck Body Ltd.¹¹ À ses DDR supplémentaires (DDRS), l'ASFC a également reçu des réponses de Morgan Canada¹² et de Morgan Transit¹³, qu'elle a vérifiées en mars 2026.

⁷ Pièces 72 (PRO) et 73 (NC) – Réponse à la DDR – subventionnement du ministère du Commerce de la Chine; Pièces 122 (PRO) and 123 (NC) – Réponse à la première DDRS du ministère du Commerce de la Chine; Pièce 140 (NC) – Réponse à la DDRS numéro 2 du ministère du Commerce de la Chine

⁸ Pièces 39 (PRO) et 40 (NC) – Réponse à la DDR – sondage sur les bénéfices de Morgan Canada Corporation.

⁹ Pièces 49 (PRO) et 50 (NC) – Réponse à la DDR – sondage sur les bénéfices de Morgan Transit Corporation.

¹⁰ Pièces 32 (PRO) et 33 (NC) – Réponse à la DDR – sondage sur les bénéfices de l'industrie de Intercontinental Truck Body (B.C.) Inc.

¹¹ Pièces 36 (PRO) et 37 (NC) – Réponse à la DDR – l' sondage sur les bénéfices de l'industrie Intercontinental Truck Body Ltd.

¹² Pièces 75 (PRO) et 76 (NC) – Réponse à la première DDRS de Morgan Canada Corporation; Pièces 109 (PRO) et 110 (NC) – Réponse à la deuxième DDRS de Morgan Canada Corporation; Pièces 160 (PRO) et 161 (NC) – Réponse à la DDRS numéro 3 de Morgan Canada Corporation.

¹³ Pièces 78 (PRO) et 79 (NC) Réponse à la première DDRS de Morgan Transit Corporation; Pièces 103 (PRO) et 104 (NC) – Réponse à la deuxième DDRS de Morgan Transit Corporation; Pièces 162 (PRO) et 163 (NC) – Réponse à la DDRS numéro 3 de Morgan Transit Corporation.

LES PRODUITS

DÉFINITION

[22] Aux fins des présentes enquêtes, les marchandises en cause se définissent comme suit :

Carrosseries de camions d'une longueur extérieure de 8,5 pi (2,60 m) à 32 pi (9,75 m) inclusivement et d'une largeur extérieure de 103 po (2,62 m), assemblées ou non, destinées à être fixées à un châssis porteur dans le but premier de contenir ou de supporter des marchandises pour le transport routier, que ces carrosseries soient isolées ou non, et qu'elles soient munies ou non de matériel de réfrigération, y compris les kits, ensembles et sous-ensembles de carrosseries de camions, originaires ou exportées de la République populaire de Chine, mais à l'exclusion :

1. des carrosseries de camions avant tout destinées au transport en vrac de liquides ou de gaz;
2. des carrosseries de camions à ordures, lesquelles sont des carrosseries spécialisées conçues et bâties avant tout pour la collecte, le compactage et le transport de déchets solides, du genre qu'on emploie pour la collecte de déchets municipale;
3. des carrosseries de camions qu'un système hydraulique ou mécanique permet d'élever, de basculer ou d'incliner pour le chargement ou le déchargement; par exemple, les carrosseries de camions à benne basculante servant au transport en vrac de sable, de gravier, de débris de démolition, etc. et des carrosseries de camions de remorquage à plateforme servant au transport de véhicules.

[23] Voir [l'énoncé des motifs d'ouverture des enquêtes en l'espèce \(TB 2025 IN\)](#) pour en savoir plus sur les produits, le procédé de fabrication et le classement des importations.

MARCHANDISES SIMILAIRES ET CATÉGORIE UNIQUE ¹⁴

[24] Le paragraphe 2(1) de la LMSI définit les « marchandises similaires » comme des marchandises a) identiques aux marchandises en cause ou b) à défaut, dont l'utilisation et les autres caractéristiques sont très proches de celles des marchandises en cause. Lorsqu'il se demande si des marchandises nationales sont « similaires », le Tribunal canadien du commerce extérieur (TCCE) a l'habitude de considérer plusieurs facteurs, dont leurs caractéristiques physiques, leur marché, et le fait qu'elles satisfassent ou non le même besoin que les marchandises en cause.

¹⁴ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, par. 139-168.

[25] En ce qui concerne la définition de « marchandises similaires », les plaignantes affirment que les marchandises en cause et celles de fabrication canadienne sont interchangeable, comparables pour les facteurs autres que le prix tels que la qualité et les spécifications techniques. Elles ajoutent que les unes et les autres sont en concurrence sur le marché canadien, se vendent ultimement par les mêmes canaux de distribution et partagent les mêmes caractéristiques de marché. Bien que les marchandises en cause et celles de fabrication canadienne ne soient pas nécessairement identiques vu les légères différences entre modèles, les plaignantes estiment que leurs usages et leurs caractéristiques sont, eux, pratiquement identiques.

[26] Pour les besoins de l'analyse, « marchandises similaires » s'entend des carrosseries de camions de production nationale correspondant à la définition des produits.

[27] Après avoir considéré tous les facteurs pertinents tels l'usage et les caractéristiques physiques, l'ASFC s'est fait l'opinion que marchandises en cause et marchandises similaires forment une seule et même catégorie.

[28] 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 13 janvier 2026, il a exposé les motifs de sa décision provisoire, indiquant

qu'à ce stade il ne voyait pas d'argument fort pour conclure à l'existence de plusieurs catégories de marchandises, et que donc il mènerait son analyse d'après la prémisse que les carrosseries de camions produites au Canada et correspondant à la définition de produits étaient des marchandises similaires à celles en cause et qu'il n'y avait qu'une seule catégorie de marchandises¹⁵.

IMPORTATIONS AU CANADA

[29] À la phase finale 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 l'importateur.

[30] Ci-dessous, la distribution des importations de carrosseries de camions selon l'ASFC aux fins des décisions définitives :

¹⁵ Exposé des motifs de l'enquête préliminaire en dommage du TCCE sur les carrosseries de camions (janvier 2026), PI-2025-007, par. 30-31.

Tableau 1 : Volume des importations de de carrosseries de camions
(du 1^{er} juillet 2024 au 30 juin 2025)

Pays	% du volume total d'importations
Chine	52,4 %
Autres	47,6 %
Total	100 %

DÉROULEMENT DES ENQUÊTES

[31] 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 carrosseries de camions au Canada dans la PVE.

[32] 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 TEF expédiés au Canada dans la PVE. Enfin, elle a demandé au gouvernement de transmettre les DDR à tous les paliers de gouvernement inférieurs dont relevaient les exportateurs.

[33] Le gouvernement et les exportateurs/producteurs en question ont également été prévenus que le défaut de suivre toutes les instructions de la DDR, de fournir tous les renseignements et documents requis, y compris les versions non confidentielles, et notamment lors des visites sur place, 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. De plus, ils ont été avisés que les parties non coopératives ne bénéficieront d'aucun avantage de leur omission de fournir les renseignements nécessaires.

[34] Après examen des réponses aux DDR, l'ASFC a envoyé des DDR supplémentaires à plusieurs parties ayant répondu pour obtenir des éclaircissements et des compléments de réponses, au besoin.

[35] Les réponses des exportateurs aux DDR en dumping et en subventionnement ainsi que les résultats des enquêtes de l'ASFC sont détaillés dans le présent document sous *Résultats de l'enquête en dumping* et *Résultats de l'enquête en subventionnement*.

[36] À la phase finale des enquêtes, des mémoires et des contre-exposés ont été déposés par les avocats représentant les plaignantes, l'exportateur chinois ainsi que le gouvernement de Chine. Ceux-ci sont résumés à l'**Annexe 2**.

ENQUÊTE EN DUMPING

[37] Nous allons voir à présent les résultats définitifs de l'enquête en dumping sur les carrosseries de camions originaires ou exportées de la Chine.

VALEURS NORMALES

[38] Les valeurs normales sont généralement déterminées, 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, ou soit selon la méthode prévue à l'alinéa 19b) de la même loi, 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.

[39] Quand les renseignements fournis ou disponibles ne lui semblent pas suffisants, l'ASFC fixe les valeurs normales par prescription ministérielle en vertu du paragraphe 29(1) de la LMSI.

PRIX À L'EXPORTATION

[40] Le prix à l'exportation des marchandises vendues à des importateurs au Canada se détermine 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. Ces prix sont rectifiés au besoin par déduction des frais, des droits et des taxes découlant de l'exportation des marchandises conformément aux sous-alinéas 24a)(i) à (iii).

[41] Quand il y a vente entre personnes associées ou accord de compensation, le prix à l'exportation se base sur le prix auquel l'importateur revend les marchandises importées à des acheteurs au Canada qui ne lui sont pas liés, moins : tous les coûts de préparation, d'expédition et d'exportation qui s'ajoutent à ceux nécessaires pour vendre des marchandises similaires destinées à servir dans le pays exportateur; tous les frais inclus dans le prix de revente qui sont imputables à la revente elle-même (droits, taxes, etc.) ou à l'assemblage au Canada; et enfin un montant représentatif du bénéfice moyen de l'industrie au Canada, selon les alinéas 25(1)c) et d) de la LMSI.

[42] Quand les renseignements fournis ou disponibles ne lui semblent pas suffisants, l'ASFC fixe le prix à l'exportation par prescription ministérielle en vertu du paragraphe 29(1) de la LMSI.

MARGE DE DUMPING

[43] La marge de dumping par exportateur est égale à l'excédent de la valeur normale totale sur le prix à l'exportation 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 totale ne dépasse pas le prix à l'exportation total, la marge de dumping est nulle.

CONTEXTE DE L'ARTICLE 20

[44] 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 (comme la Chine), 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 concurrence¹⁶.

[45] Cela dit, l'article 20 s'applique par secteur et non par pays; le secteur pertinent, à savoir celui de la fabrication des carrosseries d'automobiles et des remorques, comprend l'industrie qui produit et exporte les marchandises visées par l'enquête.

[46] Les plaignantes affirment que les conditions décrites à l'article 20 de la LMSI sont réunies dans l'industrie chinoise des carrosseries de camions; autrement dit, que ce secteur n'est pas soumis au jeu de la concurrence, et que donc les prix établis sur le marché intérieur chinois pour les carrosseries de camions ne sont pas fiables aux fins de détermination des valeurs normales¹⁷.

[47] Selon les recherches de l'ASFC aux fins de l'enquête, le secteur de la fabrication des carrosseries d'automobiles et des remorques comprend les carrosseries de camions (boîtes fermées, boîtes réfrigérées, plates-formes, bennes basculantes, carrosseries porte-conteneurs, détachables, etc.), les carrosseries d'autobus, les cabines de véhicules, les remorques et semi-remorques (pour transport de fret, usages spéciaux, etc.), la fabrication de châssis et de carrosseries (sans assemblage du véhicule fini), et les pièces de carrosserie connexes. Aussi, le secteur chinois de la fabrication des carrosseries d'automobiles et des remorques, qui comprend l'industrie des carrosseries de camions, est celui auquel s'intéresse l'enquête de l'article 20.

[48] Si l'ASFC est d'avis qu'en Chine les prix intérieurs des carrosseries de camions sont largement fixés par l'État et qu'elle a des motifs suffisants de croire qu'ils seraient différents dans un marché concurrentiel, les valeurs normales des marchandises visées par l'enquête seront établies, conformément à l'alinéa 20(1)c) si possible, comme étant le prix de vente intérieur ou bien la somme des coûts de production de la marchandise; d'un montant raisonnable pour les frais, notamment les frais administratifs et les frais de vente; et d'un montant raisonnable pour les bénéfices sur les marchandises similaires vendues par des producteurs dans tout pays désigné par elle, rectifié pour que les prix soient comparables; ou encore, conformément à l'alinéa 20(1)d), si possible comme étant le prix de vente au Canada des marchandises similaires importées de tout pays désigné par elle et rectifié pour que les prix soient comparables.

¹⁶ La Chine est nommée parmi les pays désignés, à l'article 17.1 du *Règlement sur les mesures spéciales d'importation*.

¹⁷ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, par. 245-247.

[49] Pour obtenir les renseignements nécessaires au calcul des valeurs normales selon l'alinéa 20(1)c), l'ASFC a adressé des questionnaires aux producteurs connus de deux pays de remplacement potentiels : les États-Unis et le Mexique, qui tous les deux ont une production nationale importante de carrosseries de camions concurrentielle au niveau mondial et fonctionnent chez eux dans des conditions de marché équitables. L'ASFC a adressé des questionnaires aux producteurs connus de carrosseries de camions de ces deux pays.

ANALYSE DES CONDITIONS PRÉVUES À L'ARTICLE 20

[50] L'ASFC a déjà conclu à l'existence des conditions de l'article 20 dans son enquête en dumping sur les *châssis porte-conteneurs* (2021)¹⁸, qui s'inscrivent dans le secteur industriel des semi-remorques.

[51] Les plaignantes font valoir que les preuves convaincantes recueillies dans l'affaire des châssis porte-conteneurs s'appliquent également aux carrosseries de camions et devraient amener l'ASFC aux mêmes conclusions, à savoir qu'en Chine le prix des carrosseries de camions est fixé en majeure partie par l'État.

[52] L'ASFC estime que les châssis porte-conteneurs, les remorques et les carrosseries de camions sont des industries qui se ressemblent en cela qu'elles sont indispensables pour le transport de marchandises et intégrées à l'écosystème mondial de la logistique et des chaînes d'approvisionnement. En effet, les châssis porte-conteneurs et les remorques sont essentiels au transport intermodal combinant navires, wagons de chemin de fer et camions, tandis que les carrosseries de camions le sont tout autant pour la distribution régionale et le « dernier kilomètre » des livraisons. Les uns et les autres sont des interfaces essentielles entre le fret et les véhicules de transport, pour un déplacement efficace des marchandises par la route, les chemins de fer et la mer. Bref, on parle de deux industries fondamentales pour la logistique moderne, qui sont l'épine dorsale physique du transport de fret.

[53] Mais si les châssis porte-conteneurs et les carrosseries de camions partagent certaines similarités fonctionnelles et certaines matières premières – surtout l'acier et l'aluminium –, leurs structures de coûts en revanche ne sauraient être plus différentes. Chez les châssis porte-conteneurs, l'acier représente une écrasante majorité (quelque 75 %) des intrants de matières premières¹⁹.

[54] Pour leur part, les carrosseries de camions comportent beaucoup plus d'intrants différents, dont aucun en général ne représentera plus de 10 à 15 % du coût total des intrants matériels.

¹⁸ [CC 2021 IN, Énoncé des motifs des décisions définitives, par. 148](#)

¹⁹ Énoncé des motifs des décisions définitives dans l'affaire des *châssis porte-conteneurs* – 3 février 2022, par. 107.

[55] Compte tenu des ressemblances et des différences susmentionnées, certains renseignements dont nous disposons dans l'enquête sur les châssis porte-conteneurs concernant l'existence des conditions de l'article 20 dans le secteur industriel des semi-remorques pourraient s'appliquer à celui de la fabrication des carrosseries d'automobiles et des remorques.

Analyse de l'emprise de l'État

[56] La présente section développe l'analyse, faite par l'ASFC, du degré d'influence du gouvernement de Chine dans le secteur de la fabrication des carrosseries d'automobiles et des remorques, qui comprend les carrosseries de camions. Nous examinerons ce qui suit :

- Plans industriels, directives, règlements et autres mandats stratégiques gouvernementaux
- Nationalisation et contrôle des grands producteurs par l'État
- Intervention de l'État dans les matières premières indispensables

Plans industriels, directives, règlements et autres mandats stratégiques gouvernementaux

14^{es} plans quinquennaux national et provinciaux

[57] Les plans quinquennaux (P5) du gouvernement sont un outil de politique important de l'économie de marché chinoise. Dans chacun, le gouvernement de Chine expose ses stratégies de développement économique, fixant des objectifs de croissance et lançant des réformes économiques d'industries clés.

[58] Selon les plaignantes, le gouvernement de Chine est en train d'étendre son influence sur l'industrie du camionnage en accélérant la construction d'un « géant des transports²⁰ » ainsi qu'en améliorant l'avantage concurrentiel et le développement axé sur la qualité de l'industrie manufacturière²¹.

[59] Les plaignantes ajoutent que le 14^e P5 met l'accent sur le développement de l'industrie logistique dans plusieurs de ses chapitres. Les buts déclarés du gouvernement de Chine sont de bâtir une logistique, un approvisionnement, une distribution, un contrôle de la production, une gestion des opérations et un service après-vente qui soient modernes. Les points suivants figurent dans le 14^e P5 [tous les extraits de documents chinois sont traduits par nous d'après l'anglais] :

²⁰ Plainte en l'espèce (NC), par. 296. (Pièce VI-5-8 – Preuve de la distorsion causée par le gouvernement de Chine – Aperçu du 14^e P5 pour le développement national économique et social, et des objectifs à long terme pour 2035 (12 mars 2021) (PUBLIC)), p. 26.

²¹ (Pièce VI-5-8 – Preuve de la distorsion causée par le gouvernement de Chine – Aperçu du 14^e P5 pour le développement national économique et social, et des objectifs à long terme pour 2035 (12 mars 2021) (PUBLIC)), p. 19.

bâtir des systèmes logistiques modernes; accélérer le développement de la logistique de la chaîne du froid; coordonner la construction de plaques tournantes logistiques, de lignes dorsales, de centres de distribution régionaux et de points de chute; améliorer l'état et les installations des plaques tournantes logistiques nationales et des bases de logistique dorsales de la chaîne du froid; améliorer le système de distribution logistique à trois niveaux – comté, canton, village²².

[60] Les directives du 14^e P5 et les plans d'action subséquents des ministères insistent toujours autant sur plus d'efficience et moins de frais de logistique. En novembre 2024, le ministère des Transports et la commission nationale du développement et de la réforme ont publié conjointement un nouveau plan d'action pour *réduire les coûts, rehausser la qualité et augmenter l'efficience des transports et de la logistique*. Le plan parle plus précisément de faire ce qui suit :

roder le réseau de circulation terminale de logistique urbaine et rurale; optimiser, améliorer le réseau de services de fret urbain, étudier et encourager les fourgonnettes de taille moyenne consacrées à la distribution urbaine [...], améliorer les installations logistiques de la chaîne du froid au point de production, et développer énergiquement la logistique de la chaîne du froid pour les produits agricoles²³.

[61] Ces plans et directives étant étroitement liés au secteur de la fabrication des carrosseries d'automobiles et des remorques, il est probable qu'ils encouragent le développement et l'utilisation des carrosseries de camions et des remorques, modifiant sur le marché intérieur l'équilibre de l'offre et de la demande, donc les prix dans l'industrie du camionnage et, finalement, ceux des carrosseries de camions.

Le 14^e plan quinquennal et le développement de la logistique de la chaîne du froid

[62] Les politiques du 14^e P5 sur la logistique de la chaîne du froid insistent sur l'impératif de bâtir un système de transports moderne intégré, pour une intégration sans heurts entre les différentes catégories de réseaux logistiques intérieurs. Voici quelques-uns des objectifs de développement mentionnés :

²² Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, par. 297. (Pièce VI-5-8 – Preuve de la distorsion causée par le gouvernement de Chine – Aperçu du 14^e P5 pour le développement national économique et social, et des objectifs à long terme pour 2035 (12 mars 2021) (PUBLIC), p. 28.

²³ Pièce 0133 (NC) – TB 2025 IN PD S20 – Annexe 1 – Avis du ministère des Transports et de la commission nationale du développement et de la réforme concernant la publication du plan d'action pour réduire les coûts, rehausser la qualité et augmenter l'efficience des transports et de la logistique.

*accélérer pour la chaîne du froid la mise en place d'un système logistique moderne à la fois harmonieux, efficace, sûr, écologique, brillant, pratique et solidement garanti; rehausser l'efficience et la qualité des services de logistique de la chaîne du froid*²⁴.

[63] Le plan du 14^e P5 pour la logistique de la chaîne du froid²⁵ insiste sur la croissance constante du marché de la logistique, mais aussi sur sa tendance à la concentration.

*les entités du marché continuent de grandir [...] de même, la concentration du marché se poursuit inexorablement, bon nombre de chefs de file ont vu le jour dans l'entreposage, le transport, la distribution, et la fabrication de matériel*²⁶.

[64] Le plan du 14^e P5 pour la logistique de la chaîne du froid vise à monter une infrastructure complète et une logistique qualitative de la chaîne du froid, incluant des camions réfrigérés :

*Le niveau de la technologie et du matériel pour la logistique de la chaîne du froid sera considérablement rehaussé; la quantité totale d'entreposage au froid et de camions réfrigérés continuera de connaître une progression stable et raisonnable; la distribution régionale sera optimisée et les types fonctionnels, plus complets*²⁷.

[65] Le plan vise entre autres à faire ce qui suit :

*Encourager la mise à niveau des installations et du matériel de transport de la chaîne du froid [...] rehausser le niveau de développement des camions réfrigérés [...] contrôler rigoureusement les conditions d'accès au marché pour les camions réfrigérés [...] accélérer le développement et la fabrication de nouveaux camions réfrigérés à consommation d'énergie réduite ou très réduite [et] activement faire la promotion des nouveaux camions réfrigérés*²⁸.

²⁴ Réponse à la DDR de l'article 20 – Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd., Annexe A1(c) – Le 14^e P5 et le développement de la logistique de la chaîne du froid (en chinois et en anglais), p. 11.

²⁵ *Cold chain logistics refers to specialized logistics that utilizes temperature control, preservation technologies and processes, and facilities and equipment such as cold storage warehouses, refrigerated trucks, and refrigerated containers to ensure that cold chain products remain at specified temperature conditions throughout the entire process of primary processing, storage, transportation, distribution processing, sales, and delivery.* (14th Five-Year Plan Cold Chain Logistics Development Plan (CN and EN), p.2)

²⁶ Plan du 14^e P5 pour le développement de la logistique de la chaîne du froid (en chinois et en anglais), p. 5.

²⁷ Plan du 14^e P5 pour le développement de la logistique de la chaîne du froid (en chinois et en anglais), p. 15.

²⁸ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, par. 298. (Pièce VI-5-28 – Preuve de la distorsion causée par le gouvernement de Chine – Plan du bureau général du conseil d'État rattaché au 14^e P5 pour le développement de la logistique de la chaîne du froid (26 novembre 2021) (PUBLIC), p. 12.

Accélérer l'écologisation [...] faire de la recherche et formuler pour l'entreposage sous froid, les camions réfrigérés, etc. des normes axées sur l'économie d'énergie [...] améliorer les propriétés isolantes et ignifuges des matériaux d'isolation thermique employés pour ceux-ci [...] encourager l'utilisation de camions réfrigérés et de matériel de soutien à la fois sûrs, écologiques et économes en énergie [...] accélérer l'élimination des camions réfrigérés à fortes émissions pour répondre aux impératifs du développement de la distribution respectueuse de l'environnement en milieu urbain; et enfin, encourager l'adoption de camions réfrigérés nouveaux ou rénovés pour s'accorder avec les nouveaux modèles énergétiques²⁹.

[66] Les plaignantes affirment que le plan du P5 pour la logistique de la chaîne du froid a donné le coup d'envoi à toute une série de mesures connexes du gouvernement de Chine :

- La commission nationale du développement et de la réforme a publié un plan qui énonce des préparatifs systématiques en vue d'aménager et de construire les bases de logistique pour la chaîne du froid dorsale nationale dans la période du 14^e P5³⁰.
- En février 2022, les All China Federation of Supply and Marketing Cooperatives ont publié le *plan de développement du 14^e P5 pour la logistique de la chaîne du froid pour les produits de l'agriculture publique*. Celui-ci détaille la logistique de la chaîne du froid applicable aux produits agricoles³¹.
- En avril 2022 toujours, le ministère des Transports et cinq autres ministères ont émis conjointement un *avis pratique pour accélérer un développement axé sur la qualité dans la logistique de transport associée à la chaîne du froid*. Celui-ci, qui propose de cultiver des entreprises clés de transport associé à la chaîne du froid, est à l'origine de plusieurs marques de services bien connues dans ce secteur³².

[67] Selon les plans et directives susmentionnés, développer l'infrastructure logistique de la chaîne du froid est essentiel pour promouvoir en Chine les transports régionaux et ruraux, ainsi que le dernier kilomètre des livraisons. À cet égard, il est visible que le gouvernement de Chine a instauré plusieurs politiques particulières pour favoriser le développement et l'utilisation des camions réfrigérés, carrosseries comprises. Vraisemblablement, ces politiques influencent l'offre et la demande sur le marché intérieur et modifient les prix intérieurs des véhicules automobiles et des remorques.

²⁹ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, par. 298. (Pièce VI-5-28 – Preuve de la distorsion causée par le gouvernement de Chine – Plan du bureau général du conseil d'État rattaché au 14^e P5 pour le développement de la logistique de la chaîne du froid (26 novembre 2021) (PUBLIC), p. 20.

³⁰ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, par. 299. (Pièce VI-9-1 – Articles de CIMC (PUBLIC) – *CIMC Vehicles* “Gelonghui : CIMC Vehicles’ Market Share Further Increases with Rise in Long-term Value of Investment” (27 avril 2022) (PUBLIC), p. 3.

³¹ *Ibid.*, p. 3.

³² Pièce VI-5-30 – Preuve de la distorsion causée par le gouvernement de Chine – Ministère des Transports, *Avis pratique pour accélérer un développement axé sur la qualité dans la logistique de transport associée à la chaîne du froid* (avril 2022) (PUBLIC).

Le 14^e plan quinquennal et les infrastructures pour des énergies propres

[68] Les plaignantes soutiennent aussi que le gouvernement de Chine favorise le développement d'une industrie nationale des véhicules à énergies nouvelles (VEN), qu'il classe parmi ses industries stratégiques émergentes³³. Elles ajoutent que le gouvernement de Chine introduit activement diverses normes et politiques pour le développement de cette industrie, telles des subventions et des exonérations de taxes de vente; et qu'il continue d'appuyer sur la construction d'infrastructures, entre autres en investissant dans la construction d'infrastructures de recharge et en encourageant la construction et l'exploitation de celles-ci³⁴.

[69] Les plaignantes font valoir que l'incidence pour le secteur des carrosseries de camions est directe étant donné la demande de VEN de classes 4-7 équipés de carrosseries : les politiques comme celle du 14^e P5 sur les infrastructures pour des énergies propres ont propulsé les ventes de camions réfrigérés à énergies nouvelles jusqu'à 21 368 unités en 2024, une augmentation de 350,8 % en glissement annuel³⁵.

[70] Les directives du 14^e P5 et les plans d'action subséquents des ministères insistent toujours autant sur les VEN et les transports propres. Le nouveau plan d'action visant à *réduire les coûts, rehausser la qualité et augmenter l'efficacité des transports et de la logistique*, publié conjointement en novembre 2024 par le ministère des Transports et la commission nationale du développement et de la réforme, prône la décarbonation en appuyant sur deux mesures prioritaires : construire des parcs de camions zéro émissions et faire un suivi des émissions. Au cœur du plan figurent l'expansion des réseaux de recharge et le remplacement des batteries pour l'adoption des camions électriques³⁶.

[71] L'utilisation de pareilles politiques et autres mesures modifie probablement sur le marché intérieur l'équilibre de l'offre et de la demande, donc les prix dans l'industrie du camionnage et, finalement, ceux des carrosseries de camions.

Autres incitatifs et mesures de soutien financier

[72] Outre les politiques nationales et provinciales du 14^e P5, le gouvernement de Chine a élargi en 2025 ses incitatifs pour la mise à la casse et le remplacement du matériel de transport.

³³ Plainte en l'espèce, par. 301.

³⁴ Pièce VI-5-32 – Preuve de la distorsion causée par le gouvernement de Chine – J. Tian, P. Wang, D. Zhu, “Overview of Chinese new energy vehicle industry and policy development”, *Green Energy and Resources* 2024 :2 (22 mai 2024) (PUBLIC).)

³⁵ Plainte en l'espèce (Pièce VI-5-33 – Preuve de la distorsion causée par le gouvernement de Chine – *IIFIR – China's Cold Chain Growth* (6 février 2025) (PUBLIC)).

³⁶ Pièce 0133 (NC) – TB 2025 IN PD S20 – Annexe 2 – Plan d'action pour la qualité et l'efficacité du transport de marchandises et de la logistique en Chine, p. 4.

[73] En janvier 2025, la commission nationale du développement et de la réforme s'est jointe au ministère des Finances pour publier un avis *d'élargissement et d'amélioration des politiques sur le renouvellement de matériel à grande échelle et la vente avec reprise de biens de consommation*. Ce programme de 2025 est la seconde phase du programme d'élargissement et d'amélioration des politiques sur le renouvellement de matériel à grande échelle et la vente avec reprise de biens de consommation lancé en 2024.

[74] Il prévoit au niveau national des incitatifs pour promouvoir la mise à la casse et le remplacement des vieux véhicules – voitures, camions, autobus, navires, machines agricoles tout terrain – et autres biens de consommation. Le programme de 2025 propose des incitatifs pour la mise au rebut des vieux camions commerciaux au diesel conformes aux normes d'émissions Chine IV, déjà plus sévères que les normes Chine III et antérieures³⁷.

[75] Les propriétaires continuent de toucher des subventions quand ils envoient leurs vieux camions à la casse avant l'âge de désaffectation obligatoire. Ils peuvent d'ailleurs recevoir encore plus s'ils les remplacent par des camions neufs conformes à la norme Chine VI ou fonctionnant avec des énergies nouvelles, pour un total allant de 10 000 à 140 000 yuans³⁸.

[76] Ces programmes et autres mesures incitatives encouragent des échanges et des mises à niveau à grande échelle dans le secteur des transports, lesquels à leur tour entraînent à la hausse les investissements dans l'achat d'équipement et de machinerie de transport dans l'ensemble de l'économie chinoise. L'utilisation de pareilles politiques et autres mesures peut probablement modifier sur le marché intérieur l'équilibre de l'offre et de la demande, donc les prix dans l'industrie du camionnage et, finalement, ceux des carrosseries de camions.

Refinancement spécial pour le transport et la logistique

[77] Les plaignantes font valoir que, même avant que soit adopté en 2021 le premier P5 sur la logistique de la chaîne du froid, le gouvernement s'intéressait déjà plus que jamais au développement de celle-ci³⁹, un rapport en particulier soulignant l'existence de subventions financières à cette fin, offertes par les ministères du Commerce et des Finances du Guangdong⁴⁰.

³⁷ Pièce 0133 (NC) – TB 2025 IN PD S20 – Annexe 3 – Chine – Actualisation de la politique sur la mise à la casse, p. 2-3.

³⁸ Pièce 0133 (NC) – TB 2025 IN PD S20 – Annexe 4 – [“China’s expanded incentives for scrapping and replacing transportation equipment”](#), p. 2.

³⁹ Plainte en l'espèce (NC), par. 300, Pièce publique VI-5-31 – Preuves de la distorsion causée par le gouvernement de Chine – Ministère des Affaires étrangères des Pays-Bas, analyse rapide des secteurs logistiques de la chaîne du froid dans la région de la Grande Baie en Chine (2020), 21.

⁴⁰ Plainte en l'espèce (NC), Pièce publique VI-5-31 – Preuves de la distorsion causée par le gouvernement de Chine – Ministère des Affaires étrangères des Pays-Bas, analyse rapide des secteurs logistiques de la chaîne du froid dans la région de la Grande Baie en Chine (2020), 17.

[78] En février 2023, la banque populaire de Chine, le ministère des Transports et la commission de réglementation des banques et des assurances ont donné conjointement *l’avis pour améliorer encore l’appui et les services financiers dans le domaine des transports et de la logistique*, pour orienter un développement axé sur la qualité de l’industrie des transports et de la logistique, en même temps que la création d’un géant des transports. Le rapport du 20^e congrès national du parti communiste de Chine (« le Parti ») souligne l’impératif de doter la Chine de réseaux de transport solides, de bâtir un système de circulation fluide et efficace, et aussi de réduire les frais de logistique⁴¹.

[79] L’avis exige que les institutions bancaires améliorent leurs mécanismes de garanties organisationnelles et d’incitation interne; innovent pour enrichir les produits de crédit afin de répondre aux besoins de l’industrie des transports et de la logistique; et augmentent résolument le soutien au crédit. Dans l’avis, on peut lire entre autres ce qui suit.

- *Les modèles d’octroi de crédit proactif et de crédit au décaissement doivent être activement promus afin de mieux répondre aux besoins des participants au marché quant à utiliser des fonds à des fins commerciales. [...] Les institutions financières, sous réserve des risques contrôlables et du respect des lois et règlements, seront encouragées à déterminer raisonnablement les ratios de mise de fonds, les taux d’intérêts sur les prêts et les périodes de remboursement des prêts camions; à augmenter adéquatement la tolérance au risque des prêts camions et autres prêts non productifs dans les industries des transports et de la logistique durant les périodes particulières de la pandémie de COVID-19 et de la reprise économique subséquente; et enfin, à conclure les arrangements institutionnels pour que la responsabilité civile ne puisse pas être engagée moyennant diligence raisonnable.*

[80] Il s’agit ici d’appuyer financièrement, par des instruments financiers destinés au développement axé sur les politiques, l’investissement dans des projets de transports et de logistique. On encourage les institutions bancaires à fournir du soutien financier pour l’aménagement d’un réseau de transport complet, selon les grands projets du 14^e P5. L’avis précise que les provinces et les villes qualifiées devraient intensifier activement leurs politiques p. ex. de subventionnement des intérêts, de garantie et de crédit⁴².

⁴¹ Pièce 133 – TB 2025 IN PD S20 – Annexe 7 – [Avis de la banque populaire de Chine, du ministère des Transports et de la commission de réglementation des banques et des assurances pour améliorer encore l’appui et les services financiers dans le domaine des transports et de la logistique](#).

⁴² Pièce 133 – TB 2025 IN PD S20 – Annexe 8 – [Special refinancing for transportation and logistics](#).

Les Nouvelles Routes de la soie et *Made in China 2025*

[81] Les Nouvelles Routes de la soie (NRS) sont un programme stratégique lancé en 2013 qui vise à instaurer une plus grande connectivité mondiale par des projets d'infrastructures dans toute l'Asie, l'Europe, l'Afrique et les mers qui les entourent. Le plan d'action de 2015 appelé en anglais *One Belt One Road* décrit ses objectifs, dont l'intégration plus complète de la Chine au système économique mondial et la mise à profit des avantages comparatifs pour resserrer les liens économiques nationaux et mondiaux⁴³. Les NRS se distinguent des P5 par leur portée internationale et l'accent qu'elles mettent sur les infrastructures, même si elles s'inscrivent toujours dans le cadre de planification global de la Chine. Le 14^e P5 consacre tout un chapitre au développement de haute qualité prévu par les NRS⁴⁴.

[82] Les plaignantes rappellent à l'ASFC que, dans son analyse de l'article 20 pour l'affaire des *châssis porte-conteneurs*, elle avait dit ce qui suit au sujet des NRS et de *Made in China 2025* :

« 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 gouvernement⁴⁵. »
« CIMC a directement profité de la demande de conteneurs et de semi-remorques, qui a été stimulée par le réseau logistique [des NRS] 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. » {c'est nous qui soulignons⁴⁶}

[83] De plus, le plan du 14^e P5 pour la logistique de la chaîne du froid signale le rôle déterminant des NRS quant à ouvrir de nouvelles portes pour le développement de celle-ci :

⁴³ [The One Belt One Road Action Plan](#)

⁴⁴ Pièces 58 (PRO) et 59 (NC) – Réponse de QCTC à la DDR de l'article 20 – Pièce publique A1(A)_TB 2025 IN_QCTC (S20), 14^e P5, chapitre 41, p. 158.

⁴⁵ ASFC – CC 2021 IN, Énoncé des motifs des décisions définitives concernant les *châssis porte-conteneurs* (3 février 2022), par. 89.

⁴⁶ ASFC – CC 2021 IN, Énoncé des motifs des décisions définitives concernant les *châssis porte-conteneurs* (3 février 2022), par. 92.

Des ouvertures de haut niveau signifient de nouvelles possibilités pour le développement de la logistique de la chaîne du froid : plus larges et plus profondes – surtout avec l’instauration complète de la coopération prévue par les NRS et la promotion d’un réseau de zones de libre-échange aux standards les plus élevés orienté vers la planète entière –, elles optimiseront encore davantage l’environnement régional des chaînes d’approvisionnement, tireront parti des avantages à très grande échelle de la Chine sur les marchés, approfondiront les échanges commerciaux avec les pays concernés, donneront sur des importations et exportations d’aliments à plus grande échelle; et favoriseront une harmonisation des normes nationales et internationales régissant la logistique de la chaîne du froid, l’apprentissage et la diffusion de technologies et d’expérience de gestion avancées en cette matière, ainsi qu’un développement de ladite logistique axé sur la qualité⁴⁷.

[84] L’utilisation de pareilles politiques et autres mesures modifie probablement sur le marché intérieur l’équilibre de l’offre et de la demande, donc les prix dans l’industrie du camionnage et, finalement, ceux des carrosseries de camions.

Réglementation des investissements dans l’industrie automobile

[85] Les plaignantes font valoir que le règlement administratif de 2019 sur les investissements dans l’industrie automobile met l’accent sur les technologies de transport écologiques à faible consommation d’essence, en plus d’instaurer une emprise généralisée de l’État sur les capacités de production, la recherche-développement (R et D), et l’accès aux marchés pour les nouveaux venus. Le règlement impose toute une série de restrictions, dans le dessein de contrôler les nouvelles capacités en véhicules à essence conventionnels, de promouvoir activement le développement de véhicules à énergies nouvelles, et de chercher à bâtir un système de développement novateur du côté des véhicules intelligents⁴⁸.

[86] Le règlement confirme que les investissements dans les véhicules spécialisés et les remorques sont assujettis à des restrictions :

⁴⁷ Pièces 58 14 (PRO) et 59 (NC) – Réponse de QCTC à la DDR de l’article 20 – Pièce publique A1(c) – Plan du 14^e P5 pour le développement de la logistique de la chaîne du froid (en chinois et en anglais).

⁴⁸ Plainte en l’espèce (NC), par. 304. (Pièce VI-5-17 – Preuve de la distorsion causée par le gouvernement de Chine – Traduction du règlement administratif sur la gestion des investissements dans l’industrie automobile (PUBLIC), p. 2.)

Article 28 : Exigences propres aux projets d'investissements dans les véhicules spécialisés et les remorques : (1) Pour tout nouveau projet, la personne morale mettra sur pied un organe de R et D en produits, formera une équipe professionnelle de R et D, aura une expérience de R et D pertinente, et fera de la R et D technique en dispositifs spéciaux. (2) Il est interdit d'investir dans des projets de construction de nouveaux chariots d'entrepôt, transpalettes, camions à benne basculante, fourgonnettes ordinaires et autres véhicules et remorques à usages généraux. (3) Les entreprises de véhicules spéciaux ne sont pas autorisées à se doter d'une capacité de production de châssis et de divers véhicules complets, sauf s'il s'agit des châssis uniques réservés à des véhicules à usages particuliers⁴⁹.

[87] Les plaignantes affirment que les effets de ces politiques et règlements correspondent aux critères de l'article 20, en plus de prouver que concernant les carrosseries de camions, le gouvernement de Chine réglemente sévèrement la production, les investissements et les dépenses en R et D, ce qui pourrait fausser les prix sur le marché.

[88] Dans sa réponse à la DDR de l'article 20, CIMC Reefer explique que le règlement sur les investissements dans l'industrie automobile s'applique à l'industrie des véhicules de façon générale, non sans reconnaître que des exigences particulières s'appliquent aux projets d'investissement dans les véhicules à usages spéciaux et les remorques⁵⁰.

[89] Le règlement porte une restriction claire qui interdit les nouveaux investissements dans le secteur :

Article 28.2. : Il est interdit d'investir dans des entreprises de nouveaux véhicules ordinaires à usages spéciaux et de remorques pour usages généraux, p. ex. camions à plateforme, camions à benne basculante, fourgonnettes ordinaires⁵¹.

[90] L'article 28 du règlement énumère les exigences applicables aux projets d'investissement dans les véhicules à usages spéciaux et les remorques, ce qui inclut différentes carrosseries de camions. Imposant des limites techniques et faisant obstacle à certains nouveaux arrivants sur le marché, ces exigences montrent que le gouvernement de Chine entend promouvoir et ordonner l'investissement dans certains remorques et carrosseries de camions, ce qui pourrait fausser les prix du marché dans le secteur de la fabrication des carrosseries d'automobiles et des remorques.

⁴⁹ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, par. 305. (Pièce VI-5-17 – Preuve de la distorsion causée par le gouvernement de Chine – Traduction du règlement administratif sur la gestion des investissements dans l'industrie automobile (PUBLIC), p. 6.)

⁵⁰ TB 2025 IN – Pièce 58 (PRO) – Réponse de QCTC à la DDR de l'article 20, p. 4.

⁵¹ Pièces 58 (PRO) et 59 (NC) – Réponse à la DDR de l'article 20 – Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd. (« CQCT ») (Pièce publique A1(k)_TB 2025 IN_QCTC (S20)_2025-12-04; p. 23, article 28.2.)

[91] Les transports et l'industrie de la logistique moderne sont désignés dans le catalogue 2024 du gouvernement de Chine comme des catégories de l'industrie manufacturière importantes pour l'économie réelle, qui favorisent une nouvelle industrialisation⁵².

[92] Plus précisément, le gouvernement de Chine a défini des objectifs pour bâtir une industrie manufacturière haut de gamme, verte et intelligente tout en consolidant la position dominante des industries avantageuses, ce qui implique p. ex. d'augmenter la proportion de la capacité de production, d'élargir l'offre de grande qualité et de développer les capacités de sécurité, surtout en ce qui concerne l'alimentation et l'énergie. Le catalogue de 2024 établit des plans pour rénover et mettre à niveau les systèmes de transport routier afin de les rendre plus intelligents, d'avoir des stratégies de construction d'infrastructures vertes pour le transport du fret⁵³, et de bâtir la logistique de la chaîne du froid pour les produits agricoles, les aliments et les médicaments⁵⁴.

[93] La production de carrosseries de camions, surtout réfrigérés, fait partie intégrante des plans du gouvernement de Chine pour le développement de la base logistique nationale de la chaîne du froid. Le catalogue de 2024 prévoit les politiques de finances, d'imposition, de crédit, foncières, d'import/export et de surveillance des marchés qui seront à revoir pour accomplir ces rajustements structurels⁵⁵.

[94] À la lumière des données probantes fournies dans la plainte et de sa propre analyse, et compte tenu des observations faites par CIMC Reefer, l'ASFC conclut qu'avec ses plans, ses directives et ses règlements dans le secteur de la fabrication des carrosseries d'automobiles et des remorques, qui comprend les carrosseries de camion, il est probable que le gouvernement de Chine modifie sur le marché intérieur l'équilibre de l'offre et de la demande, donc les prix dans l'industrie du camionnage et, finalement, ceux des carrosseries de camions.

Nationalisation et emprise de l'État sur les grands producteurs

[95] Selon les plaignantes, l'ASFC devrait conclure que le gouvernement de Chine possède et contrôle largement les principaux producteurs de carrosseries de camions, soit China International Marine Containers (Group) Co., Ltd. (CIMC Group) et Sinotruk Group.

[96] Les plaignantes font valoir que CIMC Group est le plus gros producteur chinois de carrosseries de camions et que, selon l'information dont elles disposent raisonnablement, sa filiale CIMC Vehicles serait celle qui fabrique les carrosseries de camions.

⁵² Plainte en l'espèce, par. 307. (Pièce VI-5-26 – Preuve de la distorsion causée par le gouvernement de Chine – Traduction du catalogue d'instructions pour le rajustement structurel de l'industrie, 2024 (PUBLIC), p. 2, 22 et 59.)

⁵³ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, par. 307. (Pièce VI-5-26 – Preuve de la distorsion causée par le gouvernement de Chine – Traduction du catalogue d'instructions pour le rajustement structurel de l'industrie, 2024 (PUBLIC), p. 53.)

⁵⁴ Pièce VI-5-26 – Preuve de la distorsion causée par le gouvernement de Chine – Traduction du catalogue d'instructions pour le rajustement structurel de l'industrie, 2024 (PUBLIC), p. 59.

⁵⁵ Pièce VI-5-26 – Preuve de la distorsion causée par le gouvernement de Chine – Traduction du catalogue d'instructions pour le rajustement structurel de l'industrie, 2024 (PUBLIC), p. 4.

[97] L'ASFC n'a pas pu vérifier si CIMC Group était bien le plus gros producteur chinois de carrosseries de camions, puisque le gouvernement de Chine n'a pas répondu à la DDR de l'article 20. Par ailleurs, l'exportateur coopératif CIMC Reefer (qui appartient entièrement à CIMC Vehicles) n'a pas fourni de renseignements sur le marché ni rien de suffisant concernant sa production intérieure et sa part de marché en Chine.

[98] Toutefois, CIMC Vehicles (dont CIMC Group détient 61,34 % des actions) affirme avoir vendu plus de 140 000 véhicules de différents types à l'échelle mondiale en 2025. Global Trailer dresse un classement mondial des producteurs de semi-remorques en fonction du volume de production. En 2025, CIMC Vehicles se trouvait au premier rang pour la treizième année consécutive⁵⁶.

[99] Les plaignantes ajoutent que le gouvernement de Chine contrôle CIMC Group et ses filiales par une structure d'entreprise complexe; elles rappellent que l'ASFC avait qualifié CIMC Group d'entreprise d'État au terme de son analyse de l'article 20 dans *Châssis porte-conteneurs*, ce statut ayant été publiquement annoncé au préalable par la commission de supervision et d'administration des biens de l'État (SASAC) et révélant que le gouvernement de Chine contrôlait CIMC Group par l'entremise de celle-ci⁵⁷.

[100] La SASAC relève du conseil d'État. Elle supervise la gestion, le rendement et la restructuration des EE centrales, faisant office à la fois d'investisseur et de représentant du gouvernement. Son rôle inclut de nommer et d'évaluer les dirigeants d'entreprises, de guider les réformes et fusions d'EE, et aussi d'exercer son contrôle en usant de ses droits d'investisseur plutôt que de son autorité administrative.

[101] Les plaignantes font valoir que les deux premiers actionnaires de CIMC sont Shenzen Capital Holdings Co. Ltd. (Shenzen Capital) (24,64 %) et China Merchants (CIMC) Investment Limited (China Merchants) (24,49 %), qui, en dernière analyse, appartiennent tous les deux à la SASAC⁵⁸.

[102] Le gouvernement de Chine n'a pas répondu à la DDR de l'article 20 que l'ASFC lui avait adressé. En outre, les renseignements publics sont limités au sujet des fabricants chinois de carrosseries de camions ou encore de carrosseries d'automobiles et de remorques en général, outre l'exportateur/producteur coopératif CIMC Reefer, qui est une filiale de CIMC Group. Aussi, l'analyse s'intéresserait d'abord à l'emprise du gouvernement de Chine sur CIMC Reefer.

[103] Dans sa réponse à la DDR de l'article 20, CIMC Reefer, qui appartient à CV Group, nie être une EE ou une entreprise à participation d'État.

⁵⁶ Profil d'entreprise de CIMC Vehicles : <https://www.cimcvehiclesgroup.com/portal/page/index/id/117.html>

⁵⁷ ASFC – CC 2021 IN, Énoncé des motifs des décisions définitives concernant les *châssis porte-conteneurs* (3 février 2022), par. 105-106.

⁵⁸ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, par. 278.

[104] CIMC Reefer est un fabricant et exportateur chinois de remorques frigorifiques et de carrosseries de camions. CV Group en est propriétaire, directement (62,24 %) et par l'entremise de sa filiale CIMC Vehicle Investment Holdings Co., Ltd. (CV BVI) (37,75 %). Quant à CV BVI, il s'agit d'une société de portefeuille détenue et contrôlée exclusivement par CV Group.

[105] Société ouverte cotée à la Bourse de Shenzhen, CV Group est détenu à 61,34 % par CIMC Group – soit à 38,87 % directement, et à 22,26 % indirectement par l'entremise d'une filiale à part entière, CIMC HK

[106] . Aucun des autres actionnaires de CV Group ne détient plus de 5 % des actions⁵⁹.

[107] CIMC Group a été fondé en 1980 en tant que coentreprise, sous la direction de la SASAC de Shenzhen, investi dans cette même ville par le China Merchants Group et la East Asiatic Company (du Danemark). Il a été inscrit à la Bourse de Shenzhen en 1994 et à celle de Hong Kong en décembre 2012. Actuellement, CIMC Group est une société ouverte A+H ayant pour actionnaires principaux Shenzhen Capital et China Merchants Group⁶⁰.

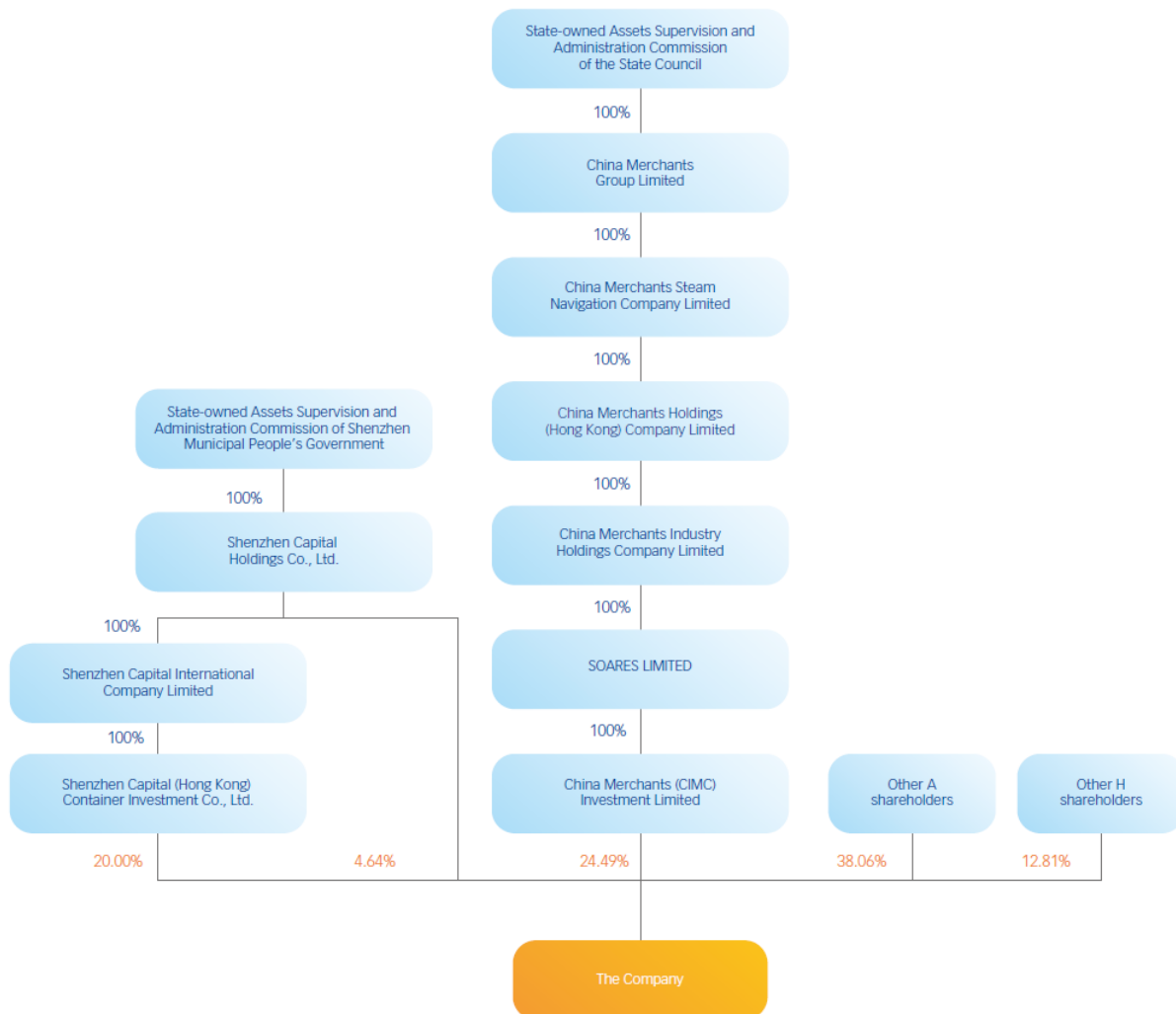
[108] La structure de participation entre CIMC Group et ses actionnaires majeurs (voir ci-dessous) a été illustrée par celui-ci dans son rapport annuel (publié le 31 décembre 2024⁶¹) et sur son site Web (le 30 juin 2025⁶²).

⁵⁹ Pièce 58 (PRO) – Réponse à la DDR de l'article 20 – Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd. (QCTC).

⁶⁰ Profil d'entreprise de CIMC : <https://www.cimc.com/en/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=5>

⁶¹ Pièce 133 (NC) – TB 2025 IN PD S20 – Annexe 5 – Rapport annuel 2024 de CIMC, p. 213.

⁶² Pièce 133 – TB 2025 IN PD S20 – Annexe 6 – [Tableau de la structure des capitaux propres](#)



[109] Shenzhen Capital est une plateforme de transactions d’immobilisation et une plateforme auxiliaire instaurée par la SASAC de Shenzhen pour transformer la gestion des biens de l’État en une gestion des immobilisations et concrétiser la stratégie globale de la ville en cette matière. Elle offre des services axés sur la gestion des actifs de l’État dans une optique de croissance : fusions et acquisitions, placements en actions, gestion de fonds industriels, amélioration de la valeur marchande. Shenzhen Capital joue un rôle majeur dans l’expansion de la chaîne industrielle des actifs d’État municipaux; les entreprises qu’elle contrôle et auxquelles elle participe sont actives dans de nombreux domaines comme l’écoconstruction, la fabrication intelligente, les énergies nouvelles, les valeurs mobilières, les assurances, les fonds et les garanties, formant un agencement centré sur les industries émergentes et les institutions financières⁶³.

⁶³ [Shenzhen Capital Holdings](#)

[110] China Merchants Group est une EE, un conglomérat chinois vaste et diversifié, établi de longue date dans l'expédition, les ports, la logistique, la finance et les infrastructures connexes; jouant un rôle actif dans les secteurs maritime et liés au commerce, il a aussi un bon nombre de filiales et de sociétés liées inscrites⁶⁴.

[111] China Merchants Group comme Shenzhen Capital sont ultimement des compagnies affiliées à l'État ou contrôlées par lui plutôt que purement privées; le premier est une EE centrale supervisée par le gouvernement de Chine tandis que le second a été formé par la Ville de Shenzhen et lui demeure affilié, ce qui signifie que leur régime de propriété comme leur orientation stratégique sont indissociables des autorités publiques.

[112] Les plaignantes ajoutent qu'en plus d'appartenir au gouvernement de Chine, CIMC Group voit aussi sa gestion et sa gouvernance contrôlées par ce dernier. Elles affirment que le Parti est indissociable des EE et qu'il installe des comités parmi leurs cadres, notamment chez les actionnaires majeurs de CIMC Group dont nous parlons ici.⁶⁵

[113] Il se pourrait que le rôle de ses comités au sein des EE et des ECE permette au Parti de contrôler ou d'influencer ces dernières.

[114] Dans le cas de CIMC Group, Zhu Zhiqiang est actuellement vice-président du conseil d'administration et administrateur externe. Il est également secrétaire adjoint du comité du Parti, en même temps que directeur général et administrateur de Shenzhen Capital. Il a déjà occupé le poste de chef adjoint de la division des entreprises I, et ceux de chef adjoint et de chef du développement stratégique à la SASAC. Sun Huirong reste également membre du Parti alors même qu'il est administrateur externe chez CIMC Group et directeur du département de la gestion des actifs chez Shenzhen Capital. Il a aussi déjà été gestionnaire principal, directeur adjoint du département de la recherche stratégique et des fusions et acquisitions, directeur adjoint du département de la gestion des actifs ainsi que directeur du département des audits chez Shenzhen Capital.

[115] Dans sa réponse à la DDR de l'article 20, CIMC Reefer indique que Youhui Shen est le représentant principal du Parti chez elle, ayant occupé ce poste tout au long de la PVE en parallèle avec son rôle de directeur des ventes pour le marché intérieur jusqu'à son licenciement le 1^{er} juillet 2025. CIMC Reefer indique que ni Youhi Shen ni aucun autre représentant du Parti chez elle n'a d'influence sur ses activités de par son seul rôle de représentant du Parti⁶⁶.

[116] CIMC Reefer affirme qu'aucun administrateur ni membre de l'organe de supervision n'est fonctionnaire, représentant ni attributaire du gouvernement, ni n'a été nommé ou recommandé par celui-ci⁶⁷.

⁶⁴ [CMG Introduction-Introduction-CHINA MERCHANTS GROUP](#)

⁶⁵ Plainte en l'espèce (NC), par. 285.

⁶⁶ Pièce 58 – Réponse à la DDR de l'article 20 – Déclaration confidentielle de Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd. (CIMC Reefer) Confidential Narrative_TB 2025 IN_QCTC (S20), p. 19.

⁶⁷ Ibid, p. 12

[117] CIMC Reefer ajoute qu'aucun des administrateurs de CV Group, son véritable propriétaire, n'est fonctionnaire, représentant ni attributaire du gouvernement de Chine⁶⁸.

[118] L'ASFC est d'avis que, quand une entité gouvernementale détient une participation majoritaire ou du moins substantielle (p. ex. minoritaire dominante), que ce soit directement ou indirectement, cet intérêt signifie en soi que le gouvernement exerce ou qu'il est susceptible d'exercer un contrôle sur les activités générales de l'entreprise – par exemple sur la sélection des administrateurs, sur la gestion et sur la répartition des bénéfices. Par conséquent, l'ASFC estime qu'au vu du dossier, il est raisonnable d'affirmer que CIMC Reefer, coentreprise appartenant ultimement à CV Group – qui appartient à son tour à CIMC Group, une autre société cotée en bourse –, est une ECE potentiellement contrôlée par le gouvernement de Chine (SASAC) avec de multiples intermédiaires.

[119] À la lumière des données probantes fournies dans la plainte et de sa propre analyse, l'ASFC constate également que la présence d'une ECE (CIMC Group) et de sa filiale (CIMC Reefer) dans le secteur de la fabrication des carrosseries d'automobiles et des remorques, en l'occurrence un secteur incontournable du marché qui produit de plus des carrosseries de camions, porte à croire que le gouvernement de Chine est dans une grande mesure propriétaire, ce qui pourrait lui donner une emprise sur les principaux producteurs de carrosseries d'automobiles et de remorques, carrosseries de camions comprises.

Influence du gouvernement sur le prix des principaux intrants

[120] Depuis 2007, l'ASFC a mené 15 enquêtes sur le secteur sidérurgique en Chine ainsi que cinq examens administratifs avec des questions sur une possible économie planifiée concernant divers produits d'acier de la Chine. Dans tous les cas, les faits connus lui ont donné des raisons de croire que les segments de produits concernés de l'industrie sidérurgique chinoise répondaient aux critères de l'article 20, et elle a donc conclu en ce sens.

[121] Par ailleurs, des conclusions de distorsions dans le secteur de l'aluminium rendues ailleurs montrent que les producteurs chinois d'aluminium bénéficient d'un soutien financier et non financier appréciable, surtout de la part des EE et des banques. Parmi les principaux bénéficiaires du soutien financier, on compte des EE et de grandes entreprises privées, telles China Hongqiao Group et China Zhongwang. Parmi les mesures de financement préférentielles, mentionnons les prêts et les obligations à faibles taux d'intérêts, les marges de crédit gratuites, l'assurance crédit à l'exportation, et les subventions au développement industriel. Les exonérations fiscales totales et partielles comprennent p. ex. des escomptes fiscaux, des crédits à la R et D, des exemptions de TVA, et des remises tarifaires à l'importation. Le gouvernement fournit des terrains et de l'électricité en dessous des prix du marché, autre manière de soutenir les producteurs d'aluminium.

⁶⁸ Ibid, p. 13

Le subventionnement de l'acier et de l'aluminium déforme les coûts de production des carrosseries de camions chinoises

[122] En Chine selon les plaignantes, le subventionnement des secteurs de l'acier et de l'aluminium transparaît dans le prix des camions finis qui se vendent sur le marché intérieur.

[123] Les plaignantes affirment que malgré les variations d'un modèle à l'autre, l'acier et l'aluminium combinés représentent une part importante des matières premières entrant dans la fabrication des carrosseries de camions.⁶⁹

[124] Les plaignantes affirment que pour cette raison, le fait que les aciéries et alumineries chinoises alimentent l'industrie de la carrosserie de camions en acier et aluminium lourdement subventionnés se traduit par des prix de base différents de ceux qu'on observerait sur un marché concurrentiel⁷⁰. Les plaignantes rappellent encore que l'ASFC a toujours conclu à l'existence des conditions de l'article 20 autant chez les produits d'acier et d'aluminium de base que chez leurs produits dérivés fabriqués, comme on l'a vu par exemple dans la récente enquête sur les *file machine*⁷¹.

L'État reste un propriétaire majeur dans les secteurs de l'acier et de l'aluminium

[125] Les plaignantes soutiennent que beaucoup des plus grands producteurs chinois d'acier et de produits de l'acier sont des EE. Par exemple, China Baowu Steel Group, de loin la plus grande entreprise de production d'acier au monde en 2025, appartient exclusivement à la SASAC chinoise. De même, Ansteel Group, Hesteel Group et Shougang Group, qui arrivent respectivement aux troisième, cinquième et neuvième rangs mondiaux parmi les producteurs d'acier, sont des EE à part entière⁷².

[126] Dans le secteur de l'aluminium, les plaignantes affirment que les EE représenteraient environ 50 % de la production primaire totale de la Chine; elles font remarquer que deux des trois entreprises chinoises figurant parmi les dix plus grands producteurs d'aluminium au monde – China Power Investment Corporation et Chalco – appartiennent entièrement à l'État.

[127] Que le gouvernement de Chine possède et contrôle aussi largement la majorité des gros producteurs chinois d'acier et d'aluminium signifie que ces derniers, selon toute vraisemblance, produisent et commercialisent l'acier et l'aluminium en fonction de ses objectifs et politiques plutôt que du marché. Ces grandes EE sont capables de produire le genre d'intrants d'acier et d'aluminium nécessaires à la production des carrosseries d'automobiles et des remorques; elles peuvent donc vendre, à des prix qui ne sont pas ceux du marché, différents produits (tôles d'acier, poutres, feuilles ou profilés d'aluminium, etc.) directement utiles aux producteurs chinois de carrosseries de camions.

⁶⁹ Plainte en l'espèce (PRO), par. 260, déclaration conjointe confidentielle de Joel Chandonnet et Rick Rovito, tableau 1.

⁷⁰ Plainte en l'espèce (PRO), par. 260, déclaration conjointe confidentielle de Joel Chandonnet et Rick Rovito, tableau 1.

⁷¹ Plainte en l'espèce (NC), par. 261.

⁷² Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, par. 264.

Les mesures stratégiques du gouvernement déforment les prix intérieurs de l'acier et de l'aluminium

[128] Les plaignantes soutiennent qu'une panoplie de politiques aux niveaux national, provincial et municipal viennent fausser les prix de l'acier, de l'aluminium et de leurs produits dérivés. Les secteurs de l'acier et de l'aluminium, affirment-elles, sont ciblés expressément dans le 14^e P5 du gouvernement pour le développement des industries de matières premières. En effet, on peut lire dans celui-ci que le gouvernement entend favoriser le développement des industries comme celle de l'acier, et chercher comment les doter d'un mécanisme pour produire à plein régime. Dans son dernier rapport annuel, le gouvernement de Chine annonce son intention de continuer à réglementer la production d'acier brut, et aussi de favoriser une restructuration de l'industrie sidérurgique par des baisses de production⁷³.

[129] Les plaignantes ajoutent que, dans l'affaire des *extrusions d'aluminium*, l'ASFC avait conclu que « [b]ien que le gouvernement de la Chine ne fixe pas ou ne contrôle pas directement les prix » du produit en aval, « [s]elon les éléments de preuve au dossier, il [était] clair que le gouvernement de la Chine exer[çait] une influence considérable sur l'industrie de l'aluminium en Chine par le biais de mesures découlant de sa politique industrielle⁷⁴ ». Au vu de la gamme de mesures stratégiques, des règlements contrôlant les niveaux de production, des subventions et autres mesures de financement préférentiels, et du contrôle des niveaux d'importation et d'exportation, l'ASFC a jugé dans cette affaire qu'il y avait suffisamment de preuves pour conclure que les prix intérieurs des extrusions d'aluminium étaient fixés en majeure partie par le gouvernement de Chine⁷⁵.

[130] Dans son dernier examen des politiques commerciales de la Chine, l'OMC a conclu que le gouvernement de ce pays fournissait pour l'aluminium un soutien susceptible d'avoir des répercussions dans le monde entier⁷⁶.

[131] Les plaignantes ajoutent encore que le lien entre la politique sur les matières premières d'une part et l'industrie de l'automobile et du camionnage d'autre part est également reconnu par le gouvernement de Chine, qui admet ouvertement l'importance d'intensifier le développement des matériaux composites non métalliques, de l'acier et des alliages légers à haute résistance, ainsi que des autres matériaux légers pour les véhicules, leurs pièces et leurs carrosseries, ainsi que de systèmes de commande de véhicules pleinement fonctionnels à haute performance⁷⁷.

⁷³ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, par. 268.

⁷⁴ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, par. 263, énoncé de motifs des décisions définitives dans *Extrusions d'aluminium* (3 mars 2009) 4214-22 AD/1379, 4218-26 CV/124, annexe 3.

⁷⁵ Énoncé de motifs des décisions définitives dans *Extrusions d'aluminium* (3 mars 2009) 4214-22 AD/1379, 4218-26 CV/124, annexe 3.

⁷⁶ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, pièce VI-5-15 – Preuves de la distorsion causée par le gouvernement de Chine – OMC, Examen des politiques commerciales de la Chine WT/TPR/S/458/Rev.1 (19 novembre 2024) (PUBLIC), p. 69.

⁷⁷ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, pièce VI-5-17 – Preuve de la distorsion causée par le gouvernement de Chine – Traduction du règlement administratif sur la gestion des investissements dans l'industrie automobile (PUBLIC), p. 2.

[132] L'appréciation que l'ASFC en avait faite à l'époque indique selon les plaignantes que les secteurs de l'acier et de l'aluminium sont déformés par le gouvernement de Chine et que par conséquent le prix des produits concernés sur le marché intérieur chinois n'est pas ce qu'il serait dans une économie de marché. Les plaignantes affirment que l'ASFC devrait conclure que dans l'économie chinoise, les prix de ces deux intrants clés pour la production des carrosseries de camions sont injustement déformés.

[133] À la lumière des données probantes de la plainte (susmentionnées), l'ASFC juge que le subventionnement massif des secteurs de l'acier et de l'aluminium, la présence imposante d'EE et d'entreprises sous contrôle de l'État dans ces mêmes secteurs et les politiques gouvernementales qui s'y appliquent ont probablement pour conséquence que les producteurs de carrosseries de camions peuvent se procurer des intrants d'acier et d'aluminium à des prix faussés. C'est une forme de plus de l'influence majeure qu'en Chine le gouvernement exerce sur le prix des carrosseries de camions.

SOMMAIRE DE L'ANALYSE DE L'EMPRISE DU GOUVERNEMENT

[134] Comme nous l'avons déjà vu dans le présent rapport de l'article 20, l'ASFC constate dans le secteur de la fabrication des carrosseries d'automobiles et des remorques (qui comprend les carrosseries de camions) une influence omniprésente du gouvernement de Chine, qui se répercute probablement sur les prix et sur l'équilibre de l'offre et de la demande.

[135] L'ASFC a analysé les principaux plans, règlements et politiques macroéconomiques du gouvernement de Chine qui intéressent le secteur de la fabrication des carrosseries automobiles et des remorques, à savoir le 14^e P5 pour le développement national économique et social, celui pour le développement de la logistique de la chaîne du froid, celui sur les infrastructures pour des énergies propres, les Nouvelles Routes de la soie, le règlement sur les investissements dans l'industrie automobile, et aussi les autres politiques incitatives et formes de soutien financier.

[136] Les politiques, plans et autres démarches susmentionnés indiquent que le gouvernement de Chine est présent dans la promotion et le développement du secteur des transports, de la fabrication des carrosseries automobiles et des remorques, et aussi de la logistique de la chaîne du froid, avec des aides fournies par les industries liées de l'acier et de l'aluminium au pays.

[137] Pour se convaincre que le gouvernement de Chine influence le secteur des carrosseries automobiles et des remorques, on observera son règlement sur l'investissement dans l'industrie des véhicules; celui-ci impose des contrôles entre autres aux capacités de production, aux activités de R et D, ainsi qu'à l'entrée de nouveaux venus sur le marché. Ce sont là autant de mesures qui lui permettent d'influencer les niveaux de production en même temps que le nombre de producteurs présents sur le marché.

[138] En plus de ses plans et politiques industriels, il se peut que le gouvernement de Chine exerce une influence déterminante par la nationalisation des producteurs de carrosseries d'automobiles et de remorques et des entreprises en amont qui les alimentent en intrants d'acier et d'aluminium, et aussi par le subventionnement indirect des sous-ensembles de carrosseries de camions par l'entremise des industries de l'acier et de l'aluminium en amont.

[139] Au cours de l'enquête, aucune observation n'a été déposée pour réfuter la présence des conditions de l'article 20 dans le secteur chinois de la fabrication des carrosseries d'automobiles et des remorques, qui comprend les carrosseries de camions. Pour cette raison, et faute d'une réponse du gouvernement de Chine, l'ASFC s'est rabattue sur ses propres données probantes, analyses et renseignements défavorables pour prendre sa décision relative à l'article 20.

[140] Au vu de toute cette gamme de mesures, l'ASFC juge probable que le gouvernement de Chine modifie l'équilibre de l'offre et de la demande et donc les prix dans le secteur de la fabrication des carrosseries de véhicules et des remorques, lequel comprend les carrosseries de camions. Quand elle considère ces mesures dans leur ensemble, l'ASFC conclut que le gouvernement de Chine fixe en majeure partie les prix dans le secteur de la fabrication des carrosseries de véhicules et des remorques, qui comprend l'industrie des carrosseries de camions.

Analyse des prix

[141] Ayant conclu qu'en Chine les prix intérieurs étaient largement fixés par l'État, l'ASFC s'est attelée ensuite à savoir s'ils auraient été différents dans un marché concurrentiel. Elle a effectué pour ce faire une analyse comparative du prix intérieur des carrosseries de camions.

[142] Dans aucune source publique l'ASFC n'est parvenue à trouver de données représentatives sur le prix des carrosseries de camions vendues en Chine.

[143] L'analyse des prix se base donc sur les réponses d'un producteur en particulier qui a fourni une base de données sur ses ventes intérieures : CIMC Reefer⁷⁸. L'ASFC a analysé les renseignements sur les prix des ventes intérieures fournis par CIMC Reefer afin d'évaluer si le prix des carrosseries de camions vendues en Chine par CIMC Reefer était faussé par rapport aux prix sur d'autres marchés concurrentiels.

[144] L'ASFC a également utilisé la réponse d'un producteur des États-Unis comme pays de remplacement : Morgan Truck Body, LLC.⁷⁹ dans son analyse des prix.

⁷⁸ Pièces 65 (PRO) et 66 (NC) – Réponse à la DDR – dumping de Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.

⁷⁹ Pièces 70 (PRO) et 71 (NC) – Réponse à la DDR – Producteurs des pays de remplacement, de Morgan Truck Body, LLC.

[145] L'ASFC a comparé la moyenne pondérée des prix de vente intérieurs nets (pour les carrosseries de camions) de CIMC Reefer avec celle de Morgan; elle a aussi comparé cette même moyenne entre les produits chinois et les produits étroitement similaires du producteur étasunien, lesquels se vendent par niveau dans le circuit de distribution (distributeur et utilisateur final).

[146] Les résultats des deux comparaisons vont dans le même sens : dans la PVE, les carrosseries de camions vendues en Chine ont été beaucoup moins chères que celles vendues aux États-Unis, ce qui donne à penser que les prix dans le secteur chinois de la fabrication des carrosseries d'automobiles et des remorques auraient été différents dans un marché concurrentiel.

[147] En somme, les renseignements au dossier donnent des motifs suffisants de croire que les prix intérieurs des carrosseries de camions en Chine auraient été différents dans un marché concurrentiel.

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

[148] Faute de la collaboration du gouvernement de Chine, l'ASFC s'est fiée aux renseignements disponibles, dont ceux fournis par les plaignantes et par l'unique exportateur ayant répondu. Aux fins de décision définitive et compte tenu des renseignements au dossier ainsi que de l'analyse susmentionnée, l'ASFC est d'avis que les conditions de l'alinéa 20(1)a) de la LMSI sont réunies dans le secteur chinois de la fabrication des carrosseries d'automobiles et des remorques, pour les raisons suivantes :

- les prix intérieurs dans ce secteur, qui comprend les carrosseries de camions, sont fixés en majeure partie par le gouvernement de Chine;
- il y a des motifs suffisants de croire que les prix en question seraient différents dans un marché où jouerait la concurrence.

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE EN DUMPING

EXPORTATEURS COOPÉRATIFS

[149] Dans son enquête en vertu de l'article 20, l'ASFC a jugé qu'il était raisonnable de désigner les États-Unis et le Mexique comme pays de remplacement pour la Chine, car ils produisent des marchandises comparables, leurs producteurs sont concurrentiels à l'échelle mondiale et il y règne des conditions de marché concurrentielles. Des DDR pour producteurs de pays de remplacement ont été envoyées à 28 producteurs et exportateurs potentiels de carrosseries de camions de ces deux pays. L'un d'eux a répondu : Morgan Truck Body, des États-Unis⁸⁰. Cependant, les renseignements disponibles ne suffisent pas pour établir la valeur normale des marchandises similaires selon l'alinéa 20(1)c) de la LMSI.

⁸⁰ Pièces 70 (PRO) et 71 (NC) – Réponse à la DDR – Producteurs des pays de remplacement, de Morgan Truck Body, LLC.

[150] Pour l'enquête de l'article 20, les DDR envoyées aux importateurs contenaient des questions sur leurs reventes au Canada de carrosseries de camions importées de pays autres que la Chine. L'ASFC a reçu une réponse à cette DDR; toutefois, l'importateur n'y a rien dit de l'achat ni de la revente de marchandises similaires des pays non visés.

[151] Pour CIMC Reefer, le seul exportateur à avoir fait une réponse essentiellement complète à la DDR en dumping, les valeurs normales ont été fixées par prescription ministérielle, conformément au paragraphe 29(1) de la LMSI. La détermination des valeurs normales se fait selon des méthodes comparables à celles de l'article 20, soit à partir des renseignements disponibles dans le dossier au sujet des coûts de production, avec les États-Unis comme pays de remplacement.

[152] Toutes les marchandises en cause exportées au Canada par CIMC Reefer dans la PVE ont été vendues à un importateur lié, Vanguard. La relation entre les parties exigeait un test de fiabilité. Aussi, les prix à l'exportation établis selon l'article 24 de la LMSI ont été comparés avec ceux établis selon l'alinéa 25(1)d). Puisqu'il en est ressorti que les prix à l'exportation de l'article 24 étaient fiables, ceux de CIMC Reefer ont été déterminés selon ce même article; voir « Prix à l'exportation » plus haut.

[153] La comparaison de la valeur normale totale avec le prix à l'exportation total donne pour CIMC Reefer une marge de dumping qui s'élève à 119,4 % du prix à l'exportation.

TOUS LES AUTRES EXPORTATEURS

[154] Rien n'indique pour le moment que d'autres exportateurs aient exporté des marchandises en cause au Canada dans la PVE, mais des droits antidumping s'appliqueront si de nouveaux exportateurs commencent à vendre les marchandises en cause au Canada.

[155] Pour décider d'une méthode de détermination des valeurs normales et des prix à l'exportation pour tous les autres exportateurs potentiels, l'ASFC a analysé tout le dossier administratif, y compris la plainte de la branche de production nationale, les réponses des parties à la DDR en dumping et à la DDR pour producteurs de pays de remplacement, ainsi que ses propres documents de déclaration douanière.

[156] L'ASFC a décidé que les valeurs normales pour tous les autres exportateurs potentiels de marchandises en cause en provenance de Chine seraient établies d'après les renseignements fournis par l'exportateur chinois ayant fait des réponses essentiellement complètes à la DDR. L'ASFC estime que ces renseignements sont plus pertinents que ceux fournis dans la plainte ou estimés à l'ouverture de l'enquête, puisqu'ils reflètent les pratiques commerciales véritables des exportateurs en Chine.

[157] Ainsi, d'après les faits connus, pour les autres exportateurs potentiels n'ayant pas fait de réponse essentiellement complète à la DDR en dumping, les valeurs normales des marchandises en cause originaires ou exportées de la Chine ont été établies comme étant le plus fort excédent de la valeur normale sur le prix à l'exportation (en pourcentage de ce dernier) 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 les anomalies éventuelles (transactions de volume ou de valeur très faible, variations saisonnières, etc.); plus précisément, les transactions impliquant les marchandises originaires de la Chine pour le prix à l'exportation et celles originaires du pays de remplacement pour la valeur normale.

[158] L'ASFC a jugé que ses propres documents de déclaration douanière constituaient la meilleure assise pour les prix à l'exportation, puisqu'ils contenaient des données d'importation réelle.

[159] Selon les méthodes ci-dessus, aux fins de la décision définitive, la marge de dumping pour tous les autres exportateurs potentiels s'établit à 257,1 % du prix à l'exportation.

SOMMAIRE DES RÉSULTATS DÉFINITIFS – DUMPING

[160] Sont présentées sommairement ci-dessous les résultats définitifs de l'enquête en dumping pour toutes les marchandises en cause expédiées au Canada dans la PVE :

Tableau 2 : Sommaire des résultats définitifs – Dumping
PVE : du 1^{er} juillet 2024 au 30 juin 2025

Pays d'origine ou d'exportation / Exportateur	Marge de dumping (% du prix à l'exportation)	% du total des importations (en volume)
Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.	119,4 %	52,4 %

[161] Pour rendre une décision définitive de dumping, l'ASFC doit être convaincue que :

- i) les marchandises en cause ont été sous-évaluées et
- ii) la marge de dumping n'est pas minimale.

[162] L'alinéa 41(1)a) de la LMSI exige que l'ASFC mette fin au volet de l'enquête portant sur les marchandises d'un exportateur donné si elle acquiert la conviction que celles-ci ne sont pas sous-évaluées ou qu'elles ne le sont que pour une marge de dumping minimale (moins de 2 % du prix à l'exportation).

[163] La marge de dumping déterminée pour l'exportateur de carrosseries de camions chinois dépasse le seuil de 2 % et n'est donc pas minimale. Les conditions légales sont donc réunies pour rendre une décision définitive de dumping concernant les carrosseries de camions originaires ou exportées de la Chine.

[164] Sont présentées sommairement à l'**Annexe 1** les résultats de l'enquête en dumping sur les marchandises en cause dédouanées au Canada dans la PVE.

ENQUÊTE EN SUBVENTIONNEMENT

[165] 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'OMC*.

[166] Sont considérés comme « du gouvernement » au sens du paragraphe 2(1) de la LMSI, non seulement le gouvernement national d'un pays autre que le Canada mais encore :

- a. les gouvernements ou administrations régionaux ou locaux de ce pays, notamment ceux d'une province, d'un État ou d'une municipalité;
- b. les personnes et les institutions habilitées, par eux ou en vertu de leurs lois ou règlements, à agir en leur nom ou à les représenter;
- c. les associations d'États souverains dont le pays est membre.

[167] Aux termes du par. 2(1.6) de la LMSI, il y a contribution financière lorsque :

- a. des pratiques gouvernementales comportent un transfert direct ou indirect 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 ou 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.

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

[169] Lorsqu'une subvention est avérée, elle peut faire l'objet de mesures compensatoires, si elle est spécifique. Une subvention est considérée comme spécifique si elle est restreinte à certaines entreprises (en droit ou dans les faits) ou prohibée. Selon la LMSI, « sont assimilés à une entreprise, un groupe d'entreprises, une branche de production ou un groupe de branches de production ». Une subvention subordonnée en tout ou en partie aux résultats à l'exportation ou bien à l'utilisation de marchandises produites ou ayant leur origine dans le pays d'exportation est prohibée, et donc spécifique au sens du par. 2(7.2) de la LMSI dans le contexte d'une enquête en subventionnement.

[170] Selon le par. 2(7.3) de la LMSI, même si une subvention n'est pas spécifique en droit, elle peut l'être dans les faits :

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

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

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE EN SUBVENTIONNEMENT

[172] À l'ouverture de l'enquête en subventionnement, l'ASFC a envoyé des DDR en subventionnement au gouvernement de la Chine ainsi qu'à tous les exportateurs/producteurs connus et potentiels de marchandises en cause.

[173] L'ASFC a demandé au gouvernement de transmettre la 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.

[174] 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 de vérification, 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.

GOUVERNEMENT DE LA CHINE

[175] Le gouvernement de Chine a répondu à la DDR en subventionnement qui lui avait été adressée. Aux fins de décision définitive, l'ASFC considère cette réponse comme partielle. Quand la réponse du gouvernement au sujet d'un programme donné s'est avérée complète, l'ASFC l'a utilisée pour juger si le programme en question constituait une subvention spécifique. Dans les cas où cette réponse s'est révélée incomplète ou en contradiction avec les autres données probantes obtenues par elle, l'ASFC s'est rabattue sur les meilleurs renseignements disponibles.

[176] À l'ouverture de l'enquête en subventionnement, l'ASFC a demandé des renseignements sur 26 programmes de subvention potentiels susceptibles de conférer un avantage aux producteurs/exportateurs chinois de carrosseries de camions. Au moment de la décision provisoire, elle avait recensé 31 programmes.

[177] Au moment de la décision définitive, l'ASFC a retiré de sa liste quatre programmes de subvention qui donnaient lieu à une action compensatoire selon sa décision provisoire. Elle a jugé en effet que l'un d'eux n'était pas spécifique au sens de la LMSI, et donc ne donnait lieu à aucune action compensatoire; quant aux trois autres, elle a jugé qu'ils étaient suffisamment semblables à d'autres programmes examinés dans l'enquête pour y être amalgamés aux fins d'analyse des subventions et de calcul du montant de subvention. Au total, l'ASFC a recensé aux fins de décision définitive 27 programmes de subvention potentiels susceptibles de conférer un avantage aux producteurs/exportateurs chinois de carrosseries de camions. On trouvera à **l'annexe 3** du présent document un résumé des conclusions au sujet des programmes de subvention.

[178] Au vu de la réponse du gouvernement de Chine aux questions sur la spécificité, les 27 programmes peuvent se répartir en trois catégories :

- i) ceux dont la spécificité est confirmée;
- ii) ceux dont on ne peut déterminer s'ils sont spécifiques, faute de renseignements;
- iii) ceux pour lesquels certains renseignements fournis contredisent les données probantes au dossier.

[179] Concernant les programmes de la catégorie ii), les renseignements fournis par le gouvernement de Chine ne suffisent pas à établir qu'ils correspondent aux critères du paragraphe 2(7.2) ou (7.3) [spécificité] ni à ceux du paragraphe 2(7.1) [non-spécificité] de la LMSI. En se basant sur les faits connus toutefois, l'ASFC conclut que les programmes de la catégorie ii) sont spécifiques aux fins de décision définitive.

[180] Pour les programmes de la catégorie iii), l'ASFC a considéré les éléments de preuve au dossier fournis par l'exportateur coopératif, en regard de ceux fournis par le gouvernement de Chine. Ceux de l'exportateur (qui comprennent des renseignements sur les programmes dont il a reçu des subventions dans la PVE) contredisent ceux du gouvernement. En effet, il est arrivé que les réponses de l'exportateur prouvent nettement l'existence de programmes de subvention que le gouvernement avait niés. Aussi, d'après les faits connus, les programmes de la catégorie iii) ont également été considérés comme spécifiques aux fins de décision définitive.

[181] Aux fins de décision définitive, l'ASFC juge que les 27 programmes constituent des subventions spécifiques, et donc donnant lieu à une action. Voir **l'annexe 3**.

QINGDAO CIMC REEFER TRAILER CO., LTD. (CIMC REEFER)

[182] CIMC Reefer est un producteur et exportateur des marchandises en cause établi à Qingdao, dans le Guangdong. Il a répondu à la DDR et à la DDRS en subventionnement. Aux fins de décision définitive, CIMC Reefer s'avère avoir reçu des avantages donnant lieu à une action des quatre programmes de subvention suivants.

Programme 6 : Aide pour le développement des exportations et le rendement à l'exportation

Programme 17 : Traitement fiscal préférentiel lié au calcul et à la déduction de dépenses supplémentaires en recherche-développement

Programme 19 : Amortissement accéléré des immobilisations

Programme 31 : Réduction de la taxe sur l'utilisation des sols

[183] Après analyse du dossier administratif, l'ASFC considère que l'exportateur a reçu une contribution financière de ces quatre programmes. Elle juge aussi que ces programmes sont spécifiques, et donc qu'ils donnent lieu à une action.

[184] Aux fins de décision définitive, le montant de subvention pour CIMC Reefer s'établit à 0,9 % du prix à l'exportation. Puisque ce montant est minimal, l'ASFC a mis fin au volet de l'enquête en subventionnement portant sur les marchandises de cet exportateur, conformément à l'alinéa 41(1)a) de la LMSI.

TOUS LES EXPORTATEURS – CHINE

[185] Selon les renseignements au dossier toujours, aucun autre exportateur n'a expédié de marchandises en cause au Canada dans la PVE. Il n'a donc pas été nécessaire aux fins de décision définitive d'attribuer un montant de subvention à « tous les autres » exportateurs en plus de celui, minimal, calculé pour l'exportateur coopératif.

SOMMAIRE DES RÉSULTATS DÉFINITIFS – SUBVENTIONNEMENT

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

Tableau 3 : Sommaire des résultats définitifs – Subventionnement

PVE : du 1^{er} juillet 2024 au 30 juin 2025

Exportateur	Montant de subvention (% du prix à l'exportation)	% du total des importations (en volume)
Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.	0,9 %	52,4 %

[187] Pour pouvoir rendre une décision définitive de subventionnement, l'ASFC doit être convaincue de tout ce qui suit :

- i) les marchandises en cause sont subventionnées;
- ii) le montant de subvention pour l'exportateur concerné n'est pas minimal.

[188] L'alinéa 41(1)a) de la LMSI exige que l'ASFC mette fin au volet de l'enquête portant sur les marchandises d'un exportateur donné si elle acquiert la conviction que celles-ci ne sont pas subventionnées ou qu'elles ne le sont que pour un montant de subvention minimal.

[189] 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 des marchandises, dans le cas d'un pays développé.

[190] Puisque le montant de subvention pour Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd. n'atteint pas 1 % du prix à l'exportation, il est considéré comme minimal. Par conséquent, l'ASFC a mis fin au volet de l'enquête en subventionnement portant sur les carrosseries de camions exportées de la Chine au Canada par Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd..

[191] Sont présentés sommairement à l'**Annexe 1** les résultats de l'enquête en subventionnement pour les marchandises en cause expédiées au Canada dans la PVE.

DÉCISIONS

[192] Le 4 juin 2026, conformément à l'alinéa 41(1)a) de la LMSI, l'ASFC a mis fin au volet de son enquête en subventionnement portant sur les carrosseries de camions exportées de la Chine au Canada par Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.

[193] Le même jour, conformément à l'alinéa 41(1)b), l'ASFC a rendu une décision définitive de dumping concernant les carrosseries de camions originaires ou exportées de la Chine.

MESURES À VENIR

[194] La période provisoire a commencé le 6 mars 2026, et se terminera le jour des conclusions du TCCE, qui sont attendues pour le 3 juillet 2026. D'ici là, des droits antidumping provisoires continueront d'être imposés sur les importations de marchandises en cause de la Chine. Pour en savoir plus sur l'application des droits provisoires, on consultera l'[Énoncé des motifs des décisions provisoires](#).

[195] Si le TCCE conclut que le dumping et le subventionnement n'ont pas causé de dommage et ne menacent pas non plus d'en causer, alors toute la procédure prendra fin, et les droits provisoires payés ou les garanties déposées seront restitués intégralement aux importateurs.

[196] Si en revanche le TCCE conclut que les marchandises sous-évaluées ont causé un dommage, les droits antidumping exigibles sur les marchandises en cause dédouanées par l'ASFC pendant la période provisoire seront rendus définitifs, conformément à l'article 55 de la LMSI. Les importations dédouanées par l'ASFC après le jour des conclusions du TCCE seront frappées de droits antidumping équivalents à la marge de dumping.

[197] L'importateur au Canada est tenu de payer tous les droits exigibles. Les importateurs sont tenus de décrire de façon appropriée les marchandises qu'ils importent, que ce soit sous forme électronique ou sur papier. Le [Mémoire D17-1-1](#) explique les exigences normales des douanes. Cependant, souvent ces exigences ne sont pas suffisantes aux fins de la LMSI. On consultera les sections « Information requise sur les documents de douanes » relatives à chacune des mesures de la LMSI sur la page [Mesures en vigueur](#) pour des renseignements précis sur chaque mesure de la LMSI, ainsi que le [Mémoire D14-1-7](#) pour de l'information générale.

[198] Le Système de gestion des cotisations et des recettes de l'ASFC (GCRA) attribuera généralement le code de la LMSI aux déclarations en détail de marchandises commerciales (DDMC). Toutefois, lorsqu'on remplit des entrées préalables à la GCRA dans cette dernière, ou lorsqu'on compte des marchandises des expéditions de faible valeur par messagerie sur une DDMC de type F, il faudra peut-être déclarer le code de la LMSI sur la déclaration. Ceux qui n'indiqueront pas le code LMSI requis ou ne décriront pas correctement les marchandises dans les documents douaniers s'exposeront à des sanctions administratives pécuniaires. Le paiement, la perception et le remboursement des droits de la LMSI sont assujettis à la *Loi sur les douanes*; aussi, le défaut de payer les droits dans les délais impartis entraînera des intérêts.

DROITS RÉTROACTIFS SUR LES IMPORTATIONS MASSIVES

[199] Il est parfois possible d'imposer des droits antidumping ou compensateurs rétroactifs sur des 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.

[200] Quant aux importations de marchandises subventionnées ayant causé un dommage, par contre, cette disposition ne s'applique que si l'ASFC a établi que la totalité ou une partie des subventions sont prohibées. Si tel est le cas, le montant des droits compensateurs appliqués rétroactivement correspondra à celui de la subvention prohibée. Une subvention à l'exportation est prohibée au sens du par. 2(1) de la LMSI.

PUBLICATION

[201] Un avis des décisions définitives de dumping et de subventionnement sera publié dans la *Gazette du Canada*, comme le veut les alinéas 41(3)a) et 41(4)a) de la LMSI.

RENSEIGNEMENTS

[202] Le présent *Énoncé des motifs* est disponible sur le site Web de l'ASFC à l'adresse ci-dessous. Pour en savoir plus, prière d'écrire à l'adresse électronique indiquée ci-dessous :

Courriel : Trade_Remedies_Registry-Registre_recours_commerciaux@cbsa-asfc.gc.ca

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



Sean Borg
Directeur exécutif p. i.
Division des enquêtes sur les recours commerciaux

ANNEXES

Annexe 1 : Sommaire des marges de dumping et des montants de subvention

Annexe 2 : Observations concernant le dumping et le subventionnement

Annexe 3 : Résumé des constats pour les programmes de subvention

ANNEXE 1 – SOMMAIRE DES MARGES DE DUMPING ET DES MONTANTS DE SUBVENTION

Exportateur	Marge de dumping (% du prix à l'exportation)	Montant de subvention (% du prix à l'exportation)
Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.	119,4 %	0,9 %*
Tous les autres exportateurs	257,1 %	S.o.

*Un montant de subvention est minimal s'il n'atteint pas 1 % du prix à l'exportation des marchandises pour un pays développé.

Note: Les marges de dumping indiquées dans le tableau ci-dessus ont été établies par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) aux fins de la décision définitive. Elles pourraient ne pas correspondre aux montants de droits antidumping à percevoir sur les importations futures de marchandises sous-évaluées. Au cas où le Tribunal canadien du commerce extérieur conclurait à un dommage, des valeurs normales pour les expéditions futures vers le Canada ont été attribuées aux exportateurs ayant fourni des renseignements suffisants dans leur réponse à la demande de renseignements de l'ASFC. Ces valeurs normales entreraient en vigueur le jour suivant toutes conclusions de dommage. Il faudra obtenir les renseignements sur les valeurs normales pour les marchandises en cause auprès des exportateurs concernés. Les importations faites auprès de tout autre exportateur seront assujetties à des droits antidumping fixés par prescription ministérielle, égaux à la marge de dumping calculée pour « tous les autres exportateurs » au moment de la décision définitive.

Il n'est pas d'usage d'appliquer des valeurs normales rétroactivement, mais cela peut arriver quand, soit les exportateurs n'ajustent pas les prix à l'exportation pour intégrer les hausses de prix/coûts nationaux. Quand les prix, les conditions du marché, ou bien les coûts de production ou de vente subissent des changements qui portent à conséquence, il incombe aux parties concernées d'augmenter le prix à l'exportation pour les ventes réalisées au Canada afin qu'il soit non seulement supérieur aux valeurs normales, mais aussi supérieur ou égal aux prix de vente et aux coûts totaux et aux bénéfices pour les marchandises sur le marché intérieur de l'exportateur.

Le [Guide d'autocotisation LMSI](#) explique comment déterminer les droits exigibles en vertu de la LMSI.

ANNEXE 2 – OBSERVATIONS CONCERNANT LE DUMPING ET LE SUBVENTIONNEMENT

Au cours des enquêtes, des exposés contenant des observations ont été reçus au nom des plaignantes⁸¹.

Après la clôture du dossier le 14 avril 2026, l'ASFC a reçu des mémoires et des contre-exposés de la part des parties suivantes :

- Les plaignantes⁸²;
- Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.,⁸³ et
- Ministry of Commerce of the People's Republic of China⁸⁴

Certains éléments des mémoires et des contre-exposés ont été qualifiés de « confidentiels » par les avocats les ayant présentés; l'ASFC ne peut donc aborder entièrement ici la teneur des observations concernées. Les questions de fait essentielles soulevées par les parties se résument comme suit :

OBSERVATIONS CONCERNANT LE DUMPING

Allégations concernant les conditions de l'article 20 en Chine

Mémoire

Les avocats des plaignantes soutiennent que l'ASFC devrait réitérer la même opinion qu'au moment des décisions provisoires, à savoir qu'en Chine les conditions de l'article 20 sont réunies dans le secteur de la fabrication des carrosseries d'automobiles et des remorques. Selon les avocats, aucun renseignement nouveau n'a été reçu qui contredise cette opinion, et par ailleurs les données probantes indiquent que le gouvernement contrôle substantiellement le secteur et que le prix des carrosseries de camions en Chine aurait été différent dans un marché concurrentiel. Pour ces raisons, les avocats font valoir que l'ASFC devrait déterminer les valeurs normales selon l'article 20 de la LMSI.

⁸¹ Pièces 129 (PRO) et 130 (NC) – Commentaires présentés par le conseil de Morgan Canada Corporation et Morgan Transit Corporation concernant les réponses aux demandes de renseignements (DDR) et les réponses aux demandes de renseignements supplémentaires (DDRS) de Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Vanguard Refrigerated Trailer Co., Ltd., Gouvernement de la Chine, Dee Siam; Pièces 131 (PRO) et 132 (NC) – Commentaires présentés par le conseil de Morgan Canada Corporation et Morgan Transit Corporation (Morgan) concernant les réponses aux demandes de renseignements (DDR) de Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd. et CIMC Vehicle (Jiangmen) Co., Ltd..

⁸² Pièces 194 (PRO) et 195 (NC) – Mémoire déposé au nom de Morgan Canada Corporation et Morgan Transit Corporation; Pièces 199 (PRO) et 200 (NC) – Contre-exposé déposé au nom de Morgan Canada Corporation and Morgan Transit Corporation.

⁸³ Pièces 192 (PRO) et 193 (NC) – Mémoire déposé au nom de Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.; Pièces 192 (PRO) et 193 (NC) – Contre-exposé déposé au nom de Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.

⁸⁴ Pièce 224 (NC) – Mémoire déposé au nom du ministère du Commerce de la République populaire de Chine; Pièce 201 (NC) – Contre-exposé déposé au nom du ministère du Commerce de la République populaire de Chine

Réponse de l'ASFC

L'ASFC a étudié le mémoire déposé par les avocats des plaignantes ainsi que les observations faites au cours de l'enquête avant la clôture du dossier. Après mûre réflexion, elle conclut que les conditions de l'article 20 sont réunies dans le secteur chinois de la fabrication des carrosseries d'automobiles et des remorques; voir la section « Analyse des conditions prévues à l'article 20 » du présent document.

Sélection des pays et des producteurs de remplacement

Mémoires

L'avocat de l'exportateur affirme que les États-Unis ne font pas un bon pays de remplacement pour calculer les valeurs normales selon l'article 20, puisque leurs structures de coûts, leur conjoncture et leur économie de la production sont fondamentalement différentes de celles de la Chine, de même que différents indicateurs économiques, les coûts de main-d'œuvre et les mesures commerciales. L'avocat ajoute que Morgan Truck Body LLC (Morgan Truck Body) ne fait pas non plus un bon producteur de remplacement puisque ses données reflètent les conditions de production, les coûts de matières premières faussés, les coûts de main-d'œuvre supérieurs et les réalités commerciales globales des États-Unis, pays qu'il ne serait pas raisonnable de retenir comme comparatif. Selon l'avocat, il serait plus raisonnable de prendre comme pays de remplacement la Thaïlande puisqu'elle ressemble davantage à la Chine et plus particulièrement que Dee Siam, le producteur thaïlandais lié à l'exportateur, ferait le meilleur producteur de remplacement pour déterminer les valeurs normales selon l'article 20 de la LMSI. L'avocat fait valoir que Dee Siam et ses fournisseurs liés ont fait des réponses complètes, que l'ASFC ne devrait pas rejeter ces réponses pour le seul motif qu'elles sont arrivées après la date butoir initiale, et que si elle n'en est pas satisfaite, elle devrait rouvrir le dossier administratif et demander des précisions.

Pour leur part, les avocats des plaignantes soutiennent qu'on ne devrait pas se baser sur la réponse de Dee Siam pour déterminer les valeurs normales. Selon eux, la réponse n'a pas pu être vérifiée puisqu'elle est arrivée plus de deux mois en retard, et il n'est pas contraire à l'équité procédurale de la rejeter pour ce motif, compte tenu que les dates butoirs étaient connues des avocats. Ils rappellent que des groupes spéciaux de l'OMC ont statué que les autorités chargées des enquêtes pouvaient compter sur des échéances raisonnables fixées d'avance. Les avocats ajoutent qu'en plus d'être en retard, la réponse de Dee Siam n'est ni fiable ni utilisable et qu'il serait problématique à plusieurs égards (précisions à l'appui) de l'utiliser pour calculer les valeurs normales selon l'alinéa 20(1)c)(i) ou (ii). Selon les avocats toujours, Dee Siam appartient à la même EE chinoise que CIMC Reefer, et il ne convient pas d'utiliser comme producteur de remplacement une entité soumise au même contrôle étatique que celle à l'étude. Les avocats présentent les États-Unis comme un pays de remplacement plus adéquat, affirmant que les carrosseries de camions produites aux États-Unis sont comparables à celles produites en Chine, que les producteurs de carrosseries étasuniens soutiennent la concurrence au niveau mondial, que les deux pays comptent parmi les plus gros marchés pour les carrosseries de camions, et qu'enfin, aux États-Unis, le marché pour ces produits ne subit aucune ingérence du gouvernement. Les avocats concluent en disant que les

réponses vérifiées de Morgan Truck Body sont les seuls renseignements fiables reçus d'un producteur de remplacement, ayant été soumises dans les délais et comprenant une abondance de données sur les ventes et les coûts.

Contre-exposés

En réplique au mémoire des plaignantes, l'avocat de l'exportateur répète ses arguments antérieurs concernant l'utilisation des réponses de Dee Siam, ajoutant que même si elles n'ont pas été vérifiées elles peuvent néanmoins servir, et que peu importe comment les intrants importés sont utilisés, Dee Siam est toujours admissible comme producteur pour l'application de l'alinéa 20(1)c). Pour ce qui serait d'utiliser les réponses de Morgan Truck Body, l'avocat de l'exportateur maintient sa position : contrairement aux plaignantes, il affirme qu'elles ne sont pas fiables, et que les carrosseries de camions étasuniennes ne sont pas comparables aux marchandises en cause.

En réaction au mémoire de l'exportateur, les avocats des plaignantes réitèrent leur propre position, à savoir que l'ASFC n'a pas besoin de demander des précisions, et que de rouvrir le dossier serait une irrégularité suffisante pour mettre en doute l'équité procédurale. De même sur la question du pays de remplacement, les avocats des plaignantes réitèrent leur position en disant que les différences dans les indicateurs macroéconomiques ne rendent pas les États-Unis moins viables comme pays de remplacement. Ils répètent certains arguments déjà exposés dans leur mémoire. Quant à la Thaïlande, ils n'y voient pas un pays de remplacement adéquat, faisant remarquer que les réseaux routiers et les industries du camionnage de la Thaïlande ne sont pas ceux de la Chine. Pour ce qui est finalement des remarques de l'exportateur sur les mesures commerciales, les avocats des plaignantes soutiennent que les droits de douane imposés aux États-Unis n'ont pas faussé les prix de l'acier et de l'aluminium dans la PVE.

Réponse de l'ASFC

L'ASFC a examiné les mémoires et les contre-exposés remis par les avocats, de même que les observations faites au cours de l'enquête avant la clôture du dossier.

À l'ouverture de l'enquête de l'article 20 sur le secteur chinois de la fabrication des carrosseries d'automobiles et des remorques, l'ASFC a jugé raisonnable de retenir comme pays de remplacement les États-Unis et le Mexique, puisqu'il produisent des marchandises comparables, qu'ils ont des producteurs concurrentiels à l'échelle mondiale et qu'ils sont soumis au jeu de la concurrence.

À la DDR qu'elle avait adressée aux producteurs des pays de remplacement, l'ASFC a reçu une réponse d'un producteur des États-Unis, Morgan Truck Body, mais rien de la part des producteurs/exportateurs mexicains.

Les réponses de Morgan Truck Body à la DDR initiale et aux DDRS donnent une idée du marché étasunien des carrosseries de camions en termes de ventes intérieures et des coûts de production. L'ASFC a effectué une vérification sur place chez Morgan Truck Body en mars 2026.

On l'a vu dans la section qui s'achève, l'ASFC ne considère pas Dee Siam comme un producteur de remplacement approprié pour l'établissement des valeurs normales : ses réponses sont arrivées trop tard pour qu'on puisse les vérifier en profondeur, et par ailleurs il achète des matières premières en Chine, alors que l'ASFC a ouvert une enquête pour juger si les conditions de l'article 20 sont réunies dans ce pays.

Pour l'enquête de l'article 20, les DDR envoyées aux importateurs contenaient des questions sur leurs reventes au Canada de carrosseries de camions importées de pays autres que la Chine. Un seul importateur a répondu à sa DDR, mais sans toutefois rien dire de ses achats/reventes de marchandises similaires de pays non visés.

Aux fins de décision définitive sur le dumping, l'ASFC a jugé que les renseignements vérifiés du producteur étasunien convenaient comme données de pays de remplacement pour attribuer des valeurs normales à l'exportateur de marchandises en cause de la Chine.

Calcul des valeurs normales

Mémoires

Pour ce qui est de calculer les valeurs normales sous le régime de l'article 20, l'avocat de l'exportateur soutient que des rectifications s'imposent pour tenir compte des différences entre les marchandises en cause et celles du pays de remplacement, à commencer par les éléments qui distinguent ce dernier du pays visé en termes par exemple de coûts de matières premières, de main-d'œuvre et de coûts indirects.

Contre-exposés

Dans leur réponse aux observations de l'exportateur, les avocats des plaignantes se disent d'accord avec ce dernier pour l'une des rectifications proposées, mais ne jugent pas nécessaire en revanche de rectifier les coûts en matières premières ni de rendre compte des différences entre la Chine et les États-Unis. Ils ajoutent que les droits de douane n'ont pas eu d'effet appréciable sur les prix de l'acier et de l'aluminium aux États-Unis dans la PVE.

Réponse de l'ASFC

L'ASFC a étudié les mémoires et les contre-exposés déposés par les avocats au sujet des valeurs normales. Ayant examiné les ventes de l'exportateur au Canada et les coûts des pays de remplacement, elle a procédé aux rectifications nécessaires pour intégrer les différences entre les marchandises vendues, afin de rendre les unes et les autres comparables.

OBSERVATIONS CONCERNANT LE SUBVENTIONNEMENT

Détermination du montant de subvention

Mémoires

Dans ses mémoires, l'avocat du gouvernement de Chine affirme que certains programmes de subvention listés à l'ouverture sont désignés de façon trop vague ou trop large pour lui permettre de répliquer. Il ajoute que l'ASFC n'a pas besoin d'enquêter ni de poser de questions sur ces programmes, puisqu'elle trouverait ce qu'elle cherche dans la notification de subventions de la Chine à l'OMC.

Les avocats des plaignantes exposent leurs arguments sur la détermination du montant de subvention. Faisant valoir que les données probantes au dossier confirment que les producteurs de carrosseries de camions chinois ont touché dans la PVE des subventions donnant lieu à une action, ils proposent aussi d'autres programmes à considérer, pour le motif qu'ils donneraient lieu à une action.

Contre-exposés

En réponse au mémoire déposé pour le gouvernement de Chine, les avocats des plaignantes font valoir, premièrement que les données probantes disponibles étaient suffisantes pour ouvrir une enquête en subventionnement et désigner des programmes, et deuxièmement que l'ASFC est en droit d'évaluer de nouveaux programmes au cours de l'enquête.

Dans son contre-exposé, l'avocat du gouvernement de Chine conteste les arguments des plaignantes, affirmant qu'il n'y a pas lieu de considérer les programmes additionnels puisqu'ils ne donnent pas lieu à une action compensatoire. Il ajoute que le gouvernement de Chine a parfaitement collaboré à la vérification sur place.

L'avocat de CIMC Reefer conteste aussi les arguments des plaignantes; le montant de subvention, affirme-t-il, devrait être calculé d'après les réponses vérifiées de CIMC Reefer, qui constituent les meilleurs renseignements disponibles.

Réponse de l'ASFC

L'ASFC a examiné les documents à l'appui de la plainte ainsi que d'autres documents de référence accessibles au public afin de déterminer si les programmes pouvaient constituer des contributions financières au sens des paragraphes 2(1) et 2(1.6) de la LMSI. Ces programmes ont fait l'objet d'un examen plus approfondi pour déterminer s'ils pouvaient également être considérés comme spécifiques au sens des paragraphes 2(7.2) ou 2(7.3) de la LMSI. Au moment de l'ouverture, l'ASFC avait suffisamment de données probantes pour justifier une enquête sur tous les programmes mentionnés dans [*l'énoncé des motifs de l'ouverture*](#).

Par conséquent, l'ASFC a déterminé un montant de subvention d'après les renseignements disponibles au dossier, dont les réponses vérifiées de CIMC Reefer et du gouvernement de la Chine.

ANNEXE 3 – RÉSUMÉ DES CONCLUSIONS POUR LES PROGRAMMES DE SUBVENTION

Aux fins de la décision définitive, l'ASFC a recensé 27 programmes de subvention pouvant donner lieu à une action.

Comme il est indiqué dans le corps du présent document, le gouvernement de la Chine a fourni une réponse à la DDR en subventionnement. L'ASFC a également reçu une réponse de l'exportateur ayant coopéré. À ce titre, l'ASFC a utilisé les renseignements contenus dans le dossier administratif pour déterminer la spécificité des 27 programmes suivants.

La présente annexe contient une description des programmes de subvention dont l'exportateur ayant coopéré a bénéficié au cours de la PVE, ainsi que d'autres programmes de subvention pouvant donner lieu à une action indiqués dans la réponse du gouvernement de la Chine à la DDR ou constatés par l'ASFC d'après les renseignements au dossier administratif.

CATÉGORIE 1 : PRÊTS À TAUX PRÉFÉRENTIELS ET GARANTIES DE PRÊTS

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

Informations générales

Ce programme concerne les prêts de banques d'État à des taux d'intérêt préférentiels. L'avantage fourni dans ce cas est un taux d'intérêt inférieur à celui qui serait autrement disponible si les entreprises devaient obtenir aux conditions du marché commercial (c'est-à-dire le taux de référence des prêts commerciaux non publics).

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI. C'est-à-dire que les montants qui seraient autrement dus au gouvernement sont réduits ou exonérés, et confèrent au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Spécificité

En raison du manque de renseignements fournis par le gouvernement de la Chine sur ce programme, il n'y a pas suffisamment de renseignements au dossier pour déterminer s'il s'agit d'un programme spécifique au sens du paragraphe 2(7.2) ou du paragraphe 2(7.3) de la LMSI ; il n'y a pas non plus suffisamment de renseignements pour indiquer que la subvention n'est pas spécifique selon les critères énoncés au paragraphe 2(7.1). D'après les renseignements disponibles, ce programme ne semble pas être généralement accessible à toutes les entreprises en Chine et semble donc être spécifique aux fins de la décision définitive.

Programme 2 : Garantie d'emprunt par le gouvernement de la Chine, les banques d'État et les organismes publics

Informations générales

Ce programme concerne les garanties d'emprunt fournies par le gouvernement de la Chine, des banques d'État ou d'autres organismes publics. L'avantage fourni dans ce cas est la possibilité d'obtenir un financement à des conditions plus favorables que celles qui seraient autrement disponibles en l'absence de garantie, y compris des coûts d'emprunt réduits, des exigences de garantie moins élevées ou un meilleur accès au crédit par rapport aux conditions du marché commercial.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI. C'est-à-dire que les montants qui seraient autrement dus au gouvernement sont réduits ou exonérés, et confèrent au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Spécificité

En raison du manque de renseignements fournis par le gouvernement de la Chine sur ce programme, il n'y a pas suffisamment de renseignements au dossier pour déterminer s'il s'agit d'un programme spécifique au sens du paragraphe 2(7.2) ou du paragraphe 2(7.3) de la LMSI ; il n'y a pas non plus suffisamment de renseignements pour indiquer que la subvention n'est pas spécifique selon les critères énoncés au paragraphe 2(7.1). D'après les renseignements disponibles, ce programme ne semble pas être généralement accessible à toutes les entreprises en Chine et semble donc être spécifique aux fins de la décision définitive.

Programme 3 : Renonciation de la dette et des intérêts sur les prêts des banques d'État

Informations générales

Ce programme porte sur l'annulation de la dette et des intérêts sur les prêts des banques d'État. L'avantage fourni dans ce cas est la renonciation, en tout ou en partie, de la dette et des intérêts courus qui seraient autrement payables par l'entreprise bénéficiaire. L'avantage découle de l'annulation de la dette et des frais d'intérêt qui s'accumuleraient autrement dans le cadre de conditions de prêt commercial comparables.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI. C'est-à-dire que les montants qui seraient autrement dus au gouvernement sont réduits ou exonérés, et confèrent au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Spécificité

En raison du manque de renseignements fournis par le gouvernement de la Chine sur ce programme, il n'y a pas suffisamment de renseignements au dossier pour déterminer s'il s'agit d'un programme spécifique au sens du paragraphe 2(7.2) ou du paragraphe 2(7.3) de la LMSI ; il n'y a pas non plus suffisamment de renseignements pour indiquer que la subvention n'est pas spécifique selon les critères énoncés au paragraphe 2(7.1). D'après les renseignements disponibles, ce programme ne semble pas être généralement accessible à toutes les entreprises en Chine et semble donc être spécifique aux fins de la décision définitive.

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

Informations générales

La China Exim Bank et Sinosure, une compagnie d'assurance financée par l'État, ont été créées pour promouvoir le commerce extérieur, l'investissement et la coopération économique internationale de la Chine. La China Exim Bank et Sinosure accordent chacune des prêts à l'exportation et des garanties de crédit qui, selon les informations de la Banque, ont « joué un rôle clé dans le soutien aux entreprises chinoises pour se mondialiser » et ont encouragé « l'exportation de produits nouveaux et de haute technologie ».

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens des alinéas 2(1.6)a) et b) de la LMSI. Les prêts à l'exportation prennent la forme d'un avantage qui réduit ou abandonne des montants qui seraient autrement dus au gouvernement, et confèrent au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption. Les crédits à l'exportation prennent la forme d'un transfert direct de fonds du gouvernement et confèrent au bénéficiaire un avantage égal au montant de la subvention.

Spécificité

Aux fins de la décision définitive, ce programme est considéré comme une subvention à l'exportation et est donc prohibé. Conformément à l'alinéa 2(7.2)b) de la LMSI, ce programme est spécifique.

CATÉGORIE 2 : SUBVENTIONS ET ÉQUIVALENTS DE SUBVENTIONS

Programme 5 : Fonds pour le développement de l'économie et du commerce international

Informations générales

Ce programme visait à favoriser le commerce extérieur et la croissance économique. Le fonds fournit des crédits financiers aux autorités locales. Ces ressources sont utilisées pour améliorer les services publics liés au commerce extérieur et promouvoir le développement équilibré du commerce et l'investissement bilatéral international. Les gouvernements locaux gèrent et coordonnent l'utilisation de ces fonds pour soutenir le développement stratégique de la coopération économique étrangère.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire un transfert direct de fonds de l'État, et confère au bénéficiaire un avantage égal au montant de la subvention.

Spécificité

En raison du manque de renseignements fournis par le gouvernement de la Chine sur ce programme, il n'y a pas suffisamment de renseignements au dossier pour déterminer s'il s'agit d'un programme spécifique au sens du paragraphe 2(7.2) ou du paragraphe 2(7.3) de la LMSI ; il n'y a pas non plus suffisamment de renseignements pour indiquer que la subvention n'est pas spécifique selon les critères énoncés au paragraphe 2(7.1). D'après les renseignements disponibles, ce programme ne semble pas être généralement accessible à toutes les entreprises en Chine et semble donc être spécifique aux fins de la décision définitive.

Programme 6 : Aides au développement et au rendement des exportations

Informations générales

Ce programme consiste en des subventions accordées par le gouvernement de la Chine pour aider au développement des marchés d'exportation et pour reconnaître à la fois le rendement à l'exportation et le rendement national. L'avantage fourni dans ce cas est une aide financière sous forme de subventions accordées aux entreprises, se traduisant par une contribution financière directe

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme fournit une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI sous forme de transfert direct de fonds de l'État et confère au bénéficiaire un avantage égal au montant de la subvention.

Spécificité

En raison du manque de renseignements fournis par le gouvernement de la Chine sur ce programme, il n'y a pas suffisamment de renseignements au dossier pour déterminer s'il s'agit d'un programme spécifique au sens du paragraphe 2(7.2) ou du paragraphe 2(7.3) de la LMSI ; il n'y a pas non plus suffisamment de renseignements pour indiquer que la subvention n'est pas spécifique selon les critères énoncés au paragraphe 2(7.1). D'après les renseignements disponibles, ce programme ne semble pas être généralement accessible à toutes les entreprises en Chine et l'ASFC a donc déterminé qu'il était spécifique aux fins de la décision définitive.

Programme 7 : Subvention pour les économies d'énergie, la réduction des émissions et la protection de l'environnement

Informations générales

Les subventions dans le cadre de ce programme sont des subventions accordées pour promouvoir les économies d'énergie, améliorer l'efficacité énergétique et protéger et améliorer l'environnement.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme fournit une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI sous forme de transfert direct de fonds de l'État et confère au bénéficiaire un avantage égal au montant de la subvention.

Spécificité

Aux fins de la décision définitive, ce programme est considéré comme spécifique au sens de l'alinéa 2(7.2)a) de la LMSI, puisque le gouvernement de la Chine a confirmé qu'il est *spécifique de jure*.

Programme 8 : Subventions pour la mise hors service de capacités

Ces programmes sont administrés par différents ordres de gouvernement en Chine et visent à soutenir une vaste restructuration industrielle et le développement économique. Au moyen de diverses mesures fiscales, les autorisations fournissent des fonds pour encourager les ajustements à la structure industrielle, le développement de secteurs clés et l'avancement des activités définies dans la planification économique. Les gouvernements locaux distribuent ces ressources pour renforcer la capacité industrielle, soutenir la mise hors service de la capacité désuète ou excédentaire et faire progresser les objectifs stratégiques à long terme liés au développement industriel.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire un transfert direct de fonds de l'État, et confère au bénéficiaire un avantage égal au montant de la subvention.

Spécificité

En raison du manque de renseignements fournis par le gouvernement de la Chine sur ce programme, il n'y a pas suffisamment de renseignements au dossier pour déterminer s'il s'agit d'un programme spécifique au sens du paragraphe 2(7.2) ou du paragraphe 2(7.3) de la LMSI ; il n'y a pas non plus suffisamment de renseignements pour indiquer que la subvention n'est pas spécifique selon les critères énoncés au paragraphe 2(7.1). D'après les renseignements disponibles, ce programme ne semble pas être généralement accessible à toutes les entreprises en Chine et semble donc être spécifique aux fins de la décision définitive.

Programme 9 : Aide et octroi de brevets

Ces programmes sont administrés par différents ordres de gouvernement en Chine et visent à soutenir les activités de protection des brevets et de développement de l'image de marque. Le financement aide les demandeurs à obtenir des brevets et à renforcer le développement de la marque.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire un transfert direct de fonds de l'État, et confère au bénéficiaire un avantage égal au montant de la subvention.

Spécificité

Aux fins de la décision définitive, ce programme est considéré comme spécifique au sens de l'alinéa 2(7.2)a) de la LMSI, car le gouvernement de la Chine a confirmé qu'il s'agit *d'un programme spécifique de jure* .

Programme 10 : Subventions au développement et à l'innovation des entreprises

Informations générales

Les subventions accordées dans le cadre de ce programme sont des aides et des incitatifs accordés aux entreprises pour le développement et l'innovation.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire un transfert direct de fonds de l'État, et confère au bénéficiaire un avantage égal au montant de la subvention.

Spécificité

En raison du manque de renseignements fournis par le gouvernement de la Chine sur ce programme, il n'y a pas suffisamment de renseignements au dossier pour déterminer s'il s'agit d'un programme spécifique au sens du paragraphe 2(7.2) ou du paragraphe 2(7.3) de la LMSI ; il n'y a pas non plus suffisamment de renseignements pour indiquer que la subvention n'est pas spécifique selon les critères énoncés au paragraphe 2(7.1). D'après les renseignements disponibles, ce programme ne semble pas être généralement accessible à toutes les entreprises en Chine et semble donc être spécifique aux fins de la décision définitive.

Programme 11 : Subventions à la qualité et à l'amélioration

Généralités

Ces programmes sont administrés par différents ordres de gouvernement en Chine et visent à soutenir des initiatives qui améliorent la qualité des produits ou des services, améliorent l'efficacité opérationnelle et renforcent les efforts d'amélioration continue, aidant ainsi les organisations à accroître leur compétitivité et à atteindre les niveaux de référence plus élevés de l'industrie.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire un transfert direct de fonds de l'État, et confère au bénéficiaire un avantage égal au montant de la subvention.

Spécificité

En raison du manque de renseignements fournis par le gouvernement de la Chine sur ce programme, il n'y a pas suffisamment de renseignements au dossier pour déterminer s'il s'agit d'un programme spécifique au sens du paragraphe 2(7.2) ou du paragraphe 2(7.3) de la LMSI ; il n'y a pas non plus suffisamment de renseignements pour indiquer que la subvention n'est pas spécifique selon les critères énoncés au paragraphe 2(7.1). D'après les renseignements disponibles, ce programme ne semble pas être généralement accessible à toutes les entreprises en Chine et semble donc être spécifique aux fins de la décision définitive.

Programme 12 : Subventions aux sciences et à la technologie

Informations générales

Les subventions accordées dans le cadre de ce programme concernent les subventions et les primes en sciences et technologies.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire un transfert direct de fonds de l'État, et confère au bénéficiaire un avantage égal au montant de la subvention.

Spécificité

En raison du manque de renseignements fournis par le gouvernement de la Chine sur ce programme, il n'y a pas suffisamment de renseignements au dossier pour déterminer s'il s'agit d'un programme spécifique au sens du paragraphe 2(7.2) ou du paragraphe 2(7.3) de la LMSI ; il n'y a pas non plus suffisamment de renseignements pour indiquer que la subvention n'est pas spécifique selon les critères énoncés au paragraphe 2(7.1). D'après les renseignements disponibles, ce programme ne semble pas être généralement accessible à toutes les entreprises en Chine et semble donc être spécifique aux fins de la décision définitive.

Programme 27 : Prime pour un chiffre d'affaires supérieur à un milliard de yuans pour la première fois

Informations générales

Le programme offre une subvention sous forme de transfert de fonds destinée à soutenir le développement et l'expansion des entreprises. L'avantage accordé dans ce cas est une aide financière sous forme de subventions aux entreprises qui satisfont aux conditions d'admissibilité établies pour participer au programme.

Au cours de la phase finale de l'enquête sur le subventionnement, l'ASFC a conclu que ce programme est de nature similaire à d'autres programmes de subvention axés sur le rendement qui offrent des incitatifs financiers liés à la réussite commerciale. À ce titre, ce programme a été consolidé avec la catégorie plus large de subventions du programme 4 : Aides au développement des exportations et au rendement.

Programme 28 : Prime pour l'intégration de la technologie et de l'information

Informations générales

Le programme offre une subvention de transfert de fonds destinée à promouvoir l'intégration de la technologie et de l'information parmi les entreprises locales. Le programme a été créé pour aider les entreprises admissibles à faire progresser leurs capacités technologiques et informationnelles, et des avantages sont offerts aux entreprises qui remplissent les conditions d'admissibilité établies pour la participation.

Au cours de la phase finale de l'enquête sur le subventionnement, l'ASFC a conclu que ce programme est de nature similaire à d'autres programmes de subvention qui offrent des incitatifs financiers liés au développement scientifique et technologique. À ce titre, ce programme a été intégré à la catégorie plus large de subventions du programme 12 : Subventions aux sciences et à la technologie.

Programme 29 : Prime pour la reconnaissance HNTE

Informations générales

Le programme offre une subvention de transfert de fonds destinée à soutenir le développement de haute qualité des entreprises de haute technologie. Le programme a été créé pour encourager et renforcer la croissance des entreprises de haute technologie reconnues, et des avantages sont offerts aux entreprises qui remplissent les conditions d'admissibilité établies pour participer.

Au cours de la phase finale de l'enquête sur le subventionnement, l'ASFC a conclu que ce programme est de nature similaire à d'autres programmes de subvention qui offrent des incitatifs financiers liés au développement scientifique et technologique. À ce titre, ce programme a été intégré à la catégorie plus large de subventions du programme 12 : Subventions aux sciences et à la technologie.

Programme 30 : Frais de traitement pour la retenue d'impôt sur le revenu des particuliers des employés au nom de l'Agence fiscale

Informations générales

Les subventions dans le cadre de ce programme sont des remboursements et des incitatifs liés au traitement de l'impôt sur le revenu des particuliers des employés retenu et remis au nom des autorités fiscales.

Spécificité

Les éléments de preuve au dossier démontrent que ce programme est généralement accessible aux entreprises qui agissent à titre d'agents de retenue pour l'impôt sur le revenu des particuliers de leurs employés et qui se conforment aux exigences applicables en matière d'administration fiscale. Le programme est administré conformément aux procédures normalisées de perception et de versement des taxes et ne se limite pas à une entreprise, à une industrie ou à une région en particulier. Pour cette raison, le programme est considéré comme généralement accessible et donc non spécifique au sens du paragraphe 2(7.1) de la LMSI.

CATÉGORIE 3 : PROGRAMMES FISCAUX PRÉFÉRENTIELS

Programme 13 : Incitatifs aux politiques fiscales préférentielles pour les entreprises établies dans les zones économiques spéciales (ZES) et autres zones désignées

Informations générales

Ce programme vise à attirer les investissements étrangers et à accélérer le développement régional grâce à des incitatifs fiscaux ciblés.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme fournit une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI. C'est-à-dire que les montants qui seraient autrement dus au gouvernement sont réduits ou exonérés, et confèrent au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Spécificité

En raison du manque de renseignements fournis par le gouvernement de la Chine sur ce programme, il n'y a pas suffisamment de renseignements au dossier pour déterminer s'il s'agit d'un programme spécifique au sens du paragraphe 2(7.2) ou du paragraphe 2(7.3) de la LMSI ; il n'y a pas non plus suffisamment de renseignements pour indiquer que la subvention n'est pas spécifique selon les critères énoncés au paragraphe 2(7.1). D'après les renseignements disponibles, ce programme ne semble pas être généralement accessible à toutes les entreprises en Chine et semble donc être spécifique aux fins de la décision définitive.

Programme 14 : Politiques fiscales préférentielles pour les entreprises de haute technologie

Informations générales

En vertu de l'article 28 de la Loi de l'impôt sur le revenu des sociétés en Chine, les entreprises désignées comme des entreprises de haute et de nouvelle technologies (« HNTE ») ont droit à un taux d'imposition réduit de 15 % plutôt que le taux normal d'imposition national des sociétés de 25 %.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI. C'est-à-dire que les montants qui seraient autrement dus au gouvernement sont réduits ou exonérés, et confèrent au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Spécificité

Aux fins de la décision définitive, ce programme est considéré comme spécifique au sens de l'alinéa 2(7.2)a) de la LMSI, car le gouvernement de la Chine a confirmé qu'il s'agit *d'un programme spécifique de jure*.

Programme 15 : Politiques fiscales préférentielles dans les régions de l'Ouest

Informations générales

Les entreprises situées dans les régions de l'Ouest de la Chine ont droit à un taux d'imposition sur le revenu réduit.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI. C'est-à-dire que les montants qui seraient autrement dus au gouvernement sont réduits ou exonérés, et confèrent au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Spécificité

Aux fins de la décision définitive, ce programme est considéré comme spécifique au sens de l'alinéa 2(7.2)a) de la LMSI, car le gouvernement de la Chine a confirmé qu'il s'agit *d'un programme spécifique de jure*.

Programme 16 : Politiques fiscales préférentielles pour les entreprises transférant des technologies

Informations générales

Ce programme a été mis en place par le ministère des Finances et l'administration fiscale d'État de la Chine pour inciter les entreprises résidentes à effectuer des transferts de technologie. Dans le cadre de cette politique, les entreprises bénéficient d'un traitement fiscal favorable tel que décrit à l'article 27 de la Loi de l'impôt sur le revenu des sociétés de 2007 et aux règlements et circulaires connexes. Plus précisément, les revenus tirés des transferts de technologie jusqu'à 5 millions de RMB par an sont totalement exonérés de l'impôt sur le revenu des sociétés, tandis que les revenus dépassant ce seuil sont imposés à la moitié du taux standard. Cette initiative vise à stimuler l'innovation et la diffusion des progrès technologiques dans l'ensemble des industries.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI. C'est-à-dire que les montants qui seraient autrement dus au gouvernement sont réduits ou exonérés, et confèrent au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Spécificité

Aux fins de la décision définitive, ce programme est considéré comme spécifique au sens de l'alinéa 2(7.2)a) de la LMSI, car le gouvernement de la Chine a confirmé qu'il s'agit *d'un programme spécifique de jure*.

Programme 17 : Traitement fiscal préférentiel pour le calcul et la déduction supplémentaires des dépenses de recherche et développement

Informations générales

Selon l'article 30 de la *Loi de l'impôt sur les sociétés de la République populaire de Chine*, les dépenses engagées par l'entreprise pour la recherche et le développement de nouvelles technologies, produits ou techniques peuvent être passées en charges et non capitalisées, ce qui réduit l'impôt sur le revenu réel de l'entreprise.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI. C'est-à-dire que les montants qui seraient autrement dus au gouvernement sont réduits ou exonérés, et confèrent au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Spécificité

Aux fins de la décision définitive, ce programme est considéré comme spécifique au sens de l'alinéa 2(7.2)a) de la LMSI, car le gouvernement de la Chine a confirmé qu'il s'agit *d'un programme spécifique de jure*.

Programme 18 : Traitement fiscal préférentiel pour les projets de protection de l'environnement, d'économie d'eau et d'économie d'énergie

Informations générales

Ce programme vise à inciter les entreprises à adopter des pratiques durables et à investir dans des technologies économes en ressources. Le programme offre aux entreprises des crédits d'impôt pour l'achat d'équipements spécialisés et la mise à niveau vers des systèmes numériques et intelligents dédiés à l'économie d'énergie et à la sécurité.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI. C'est-à-dire que les montants qui seraient autrement dus au gouvernement sont réduits ou exonérés, et confèrent au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Spécificité

Aux fins de la décision définitive, ce programme est considéré comme spécifique au sens de l'alinéa 2(7.2)a) de la LMSI, car le gouvernement de la Chine a confirmé qu'il s'agit *d'un programme spécifique de jure*.

Programme 19 : Amortissement accéléré des immobilisations corporelles

Informations générales

L'objectif du programme est d'aider les entreprises manufacturières à accélérer la transformation technologique et la mise à niveau des équipements. Il leur permet, lors du calcul de leur impôt sur le revenu à payer, de comptabiliser davantage de charges d'amortissement, déductibles du revenu imposable au cours de la phase initiale d'utilisation des immobilisations.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI. C'est-à-dire que les montants qui seraient autrement dus au gouvernement sont réduits ou exonérés, et confèrent au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Spécificité

Aux fins de la décision définitive, ce programme est considéré comme spécifique au sens de l'alinéa 2(7.2)a) de la LMSI, car le gouvernement de la Chine a confirmé qu'il s'agit *d'un programme spécifique de jure*.

CATÉGORIE 4 : EXONÉRATION DES DROITS ET DES TAXES

Programme 20 Traitement fiscal préférentiel sur le financement

Informations générales

Ce programme vise à soutenir les entreprises à faible rentabilité en allégeant leur fardeau financier. Il offre un allègement fiscal aux institutions financières qui octroient des prêts et garantissent des prêts aux petites entreprises et aux microentreprises. Les principaux avantages comprennent l'exonération du droit de timbre sur les contrats de prêt et de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur les intérêts et les revenus des frais de garantie, notamment pour les prêts inférieurs à 1 million de RMB, encourageant ainsi le soutien financier.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI. C'est-à-dire que les montants qui seraient autrement dus au gouvernement sont réduits ou exonérés, et confèrent au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Spécificité

Aux fins de la décision définitive, ce programme est considéré comme spécifique au sens de l'alinéa 2(7.2)a) de la LMSI, car le gouvernement de la Chine a confirmé qu'il s'agit *d'un programme spécifique de jure*.

Programme 21 : Traitement préférentiel de la TVA pour l'utilisation intégrée des ressources

Informations générales

Ce programme vise à encourager l'intégration des ressources, les économies d'énergie et la réduction des émissions. Le programme offre divers degrés de remboursement de la TVA aux contribuables qui produisent ou fournissent des services en utilisant des ressources recyclables spécifiées.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI. C'est-à-dire que les montants qui seraient autrement dus au gouvernement sont réduits ou exonérés, et confèrent au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Spécificité

Aux fins de la décision définitive, ce programme est considéré comme spécifique au sens de l'alinéa 2(7.2)a) de la LMSI, car le gouvernement de la Chine a confirmé qu'il s'agit *d'un programme spécifique de jure*.

Programme 22 : Taxe préférentielle pour la protection de l'environnement pour les entreprises dont le taux de rejet de polluants est inférieur aux normes prescrites par le gouvernement central et les administrations locales

Informations générales

Ce programme vise à encourager les économies d'énergie et la protection de l'environnement en offrant des taux d'imposition réduits aux entreprises qui rejettent des polluants atmosphériques ou aquatiques à des niveaux nettement inférieurs aux normes nationales et locales. Cette politique encourage des pratiques industrielles plus propres en récompensant les entreprises à faibles émissions par des allègements fiscaux.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI. C'est-à-dire que les montants qui seraient autrement dus au gouvernement sont réduits ou exonérés, et confèrent au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Spécificité

Aux fins de la décision définitive, ce programme est considéré comme spécifique au sens de l'alinéa 2(7.2)a) de la LMSI, car le gouvernement de la Chine a confirmé qu'il s'agit *d'un programme spécifique de jure*.

Programme 23 : Traitement fiscal préférentiel pour l'importation d'équipement

Informations générales

Le programme offre un allégement fiscal sur le matériel importé admissible afin de soutenir l'investissement étranger, le transfert de technologie et la modernisation industrielle, offrant des exemptions de droits de douane et de TVA dans les catalogues nationaux de politique industrielle . Bien que l'exonération de la TVA ait été abandonnée par la suite, le cadre du programme reste en place

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI. C'est-à-dire que les montants qui seraient autrement dus au gouvernement sont réduits ou exonérés, et confèrent au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Spécificité

Aux fins de la décision définitive, ce programme est considéré comme spécifique au sens de l'alinéa 2(7.2)a) de la LMSI, car le gouvernement de la Chine a confirmé qu'il s'agit *d'un programme spécifique de jure* .

Programme 24 : Politiques fiscales préférentielles dans les régions de l'Ouest

Informations générales

Ce programme vise à stimuler le développement économique, à réduire les disparités régionales et à promouvoir l'ouverture dans les provinces de l'Ouest de la Chine. Le programme offre un traitement fiscal préférentiel sous forme d'exemptions de droits de douane et de TVA à l'importation pour l'équipement admissible. Il cible les entreprises dont l'activité principale s'aligne sur le Catalogue des industries encouragées et contribue à plus de 60 % de leur chiffre d'affaires annuel, ainsi que les entreprises à participation nationale et étrangère qui importent du matériel admissible pour son propre usage. La politique s'applique à un large éventail de régions de l'Ouest et autonomes.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI. C'est-à-dire que les montants qui seraient autrement dus au gouvernement sont réduits ou exonérés, et confèrent au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Spécificité

Aux fins de la décision définitive, ce programme est considéré comme spécifique au sens de l'alinéa 2(7.2)a) de la LMSI, car le gouvernement de la Chine a confirmé qu'il s'agit *d'un programme spécifique de jure*.

CATÉGORIE 5 : BIENS ET SERVICES FOURNIS PAR LE GOUVERNEMENT DE LA CHINE À UN PRIX INFÉRIEUR À LA JUSTE VALEUR MARCHANDE

Programme 25 : Acquisition de services publics à un prix inférieur à la juste valeur marchande

Informations générales

Ce programme portait sur l'acquisition d'intrants et de services publics auprès d'entreprises d'État à un prix inférieur à la juste valeur marchande.

Contribution financière

Le gouvernement de la Chine a fourni des renseignements sur ce programme. Toutefois, les renseignements au dossier sont insuffisants pour déterminer un point de référence pour la juste valeur marchande des intrants et des services publics fournis. Par conséquent, l'ASFC n'a pas été en mesure de déterminer si un avantage avait été conféré ni d'en calculer le montant.

Spécificité

Les renseignements au dossier sont insuffisants pour déterminer si ce programme est spécifique au sens du paragraphe 2(7.2) ou du paragraphe 2(7.3) de la LMSI. De même, il n'y a pas suffisamment de renseignements pour déterminer si le programme n'est pas spécifique au sens du paragraphe 2(7.1) de la LMSI.

Par conséquent, le programme a été identifié parmi les programmes de subvention potentiels examinés aux fins de la décision définitive.

Programme 26 : Fourniture de terres moyennant une rémunération moins qu'adéquate par le gouvernement

Informations générales

Toutes les terres en Chine appartiennent au gouvernement chinois (c'est-à-dire aux gouvernements nationaux ou locaux, ou par le biais d'une « collectivité » au niveau des cantons ou des villages), et les agences foncières gouvernementales de toute la Chine contrôlent l'attribution des terres en accordant des droits d'utilisation des terres.

Contribution financière

Le gouvernement de la Chine a fourni des renseignements sur ce programme. Toutefois, le dossier ne contient pas suffisamment de renseignements sur les prix de référence pour établir la juste valeur marchande des terrains fournis dans le cadre de ce programme. D'après les renseignements disponibles, aucun exportateur participant n'a bénéficié de ce programme. Par conséquent, l'ASFC n'a pas été en mesure de déterminer si un avantage avait été conféré ni d'en calculer le montant.

Spécificité

Les renseignements au dossier sont insuffisants pour déterminer si ce programme est spécifique au sens du paragraphe 2(7.2) ou du paragraphe 2(7.3) de la LMSI. De même, il n'y a pas suffisamment de renseignements pour déterminer si le programme n'est pas spécifique au sens du paragraphe 2(7.1) de la LMSI.

D'après les renseignements disponibles, le programme continue d'être considéré comme spécifique aux fins de la décision définitive.

Programme 31 : Réduction de la taxe d'utilisation des sols

Informations générales

Ce programme vise à promouvoir une utilisation intensive et efficace des terres. Le programme a été créé pour encourager une utilisation plus efficace des terres par les entreprises admissibles, et des avantages sont offerts aux entreprises qui remplissent les conditions d'admissibilité établies pour participer. L'entreprise admissible bénéficie d'une réduction de la taxe sur l'utilisation du sol.

Contribution financière

Aux fins de la décision définitive, ce programme constitue une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI. C'est-à-dire que les montants qui seraient autrement dus au gouvernement sont réduits ou exonérés, et confèrent au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Spécificité

Aux fins de la décision définitive, ce programme est considéré comme spécifique au sens de l'alinéa 2(7.2)a) de la LMSI, car le gouvernement de la Chine a confirmé qu'il s'agit *d'un programme spécifique de jure*.