



OTTAWA, 20 mars 2026

TB 2025 IN

ÉNONCÉ DES MOTIFS

des décisions provisoires sur le dumping et le subventionnement des

CARROSSERIES DE CAMIONS ORIGINAIRES OU EXPORTÉES DE CHINE

DÉCISION

Le 6 mars, 2026, conformément au paragraphe 38(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, l'Agence des services frontaliers du Canada a rendu ses décisions provisoires concernant le dumping et le subventionnement de carrosseries de camions originaires ou exportés de la République populaire de Chine

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

TABLE DES MATIÈRES

Résumé.....	1
Période visée par les enquêtes.....	1
Période d'analyse de rentabilité.....	1
Parties intéressées	2
Les produits.....	3
DÉFINITION	3
PRÉCISIONS	4
FABRICATION	7
CLASSEMENT DES IMPORTATIONS	9
MARCHANDISES SIMILAIRES ET CATÉGORIE UNIQUE	9
Importations au Canada	10
Déroulement des enquêtes	10
Observations	11
Enquête en dumping	12
VALEURS NORMALES	12
PRIX À L'EXPORTATION.....	12
MARGE DE DUMPING	12
CONTEXTE DE L'ARTICLE 20	12
ANALYSE DES CONDITIONS PRÉVUES À L'ARTICLE 20	14
SOMMAIRE DE L'ANALYSE DE L'EMPRISE DU GOUVERNEMENT	32
Résultats provisoires de l'enquête en dumping	34
EXPORTATEURS COOPÉRATIFS.....	34
TOUS LES AUTRES EXPORTATEURS	35
SOMMAIRE DES RÉSULTATS PROVISOIRES : DUMPING.....	36
QUANTITÉ NÉGLIGEABLE	36
MONTANT MINIMAL	37
ENQUÊTE EN SUBVENTIONNEMENT.....	37
Résultats provisoires de l'enquête en subventionnement	38
RÉPONSE DU GOUVERNEMENT DE LA CHINE.....	38
QINGDAO CIMC REEFER TRAILER CO., LTD. (CIMC REEFER).....	39
TOUS LES EXPORTATEURS – CHINE	40
SOMMAIRE DES RÉSULTATS PROVISOIRES : SUBVENTIONNEMENT	41
QUANTITÉ NÉGLIGEABLE	41
MONTANT MINIMAL	41
Décisions.....	42
Droits provisoires.....	42
MESURES À VENIR	43
AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA	43
TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR	43
Droits rétroactifs sur les importations massives	44
Engagements	44
PUBLICATION	45
Renseignements	45
ANNEXE 1 – SOMMAIRE DE LA MARGE ESTIMATIVE DE DUMPING, DU	46
MONTANT DE SUBVENTION ESTIMATIF ET DU TAUX DE DROITS PROVISOIRES ..	46

RÉSUMÉ

[1] À la suite d'une plainte déposée par Morgan Canada Corporation et Morgan Transit Corporation (ci-après « les plaignantes »), le 24 octobre 2025, conformément au paragraphe 31(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), l'ASFC a ouvert des enquêtes en dumping et en subventionnement sur les carrosseries de camions originaires ou exportées de la République populaire de Chine (« la Chine »).

[2] 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.

[3] 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.

[4] 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.

[5] 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.

PÉRIODE VISÉE PAR LES ENQUÊTES

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

PÉRIODE D'ANALYSE DE RENTABILITÉ

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

PARTIES INTÉRESSÉES

[8] 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

[9] 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).

Importateurs

[10] Un seul importateur a fait une réponse à la DDR pour importateurs et à la DDRS subséquente : Vanguard Refrigerated Trailer Co., Ltd. (Vanguard²).

Producteurs de pays de remplacement

[11] À la DDR pour producteurs de pays de remplacement et à la DDRS subséquente, 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.

[12] À cette même DDR, l'ASFC a également reçu des réponses d'un producteur en Thaïlande, Dee Siam Manufacturing Co., Ltd. (Dee Siam⁴), et de ses fournisseurs liés, Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd. (Dongguan CIMC⁵) et CIMC Vehicle (Jiangmen) Co., Ltd. (CIMC Vehicle) (CIMC Vehicle⁶). Or, ces réponses sont arrivées plus de deux mois après l'échéance initiale de la DDR; c'est pourquoi elles n'ont pas pu être prises en compte aux fins de décision provisoire. De plus, à cause de ses procédés, l'ASFC ne considère pas Dee Siam comme un producteur de remplacement adéquat pour l'estimation des valeurs normales.

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.

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

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.

Gouvernement

[13] Le gouvernement de Chine a fait une réponse partiellement complète à la DDR en subventionnement qui lui avait été adressée, et à la DDRS subséquente.⁷ Mais, il n'a pas fourni de réponse à la DDR de l'article 20.

Producteurs canadiens

[14] Quatre producteurs canadiens ont répondu à la DDR de sondage sur les bénéficiaires de la branche de production nationale : Morgan Canada⁸, Morgan Transit⁹, Intercontinental Truck Body (B.C.) Inc.¹⁰ et Intercontinental Truck Body Ltd.¹¹ Tous les quatre ont reçu par la suite une DDRS concernant leurs coûts de production de carrosseries de camions. L'ASFC a reçu une réponse de Morgan Canada¹² et de Morgan Transit¹³.

LES PRODUITS

DÉFINITION

[15] 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;

⁷ Pièces 72 (PRO) et 73 (NC) – Réponse à la DDR – subventionnement de Ministry of Commerce of the People's Republic of China; Pièces 122 (PRO) and 123 (NC) – Réponse à la première DDRS de Ministry of Commerce of the People's Republic of China.

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

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

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

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

¹² Pièces 75 (PRO) et 76 (NC) – Réponse à la première DDRS de Morgan Canada Corporation.

¹³ Pièces 78 (PRO) et 79 (NC) Réponse à la première DDRS de Morgan Transit Corporation.

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.

PRÉCISIONS¹⁴

[16] 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.

[17] 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.

[18] 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.

[19] 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.

¹⁴ Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 28-44.

[20] 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.

[21] 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.

[22] 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 complets¹⁵ 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.

[23] 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.

¹⁵ Les sous-ensembles majeurs substantiellement complets possèdent les caractéristiques essentielles des sous-ensembles majeurs complets.

Exclusions :

[24] 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.

[25] 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.

[26] 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.

FABRICATION¹⁶

[27] 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.

[28] Le processus de fabrication des carrosseries de camions commence par la fabrication du sous-châssis structurel.¹⁷ 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.

[29] 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.

[30] 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.

¹⁶ Pièce 2 – Plainte en l'espèce (NC), par. 61-70.

¹⁷ 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.

[31] 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.

[32] 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.

[33] 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.

[34] 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.

[35] 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.

[36] 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.

[37] 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

[38] 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

[39] 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 UNIQUE¹⁸

[40] 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.

[41] 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.

¹⁸ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, par. 139-168.

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

[43] 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.

[44] 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 marchandises¹⁹.

IMPORTATIONS AU CANADA

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

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

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

Pays	% du volume total d'importations
Chine	53 %
Autres	47 %
Total	100 %

DÉROULEMENT DES ENQUÊTES

[47] 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.

¹⁹ Exposé des motifs de l'enquête préliminaire en dommage du TCCE sur les carrosseries de camions (janvier 2026), PI-2025-007, par. 30-31.

[48] 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.

[49] 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.

[50] 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.

[51] L'ASFC base ses décisions provisoires sur les renseignements qui lui sont fournis dans un délai suffisant pour lui permettre de les prendre. À la phase finale des enquêtes, elle poursuivra son travail de collecte et de vérification de l'information, dont elle intégrera les résultats à ses décisions définitives, qu'elle doit rendre d'ici le 4 juin 2026.

OBSERVATIONS

[52] À la phase préliminaire des enquêtes, les avocats des plaignantes ont fait des observations sur les réponses aux DDR fournies par CIMC Reefer, Vanguard, le gouvernement de Chine, Dee Siam, Dongguan CIMC et CIMC Vehicle²⁰. Ces observations portent notamment sur l'exactitude et l'exhaustivité de l'information fournie, ainsi que l'absence de renseignements ou le manque de clarté de ceux-ci dans les réponses aux DDR. Il y est aussi question que les réponses aux DDR appuient les allégations des plaignantes concernant l'article 20. De plus, les avocats commentent les renseignements financiers fournis par d'autres fournisseurs de carrosseries de camions des États-Unis²¹.

²⁰ Pièces 129 (PRO) and 130 (NC) – Observations présentées par le conseil de Morgan Canada Corporation et Morgan Transit Corporation (Morgan) concernant les réponses aux demandes de renseignements (DDR) et les réponses aux DDRS de Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Vanguard Refrigerated Trailer Co., Ltd., Gouvernement de la Chine, Dee Siam Manufacturing; Pièces 131 (PRO) et 132 (NC) – Observations présentées par le conseil de Morgan Canada Corporation et Morgan Transit Corporation (Morgan) concernant les réponses aux DDR de Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd. et CIMC Vehicle (Jiangmen) Co., Ltd.

²¹ Pièces 80 (NC) – Observations supplémentaires présentées par le conseil de Morgan Chelsea Corp concernant l'informations financière des producteurs américains.

ENQUÊTE EN DUMPING

VALEURS NORMALES

[53] Les valeurs normales sont généralement estimées, soit selon la méthode prévue à l'article 15 de la LMSI, qui se fonde sur le prix de vente intérieur de marchandises similaires dans le pays exportateur, soit selon 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, et d'un montant raisonnable pour les bénéfices.

PRIX À L'EXPORTATION

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

[55] Quand il y a vente entre personnes associées ou accord de compensation, le prix à l'exportation s'estime comme étant 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.

MARGE DE DUMPING

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

CONTEXTE DE L'ARTICLE 20

[57] L'article 20 est une disposition de la LMSI qui peut servir à établir la valeur normale des marchandises dans une enquête en dumping quand certaines conditions sont réunies sur le marché intérieur du pays exportateur. Dans le cas d'un pays désigné au titre de l'alinéa 20(1)a) de la LMSI, l'ASFC applique la disposition si elle juge que le gouvernement de ce pays fixe, en majeure partie, les prix intérieurs et qu'il y a un motif suffisant de croire que les prix en question seraient différents dans un marché où jouerait la concurrence²².

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

[58] Cela dit, l'article 20 s'applique par secteur et non par pays; le secteur étudié ne comprendra généralement que l'industrie qui produit et exporte les marchandises visées par l'enquête en dumping.

[59] Les plaignantes affirment que les conditions décrites à l'article 20 de la LMSI sont présentes dans le secteur chinois 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 normales²³.

[60] Les plaignantes affirment, preuves diverses à l'appui, que le prix intérieur des carrosseries de camions en Chine est fixé en majeure partie par l'État et qu'il serait différent dans un marché concurrentiel. En particulier, les plaignantes citent des politiques spécifiques du gouvernement de Chine, et elles donnent des preuves de nationalisation et de subvention dans l'industrie des véhicules, plus précisément le secteur des carrosseries d'automobiles et des remorques, qui comprend les carrosseries de camions.

[61] Au moment d'ouvrir son enquête, l'ASFC avait déjà pris connaissance de la plainte et effectué ses propres recherches, pour en conclure qu'il était raisonnable au vu des éléments de preuve de se pencher sur l'allégation qu'en Chine le gouvernement influençait sensiblement les prix dans le secteur de la fabrication des carrosseries d'automobiles et des remorques, qui comprend les carrosseries de camions.

[62] Par conséquent, le 24 octobre 2025, l'ASFC a ajouté à son enquête en dumping une enquête en vertu de l'article 20 afin de déterminer si les conditions énoncées à l'alinéa 20(1)a) de la LMSI existaient en Chine dans le secteur de la fabrication des carrosseries d'automobiles et des remorques, qui comprend les carrosseries de camions.

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

[64] 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.

²³ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, par. 245-247.

[65] 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.

[66] 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

[67] 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)²⁴, qui s'inscrivent dans le secteur industriel des semi-remorques.

[68] 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.

[69] 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 ». 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.

²⁴ [CC 2021 IN, Statement of Reasons – Final Determination \(CBSA\) at para 148](#)

[70] 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 premières,

[71] alors que les carrosseries de camions utilisent une gamme d’intrants beaucoup plus large, où en général aucun composant unique ne domine parmi les coûts de matériaux.

Analyse de l’emprise de l’État

[72] 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.
- Nationalisation et contrôle des grands producteurs par l’État.
- Subventionnement de l’industrie des carrosseries de camions et intervention du gouvernement dans les intrants clés de matières premières.

14^{es} plans quinquennaux national et provinciaux

[73] Les plans quinquennaux (P5) du gouvernement sont un outil de politique important de l’économie de marché socialiste 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.

[74] Selon les plaignantes, le gouvernement de Chine passerait aux prochaines étapes pour étendre son influence sur l’industrie du camionnage en accélérant la construction d’un « géant des transports²⁵ » ainsi qu’en améliorant l’avantage concurrentiel et le développement axé sur la qualité de l’industrie manufacturière²⁶.

[75] 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] :

²⁵ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l’espèce, 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.

²⁶ (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, village*²⁷.

[76] 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 agricoles*²⁸.

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

[77] 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 :

*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*²⁹.

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

²⁷ 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.

²⁸ 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.

²⁹ 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.

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 matériel³⁰.

[79] 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.

[80] 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 réfrigérés³¹.

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 énergétiques³².

[81] 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 :

³⁰ Plan du 14^e P5 pour le développement de la logistique de la chaîne du froid (en chinois et en anglais), p. 5.

³¹ 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.

³² 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.

- 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 P5³³.
- 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 agricoles³⁴.
- 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 secteur³⁵.

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

[82] 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 émergentes³⁶. 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-ci³⁷.

[83] 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 annuel³⁸.

³³ 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.

³⁴ *Ibid.*, p. 3.

³⁵ 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).

³⁶ Plainte en l'espèce, par. 301.

³⁷ 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).)

³⁸ 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)).

[84] 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'efficience 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 électriques³⁹.

Autres incitatifs et mesures de soutien financier

[85] 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.

[86] 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.

[87] 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 antérieures⁴⁰.

[88] 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 yuans⁴¹.

³⁹ Pièce 0133 (NC) – TB 2025 IN PD S20 – Annexe 2 – Plan d'action pour la qualité et l'efficience du transport de marchandises et de la logistique en Chine, p. 4.

⁴⁰ Pièce 0133 (NC) – TB 2025 IN PD S20 – Annexe 3 – Chine – Actualisation de la politique sur la mise à la casse, p. 2-3.

⁴¹ Pièce 0133 (NC) – TB 2025 IN PD S20 – Annexe 4 – [“China’s expanded incentives for scrapping and replacing transportation equipment”](#), p. 2.

Les Nouvelles Routes de la soie et Made in China 2025

[89] 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 mondiaux⁴². 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 NRS⁴³.

[90] 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 gouvernement⁴⁴. »
« 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 soulignons⁴⁵}

[91] 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 :

⁴² [The One Belt One Road Action Plan](#).

⁴³ 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.

⁴⁴ ASFC – CC 2021 IN, Énoncé des motifs des décisions définitives concernant les *châssis porte-conteneurs* (3 février 2022), par. 89.

⁴⁵ 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 qualité⁴⁶.

Réglementation des investissements dans l’industrie automobile

[92] 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 un développement sain et organisé du côté des véhicules à énergies nouvelles, et de chercher à bâtir un système de développement novateur du côté des véhicules intelligents⁴⁷.

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

⁴⁶ 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).

⁴⁷ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l’espèce, 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 particuliers⁴⁸.

[94] Les plaignantes ajoutent 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 règlemente sévèrement la production, les investissements et les dépenses en R et D, ce qui a des répercussions directes sur les prix.

[95] 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 spéciaux⁴⁹.

[96] 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 ordinaires⁵⁰.

[97] Les plaignantes ajoutent que 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 industrialisation⁵¹.

⁴⁸ 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.)

⁴⁹ Pièces 58 (PRO) et 59 (NC) – Réponse de QCTC à la DDR de l'article 20, p. 4.

⁵⁰ 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.)

⁵¹ 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. 2, 22 et 59.)

[98] 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 fret⁵², et de bâtir la logistique de la chaîne du froid pour les produits agricoles, les aliments et les médicaments⁵³.

[99] Les plaignantes affirment que 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 structurels⁵⁴.

[100] En se fondant sur sa propre analyse et sur les éléments de la plainte ci-dessus, l'ASFC conclut à une indication raisonnable que les plans, directives et règlements gouvernementaux dans le secteur des carrosseries automobiles et des remorques, qui comprend les carrosseries de camions, donne à penser que la production et la vente de carrosseries de camions pourraient être influencées par des facteurs autres que les forces du marché.

Nationalisation et emprise de l'État sur les grands producteurs

[101] 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.

[102] 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'EE 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-ci⁵⁵.

⁵² 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.

⁵³ 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.

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. 4.

⁵⁵ ASFC – CC 2021 IN, Énoncé des motifs des décisions définitives concernant les *châssis porte-conteneurs* (3 février 2022), par. 105-106.

[103] 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.

[104] Les plaignantes font valoir que les deux premiers actionnaires de CIMC sont Shenzhen Capital Holdings Co. Ltd. (Shenzhen Capital) (24,64 %) et China Merchants (CIMC) Investment Limited (China Merchants) (24,49 %), qui, en dernière analyse, appartiennent tous les deux à la SASAC⁵⁶.

[105] Le gouvernement de Chine n'a pas répondu à la DDR de l'article 20 et les renseignements publics sont limités au sujet des fabricants chinois de carrosseries de camions ou encore de carrosseries automobiles et de remorques en général, outre l'exportateur/producteur coopératif CIMC Reefer, qui est une filiale de CIMC Group. À ce stade, l'analyse de l'ASFC s'est intéressée d'abord à l'emprise du gouvernement de Chine sur CIMC Reefer. À la phase finale de l'enquête, l'ASFC va continuer de recueillir de l'information auprès de CIMC Reefer concernant la nationalisation et l'emprise du gouvernement de Chine sur l'ensemble de l'industrie.

[106] 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.

[107] 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.

[108] Société ouverte cotée à la Bourse de Shenzhen, CV Group est détenu à 61,34 % par CIMC Group (directement ou indirectement). CIMC Group est coté à son tour aux Bourses de Shenzhen et de Hong Kong. Aucun des autres actionnaires de CV Group ne détient plus de 5 % des actions⁵⁷.

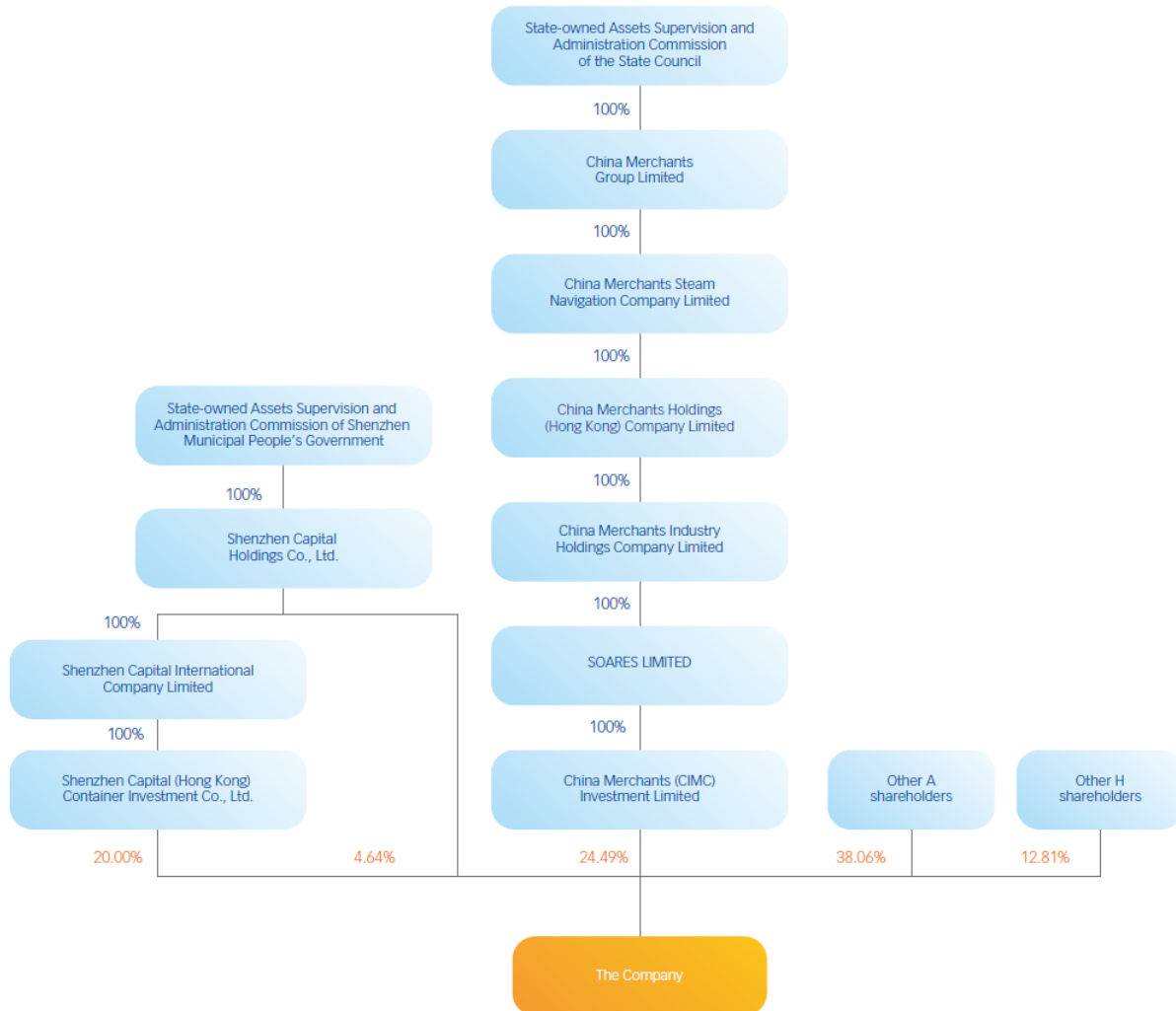
[109] CIMC Group a été fondé en 1980 en tant que coentreprise, sous la direction de la SASAC de Shenzhen, investi dans cette même ville par le China Merchants Group et la East Asiatic Company. Il a été inscrit à la Bourse de Shenzhen en 1994 et à celle de Hong Kong en décembre 2012. Actuellement, CIMC Group est une société ouverte A+H ayant pour actionnaires principaux Shenzhen Capital Holdings et China Merchants Group⁵⁸.

⁵⁶ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, par. 278.

⁵⁷ Pièces 58 (PRO) et 59 (NC) – Réponse à la DDR de l'article 20 – Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd. (QCTC).

⁵⁸ Pièce 0133 (NC) – TB 2025 IN PD S20 – Annexe 5 – Rapport annuel 2024 de CIMC, p. 213.

[110] La structure de participation entre CIMC Group et ses actionnaires majeurs (voir ci-dessous) a été illustrée par celui-ci dans un tableau (daté du 31 décembre 2024) de son rapport annuel⁵⁹.



[111] Groupe d’investissement et de capital de risque formé par la Ville de Shenzhen en 1999, Shenzhen Capital Group (SCGC) se consacre également au capital d’investissement privé et aux investissements stratégiques dans les industries. C’est un investisseur aligné sur les politiques, qui vient en aide aux entreprises de technologies dures, de soins de santé, d’énergies nouvelles et manufacturières de pointe, tout en faisant de la gestion d’actifs dans un sens plus large⁶⁰.

⁵⁹ Pièce 0133 (NC) – TB 2025 IN PD S20 – Annexe 6 – [Tableau de la structure des capitaux propres](#).

⁶⁰ [About Us – Shenzhen Capital Group Co., Ltd.](#)

[112] 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 inscrites⁶¹.

[113] China Merchants Group comme Shenzhen Capital Group 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.

[114] 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 communiste de Chine (« 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. Par cette infiltration, le Parti peut exercer contrôle et influence sur ces entités⁶².

[115] 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.

[116] L'ASFC est d'avis que, quand une entité gouvernementale détient une participation majoritaire, ou alternativement une participation importante en actions telle qu'un bloc minoritaire dominant, que ce soit directement ou indirectement, cet intérêt peut signifier en soi que le gouvernement exerce ou 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 bénéficiaires. 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 EE potentiellement contrôlée par le gouvernement de Chine (SASAC) avec de multiples intermédiaires.

[117] Dans sa réponse à la DDR de l'article 20, CIMC Reefer indique qui est le représentant principal du Parti chez elle, mais précise qu'aucun représentant du Parti n'a d'influence sur ses activités de par son seul rôle de représentant du Parti⁶³.

⁶¹ [CMG Introduction-Introduction-CHINA MERCHANTS GROUP](#)

⁶² Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, par. 285.

⁶³ Pièces 58 (PRO) et 59 (NC) – Réponse à la DDR de l'article 20 – Déclaration confidentielle de Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd. (CIMC Reefer), p. 19.

[118] 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-ci.⁶⁴

[119] CIMC Reefer ajoute qu'aucun des administrateurs de CV Group, son véritable propriétaire, n'est fonctionnaire, représentant ni attributaire du gouvernement de Chine⁶⁵.

[120] De sa propre analyse et de son examen des éléments de preuve contenus dans la plainte (ci-dessus), l'ASFC conclut qu'il est raisonnable d'affirmer que dans le secteur chinois des carrosseries automobiles et des remorques existe une EE qui se trouve à être un acteur majeur sur les marchés en même temps qu'un producteur de carrosseries de camions, ce qui donne à penser que le gouvernement de Chine possède et contrôle dans une large mesure les producteurs majeurs de carrosseries automobiles et de remorques, carrosseries de camions comprises, à savoir CIMC Group et sa filiale CIMC Reefer.

Subventionnement de l'industrie des carrosseries de camions et intervention du gouvernement dans les intrants clés de matières premières

[121] Les plaignantes affirment que le gouvernement de Chine subventionne la production de carrosseries de camions, ainsi que les matières premières pertinentes, à commencer par celles en acier et en aluminium. Les plaignantes ajoutent que le gouvernement de Chine continue de fixer en majeure partie le prix intérieur des carrosseries de camions en cause, par des subventions et des mesures de réglementation directes et indirectes.

[122] 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-ci⁶⁶, un rapport en particulier soulignant l'existence de subventions financières à cette fin, offertes par les ministères du Commerce et des Finances du Guangdong⁶⁷.

[123] 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.

⁶⁴ *Idem*, p. 12.

⁶⁵ *Idem*, p. 13.

⁶⁶ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, 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.

⁶⁷ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, 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.

[124] 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.

[125] En réponse à l'allégation de subventionnement des plaignantes, l'ASFC a ouvert l'enquête en subventionnement sur les carrosseries de camions. À la phase préliminaire de l'enquête, le gouvernement de Chine a envoyé à l'ASFC de l'information sur les subventions qu'il fournit aux producteurs de carrosseries de camions. Aux fins de décision provisoire, l'ASFC traite cette réponse comme partielle.

[126] D'après les renseignements reçus et aux fins de décision provisoire toujours, l'ASFC a recensé 31 programmes de subventions susceptibles d'avoir conféré un avantage aux producteurs/exportateurs chinois de carrosseries de camions. Six de ces programmes en ont conféré un à CIMC Reefer.

[127] Aux fins de décision provisoire, l'ASFC attribue à CIMC Reefer un montant de subvention estimatif de 0,95 % du prix à l'exportation.

[128] Étant donné que CIMC Reefer reçoit des subventions du gouvernement de Chine par l'entremise de divers programmes, on peut raisonnablement croire que des programmes de subventions semblables sont à la disposition d'autres producteurs de carrosseries de camions.

[129] Le montant de la subvention estimé pour CIMC Reefer est inférieur à 1 % du prix à l'exportation, donc minimal. L'ASFC le mettra à jour à la phase finale de son enquête en subventionnement.

Refinancement spécial pour le transport et la logistique

[130] 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 l'instauration d'une puissance des transports. Le rapport du 20^e congrès national du 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 logistique⁶⁸.

[131] L'avis exige que les institutions financières 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.

Cela vise à renforcer le soutien financier des instruments financiers pour le développement axé sur les politiques, afin d'investir dans des projets de transports et de logistique, et d'encourager les institutions financières à soutenir l'instauration d'un réseau de transports plus complet, en exécutant les projets majeurs du 14^e P5. L'avis souligne que les provinces et les villes qualifiées devraient majorer activement les politiques prévoyant des mesures de soutien telles les subventions aux intérêts, les garanties et le crédit⁶⁹.

⁶⁸ Pièce 0133 (NC) – TB 2025 IN PD S20 – Pièce 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](#)

⁶⁹ Pièce 0133 (NC) – TB 2025 IN PD S20 – Annexe 8 – [Special refinancing for transportation and logistics](#).

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

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

[133] Les plaignantes affirment que malgré les variations d'un modèle à l'autre, l'acier et l'aluminium combinés représentent une part majeure des matières premières entrant dans la fabrication des carrosseries de camions⁷⁰, et 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 concurrentiel⁷¹. 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*⁷².

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

[134] 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 entière⁷³.

[135] 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.

⁷⁰ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, déclaration conjointe de Joel Chandonnet et Rick Rovito, par. 27, tableau 1 et par. 260, tableau 1.

⁷¹ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, par. 260, Déclaration conjointe de Joel Chandonnet et Rick Rovito, tableau 1.

⁷² Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, par. 261.

⁷³ 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

[136] 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 production⁷⁴.

[137] 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 industrielle⁷⁵ ». 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 Chine⁷⁶.

[138] 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 entier⁷⁷.

[139] 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 performance⁷⁸.

⁷⁴ Pièces 1 (PRO) et 2 (NC) – Plainte en l'espèce, par. 268.

⁷⁵ 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.

⁷⁶ Énoncé de motifs des décisions définitives dans *Extrusions d'aluminium* (3 mars 2009) 4214-22 AD/1379, 4218-26 CV/124, annexe 3.

⁷⁷ 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.

⁷⁸ 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.

[140] 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.

[141] L'ASFC conclut que les éléments de preuve inclus dans la plainte que nous avons vus indiquent, de façon raisonnable, que le degré de subventionnement dans les secteurs de l'acier et de l'aluminium, la présence significative d'EE et contrôlées par l'État dans ces secteurs de l'acier et de l'aluminium – qui sont des matières premières pour les carrosseries de camions –, ainsi que les politiques gouvernementales applicables à ces secteurs pourrait entraîner la fourniture d'intrants en acier et aluminium à bas prix déformés pour les fabricants de carrosseries de camions.

Ceci peut à son tour permettre aux producteurs chinois de carrosseries de camions de vendre leurs produits à des prix déterminés par des facteurs autres que les conditions du marché, ce qui pourrait entraîner des prix plus bas qu'ils ne le seraient sans l'intervention du gouvernement.

SOMMAIRE DE L'ANALYSE DE L'EMPRISE DU GOUVERNEMENT

[142] 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.

[143] 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.

[144] Le rôle du gouvernement chinois dans la réglementation affectant l'investissement automobile dans le secteur des carrosseries d'automobiles et des remorques est attesté par la mise en œuvre de contrôles sur : la capacité de production et des activités de R et D, ainsi que l'accès par de nouveaux entrants sur le marché.

[145] Les mesures mentionnées ci-dessus par le gouvernement chinois pourraient avoir un impact significatif sur l'utilisation de telles politiques et pourraient modifier radicalement l'équilibre entre l'offre et la demande sur le marché intérieur, ce qui pourrait ainsi modifier de manière significative les prix intérieurs des carrosseries et remorques automobiles.

[146] Outre les plans et politiques industriels, les prix intérieurs des carrosseries de camions pourraient être significativement influencés par le fait que l'État chinois est un propriétaire ou actionnaire de producteurs de carrosseries automobiles et de remorques, et aussi d'entreprises en amont qui fournissent les intrants d'acier et d'aluminium. En outre, le subventionnement du secteur de la fabrication de carrosseries automobiles et de remorques, le subventionnement indirect des sous-ensembles de carrosseries de camions par l'entremise des industries de l'acier et de l'aluminium en amont, ainsi que le règlement sur l'investissement dans l'industrie automobile, pourraient indiquer que le gouvernement de Chine est capable d'influencer les prix dans le secteur de la fabrication des carrosseries automobiles et des remorques, qui comprend les carrosseries de camions.

[147] L'ASFC a déjà émis l'opinion que les extrusions d'aluminium et huit segments de produits de l'acier (laminé à plat, en profilés, composants usinés pour la construction, etc.) étaient lourdement influencés par le gouvernement de Chine, ce qui correspond aux critères de l'article 20. Les producteurs de ces secteurs sont susceptibles d'approvisionner à bas prix celui des carrosseries automobiles et des remorques, en tôles d'acier et en rouleaux, tôles et profilés d'aluminium et autres composants métalliques, qui sont ses intrants clés, y compris pour les carrosseries de camions.

[148] . Le gouvernement de la Chine n'a pas fourni de réponse à la DDR de l'ASFC au titre de l'article 20. L'ASFC utilisera les éléments de preuve déjà versés au dossier, y compris les allégations fondées sur l'article 20 et les éléments soumis par le plaignant, dans le cadre de son enquête en cours au titre de l'article 20. »

[149] et que les prix en question auraient probablement été différents dans un marché concurrentiel. En conclusion, les éléments de preuve figurant au dossier suggèrent que les politiques, mesures et programmes mis en œuvre par le gouvernement chinois pourraient avoir un impact significatif sur les prix des carrosseries automobiles et des remorques en Chine.

Analyse des prix

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

[151] 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 Reefer⁷⁹. 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.

[152] L'ASFC a également utilisé la réponse d'un producteur des États-Unis comme pays de remplacement : Morgan Truck Body, LLC.⁸⁰ dans son analyse des prix.

⁷⁹ Pièces 65 (PRO) et 66 (NC) – Réponse à la DDR – dumping de Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.

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

[153] 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 étatsunien, lesquels se vendent par niveau dans le circuit de distribution (distributeur et utilisateur final).

[154] 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. Cela suggère que les prix en question dans le secteur de la fabrication des carrosseries automobiles et des remorques auraient probablement été différents dans un marché concurrentiel.

[155] À la phase finale des enquêtes, l'ASFC poursuivra son analyse visant à déterminer si les prix des carrosseries de camions en Chine sont très différents de ceux dans les marchés concurrentiels.

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

[156] Pour sa décision provisoire sur le dumping, l'ASFC est d'avis qu'en Chine les prix intérieurs dans le secteur de la fabrication des carrosseries automobiles et des remorques sont fixés en majeure partie par le gouvernement et qu'ils seraient différents dans un marché où joue la concurrence.

[157] Durant la phase finale de l'enquête en dumping, l'ASFC poursuivra l'enquête en vertu de l'article 20 et analysera plus en détail tous les renseignements au dossier administratif.

RÉSULTATS PROVISOIRES DE L'ENQUÊTE EN DUMPING

EXPORTATEURS COOPÉRATIFS

[158] 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-Unis⁸¹.

[159] 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.

⁸¹ Pièces 70 (PRO) et 71 (NC) – Réponse à la DDR – Producteurs des pays de remplacement, de Morgan Truck Body, LLC.

[160] N'ayant que cette seule réponse pour les pays de remplacement, l'ASFC s'est tournée vers les quatre producteurs canadiens qui avaient répondu au sondage sur les bénéfices de l'industrie, pour leur demander des renseignements complémentaires sur le coût de production des carrosseries de camions. Deux d'entre eux ont fait une réponse complète : Morgan Canada⁸² et Morgan Transit⁸³.

[161] Pour CIMC Reefer, le seul exportateur à avoir fait une réponse essentiellement complète à la DDR en dumping, les valeurs normales ont été estimées selon une méthode semblable à celle du sous-alinéa 20(1)c(ii) de la LMSI, à partir des coûts de production fournis par les producteurs des États-Unis (pays de remplacement) et du Canada, et aussi des données diffusées publiquement par d'autres producteurs étasuniens de carrosseries de camions.

[162] 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 estimés selon l'article 24 de la LMSI ont été comparés avec ceux estimés selon l'alinéa 25(1)c). Puisqu'il en est ressorti que les prix de l'article 24 n'étaient pas fiables, les prix à l'exportation pour CIMC Reefer ont plutôt été estimés selon l'article 25.

[163] La comparaison de la valeur normale estimative totale avec le prix à l'exportation estimatif total donne pour CIMC Reefer une marge estimative de dumping qui s'élève à 137,1 % du prix à l'exportation.

TOUS LES AUTRES EXPORTATEURS

[164] 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 provisoires s'appliqueront si cela change à la phase finale de l'enquête ou si de nouveaux exportateurs commencent à vendre les marchandises en cause au Canada.

[165] Pour décider selon quelle méthode estimer les valeurs normales et les prix à l'exportation pour tous les autres exportateurs, l'ASFC a analysé tout le dossier administratif, y compris la plainte de la branche de production nationale, les estimations faites par elle-même au début de l'enquête, les 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.

[166] Aux fins de décision provisoire, l'ASFC a décidé que les valeurs normales pour tous les autres exportateurs potentiels de marchandises en cause en provenance de la Chine seraient estimées 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.

⁸² Pièces 75 (PRO) et 76 (NC) – Réponse à la première DDRS de Morgan Canada Corporation.

⁸³ Pièces 78 (PRO) et 79 (NC) – Réponse à la première DDRS de Morgan Transit Corporation.

[167] Ainsi, d'après les faits connus, pour les 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 estimées en fonction du plus fort excédent de la valeur normale estimative sur le prix à l'exportation estimatif (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 (transactions de volume ou de valeur très faible, variations saisonnières, etc.).

[168] Selon la méthode ci-dessus, aux fins de la décision provisoire, la marge estimative de dumping pour tous les autres exportateurs des marchandises en cause s'élève à 345,9 % du prix à l'exportation.

SOMMAIRE DES RÉSULTATS PROVISOIRES : DUMPING

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

Tableau 2 :
Sommaire des résultats provisoires – Dumping
Période visée par l'enquête (du 1^{er} juillet 2024 au 30 juin 2025)

Exportateur	Marge estimative de dumping (en % du prix à l'exportation)	% estimatif du total des importations (en volume)
Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.	137,1 %	53 %

QUANTITÉ NÉGLIGEABLE

[170] L'article 35 de la LMSI exige que l'ASFC mette fin à l'enquête avant d'avoir pris une décision provisoire quand la quantité de marchandises importées d'un pays donné s'avère négligeable.

[171] Au sens du paragraphe 2(1) de la LMSI, « négligeable » se dit de la quantité de marchandises importées d'un pays donné si elle représente moins de 3 % de la quantité totale des marchandises de même description dédouanées au Canada en provenance de l'ensemble des pays.

[172] Comme on peut le voir dans le tableau ci-dessus, la quantité d'importations de la Chine est supérieure à 3 % de la quantité totale. Donc, selon la définition ci-dessus, elle n'est pas négligeable.

MONTANT MINIMAL

[173] Si, au moment de prendre une décision provisoire, l'ASFC décide au titre de l'article 38 de la LMSI que, pour les marchandises d'un exportateur donné, la marge de dumping est minimale, elle poursuit son enquête sur ces marchandises, mais sans imposer de droits provisoires les marchandises de même description importées dans la période provisoire. Selon le paragraphe 2(1) de la LMSI, une marge de dumping inférieure à 2 % du prix à l'exportation des marchandises se qualifie de minimal.

[174] En l'espèce, les marges estimatives de dumping pour tous les exportateurs de la Chine dépassent les 2 %. Elles ne sont donc pas minimales, et des droits antidumping provisoires seront imposés sur les marchandises de même description importées dans la période provisoire.

ENQUÊTE EN SUBVENTIONNEMENT

[175] 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*.

[176] 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.

[177] 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.

[178] 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.

[179] 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.

[180] 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 PROVISOIRES DE L'ENQUÊTE EN SUBVENTIONNEMENT

[181] À l'ouverture de l'enquête en subventionnement, l'ASFC a envoyé des DDR en subventionnement au gouvernement ainsi qu'à tous les exportateurs/producteurs connus de carrosseries de camions de Chine.

[182] 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.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT DE LA CHINE

[183] Le gouvernement de Chine a répondu à la DDR en subventionnement qui lui avait été adressée. Aux fins de décision provisoire, l'ASFC traite 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 où cette réponse s'est révélée incomplète ou contradictoire, l'ASFC s'est rabattue sur les meilleurs renseignements disponibles.

[184] 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.

[185] L'ASFC a aussi découvert cinq autres programmes de subvention potentiels, déclarés par les producteurs/exportateurs. Au total, l'ASFC a recensé aux fins de décision provisoire 31 programmes de subvention potentiels susceptibles de conférer un avantage aux producteurs/exportateurs chinois de carrosseries de camions.

[186] Au vu de la réponse du gouvernement de Chine, on peut répartir les divers programmes en trois catégories :

- i) programmes dont la spécificité est confirmée;
- ii) programmes dont on ne peut déterminer la spécificité, par manque d'information;
- iii) programmes sur lesquels les données probantes se contredisent.

[187] 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. L'ASFC a fait des inférences défavorables en se fondant sur la teneur du dossier administratif et, par conséquent, les programmes de la catégorie ii) sont considérés comme spécifiques aux fins de décision provisoire.

[188] Pour les programmes de la catégorie iii), l'ASFC a considéré les éléments de preuve au dossier fournis par les exportateurs participants, en regard de ceux fournis par le gouvernement de Chine. Ceux des exportateurs (qui comprennent des renseignements sur les programmes dont ils ont reçu des subventions dans la PVE) et ceux que l'ASFC a récupérés dans la notification de la Chine à l'OMC au sujet des subventions et des mesures compensatoires contredisent la réponse du gouvernement de Chine à l'ASFC. En effet, il est arrivé que les réponses des exportateurs ou la notification à l'OMC prouvent l'existence de programmes que le gouvernement avait niés. D'après les faits connus, les programmes de la catégorie iii) ont aussi été considérés comme spécifiques aux fins de décision provisoire.

[189] Pour régler le problème, le gouvernement de Chine s'est fait demander des renseignements complémentaires au sujet des programmes des catégories ii) et iii).

[190] Aux fins de décision provisoire, l'ASFC a déterminé que les 31 programmes constituaient des subventions spécifiques, et donc donnant lieu à une action.

[191] Durant la phase finale de l'enquête, elle va continuer d'analyser les renseignements fournis; elle pourra aussi s'intéresser à d'autres programmes de subvention qui ne lui seraient pas encore connus.

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

[192] CIMC Reefer est le seul producteur qui exporte des marchandises en cause au Canada. Il a fait des réponses essentiellement complètes à la DDR et à une DDRS en subventionnement.

[193] L'estimation aux fins de décision provisoire est que CIMC Reefer a bénéficié des six programmes de subvention suivants dans la PVE en subventionnement.

- 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
- Programme 28 : Prime pour les entreprises dont les revenus dépassent le milliard de yuans pour la première fois
- Programme 29 : Prime à l'intégration de technologies et d'information
- Programme 30 : Frais d'administration pour les entreprises qui assurent la retenue des impôts à même la paye des employés

[194] Aux fins de décision provisoire, les programmes de subvention ci-dessus sont considérées comme donnant lieu à une action parce que spécifique, après analyse des renseignements fournis par CIMC Reefer et le gouvernement de Chine. De plus, l'ASFC juge que les programmes de subvention ci-dessus pourraient constituer des contributions financières conférant un avantage à l'exportateur.

[195] Le montant de subvention estimatif pour CIMC Reefer s'élève à 0,95 % du prix à l'exportation. L'ASFC va continuer de recueillir et de vérifier les réponses de CIMC Reefer et du gouvernement de Chine à la phase finale de l'enquête.

TOUS LES EXPORTATEURS – CHINE

[196] Rien n'indique pour le moment que d'autres exportateurs aient exporté des marchandises en cause au Canada dans la PVE, mais des droits compensateurs provisoires s'appliqueront si cela change à la phase finale de l'enquête ou si de nouveaux exportateurs commencent à vendre les marchandises en cause au Canada.

[197] Pour tous les autres exportateurs chinois potentiels de marchandises en cause, l'ASFC a estimé le montant de subvention comme étant la somme des éléments suivants :

- a. le montant de subvention le plus élevé constaté pour chacun des six programmes aux fins de décision provisoire pour l'exportateur chinois ayant fourni suffisamment de renseignements à cette fin,
- b. le montant de subvention le plus élevé pour les six programmes en (a), appliqué à chacun des 25 autres programmes de subvention qui pourraient donner lieu à une action mais pour lesquels les renseignements trouvés ou fournis ne sont pas suffisants au moment de la décision provisoire.

[198] Pour décider d'une méthode à cette fin, l'ASFC a analysé tout le dossier administratif, y compris la plainte de la branche de production nationale, les estimations faites par elle-même au début de l'enquête, les documents de déclaration douanière, et les réponses faites par l'exportateur et le gouvernement de Chine.

[199] Cette méthode se fonde sur les renseignements concernant les subventions chinoises qui pourraient donner lieu à une action. Elle incite les exportateurs à participer, car elle peut entraîner l'application d'un taux moins favorable, de sorte que les parties non coopératives ne bénéficient pas d'avantage par rapport à celles qui ont coopéré lors de l'enquête.

[200] Selon la méthode ci-dessus et aux fins de décision provisoire, le montant de subvention estimatif pour tous les exportateurs potentiels de la Chine s'élève à 12,0 % du prix à l'exportation.

SOMMAIRE DES RÉSULTATS PROVISOIRES : SUBVENTIONNEMENT

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

Tableau 3 :
Sommaire des résultats provisoires – Subventionnement
Période visée par l'enquête (du 1^{er} juillet 2024 au 30 juin 2025)

Exportateur	Montant de subvention estimatif (en % du prix à l'exportation)	% estimatif du total des importations (en volume)
Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.	0,95 %	53 %

QUANTITÉ NÉGLIGEABLE

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

[203] Au sens du paragraphe 2(1) de la LMSI, « négligeable » se dit de la quantité de marchandises importées d'un pays donné si elle représente moins de 3 % de la quantité totale des marchandises de même description dédouanées au Canada en provenance de l'ensemble des pays.

[204] Comme on peut le voir dans le tableau ci-dessus, la quantité d'importations à la fois pour la Chine est supérieure à 3 % de la quantité totale. Donc, selon la définition ci-dessus, elle n'est pas négligeable.

MONTANT MINIMAL

[205] Si au moment de prendre une décision provisoire l'ASFC décide que le montant de subvention des marchandises d'un exportateur donné est minimal, elle poursuit son enquête sur ces marchandises, mais sans frapper de droits compensateurs provisoires les marchandises de même description importées dans la période provisoire; ainsi le veulent les paragraphes 8(1.3 et 38(1.1) de la LMSI.

[206] 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. Puisque tel est le cas du montant de subvention estimatif des carrosseries de camions exportées par CIMC Reefer, aucuns droits compensateurs provisoires ne s'appliqueront aux marchandises exportées par cette entreprise dans la période provisoire.

DÉCISIONS

[207] Le 6 mars 2026, conformément au paragraphe 38(1) de la LMSI, l'ASFC a rendu des décisions provisoires de dumping et de subventionnement concernant les carrosseries des camions de Chine.

DROITS PROVISOIRES

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

[209] Les importations de carrosseries de camions originaires ou exportées de la Chine, dédouanées par l'ASFC à compter du 6 mars 2026, seront frappées de droits provisoires équivalents à la marge estimative de dumping et au montant de subvention estimatif, exprimés en pourcentage du prix à l'exportation des marchandises. On trouvera à **l'annexe 1** les marges estimatives de dumping, le montant de subvention estimatif et les taux de droits provisoires. Quand le montant de subvention estimatif est jugé minimal pour un exportateur donné, l'enquête se poursuit, mais sans imposition de droits compensateurs provisoires sur les importations de marchandises de ce même exportateur.

[210] Les importateurs sont tenus de payer les droits provisoires en espèces ou ceux-ci peuvent être garantis par le versement d'une caution égale au montant dû. Ils peuvent communiquer avec leur bureau régional de l'ASFC s'ils ont des questions sur le paiement des droits provisoires ou le versement de cautions. Les importateurs sont tenus de décrire de façon appropriée les marchandises qu'ils importent, que ce soit sous forme électronique ou sur papier. Le [Mémorandum 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 [Mémorandum D14-1-7](#) pour de l'information générale.

[211] 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. Une sanction administrative pécuniaire pourrait être imposée aux importateurs qui ne fournissent pas les codes requis pour toutes marchandises assujetties à la LMSI. Les marchandises importées sont également assujetties à la *Loi sur les douanes*; le défaut de payer les droits dans les délais impartis entraînera l'application des dispositions de cette loi relatives aux intérêts.

MESURES À VENIR

AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA

[212] L'ASFC va poursuivre ses enquêtes en dumping et en subventionnement, et rendre ses décisions définitives d'ici le 4 juin 2026.

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

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

[214] Le TCCE a commencé son enquête sur la question du dommage causé à la branche de production nationale. Il devrait rendre ses conclusions d'ici le 3 juillet 2026.

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

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

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

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

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

DROITS RÉTROACTIFS SUR LES IMPORTATIONS MASSIVES

[220] Il est parfois possible d'imposer des droits antidumping ou compensateurs rétroactifs sur les marchandises en cause importées au Canada. Lorsque le TCCE mène son enquête sur le dommage sensible causé à la branche de production nationale, il peut se demander si les marchandises sous-évaluées ou subventionnées importées un peu avant ou après l'ouverture des enquêtes constituent des importations massives sur une courte période ayant causé un dommage à la branche de production nationale. S'il conclut par l'affirmative, les importations de marchandises en cause dédouanées auprès de l'ASFC dans les 90 jours précédant la date des décisions provisoires pourraient être frappées de droits antidumping ou compensateurs.

[221] 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. 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 paragraphe 2(1) de la LMSI.

ENGAGEMENTS

[222] Après que l'ASFC a rendu une décision provisoire comme quoi il y a eu dumping par une marge non 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 causé par le dumping.

[223] 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.

[224] Vu le temps qu'il faut pour les étudier, les projets d'engagements par écrit doivent être présentés le plus tôt possible, au plus tard 60 jours après les décisions provisoires de dumping et de subventionnement. Pour de plus amples renseignements, voir le [*Mémoire D14-1-9*](#) de l'ASFC.

[225] Après que l'ASFC a reçu un projet d'engagement, les parties intéressées ont neuf jours pour faire des observations sur l'acceptabilité de celui-ci. L'ASFC tiendra à jour une liste des parties qui désirent être avisées de la réception des projets d'engagements. Les parties désirant être avisées peuvent fournir leur nom, leur numéro de téléphone, leur adresse postale et leur adresse électronique à l'AFSC en utilisant les coordonnées indiquées dans la section « *Renseignements* » du présent document.

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

PUBLICATION

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

RENSEIGNEMENTS

[228] 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 : simaregistry-depotlmsi@cbsa-asfc.gc.ca

Website : www.cbsa-asfc.gc.ca/sima-lmsi



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

ANNEXE

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

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

Le tableau ci-dessous résume la marge estimative de dumping, le montant de subvention estimatif et le taux de droits provisoires par exportateur en conséquence des décisions susmentionnées. Le taux de droits provisoires ci-dessous s'applique aux importations de marchandises en cause dédouanées par l'Agence des services frontaliers du Canada à compter du 6 mars 2026.

Exportateur	Marge estimative de dumping (en % du prix à l'exportation)	Montant de subvention estimative (en % du prix à l'exportation)	Taux de droits provisoires (en % du prix à l'exportation)
Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd.	137,1 %	0,95 %	137,1 %
Tous les autres exportateurs – Chine	345,9 %	12,0 %	357,9 %

* Puisque le montant de subvention estimatif attribué à Qingdao CIMC Reefer Trailer Co., Ltd. est inférieur à 1 % et donc jugé minimal, l'ASFC ne percevra pas de droits compensateurs provisoires sur les marchandises exportées par ce dernier dans la période provisoire.