



OTTAWA, le 7 novembre 2025

**TB 2025 IN**

## **ÉNONCÉ DES MOTIFS**

**Concernant l'ouverture d'enquêtes sur les présumés dumping et subventionnement de**

### **CARROSSERIES DE CAMIONS ORIGINAIRES OU EXPORTÉES DE CHINE**

## **DÉCISIONS**

Le 24 octobre 2025, conformément au paragraphe 31(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, l'Agence des services frontaliers du Canada a ouvert des enquêtes sur les présumés dumping et subventionnement dommageables de carrosseries de camions originaires ou exportées de la Chine.

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

---

## TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ .....	1
PARTIES INTÉRESSÉES .....	1
Les Produits .....	3
DÉFINITION .....	3
PRÉCISIONS SUR LES PRODUITS .....	3
PROCÉDÉ DE PRODUCTION.....	6
CLASSEMENT DES IMPORTATIONS .....	9
MARCHANDISES SIMILAIRES ET CATÉGORIE UNIQUE .....	9
BRANCHE DE PRODUCTION NATIONALE .....	10
PRODUCTEURS NATIONAUX .....	10
ESTIMATIONS DE LA PRODUCTION NATIONALE.....	10
CONDITIONS D’OUVERTURE .....	10
MARCHÉ CANADIEN.....	10
PREUVES DE DUMPING .....	11
ALLÉGATIONS CONCERNANT L’ARTICLE 20 .....	12
VALEUR NORMALE.....	14
PRIX À L’EXPORTATION .....	18
MARGES ESTIMATIVES DE DUMPING .....	18
PREUVES DE SUBVENTIONNEMENT.....	19
PROGRAMMES DE SUBVENTION EN CHINE.....	20
CONCLUSION DE L’ASFC .....	21
MONTANTS DE SUBVENTION ESTIMATIFS .....	22
PREUVES DE DOMMAGE .....	22
HAUSSE (EN VOLUME) DES IMPORTATIONS DE MARCHANDISES EN CAUSE .....	23
BAISSE DE PRIX DES MARCHANDISES EN CAUSE IMPORTÉES ET GÂCHAGE DES PRIX .....	24
COMPRESSION DES PRIX .....	26
DIMINUTION DES RÉSERVATIONS .....	26
PERTES DE VENTES.....	27
INCIDENCE NÉGATIVE SUR LA PRODUCTION ET L’UTILISATION DE LA CAPACITÉ .....	27
DIMINUTION DE LA PART DE MARCHÉ .....	28
INCIDENCE NÉGATIVE SUR L’EMPLOI.....	28
INCIDENCE NÉGATIVE SUR LE RENDEMENT FINANCIER.....	29
CONCLUSION DE L’ASFC CONCERNANT LE DOMMAGE .....	29
Menace de Dommage .....	30
LIEN DE CAUSALITÉ ENTRE LES DUMPING ET SUBVENTIONNEMENT D’UNE PART ET LE DOMMAGE ET LA MENACE DE DOMMAGE D’AUTRE PART .....	30
PORTÉE DES ENQUÊTES.....	30
MESURES À VENIR.....	31
DROITS RÉTROACTIFS SUR LES IMPORTATIONS MASSIVES .....	32
ENGAGEMENTS .....	32
PUBLICATION .....	32
RENSEIGNEMENTS .....	33

## **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.

## **PARTIES INTÉRESSÉES**

### **Plaignantes**

[5] Les adresses des plaignantes sont les suivantes :

Morgan Canada Corporation  
13289 promenade Coleraine  
Bolton, Ontario L7E 3B6

Morgan Transit Corporation  
3600 Boulevard Industriel  
Laval (Québec) H7L 4R9

### **Autres producteurs**

[6] Les plaignantes ont dressé une liste d'autres fabricants canadiens connus de carrosseries de camions<sup>1</sup>. L'ASFC en a trouvé encore d'autres par ses propres recherches.

---

<sup>1</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 173

## **Syndicat**

[7] Les plaignantes affirment que les employés de Morgan Canada Corporation sont représentés par l'Union internationale des journaliers d'Amérique du Nord (LIUNA)<sup>2</sup>. Elles mentionnent aussi l'Association d'équipement de transport du Canada (AETC) comme une organisation desservant les fabricants de véhicules commerciaux et de leurs composants, ainsi que leurs concessionnaires, distributeurs et fournisseurs de services<sup>3</sup>.

## **Exportateurs**

[8] En se basant sur la plainte et sur ses propres documents d'importation, l'ASFC a recensé 44 exportateurs et/ou producteurs potentiels des marchandises en cause. Elle leur a adressé à tous une demande de renseignements (DDR) en dumping, ainsi qu'une DDR en subventionnement et une DDR dite « de l'article 20 ».

## **Importateurs**

[9] En se basant sur la plainte et sur ses propres documents d'importation, l'ASFC a recensé 85 importateurs potentiels des marchandises en cause; elle leur a adressé à tous une DDR pour importateurs

## **Gouvernement**

[10] À l'ouverture des enquêtes, l'ASFC a adressé au gouvernement de Chine une DDR en subventionnement et une DDR de l'article 20 sur mesure.

[11] Dans le contexte des enquêtes, « gouvernement » englobe tous les ordres de gouvernement : gouvernements fédéral, central, provinciaux ou d'États, régionaux; municipalités (villes, cantons, villages, collectivités locales); autorités législatives, administratives ou judiciaires; indépendamment du fait que ceux-ci soient individuels ou collectifs, élus ou nommés. Le terme englobe aussi les personnes, organismes, entreprises ou institutions qui agissent au nom du gouvernement central ou des autorités provinciales, d'États, municipales, locales ou régionales, ou en vertu des pouvoirs conférés par leurs lois.

---

<sup>2</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 174

<sup>3</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 174

## **LES PRODUITS**

### **DÉFINITION**

[12] 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.*

### **PRÉCISIONS SUR LES PRODUITS <sup>4</sup>**

[13] Une carrosserie de camion est un terme large qui décrit la structure porteuse montée sur un châssis de camion (souvent aussi appelé « châssis cabine », « cabine et châssis » ou « châssis découpé ou tronqué»). Une carrosserie de camion (appelé aussi «boîte de camion»), peut englober une grande variété de types, y compris des carrosseries fermées (ou boîtes fermées), des carrosseries réfrigérées (ou boîtes réfrigérées) et des plates-formes.

[14] Pour plus de certitude, les marchandises concernées incluent les carrosseries fermées de fret sec, les carrosseries réfrigérées et autres carrosseries de camions transportant la marchandise, qu'elles soient équipées ou non d'équipements auxiliaires tels que des hayons élévateurs, des systèmes de manutention de cargaison ou des équipements intérieurs sur mesure, à condition que la fonction principale de la carrosserie reste le transport de marchandises. La présence de tels équipements auxiliaires ou accessoires ne modifie pas la classification des marchandises comme carrosseries de camions concernées.

---

<sup>4</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 28-44

[15] Les carrosseries de camion n'incluent pas le *châssis du camion*, qui inclut le châssis et la transmission du véhicule; les carrosseries des camions concernent uniquement la structure ou le dispositif qui est attaché ou fixé au châssis du véhicule. Les camions et véhicules ainsi que leurs pièces, telles que les roues, essieux, cabines ou suspensions, ne sont pas inclus dans les marchandises visées.

[16] Les marchandises tractées par un camion ou un châssis de camion, plutôt que montées ou fixées sur le châssis, ne relèvent pas du champ d'application des marchandises en question. La définition du produit se limite aux carrosseries de camions qui forment une structure intégrale du véhicule lui-même, et non à l'équipement remorquable séparé. Par exemple, les semi-remorques, châssis de conteneurs et autres remorques détachables ne sont pas inclus parce qu'ils ne sont pas des « structures conçues pour être fixées sur un châssis de camion ». Ils sont plutôt conçus pour être attelés et transportés par un camion, plutôt que montés ou fixés sur un châssis de camion.

[17] Comme les marchandises concernées ont expressément pour but principal le transport de marchandises (autres que des liquides en vrac ou gaz), elles n'incluent pas les carrosseries conçues principalement pour le transport de passagers ou la fourniture de services non liés au fret, tels que les véhicules récréatifs, les camping-cars, les camions de pompiers, les autobus, ou autres véhicules conçus principalement pour des services spécialisés tels que les camions-nacelles ou les camions-grues, qui n'ont pas pour but principal le transport de marchandises. Pour plus de certitude, la détermination de savoir si une carrosserie de camion est incluse dans les marchandises concernées est faite au moment de l'importation, en fonction de sa conception et de son objectif à ce moment-là. Le fait que de l'équipement ou des caractéristiques puissent être ajoutés ultérieurement à la carrosserie après son importation, ce qui en modifie l'usage ou la finalité, ne l'exclut pas de la portée des marchandises en question telle que définie au moment de l'entrée.

[18] La référence à la « longueur extérieure » dans la définition du produit signifie la mesure prise de la surface extérieure de la paroi avant de la carrosserie du camion jusqu'à la surface extérieure à l'arrière de la carrosserie du camion, excluant tout équipement auxiliaire fixé à la structure. Cet équipement exclu inclut, sans s'y limiter, les unités de réfrigération, les hayons élévateurs, les passerelles, les carénages aérodynamiques, les ensembles d'éclairage ou tout autre composant amovible ou accessoire.

[19] La définition du produit inclut expressément les sous-ensembles conçus et destinés à être assemblés ou intégrés à une carrosserie de camion. Cela englobe à la fois les carrosseries de camions complètement démontées (CKD) et semi-démontées (SKD). Dans la pratique industrielle, CKD et SKD désignent des ensembles composés de tout ou la plupart des sous-ensembles nécessaires à la construction d'une carrosserie de camion, expédiés à l'état démonté pour faciliter le transport ou pour éviter ou minimiser les droits de douane. Un kit CKD contient généralement tous les sous-ensembles essentiels sous une forme entièrement démontée, tandis qu'un kit SKD contient certains ou la plupart des sous-ensembles qui peuvent être rapidement assemblés. Les marchandises en question comprennent des sous-ensembles complets ou substantiellement complets<sup>5</sup> tels que des sous-châssis, des cadres structurels, des murs ou panneaux muraux, des planchers, des châssis arrière, des portes de chargement, des toits, des aménagements intérieurs ou des systèmes électriques. La liste des composantes décrite ci-dessus est une liste non exhaustive et l'absence d'un bien dans cette liste ne signifie pas que le bien est exclu.

[20] Bien que les marchandises en cause incluent des carrosseries de camion non assemblées ou des ensembles ou sous-ensembles non assemblés, les marchandises en cause n'incluent pas les pièces ou composants individuels pouvant être utilisés pour fabriquer une carrosserie de camion ou ses sous-ensembles lorsqu'ils sont importés comme composants individuels. Par exemple, les poutres en acier en I, les feuilles de contreplaqué ou les feuilles d'aluminium ne sont pas des biens soumis à moins de faire partie d'un sous-ensemble ou d'un assemblage.

Exclusions :

[21] L'exemption qui exclut les carrosseries de camions pour le transport en vrac de liquides ou de gaz est limitée aux carrosseries de type citerne spécifiquement conçues et fabriquées pour cet usage. Elle ne s'étend pas aux carrosseries de camions utilisées pour transporter des liquides ou gaz sous forme emballée ou conteneurisée, qui restent dans le champ d'application des marchandises en question.

---

<sup>5</sup> Les sous-ensembles majeurs substantiellement complets possèdent les caractéristiques essentielles des sous-ensembles majeurs complets.

[22] L'exemption pour les carrosseries de camions qui intègrent un système hydraulique ou mécanique permettant de déplacer ou incliner la carrosserie ou la plate-forme pour charger ou décharger des marchandises s'applique aux camions-bennes et aux carrosseries de type plateau basculant. Ces carrosseries se distinguent des carrosseries de camions concernées par la présence d'un mécanisme intégré hydraulique ou mécanique d'inclinaison ou de levage qui permet de déplacer la carrosserie ou le plateau, séparé du châssis. Cette exclusion s'applique aux carrosseries de camions-bennes conçues et fabriquées pour le transport de matériaux en vrac tels que le sable, le gravier ou les débris de démolition qui intègrent un système hydraulique ou mécanique permettant de surélever la carrosserie pour décharger la charge utile par basculement. Cette exclusion s'applique également aux carrosseries de camions de type plateau basculant—également appelées carrosseries de remorquage à plateau coulissant ou lits coulissants—qui sont conçues et fabriquées pour tracter des véhicules et qui utilisent une plateforme à plateau inclinable et coulissante pour charger les véhicules. Le système hydraulique permet au plateau de basculer vers l'arrière et de glisser vers l'arrière jusqu'à toucher le sol, créant ainsi une rampe sur laquelle le véhicule est tiré à l'aide d'un système de treuil.

[23] L'exemption pour les carrosseries de camions à ordures s'applique aux carrosseries spécialisées conçues et fabriquées dans le but principal d'assurer les trois fonctions suivantes : la collecte, le compactage et le transport des déchets solides. Ces carrosseries se distinguent par des caractéristiques intégrées telles que des mécanismes de levage hydrauliques, des compacteurs et des compartiments arrière renforcés, et sont généralement configurées comme véhicules de collecte de déchets à chargement frontal, latéral ou arrière. Cette exclusion s'applique strictement aux carrosseries de camions à déchets dont la conception et la fonction principales sont la collecte et l'élimination des déchets, que ce soit pour un usage municipal, commercial ou institutionnel. Elle ne s'étend pas aux autres carrosseries de camions qui peuvent être utilisées pour transporter des déchets mais qui ne sont pas des carrosseries spécialement conçues pour les déchets. Par exemple, les carrosseries de camions destinées au transport de déchets spécialisés ou institutionnels (par exemple, les déchets hospitaliers) ne sont pas exclues et restent dans la définition du produit. Pour plus de clarté, cette exemption est limitée aux carrosseries de camions à ordures spécialement conçues à cet usage. Elle n'exclut pas les autres carrosseries de camions simplement parce qu'elles peuvent servir au transport de déchets.

## **PROCÉDÉ DE PRODUCTION<sup>6</sup>**

[24] Le procédé standard de production des carrosseries de camions comprend la fabrication du sous-châssis en acier et aluminium ainsi que la fabrication des sous-ensembles de la carrosserie du camion.

---

<sup>6</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 61-70

[25] Le processus de fabrication des carrosseries de camions commence par la fabrication du sous-châssis structurel.<sup>7</sup> Le sous-châssis est une structure qui se monte sous le châssis de la carrosserie du camion et le relie solidement au châssis, agissant comme interface et distributeur de charge. Cela fournit la solidité fondamentale nécessaire pour soutenir la charge utile et supporter les contraintes routières. Le sous-châssis est généralement construit à l'aide de poutres en I en acier à haute résistance, disposées longitudinalement et transversalement pour créer une plateforme rigide. Ces poutres en I servent d'éléments porteurs principaux et sont souvent renforcées par des traverses soudées à intervalles réguliers afin d'assurer l'intégrité structurelle et la résistance à la torsion. Dans certaines configurations, l'aluminium ou l'acier galvanisé peut aussi être utilisé pour réduire le poids ou résister à la corrosion. Les clients peuvent demander et construire selon leurs exigences de configuration uniques.

[26] La structure de montage, incluant le sous-châssis, est conçue pour s'adapter aux rails du châssis des camions commerciaux, et les composants de la carrosserie sont fabriqués pour répondre aux exigences de portée, de durabilité et aux dimensions du transport de marchandises.

[27] Dans l'industrie de la carrosserie de camions, certains éléments comme l'interface de montage du châssis sont généralement standardisés. De nombreux châssis de camions moyens et lourds vendus au Canada, tels que ceux fabriqués par Chevrolet, Freightliner, International, Hino, Isuzu, Ford et Mack, entre autres, sont construits avec un espacement commun entre les rails de chaque catégorie de véhicule. Cela permet aux fabricants de carrosseries de camions de produire des carrosseries et des sous-châssis pouvant être montés sur plusieurs marques de châssis dans une même catégorie, avec un minimum de modifications.

[28] Au-delà de cette interface de montage standardisée, les carrosseries de camions peuvent être configurées sur un spectre, allant des modèles d'origine aux conceptions hautement spécialisées. Les carrosseries standard des fourgons secs, des caisses réfrigérées et des plateaux sont construits selon des longueurs et largeurs communes pour une livraison rapide, tandis que les constructions spécialisées peuvent inclure des étagères sur mesure, des cloisons, des systèmes de réfrigération, des hayons ou des modifications dimensionnelles adaptées aux opérations du client. Dans tous les cas, ces carrosseries demeurent des produits spécifiques à chaque carrosserie de camion, conçus pour s'intégrer directement au châssis de camion commercial.

[29] Une fois le sous-châssis terminé, l'ensemble du plancher est installé. Les planchers sont assemblés à partir de bois tendre, de bois franc stratifié, d'aluminium ou de matériaux composites, qui sont ensuite fixés solidement au sous-châssis. Pour les carrosseries réfrigérées ou spécialisées, le plancher peut intégrer des panneaux isolés ou des surfaces antidérapantes en aluminium conçues pour maintenir le contrôle de la température ou améliorer la sécurité.

---

<sup>7</sup> La « fabrication » fait référence au processus de découpe, de façonnage et de formation des matières premières dans les composants structurels individuels qui composent la carrosserie du camion avant que ces pièces ne soient assemblées en sous-ensembles. Ce processus de fabrication consiste à couper des pièces en acier ou en aluminium (canaux, tubes, tôles) aux dimensions spécifiées, à poinçonner, percer ou couper des trous et fentes pour fixer des fixations ou des fils, terminer ou former des panneaux et éléments structuraux selon les formes requises, et souder, riveter ou assembler autrement de petites pièces pour créer un composant structurel plus grand avant de le fixer au reste du corps.

[30] Dans le cas des carrosseries de camions avec parois (à l'exception, par exemple, des plateaux), les parois de la caisse sont ensuite montées à l'aide d'une combinaison de poteaux verticaux (montants) et de rails latéraux montés horizontalement, généralement fabriqués en acier, aluminium ou extrusions à haute résistance. Dans le cas d'une carrosserie camion-plateforme, les rails latéraux peuvent être en bois. Entre ces supports, la structure extérieure, généralement des panneaux en aluminium, peut être fixée pour former la coque extérieure. L'intérieur peut être doublé de contreplaqué, de panneaux renforcés de fibre de verre ou d'autres matériaux durables, selon le type de cargaison prévue. Dans les unités isolées ou réfrigérées, l'isolation en mousse est intercalée entre les panneaux muraux intérieurs et extérieurs, utilisant du polyuréthane à cellules fermées ou des matériaux similaires pour assurer la performance thermique et l'efficacité énergétique.

[31] La structure du toit (pour les carrosseries de camions où un toit est typique, comme les fourgons secs et les frigorifiques) est assemblée de façon similaire, à l'aide d'une structure en aluminium légère mais solide, recouverte d'un panneau monobloc en aluminium ou en fibre de verre translucide. Le toit est conçu pour résister à la neige, au soulèvement du vent et aux collisions à faible impact, tout en minimisant le poids total. Le scellement et le calfeutrage sont appliqués à tous les joints pour assurer l'étanchéité aux intempéries.

[32] Les étapes suivantes du processus de fabrication, si nécessaire, incluent l'installation des portes arrière et latérales, des systèmes d'éclairage et électriques, des garde-boue, des pare-chocs et des revêtements protecteurs. Si la carrosserie est une unité réfrigérée, des systèmes supplémentaires tels que des compresseurs de réfrigération, des conduits et des cloisons thermiquement isolées sont installés et testés.

[33] La carrosserie du camion (y compris le sous-châssis) est ensuite montée sur un châssis de camion à l'aide de techniques de boulonnage et de renforcement sécurisés. Des supports de montage, des boulons en U et des systèmes d'isolation (généralement des coussinets en caoutchouc ou composite entre le sous-châssis et le châssis utilisés pour réduire les vibrations et le transfert de bruit) relient directement la carrosserie au châssis.

[34] Tout au long du processus, les fabricants respectent les normes de sécurité du transport et les spécifications des clients, avec de nombreuses étapes soumises à la fabrication automatisée, à la découpe numérique par ordinateur et au soudage robotisé afin d'assurer précision et constance. Des vérifications d'assurance qualité sont effectuées à chaque étape pour vérifier l'alignement structurel, les tolérances des matériaux et le respect des codes réglementaires.

## CLASSEMENT DES IMPORTATIONS

[35] Les marchandises présumées sous-évaluées et subventionnées sont généralement importées sous les numéros de classement tarifaire suivants :

8707.90.90.10  
8707.90.90.39  
8707.90.90.40  
8707.90.90.90  
8708.29.99.90

[36] Ces numéros sont fournis à titre purement informatif; ils comprennent d'autres marchandises que celles en cause et, inversement, il se peut que des marchandises en cause soient importées sous d'autres numéros. Seule la définition des produits fait autorité concernant les marchandises en cause..

## MARCHANDISES SIMILAIRES ET CATÉGORIE UNIQUE<sup>8</sup>

[37] Le paragraphe 2(1) de la LMSI définit les « marchandises similaires » comme suit : a) marchandises identiques aux marchandises en cause; b) à défaut, marchandises dont l'utilisation et les autres caractéristiques sont très proches de celles des marchandises en cause. En se penchant sur la question des marchandises similaires, le Tribunal canadien du commerce extérieur (TCCE) tient habituellement compte de divers facteurs, notamment les caractéristiques matérielles des marchandises, leurs caractéristiques de marché, et la question de savoir si les marchandises nationales répondent aux mêmes besoins des clients que les marchandises en cause..

[38] 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.

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

[40] 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.

---

<sup>8</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 139-168

## **BRANCHE DE PRODUCTION NATIONALE**

### **PRODUCTEURS NATIONAUX**

[41] En plus des plaignantes (Morgan Canada et Morgan Transit), trois autres producteurs canadiens de carrosseries de camions, ont répondu à la DDR de l'ASFC sur les conditions d'ouverture des enquêtes. Deux ont exprimé leur appui à la plainte, et le troisième, son opposition.

### **ESTIMATIONS DE LA PRODUCTION NATIONALE**

[42] La plainte englobe la production annuelle de marchandises similaires par les plaignantes pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 30 juin 2025. En ce qui concerne les autres producteurs canadiens potentiels de marchandises similaires, les plaignantes ont estimé la production nationale annuelle<sup>9</sup>.

[43] L'ASFC, en se fondant sur les renseignements contenus dans la plainte et au dossier administratif, est convaincue que les plaignantes et les producteurs qui appuient la plainte représentent la presque totalité de la production nationale de marchandises similaires.

### **CONDITIONS D'OUVERTURE**

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

- (a) la plainte est appuyée par les producteurs nationaux dont la production compte pour plus de 50 % de la totalité de la production de marchandises similaires par les producteurs qui manifestent leur appui ou leur opposition à la plainte;
- (b) la production de ceux de ces producteurs qui appuient la plainte représente au moins 25 % de la production de marchandises similaires par la branche de production nationale.

[45] Ayant analysé les renseignements contenus dans la plainte ainsi que ceux recueillis par elle-même, l'ASFC conclut que les conditions d'ouverture prévues au paragraphe 31(2) de la LMSI sont réunies.

### **MARCHÉ CANADIEN**

[46] Les plaignantes ont estimé la valeur et le volume totaux des importations de carrosseries de camions en provenance de la Chine et de tous les autres pays pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 30 juin 2025.

---

<sup>9</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 177-181

[47] L'ASFC a mené un examen indépendant des importations de carrosseries de camion à partir de sa propre base de données, le Système de gestion de l'extraction des renseignements (SGER), en reprenant les numéros de classement tarifaire sous lesquels les marchandises en cause s'importent de la Chine et de tous les autres pays. Elle a aussi examiné les données du Système de soutien de la mainlevée accélérée des expéditions commerciales (SSMAEC) pour y corriger les erreurs et éliminer les importations de marchandises non en cause.

[48] Les règles de confidentialité nous empêchent d'aborder en détail les ventes des plaignantes (c.-à-d. provenant de la production nationale) ainsi que du volume des importations de marchandises en cause. Cependant, l'ASFC a dressé les tableaux ci-après pour montrer la part estimative des importations représentée par les marchandises en cause

**Tableau 1:**  
**Les importations de carrosseries de camions telles qu'estimées par l'ASFC**

	2022	2023	2024	H1 2024	H1 2025
Chine	4 %	19 %	42 %	23 %	54 %
Autres	96 %	81 %	58 %	77 %	46 %
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

[49] Durant la phase préliminaire des enquêtes en dumping et en subventionnement, l'ASFC va continuer de recueillir et d'analyser des données sur le volume des importations pour la période visée par les enquêtes (PVE), soit du 1<sup>er</sup> juillet 2024 au 30 juin 2025, et affinera ces estimations.

## **PREUVES DE DUMPING**

[50] Les plaignantes affirment que les marchandises en cause, qui proviennent toutes de la Chine, font l'objet d'un dumping dommageable au Canada. Il y a dumping quand la valeur normale des marchandises dépasse le prix à l'exportation demandé aux importateurs canadiens.

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

[52] Les plaignantes affirment que la concurrence ne joue peut-être pas dans le secteur des carrosseries de camion en Chine, et que par conséquent il se pourrait que le marché intérieur ne soit pas fiable pour déterminer les valeurs normales. Elles préconisent donc de déterminer les valeurs normales selon l'article 20 de la LMSI.

[53] Quant au prix à l'exportation des marchandises vendues aux importateurs canadiens, ce sera généralement la valeur la plus basse entre le prix de vente de l'exportateur et le prix d'achat de l'importateur, moins tous les frais imputables à l'exportation elle-même.

[54] Les estimations des valeurs normales et des prix à l'exportation faites par les plaignantes et l'ASFC sont développées ci-après.

[55] Les plaignantes ont calculé une marge de dumping pour la période allant du 1<sup>er</sup> juillet 2024 au 30 juin 2025. Les renseignements disponibles ont permis à l'ASFC de calculer les valeurs normales et les prix à l'exportation pour la même période

#### **ALLÉGATIONS CONCERNANT L'ARTICLE 20**

[56] L'article 20 est une disposition de la LMSI qui peut servir à établir la valeur normale des marchandises lors d'une enquête en dumping quand certaines situations prévalent sur le marché intérieur du pays exportateur. Dans le cas d'un pays désigné, selon l'alinéa 20(1)a) de la LMSI, l'ASFC applique la disposition si elle juge que le gouvernement de ce pays fixe, en majeure partie, les prix intérieurs et qu'il y a un motif suffisant de croire que les prix en question seraient différents dans un marché où jouerait la concurrence<sup>10</sup>.

[57] Cela dit, l'article 20 s'applique par secteur et non par pays. Quand elle ouvre une enquête en dumping, l'ASFC part de l'hypothèse que l'article 20 ne s'applique pas au secteur visé, sauf indices du contraire.

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

[59] Les plaignantes affirment que les conditions de l'article 20 sont réunies dans le secteur chinois des carrosseries de camions; autrement dit, que ce secteur n'est pas soumis au jeu de la concurrence et que, par conséquent, les prix intérieurs n'y sont pas fiables pour déterminer les valeurs normales<sup>11</sup>.

[60] Les plaignantes soumettent différentes données probantes à l'appui de leur affirmation que le prix des carrosseries de camions en Chine est fixé en majeure partie par le gouvernement et serait différent dans un marché concurrentiel. Elles citent des politiques gouvernementales précises et donnent des preuves de nationalisation ainsi que de subventionnement du secteur de la fabrication des carrosseries automobiles et des remorques, lequel comprend le secteur des carrosseries de camions et s'inscrit lui-même dans l'industrie des véhicules de transport.

---

<sup>10</sup> La Chine est un pays désigné au titre de l'article 17.1 du *Règlement sur les mesures spéciales d'importation*.

<sup>11</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 245 - 247

[61] À la lumière de la plainte et de ses propres recherches, l'ASFC estime que les preuves disponibles sont suffisantes pour justifier une enquête sur les allégations voulant que les interventions du gouvernement de Chine influencent substantiellement les prix dans le secteur de la fabrication des carrosseries automobiles et des remorques, lequel comprend le secteur des carrosseries de camions, et que ces prix seraient différents dans un marché concurrentiel.

[62] Par conséquent, le 24 octobre 2025, l'ASFC a inclus dans ses enquêtes une enquête en vertu de l'article 20 afin de déterminer si les conditions énoncées au paragraphe 20(1)(a) de la LMSI sont réunies en Chine dans le secteur de la fabrication des carrosseries automobiles et des remorques, lequel comprend le secteur des carrosseries de camions.

[63] Elle a envoyé à tous les producteurs et exportateurs potentiels de carrosseries de camions en Chine, ainsi qu'au gouvernement de la Chine, des questionnaires selon l'article 20 leur demandant des renseignements détaillés sur le secteur des carrosseries de camions dans leur pays.

[64] Dans le cas où les conditions de l'article 20 sont présentes, conformément à l'alinéa 20(1)c) de la LMSI, les valeurs normales peuvent être déterminées en fonction des prix de vente rentables ou de la somme des coûts de production et d'un montant pour les bénéfices sur les marchandises vendues sur le marché intérieur d'un pays de remplacement auquel les conditions décrites à l'article 20 ne s'appliquent pas.

[65] Pour obtenir les renseignements nécessaires au calcul des valeurs normales selon l'alinéa 20(1)c) de la LMSI, l'ASFC a aussi adressé des questionnaires aux producteurs connus dans deux pays de remplacement : les États-Unis et le Mexique.

[66] Les importateurs seront invités à fournir des renseignements sur les ventes de marchandises similaires produites dans les pays de remplacement au cas où les valeurs normales devraient être déterminées selon l'alinéa 20(1)d) de la LMSI.

[67] Si l'ASFC est d'avis qu'en Chine le prix intérieur des carrosseries de camions est largement fixé par l'État et qu'elle a des motifs suffisants de croire qu'il serait différent dans un marché concurrentiel, les valeurs normales des marchandises visées par l'enquête seront établies, conformément à l'alinéa 20(1)c), si possible, comme étant le prix de vente intérieur ou bien la somme des coûts de production de la marchandise, d'un montant raisonnable pour les FFAFV, 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.

[68] Aux fins de l'initiation, l'ASFC a fait une estimation prudente de la marge de dumping pour la Chine et n'a donc pas utilisé la méthodologie de l'article 20.

## VALEUR NORMALE

### Estimation de la valeur normale par les plaignantes

#### *Article 15*

[69] Selon les plaignantes, il n'y a pas suffisamment d'information disponible pour estimer les valeurs normales selon l'article 15 de la LMSI, car aucun prix publié n'est disponible, et les prix sur des sites Web comme Alibaba ne semblent pas représentatifs du marché. Les plaignantes ajoutent qu'au moins un producteur chinois de carrosseries de camions a des marges bénéficiaires largement négatives depuis quelques années, ce qui rend ses ventes de carrosseries de camions inadéquates pour calculer les valeurs normales selon l'article 15<sup>12</sup>. Par conséquent, les plaignantes n'ont pas utilisé cet article pour estimer les valeurs normales.

#### *Article 19*

[70] Les plaignantes ont estimé les valeurs normales selon la méthode de coûts reconstitués prévue à l'alinéa 19b) de la LMSI, soit comme étant la somme des estimations du coût de production des marchandises en cause; 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. Elles l'ont fait d'abord avec le coût unitaire moyen groupé des carrosseries de camions pour estimer les valeurs normales trimestrielles, et ensuite sur la base des coûts reconstitués pour trois modèles spécifiques<sup>13</sup>.

[71] Les plaignantes ont estimé le coût de production des marchandises en cause en provenance de Chine selon la méthode suivante.

#### *Méthode des coûts reconstitués*

[72] En ce qui concerne les coûts matériels, les plaignantes ont puisé à leurs états financiers et repris ce qu'il leur en avait coûté dans la PVE pour fabriquer chaque unité de carrosserie de camion<sup>14</sup>.

[73] Pour le coût de la main-d'œuvre, les plaignantes ont utilisé leurs propres coûts de main-d'œuvre en production de carrosseries de camions, rectifiés par un facteur basé sur des données publiques de *Trading Economics* concernant les salaires mensuels dans le secteur manufacturier. La rectification a consisté à calculer la différence entre les salaires de 2024 au Canada et en Chine<sup>15</sup>.

[74] Les coûts indirects se basent sur ceux des plaignantes, rectifiés au niveau de la main-d'œuvre indirecte compte tenu des différences de salaires entre le Canada et la Chine<sup>16</sup>.

---

<sup>12</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 208

<sup>13</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 209-211

<sup>14</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 214-216

<sup>15</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 217-220

<sup>16</sup> E Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 221-222

[75] Les plaignantes soutiennent que les exportateurs chinois expédient des kits complets, des sous-ensembles ou encore des carrosseries de camions complètement démontées, pour une installation et un assemblage final au Canada. Ainsi, les plaignantes ont rectifié les coûts matériels, la main-d'œuvre et les coûts indirects pour en éliminer les coûts de l'assemblage final et du montage effectués au Canada<sup>17</sup>.

[76] À partir des états financiers publics disponibles pour 2024 de deux fabricants chinois de carrosseries de camions – CIMC et Liaoning SG Automotive Group Co., Ltd. A, Ltd. (Liaoning<sup>18</sup>) –, les plaignantes ont estimé un montant raisonnable pour les FFAFV, charges financières et bénéfiques, en pourcentage du coût des marchandises vendues. Le tableau ci-dessous inclut les ratios spécifiques estimés pour la Chine.

**Tableau 2 :**  
**Estimation des FFAFV, des charges financières et des bénéfiques par les plaignantes<sup>19</sup>**

	Chine
<b>FFAFV</b>	13,56 %
<b>Charges financières</b>	1,56 %
<b>Bénéfices</b>	6,02 %

*Méthode propre aux modèles*

[77] Pour trois modèles précis de carrosseries de camions en cause, les plaignantes disposaient de soumissions du distributeur canadien de CIMC Vanguard. Elles les ont donc utilisées pour estimer les valeurs normales. Elles soutiennent que ces modèles sont un échantillon représentatif des modèles courants de carrosseries de camions, incluant une gamme de tailles, ainsi que des unités réfrigérées et non réfrigérées<sup>20</sup>.

[78] En ce qui concerne les coûts matériels, les plaignantes ont repris leurs propres coûts matériels de production de carrosseries de camions pour estimer le coût par modèle, selon les spécifications de chaque modèle<sup>21</sup>.

[79] Concernant la main-d'œuvre, les plaignantes ont utilisé leurs propres coûts de main-d'œuvre en production de carrosseries de camions afin d'estimer ce qu'il en coûtait à ce chapitre pour construire chaque modèle, rectifiés de la manière décrite ci-dessus pour tenir compte des différences de salaires entre le Canada et la Chine<sup>22</sup>.

---

<sup>17</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 223-225

<sup>18</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 226, Pièce non confidentielle VI-31

<sup>19</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. Tableau 14

<sup>20</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 230

<sup>21</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 234-235

<sup>22</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 236-237

[80] Les plaignantes coûts indirects ont été estimés pour chaque modèle en fonction des coûts généraux propres aux plaignantes, avec un ajustement appliqué à la composante main-d'œuvre indirecte pour refléter les différences de taux de travail en Chine<sup>23</sup>.

[81] Comme décrit ci-dessus, les plaignantes ont ajusté les coûts matériels, la main-d'œuvre et les des coûts indirects afin d'éliminer les coûts de l'assemblage final et du montage effectués au Canada<sup>24</sup>.

[82] Les plaignantes ont utilisé leurs estimations pour un montant raisonnable pour les FFAFV, les charges financières et les bénéfiques, selon le principe décrit ci-dessus<sup>25</sup>.

[83] Afin d'assurer la comparabilité entre les valeurs normales et les prix à l'exportation, les plaignantes ont appliqué un ajustement temporel aux accumulations de coûts, qui reposent sur le coût courant, pour deux des modèles. Cet ajustement a été fait pour tenir compte du fait que les soumissions pour deux des modèles étaient antérieures à la PVE<sup>26</sup>. Ainsi, des rectifications ont été apportées en fonction des changements réels apportés aux coûts matériels, de main-d'œuvre et indirects des plaignantes depuis les dates des soumissions<sup>27</sup>.

#### *Article 20*

[84] Concernant les allégations « de l'article 20 », les plaignantes ont également fourni des calculs de valeur normale pour les marchandises en cause basés sur la méthode des pays de remplacement. Les plaignantes soutiennent que les États-Unis seraient un pays de remplacement approprié. Pour appuyer cette affirmation, les plaignantes ont noté que les États-Unis et la Chine sont les plus grands producteurs mondiaux de carrosseries de camions et qu'ils ont tous les deux une demande intérieure et une capacité de production importantes de carrosseries de camions<sup>28</sup>.

[85] Les plaignantes ont estimé les valeurs normales conformément à l'article 20 en utilisant les prix de vente des États-Unis, selon les deux méthodes décrites ci-dessus : globale, et par modèle.

[86] Pour la méthode des coûts reconstitués, les plaignantes ont utilisé les prix de vente trimestriels moyens de leur société mère américaine pour les ventes, faites à des clients au même niveau commercial que sur le marché canadien, de marchandises correspondant à la définition des produits et reflétant l'étendue de la capacité de production des plaignantes. Les plaignantes affirment que les ventes sont représentatives du marché américain puisque la société de substitution est le plus grand fabricant américain de carrosseries de camions, et elles ajoutent que les ventes sont rentables. Des ajustements des prix de vente ont été effectués pour tenir compte des coûts d'assemblage final et pour convertir en CAD<sup>29</sup>.

<sup>23</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 237

<sup>24</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 238-242

<sup>25</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 243, Pièce non confidentielle VI-31

<sup>26</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 233

<sup>27</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 233

<sup>28</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 321- 328

<sup>29</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 347

[87] Pour la méthode par modèle, les plaignantes ont obtenu des soumissions de leurs sociétés affiliées américaines pour les trois mêmes modèles que dans les estimations de l'article 19 ci-dessus, rectifiés pour éliminer les coûts d'assemblage et convertir les prix en CAD<sup>30</sup>.

#### Estimation de la valeur normale par l'ASFC

[88] Aux fins d'ouverture des enquêtes, l'ASFC a estimé les valeurs normales selon une méthode de coûts reconstitués prévue à l'alinéa 19b) de la LMSI, à partir de la somme des estimations du coût de production des marchandises en cause, d'un montant raisonnable pour les FFAFV et d'un autre pour les bénéfices. L'ASFC a estimé les valeurs normales trimestrielles en se basant sur les coûts moyens de production par unité des plaignantes pendant la PVE.

[89] Pour estimer les valeurs normales des marchandises en cause selon la méthode de l'alinéa 19b), l'ASFC a procédé avec les moyennes trimestrielles comme les plaignantes, mais avec les rajustements suivants :

- Des ajustements ont été apportés au FFAFV et aux bénéfices en fonction de l'information à jour disponible (ajout des chiffres pour le deuxième trimestre de 2025).
- Pour le FFAFV et les bénéfices, seule l'information provenant de CIMC Vehicles a été utilisée, car cette entreprise est reconnue comme productrice/exportatrice de carrosseries de camions. L'information concernant l'autre entreprise (Liaoning) porte à croire que celle-ci produit des véhicules complets. Cependant l'ASFC n'a pas pu confirmer si elle produit et vend des carrosseries de camions séparément. Ainsi, elle a jugé plus approprié de s'en tenir à CIMC Vehicles.

[90] En ce qui concerne les allégations des plaignantes selon lesquelles les conditions de l'article 20 seraient réunies dans le secteur chinois de la fabrication de carrosseries automobiles et de remorques, dont font partie les carrosseries de camions, l'ASFC s'efforcera de recueillir de l'information supplémentaire auprès des exportateurs, du gouvernement et d'autres sources pertinentes afin de juger si c'est effectivement le cas.

[91] Bien que l'ASFC reconnaisse qu'il existe des preuves raisonnables que les conditions de l'article 20 pourraient exister dans le secteur de la fabrication de carrosseries automobiles et de remorques en Chine, elle considère que la méthode de l'article 19 constitue une base prudente et raisonnable pour estimer les valeurs normales à ce stade.

---

<sup>30</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 348

## **PRIX À L'EXPORTATION**

### Estimations du prix à l'exportation par les plaignantes

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

[93] Les plaignantes ont estimé les prix à l'exportation des carrosseries de camions selon deux méthodes correspondant à leurs estimations de valeurs normales. Premièrement, elles ont utilisé des données d'importation affinées pour estimer les prix à l'exportation moyens trimestriels<sup>31</sup>. Deuxièmement, elles ont estimé les prix à l'exportation par modèle en se basant sur des devis des distributeurs canadiens de CIMC Vanguard, rajustés en prix départ usine<sup>32</sup>.

### Estimations du prix à l'exportation par l'ASFC

[94] Pour estimer les prix à l'exportation, l'ASFC a utilisé les données du SGER et du SSMAEC pour la période du 1<sup>er</sup> juillet 2024 au 30 juin 2025. Elle a étudié les données douanières pour les marchandises importées sous les mêmes numéros tarifaires que les carrosseries de camions. De même, elle a utilisé les données d'importation rajustées pour estimer les prix à l'exportation sur une base trimestrielle pour les marchandises en cause expédiées de Chine dans cette même période.

## **MARGES ESTIMATIVES DE DUMPING**

[95] Aux fins d'ouverture des enquêtes, comme nous l'avons déjà vu, l'ASFC a estimé la marge de dumping à partir des valeurs normales estimées selon la méthode prévue à l'article 19 de la LMSI.

[96] Ensuite, l'ASFC a estimé la marge de dumping des marchandises en cause en comparant les valeurs normales estimées selon l'article 19 avec les prix à l'exportation estimatifs pour la période du 1<sup>er</sup> juillet 2024 au 30 juin 2025. Elle conclut que les marchandises en cause étaient sous-évaluées par une marge d'environ 51,4 % du prix à l'exportation en moyenne.

---

<sup>31</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 355-362

<sup>32</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 366-368

## **PREUVES DE SUBVENTIONNEMENT**

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

[98] En vertu du paragraphe 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;
- 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.

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

[100] Lorsqu'une subvention est avérée, elle peut faire l'objet de mesures compensatoires, si elle est spécifique. Une subvention est considérée comme spécifique lorsqu'elle est restreinte, en droit ou dans les faits, à certaines entreprises ou lorsqu'elle est une subvention 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 paragraphe 2(7.2) de la LMSI dans le contexte d'une enquête en subventionnement.

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

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

### **PROGRAMMES DE SUBVENTION EN CHINE**

[103] Pour affirmer que des subventions donnant lieu à une action s'appliquent aux marchandises en cause, qui toutes sont importées de la Chine, les plaignantes s'appuient sur les conclusions d'autres enquêtes en subventionnement de l'ASFC, ainsi que sur des enquêtes, examens et conclusions du département du Commerce des É.-U. (USDOC) et de la Commission européenne. Elles utilisent également des publications du gouvernement de Chine, ainsi que des publications et des articles de presse d'ordre général.

[104] Les plaignantes rappellent les enquêtes en subventionnement de l'ASFC sur les extrusions d'aluminium, les tubes de canalisation en acier au carbone et en acier allié, les tubes soudés en acier au carbone, les feuilles d'acier laminées à froid, les tubes de cuivre, les contreplaqués décoratifs et autres contreplaqués non structuraux, les composants usinés industriels en acier, les fils d'acier galvanisés, les tubes de canalisation soudés à gros diamètre, les matelas, les fournitures tubulaires pour puits de pétrole, les joints de tubes courts, les modules et laminés photovoltaïques, les caissons sans soudure, les éviers en acier inoxydable, les caillebotis en acier, les tiges de pompage, les modules muraux unitisés, les sièges domestiques rembourrés, les mâts d'éoliennes et les protéines de pois<sup>33</sup>. Elles ont également trouvé par leurs propres recherches d'autres programmes de subventions s'adressant spécialement aux fabricants chinois de carrosseries de camions et qui pourraient donner lieu à une action<sup>34</sup>.

[105] Les plaignantes donnent une description générale de chaque programme de subvention présumé, accompagnée de renvois aux dispositions de la LMSI qui en font des contributions financières et des subventions spécifiques, donc donnant lieu à une action. Selon les plaignantes, chacun des programmes confère potentiellement une subvention prohibée ou donnant lieu à une action aux producteurs et exportateurs chinois de carrosseries de camions. Les documents à l'appui sont annexés à la plainte<sup>35</sup>.

<sup>33</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 380-537

<sup>34</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 380-537

<sup>35</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), Pièces publiques 7-01,7-02,7-04,7-05 & 7-06

[106] Étant donné que les principales preuves des plaignantes concernant les programmes de subventions disponibles et/ou utilisés par les producteurs/exportateurs de carrosseries de camions en Chine consistent en des références à d'autres enquêtes en subventionnement menées par elle-même, par le département du Commerce des É.-U. (USDOC) ou par la Commission européenne, l'ASFC a examiné les documents de décision publics pertinents pour ces enquêtes.

[107] Par conséquent, d'après les renseignements disponibles, l'ASFC a recensé 26 programmes de subvention donnant peut-être lieu à une action dont les producteurs et exportateurs chinois de carrosseries de camions pourraient avoir profité. Nombre de ces programmes ont déjà fait l'objet de mesures compensatoires de l'ASFC au terme d'enquêtes en subventionnement précédentes sur des marchandises en provenance de la Chine. Ils sont regroupés en cinq catégories :

- a. Prêts à taux préférentiels et garanties de prêts;
- b. Aides et leurs équivalents;
- c. Programmes fiscaux préférentiels;
- d. Exonération de droits et de taxes;
- e. Biens et services que l'État fournit pour moins cher que leur juste valeur marchande.

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

[109] Les descriptions des programmes à l'étude se trouvent dans la DDR en subventionnement.

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

## **CONCLUSION DE L'ASFC**

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

## **MONTANTS DE SUBVENTION ESTIMATIFS**

[112] Les plaignantes n'ont pas pu estimer les montants de subvention par programme. Elles ont donc plutôt calculé un montant de subvention estimatif correspondant à la différence entre le coût de production total estimatif et les prix à l'exportation estimatifs pour les trois modèles sélectionnés de carrosseries de camions<sup>36</sup>.

[113] Pour estimer le montant de la subvention accordée aux exportateurs chinois des marchandises en cause, l'ASFC a comparé le coût total estimatif de celles-ci avec leur prix à l'exportation, selon les méthodes d'établissement des coûts et des prix à l'exportation expliquées sous « Preuves de dumping ».

[114] L'ASFC comprend que les subventions ont pour effet d'abaisser le coût de production des marchandises, ce qui permet aux exportateurs de vendre moins cher au Canada. Aussi, elle est convaincue que la capacité des exportateurs à vendre des marchandises en cause au Canada bien en dessous de leur coût estimatif appuie l'allégation des plaignantes selon laquelle ces marchandises importées sont subventionnées..

[115] Il ressort de l'analyse par l'ASFC des renseignements sur le subventionnement que les marchandises en cause importées au Canada pour la période du 1<sup>er</sup> juillet 2024 au 30 juin 2025 étaient subventionnées et que le montant de subvention estimatif s'élève à 36,6 % du prix à l'exportation

## **PREUVES DE DOMMAGE**

[116] Les plaignants affirment, premièrement qu'il y a eu dumping et subventionnement des marchandises en cause, et deuxièmement que ce dumping et ce subventionnement ont causé et menacent de causer encore un dommage à la branche de production canadienne de carrosseries de camions.

[117] Dans la LMSI, « dommage » s'entend du dommage sensible causé à une branche de production nationale, c.-à-d. à l'ensemble des producteurs nationaux (canadiens) de marchandises similaires. L'ASFC a conclu que les carrosseries de camions produites par la branche de production nationale étaient « similaires » aux marchandises en cause en provenance de la Chine

[118] En raison de la confidentialité des renseignements du producteur national, il y a plusieurs aspects de la plainte que l'ASFC ne peut développer ici en détail.

---

<sup>36</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 553-537

[119] À l'appui de leurs allégations, les plaignantes fournissent des preuves des phénomènes suivants :

- Hausse (en volume) des importations de marchandises en cause
- Baisse de prix des marchandises en cause importées et gâchage des prix
- Compression des prix
- Diminution des réservations
- Pertes de ventes
- Incidence négative sur la production et l'utilisation de la capacité
- Diminution de la part de marché
- Incidence négative sur l'emploi
- Incidence négative sur le rendement financier

#### **HAUSSE (EN VOLUME) DES IMPORTATIONS DE MARCHANDISES EN CAUSE**

[120] Les plaignantes soutiennent que les importations en provenance de Chine ont considérablement augmenté, tant en volume qu'en valeur. À l'appui, elles estiment les volumes et les valeurs d'importation pour la période de 2022 à mai 2025<sup>37</sup>, et ce, selon deux méthodes. L'une est plus prudente que l'autre, mais les deux concordent selon elles dans le sens d'une augmentation évidente.

[121] En ce qui concerne la méthode relativement généreuse, les plaignantes notent que la valeur des importations en provenance de Chine a plus que triplé dans la période de 2022 à 2024, et progressé de 84 % entre les cinq premiers mois de 2024 et ceux de 2025<sup>38</sup>. Sur la même période, elles soulignent une baisse de 67 % de la valeur des importations en provenance des É.-U., laquelle s'expliquerait par la plus grande valeur des importations en provenance de Chine<sup>39</sup>.

[122] Avec l'autre méthode, les plaignantes maintiennent également que les importations en provenance de Chine ont augmenté de façon significative entre 2022 et 2024<sup>40</sup>. Elles affirment que, malgré une baisse de la valeur des importations chinoises entre les mois janvier à mai de 2024 et ceux de 2025, les importations en provenance de Chine demeurent significatives et dépassent les niveaux de 2023. Elles précisent enfin que cette approche est prudente et que les chiffres qu'elle donne pour les importations de Chine sont probablement inférieurs à la réalité<sup>41</sup>.

---

<sup>37</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 549-573

<sup>38</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 553-554

<sup>39</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 555

<sup>40</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 560, 562

<sup>41</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 563

[123] En comparant les volumes d'importations de marchandises en cause dans la période de 2022 à mai 2025, les plaignantes soulignent que le volume de carrosseries de camions en provenance de Chine a augmenté de façon significative peu importe l'approche qu'on adopte, notant que les volumes ont augmenté de 360 % de 2022 à 2024 selon la méthode « générale » et de 1 852 % selon la méthode « prudente »<sup>42</sup>.

[124] Les plaignantes ajoutent que les importations de carrosseries de camions aux États-Unis ont augmenté de 2022 à 2023 mais diminué de 2023 à 2024. Elles soutiennent qu'en comparant les chiffres américains aux importations de Chine, on peut déduire que la Chine est responsable des importations dommageables dans la PVE<sup>43</sup>.

[125] Les plaignantes réitèrent que, bien que limitées, les données sur les importations de carrosseries de camions révèlent une tendance à la hausse des importations de marchandises en cause, toutes proviennent de Chine. Elles soulignent également que les importations de marchandises en cause pour l'année 2025 sont en voie de causer encore plus de dommage s'il n'y a pas de mesures correctives<sup>44</sup>.

[126] L'ASFC a également fait une analyse des données d'importation, pour connaître les volumes et les valeurs des marchandises présumées sous-évaluées et subventionnées entre 2022 et le premier semestre de 2025. Comme le montre le tableau 1 de la section *Marché canadien* ci-dessus, elle estime que les importations de carrosseries de camions en provenance de Chine ont bondi, passant de 4 % du total en 2022 à 54 % au premier semestre de 2025.

[127] Après examen, l'ASFC considère que l'allégation des plaignantes concernant la hausse en volume des importations est raisonnable et bien étayée. Les conclusions tirées de ses propres données d'importation vont dans le même sens. L'ASFC conclut que le facteur de dommage du volume accru de marchandises en cause est suffisamment étayé et corrélé avec les présumés dumping et subventionnement.

#### **BAISSE DE PRIX DES MARCHANDISES EN CAUSE IMPORTÉES ET GÂCHAGE DES PRIX**

[128] Pour appuyer leurs allégations de baisse et gâchage des prix, les plaignantes ont calculé la valeur unitaire moyenne des marchandises en cause importées afin de montrer que les prix ont diminué tout au long de la PVE. Elles soutiennent que leurs deux estimations d'importation montrent une baisse des prix unitaires moyens de 2022 à 2024, qui se chiffre à 39 % avec la formule générale et à 64 % avec la formule prudente<sup>45</sup>.

---

<sup>42</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 568-571, Tableaux 38 et 39

<sup>43</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 570-571

<sup>44</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 572-573

<sup>45</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 577-578, Tableaux 40 et 41

[129] Les plaignantes notent que le prix unitaire moyen des marchandises en cause a augmenté de 2024 à 2025, mais soutiennent que cette augmentation pourrait refléter la diversité des produits (p. ex. les coûteuses unités réfrigérées vs les petites unités non réfrigérées dites *dry-box*<sup>46</sup>) ». Les plaignantes soulignent que, bien que le prix moyen de 2025 soit plus élevé que celui de l'année précédente, il demeure inférieur aux niveaux de 2022<sup>47</sup>.

[130] Les plaignantes expliquent que les prix des importations ont chuté drastiquement et sont inférieurs aux coûts de production, ce qui rend la différence entre les coûts de production et le prix du marché insoutenable, les forçant à fonctionner à perte. Elles précisent qu'il ne leur est pas possible de baisser leurs prix pour concurrencer celui des marchandises en cause tout en restant rentables<sup>48</sup>.

[131] Les plaignantes expliquent que la baisse de la valeur unitaire moyenne des marchandises en cause réduit considérablement le prix des marchandises similaires de fabrication canadienne. À l'appui, elles comparent leur prix unitaire moyen de réservation à la valeur unitaire moyenne des importations des marchandises en cause, rectifiée pour rendre compte des prix pour les utilisateurs finaux, dans la période de 2023 à mai 2025<sup>49</sup>.

[132] En comparant la valeur unitaire moyenne de leurs propres carrosseries de camions avec celle des carrosseries de camions chinoises, les plaignantes notent que les marchandises en cause sont nettement moins chères et gâchent leurs prix par une marge de 40 % à 57 %<sup>50</sup>. Les plaignantes soutiennent que l'écart de prix important oblige les producteurs nationaux, ou bien à rabaisser significativement les prix, sacrifiant ainsi leurs marges, ou bien à perdre des ventes<sup>51</sup>.

[133] L'ASFC a examiné l'allégation de gâchage de prix en comparant le prix unitaire moyen pondéré des plaignantes avec sa propre estimation du prix moyen unitaire pondéré des marchandises en cause. Le résultat tend à corroborer l'allégation des plaignantes.

[134] Sur la base des informations fournies par les plaignantes et de ses propres données d'importation, l'ASFC estime que l'allégation de gâchage de prix est étayée et suffisamment corrélée avec les présumés dumping et subventionnement.

---

<sup>46</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 577-578, Tableaux 40 et 41

<sup>47</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 577

<sup>48</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 581-582

<sup>49</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 583-589

<sup>50</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 589, tableau 44

<sup>51</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 589

## COMPRESSION DES PRIX

[135] En raison du gâchage expliqué ci-dessus, les plaignantes soutiennent qu'une compression des prix s'est produite sur le marché canadien<sup>52</sup>. Les plaignantes déclarent avoir baissé leurs prix cotés en réaction à la concurrence des marchandises en cause, exemples précis à l'appui<sup>53</sup>. Elles présentent leur prix moyen des carrosseries de camions de 2023 au deuxième trimestre 2025, notant une baisse de leur prix de vente unitaire moyen<sup>54</sup>. Les plaignantes ont également noté une diminution de la valeur unitaire des nouvelles réservations au premier semestre 2025<sup>55</sup>.

[136] Sur la base des preuves fournies par les plaignantes, l'ASFC estime que les allégations de baisse des prix sont bien étayées et suffisamment corrélées avec les présumés dumping et subventionnement.

## DIMINUTION DES RÉSERVATIONS

[137] Les plaignantes soutiennent que leur carnet de commandes s'est aminci et que la valeur des réservations nationales qui y sont inscrites a baissé entre 2023 et 2024 en raison de l'augmentation des marchandises en cause sur le marché canadien<sup>56</sup>. À l'appui, elles fournissent la valeur et le volume de leurs réservations annuelles de 2023 à 2024<sup>57</sup>.

[138] Les plaignantes affirment en outre que la valeur des réservations nationales a surtout pâti dans le deuxième semestre de 2024, au vu de la différence par rapport à celui de 2023<sup>58</sup>. Elles précisent que le volume des réservations nationales n'est pas épargné<sup>59</sup>.

[139] Les plaignantes soutiennent qu'en comparant la valeur et le volume des réservations, on constate que la concurrence des importations chinoises a affecté à la fois les volumes de ventes et les prix de vente<sup>60</sup>.

[140] L'ASFC a examiné l'information fournie par les plaignantes. Elle estime que l'allégation de diminution des réservations est bien étayée et suffisamment liée aux importations de marchandises en cause. De plus, l'ASFC reconnaît qu'il peut y avoir des écarts entre les réservations et les ventes réelles de carrosseries de camions, et que les effets d'une réservation perdue se font sentir un certain temps. Ainsi, l'ASFC note que les pertes de réservations demeurent une menace potentielle pour le marché canadien.

---

<sup>52</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 591

<sup>53</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 592

<sup>54</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 593

<sup>55</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 594

<sup>56</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 597

<sup>57</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 597

<sup>58</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 598

<sup>59</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 600

<sup>60</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 601

## **PERTES DE VENTES**

[141] Les plaignantes affirment que les importations concernées leur ont fait perdre des ventes<sup>61</sup>. À l'appui, elles fournissent les volumes et valeurs de leurs ventes nationales de 2022 au premier semestre 2025, soutenant que les ventes commencent à diminuer en raison de leur concurrence avec les marchandises en cause. Les plaignantes notent également une baisse des ventes entre le premier semestre de 2024 et celui de 2025. Elles expliquent que la baisse des réservations au second semestre de 2024 annonce la baisse des ventes en 2025 en raison du décalage entre les réservations de ventes et les ventes effectivement réalisées<sup>62</sup>.

[142] Les plaignantes expliquent en outre que la baisse des ventes est plus évidente sur une base trimestrielle. Elles donnent les chiffres de leurs ventes nationales de carrosseries de camions aux deuxièmes trimestres de 2024 et 2025 respectivement, notant une forte baisse<sup>63</sup>.

[143] Pour étayer davantage leurs allégations, les plaignantes donnent plusieurs exemples précis de ventes perdues au profit des marchandises en cause, et soutiennent que ces ventes perdues indiquent de façon raisonnable un dommage<sup>64</sup>.

[144] D'après son analyse des données des plaignantes sur les ventes perdues, l'ASFC estime que les allégations sont suffisamment étayées et suffisamment corrélées avec les présumés dumping et subventionnement.

## **INCIDENCE NÉGATIVE SUR LA PRODUCTION ET L'UTILISATION DE LA CAPACITÉ**

[145] Les plaignantes affirment qu'en raison de l'augmentation de la présence de marchandises en cause sur le marché canadien et de la baisse des réservations, elles connaissent une baisse des niveaux de production<sup>65</sup>. Pour appuyer leurs allégations, les plaignantes donnent les chiffres de leur production de carrosseries de camions de 2022 au premier semestre 2025, notant le déclin, notamment dans leur production trimestrielle du deuxième trimestre de 2024 à celui de 2025<sup>66</sup>. Les plaignantes notent également la diminution qui en résulte de l'utilisation de la capacité<sup>67</sup>.

[146] Les plaignantes décrivent la baisse de production dans leurs usines respectives et font état du programme de partage des tâches adopté chez Morgan Canada afin d'atténuer les effets sur l'emploi<sup>68</sup>.

---

<sup>61</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 60.

<sup>62</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 603-604

<sup>63</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 605-606

<sup>64</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 607-619

<sup>65</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 620

<sup>66</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 620-622

<sup>67</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 622

<sup>68</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 625

[147] Les plaignantes ont estimé le nombre d'unités de carrosseries de camions provenant de Chine assemblées et vendues au Canada, et soutiennent qu'il est raisonnable de conclure que leur propre production ne diminuerait pas sans l'afflux de marchandises en cause sur le marché intérieur<sup>69</sup>.

[148] Les preuves fournies par les plaignantes appuient leur affirmation d'un effet négatif sur leur production et l'utilisation de leur capacité causé par les présumés dumping et subventionnement. L'ASFC reconnaît l'impact négatif sur la production nationale et le personnel des plaignantes en raison des marchandises importées. L'ASFC reconnaît également que cet effet négatif sur la production et l'utilisation de la capacité représente une menace supplémentaire de dommage pour le marché canadien des carrosseries de camions.

#### **DIMINUTION DE LA PART DE MARCHÉ**

[149] Les plaignantes affirment qu'en raison des réservations en concurrence avec les marchandises en cause et de la baisse des ventes, la part de marché de la branche de production nationale a diminué<sup>70</sup>. Les plaignantes ont estimé la taille du marché canadien, en volume et en valeur, et estimé la part de marché de la branche de production nationale ainsi que celle des importations de Chine<sup>71</sup>.

[150] Les plaignantes affirment que la part de marché des marchandises en cause a considérablement augmenté entre 2022 et 2024, et soutiennent que chaque unité de celles-ci représente une vente non réalisée par la branche de production nationale. Elles en concluent que les importations des marchandises en cause entraînent une baisse de la part de marché de la branche de production nationale<sup>72</sup>.

[151] De son analyse des estimations des plaignantes et de sa propre estimation des importations et de la part de marché, l'ASFC conclut que la part de marché de la branche de production nationale n'a pas souffert, et que les allégations de baisse de part de marché ne sont donc pas suffisamment étayées. Cependant, l'ASFC note que les importations des marchandises en cause en provenance de la Chine ont augmenté de façon significative depuis 2022. L'ASFC reconnaît que cela pourrait représenter une menace future de dommage pour la branche de production nationale.

#### **INCIDENCE NÉGATIVE SUR L'EMPLOI**

[152] Les plaignantes affirment que les marchandises en cause à bas prix ont entraîné une réduction de leur effectif en 2025. Elles parlent des mises à pied enregistrées à la suite de la baisse des réservations et rappellent le programme de partage des tâches implanté chez Morgan Canada<sup>73</sup>.

---

<sup>69</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 626

<sup>70</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 629

<sup>71</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 629-631

<sup>72</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 630-631

<sup>73</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 632-634

[153] L'ASFC reconnaît que les allégations d'impact négatif sur l'emploi des plaignantes sont raisonnables et bien étayées. Aussi, elle estime que ce facteur de dommage est appuyé et suffisamment corrélé avec les présumés dumping et subventionnement.

#### **INCIDENCE NÉGATIVE SUR LE RENDEMENT FINANCIER**

[154] Suite à la baisse de la production, des ventes et de l'utilisation des capacités, les plaignantes expliquent que leurs profits ont diminué. Elles soutiennent qu'une baisse importante de la rentabilité représente un dommage important<sup>74</sup>. Pour appuyer leurs allégations, les plaignantes ont fourni leurs marges nettes pour la période de 2023 au premier semestre de 2025.

[155] Pour appuyer leur affirmation selon laquelle la diminution de leurs marges est causée par les importations de marchandises en cause, les plaignantes ont abordé la fluctuation des coûts matériels par unité, affirmant que celles-ci n'y sont pour rien dans les effets sur leur rentabilité<sup>75</sup>.

[156] Dans l'ensemble, les informations contenues dans la plainte établissent généralement une tendance à la détérioration des marges nettes, appuyant les allégations des plaignantes concernant un impact négatif sur le rendement financier. Ainsi, l'ASFC estime que le dommage d'une incidence négative sur le rendement financier et la rentabilité est étayé, et raisonnablement corrélé avec les présumés dumping et subventionnement.

#### **CONCLUSION DE L'ASFC CONCERNANT LE DOMMAGE**

[157] Dans l'ensemble, d'après les renseignements contenus dans la plainte et ceux tirés de ses propres recherches et des documents douaniers, l'ASFC juge que les preuves donnent une indication raisonnable que le dumping et le subventionnement ont causé à la branche de production nationale des carrosseries de camions un dommage sous la forme :

- Hausse (en volume) des importations de marchandises en cause
- Baisse de prix des marchandises en cause importées et gâchage des prix
- Compression des prix
- Diminution des réservations
- Pertes de ventes
- Incidence négative sur la production et l'utilisation
- Incidence négative sur l'emploi
- Incidence négative sur le rendement financier

---

<sup>74</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 635-636

<sup>75</sup> Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 639

## **MENACE DE DOMMAGE**

[158] Les plaignantes affirment, données à l'appui, que les marchandises sous-évaluées et subventionnées menacent de causer un dommage sensible supplémentaire aux producteurs nationaux de carrosseries de camions.

[159] Puisque l'ASFC a conclu à une indication raisonnable que le dumping et le subventionnement des marchandises en cause ont causé un dommage, l'ASFC exercera une efficacité administrative et ne s'intéressera pas ici à la question de la menace de dommage.

## **LIEN DE CAUSALITÉ ENTRE LES DUMPING ET SUBVENTIONNEMENT D'UNE PART ET LE DOMMAGE ET LA MENACE DE DOMMAGE D'AUTRE PART**

[160] L'ASFC conclut que les plaignantes ont établi une corrélation suffisante entre le dommage subi et les présumés dumping et subventionnement. Ce dommage inclut la hausse (en volume) des importations de marchandises en cause importées, la baisse de prix des marchandises en cause accompagnée d'un gâchage des prix, la compression des prix, une diminution des réservations, des pertes de ventes ainsi qu'une incidence négative sur la production, l'utilisation des capacités, l'emploi et le rendement financier.

[161] En résumé, l'ASFC estime que la plainte établit de façon raisonnable que les présumés dumping et subventionnement ont causé un dommage à la branche de production nationale.

## **PORTÉE DES ENQUÊTES**

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

[163] L'ASFC a demandé des renseignements à tous les exportateurs et les importateurs potentiels afin d'établir si les marchandises en cause importées au Canada dans la PVE, soit du 1<sup>er</sup> juillet 2024 au 30 juin 2025, étaient sous-évaluées et/ou subventionnées. Les renseignements demandés serviront à déterminer les valeurs normales, les prix à l'exportation et les marges de dumping, s'il y a lieu. L'ASFC a aussi posé des questions au gouvernement de Chine sur la possibilité que les conditions de l'article 20 de la LMSI soient réunies dans le secteur chinois de la fabrication des carrosseries automobiles et des remorques.

[164] Enfin, l'ASFC a posé des questions au gouvernement de la Chine ainsi qu'à tous les producteurs/exportateurs potentiels afin d'établir si les marchandises en cause importées au Canada dans la PVE, soit du 1<sup>er</sup> juillet 2024 au 30 juin 2025 étaient subventionnées. Leurs réponses serviront à calculer les montants de subvention, s'il y a lieu

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

## **MESURES À VENIR**

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

[167] Si la décision de dommage du TCCE est positive et que les enquêtes préliminaires de l'ASFC concluent effectivement à un dumping et/ou à un subventionnement, celle-ci rendra une décision provisoire en conséquence dans les 90 jours après avoir ouvert ses enquêtes, soit d'ici le 23 décembre 2025. Si les circonstances le justifient, ce délai pourra être porté à 135 jours.

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

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

[170] Si l'ASFC rend une décision provisoire de dumping et/ou de subventionnement, elle continuera d'enquêter pour en arriver à une décision définitive dans les 90 jours après la décision provisoire.

[171] Après la décision provisoire, si ses enquêtes révèlent que les marchandises d'un exportateur donné n'ont pas été sous-évaluées par une marge de dumping non négligeable, ou subventionnées par un montant de subvention non négligeable, l'ASFC exclura de ses enquêtes les marchandises de cet exportateur.

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

[173] Si le TCCE rend des conclusions de dommage, les marchandises en cause importées et dédouanées après cette date seront frappées de droits antidumping équivalents à leur marge de dumping et de droits compensateurs équivalents à leur montant de subvention. Si les marchandises en cause sont frappées de droits antidumping et de droits compensateurs, le montant des premiers pourra être réduit à la mesure des subventions à l'exportation, s'il y en a.

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

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

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

[176] 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 dont ont bénéficié les marchandises est prohibée, comme il a été expliqué sous « Preuves de subventionnement ». Si tel est le cas, le montant des droits compensateurs appliqués rétroactivement correspondra à celui de la subvention prohibée.

## **ENGAGEMENTS**

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

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

[179] Seront considérés comme acceptables les engagements qui couvriront l'entièreté, ou presque, des exportations au Canada de marchandises sous-évaluées ou subventionnées. Après que l'ASFC a reçu un projet d'engagement, les parties intéressées disposent de neuf jours pour en commenter l'acceptabilité. L'ASFC tiendra une liste des parties intéressées, et les avisera des projets d'engagement reçus. Les parties désirant être avisées peuvent envoyer leur nom, leur numéro de téléphone, leur adresse postale et leur adresse électronique à l'adresse électronique qui figure ci-après dans la section « Renseignements ».

[180] Quand un engagement est accepté, les enquêtes et la perception des droits provisoires sont suspendues. Mais même alors, un exportateur pourra demander que l'ASFC et le TCCE mènent leurs enquêtes à terme.

## **PUBLICATION**

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

## **RENSEIGNEMENTS**

[182] Nous invitons les parties intéressées à présenter par écrit des exposés renfermant les faits, arguments et preuves qui, selon elles, ont trait au présumé dumping. Les soumissions écrites doivent être déposées au moyen de l'[Application Web DEDAC](#) de l'ASFC.

[183] Pour être pris en considération dans les enquêtes, ces éléments doivent être reçus par l'ASFC au plus tard le 2 mars 2026 à midi.

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

[185] Les éléments confidentiels seront communiqués sur demande écrite aux avocats indépendants des parties, contre engagement à protéger leur confidentialité. Ils pourront être communiqués également au TCCE, à toute cour canadienne, et aux groupes spéciaux de l'OMC ou de l'Accord Canada–États-Unis–Mexique pour le règlement des différends. Pour en savoir plus sur la politique de l'ASFC concernant la communication de renseignements au titre de la LMSI, on pourra entrer en contact avec l'ASFC à l'adresse électronique ci-dessous ou bien visiter son site Web.

[186] Le calendrier des enquêtes et une liste complète des pièces justificatives et renseignements peuvent être consultés sur la page Web [Enquêtes sur le dumping et le subventionnement](#) de l'ASFC. Cette liste est tenue à jour.

[187] Le présent *Énoncé des motifs* est publié sur le site Web de l'ASFC à l'adresse ci-dessous. Pour obtenir de plus amples renseignements, on communiquera avec l'ASFC:

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

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



Sean Borg  
Directeur exécutif p. i.  
Direction des programmes commerciaux et antidumping