



OTTAWA, le 3 février 2022

ÉNONCÉ DES MOTIFS

Des décisions définitives de dumping et de subventionnement concernant les

CHÂSSIS PORTE-CONTENEURS

ORIGINAIRES OU EXPORTÉS DE LA CHINE

DÉCISION

Le 19 janvier 2022, conformément à l'alinéa 41(1)b) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, l'Agence des services frontaliers du Canada a rendu des décisions définitives de dumping et de subventionnement concernant certains châssis porte-conteneurs originaires ou exportés de la Chine.

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

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	3
PÉRIODE VISÉE PAR LES ENQUÊTES	4
PÉRIODE D'ANALYSE DE RENTABILITÉ	4
PARTIES INTÉRESSÉES	4
PLAIGNANTE.....	4
AUTRES PRODUCTEURS.....	5
SYNDICATS.....	5
IMPORTATEURS.....	5
EXPORTATEURS.....	6
GOUVERNEMENT.....	6
LES PRODUITS	7
DÉFINITION.....	7
PRÉCISIONS.....	8
FABRICATION.....	9
UTILISATION.....	11
CLASSEMENT DES IMPORTATIONS.....	11
MARCHANDISES SIMILAIRES ET CATÉGORIE UNIQUE	11
BRANCHE DE PRODUCTION NATIONALE	12
IMPORTATIONS AU CANADA	12
DÉROULEMENT DES ENQUÊTES	12
ENQUÊTE EN DUMPING	14
CONTEXTE DE L'ENQUÊTE EN VERTU DE L'ARTICLE 20.....	14
ANALYSE DES CONDITIONS ÉNONCÉES À L'ARTICLE 20.....	16
SOMMAIRE DES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE EN VERTU DE L'ARTICLE 20.....	29
VALEUR NORMALE.....	30
<i>Coût des matières</i>	31
<i>Frais de main-d'œuvre</i>	31
<i>Coûts indirects</i>	32
<i>Montant pour les frais, notamment les frais administratifs et les frais de vente</i>	32
<i>Montant pour les bénéfices</i>	32
PRIX À L'EXPORTATION.....	32
MARGE DE DUMPING.....	32
RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE EN DUMPING.....	33
SOMMAIRE DES RÉSULTATS – DUMPING.....	34
ENQUÊTE EN SUBVENTIONNEMENT	35
RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE EN SUBVENTIONNEMENT.....	36
SOMMAIRE DES RÉSULTATS – SUBVENTIONNEMENT.....	39
DÉCISIONS	40
MESURES À VENIR	40
DROITS RÉTROACTIFS SUR LES IMPORTATIONS MASSIVES	40
PUBLICATION	41
RENS EIGNEMENTS	41
ANNEXE 1 – SOMMAIRE DES MARGES DE DUMPING ET DES MONTANTS DE SUBVENTION	42
ANNEXE 2 – OBSERVATIONS CONCERNANT LE DUMPING ET LE SUBVENTIONNEMENT	43
<i>Observations générales</i>	43
<i>Observations concernant le dumping</i>	44
<i>Observations concernant le subventionnement</i>	47
ANNEXE 3 – DESCRIPTION DES PROGRAMMES ET DES ENCOURAGEMENTS RECENSÉS	49

RÉSUMÉ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[10] Les éléments de preuve ont convaincu l'ASFC qu'il y a eu dumping et subventionnement des châssis porte-conteneurs originaires ou exportés de la Chine. Par conséquent, le 19 janvier 2022, l'ASFC a rendu des décisions définitives de dumping et de subventionnement concernant ces marchandises en vertu de l'alinéa 41(1)b) de la LMSI.

[11] Le TCCE poursuit son enquête sur la question du dommage causé à la branche de production nationale. D'ici à ce qu'il rende sa décision, annoncée pour le 18 février 2022, les droits provisoires continueront d'être imposés sur les importations de marchandises en cause en provenance de la Chine.

PÉRIODE VISÉE PAR LES ENQUÊTES

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

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

PÉRIODE D'ANALYSE DE RENTABILITÉ

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

PARTIES INTÉRESSÉES

Plaignante

[15] L'adresse de la plaignante est la suivante :

Max-Atlas Equipment International Inc.
371, chemin du Grand-Bernier Nord
Saint-Jean-sur-Richelieu (Québec) J3B 4S2

[16] Max-Atlas est un fabricant de châssis porte-conteneurs et de sous-ensembles utilisés dans une grande variété d'industries, entre autres les industries du transport, de la gestion des déchets et de l'énergie mobile (génératrices) et les industries du pétrole et du gaz pour le transport du sable de fracturation dans les opérations de fracturation. Max-Atlas fabrique et vend également des parties et des châssis conçus sur mesure¹.

Autres producteurs

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

Entreprise	Adresse
Raja Trailer	9108 River Road Delta (Colombie-Britannique) V4G 1B5
Innovative Trailer Design	161 The West Mall Toronto (Ontario) M9C 4V8
Di-Mond	195 Constellation Drive Stoney Creek (Ontario) L8E 0J5

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

Syndicats

[19] La plaignante a recensé la Fédération démocratique de la métallurgie, des mines et des produits chimiques (FEDEM) comme syndicat dont ses employés sont membres. Elle n'a recensé aucun autre syndicat⁵.

Importateurs

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

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

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

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

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

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

⁶ Pièce 24 (NC) – DDR pour importateurs.

Exportateurs

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

[22] Seul un exportateur, Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd. (DCVC), qui est une filiale de China International Marine Containers Ltd. (CIMC), a fait une réponse aux DDR.

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

[24] Des réponses ont aussi été reçues d'autres entreprises liées au sein de CIMC, qui n'ont pas fait d'exportations au Canada, mais qui y ont participé comme fournisseurs d'intrants, ainsi que d'un vendeur, CIE Manufacturing⁸, établi aux États-Unis.

Gouvernement

[25] À l'ouverture des enquêtes, l'ASFC a adressé au gouvernement de la Chine une DDR en subventionnement sur les présumés programmes de subvention à la disposition des producteurs et exportateurs des marchandises en cause. Elle lui a aussi adressé une DDR concernant l'article 20⁹. Le gouvernement de la Chine n'a répondu à ni l'une ni l'autre de ces DDR.

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

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

⁸ CIE est liée à l'exportateur coopératif, DCVC.

⁹ Pièce 28 (NC) – DDR en subventionnement et DDR concernant l'article 20 pour gouvernements étrangers.

LES PRODUITS

Définition

[27] Aux fins des présentes enquêtes, les marchandises en cause sont définies comme suit :

Châssis porte-conteneurs et cadres de châssis porte-conteneurs, finis ou non, assemblés ou non, quel que soit le nombre d'essieux, pour le transport de conteneurs ou d'autres charges utiles (y compris les charges utiles autonomes) dans les modes routier, maritime (roulier) et/ou ferroviaire, et certains sous-ensembles de châssis porte-conteneurs originaires ou exportés de la République populaire de Chine.

Sont exclues :

- i) les remorques fourgons (ou fermées), c'est-à-dire les remorques dotées d'un espace de chargement entièrement clos qui se compose de parois latérales, d'un nez, d'un plancher et d'un plafond fixes et qui compte des panneaux articulés (portes) à l'arrière et parfois à des endroits précis sur les côtés, l'espace de chargement étant incorporé de façon permanente à la remorque même ;*
- ii) les remorques réfrigérées, c'est-à-dire les remorques dotées d'un espace de chargement entièrement clos qui se compose de parois latérales, d'un nez, d'un plancher et d'un plafond fixes et qui compte des panneaux articulés (portes) à l'arrière et parfois à des endroits précis sur les côtés, l'espace de chargement étant incorporé de façon permanente à la remorque même, et isolé, possédant des propriétés thermiques précises devant servir avec des systèmes de réfrigération autonomes; et*
- iii) les remorques à plateau ou à plate-forme, c'est-à-dire les remorques qui se composent de bâtis principaux autoporteurs et d'un pont ou d'un plancher de chargement uni, plat ou étagé, incorporé de façon permanente aux longerons et aux traverses de cadre de châssis et soutenu par eux.*

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

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

- iii) *ensembles de connexion au cadre de châssis porte-conteneur, ou à une de ses parties, comme les trains de type B et de type A, permettant de relier un châssis porte-conteneur à un chariot de conversion ou à un autre châssis porte-conteneur.*

Précisions¹⁰

[28] Les châssis sont généralement, sans toutefois s'y limiter, des remorques à cadre rectangulaire dotées d'un système de suspension et d'essieu, de roues et de pneus, de freins, d'un système d'éclairage et électrique, d'un accouplement pour le remorquage par un camion-tracteur, et d'un ou de systèmes de verrouillage pour la fixation du ou des conteneurs d'expédition au châssis à l'aide de verrous tournants, de goupilles ou d'autres dispositifs similaires qui s'engagent dans les pièces de coin du conteneur ou d'une autre charge utile.

[29] Ces châssis servent généralement au transport de conteneurs de fret intermodaux¹¹ et constituent des remorques à cadre rectangulaire squelettique. Le cadre rectangulaire d'acier comporte un système de suspension et d'essieu, des roues et des pneus, des freins, un système d'éclairage et électrique, un accouplement pour le remorquage par un camion-tracteur, et un ou des systèmes de verrouillage pour la fixation du ou des conteneurs d'expédition au châssis. Les châssis sont conçus pour transporter des conteneurs de diverses tailles, normalement de 20 à 60 pieds au Canada, y compris les longueurs types de 20, 40, 45, 53 et 60 pieds. Les conteneurs transportés sur les châssis comprennent les conteneurs maritimes, parfois appelés « conteneurs ISO », étant donné qu'ils sont fabriqués selon les spécifications de l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Les autres conteneurs transportés par les marchandises en cause comprennent notamment les conteneurs intérieurs conçus pour être transportés exclusivement par la voie terrestre et non par la voie maritime, les conteneurs-citernes pour le transport de liquides ou de sable, les plateaux déposables qui constituent des conteneurs sans paroi latérale, les génératrices pour les systèmes de secours et l'alimentation temporaire ainsi que les conteneurs de déchets.

[30] Certains châssis sont fabriqués pour accueillir une seule taille de conteneur et un seul conteneur. D'autres châssis sont télescopiques, c'est-à-dire leur suspension coulissante ou réglable peut être allongée pour permettre le transport de conteneurs plus longs. Certains châssis plus longs sont conçus pour permettre à l'exploitant de transporter plusieurs conteneurs de plus petite taille, offrant ainsi la possibilité de transporter des charges utiles pour plusieurs clients à la fois.

[31] Les châssis peuvent être importés au Canada dans un état entièrement assemblé ou dans un état non assemblé, par exemple un cadre de châssis accompagné des sous-ensembles nécessaires, avec la plupart ou la totalité des éléments essentiels à l'assemblage d'un châssis dans un état fini. Pour qu'un châssis non fini ou non assemblé soit visé par la portée, les parties d'un même châssis ne doivent pas nécessairement être importées en même temps.

¹⁰ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 22-30.

¹¹ Le terme « intermodaux » s'entend de l'utilisation de plus d'un mode de transport (p. ex. maritime, ferroviaire, routier) pour transporter des expéditions de fret d'un endroit à l'autre.

[32] Les cadres de châssis porte-conteneurs en cause sont les cadres squelettiques d'acier formant le bâti principal de la remorque et comprennent généralement : ensembles de plaque d'accouplement, traverses de pivot avec mécanismes de verrouillage ou de soutien, ensembles de col-de-cygne, ensembles de plateau surbaissé, ensembles de rallonge avec mécanismes de verrouillage et/ou dispositifs de protection arrière. Ces cadres de châssis porte-conteneurs servent uniquement à fabriquer un châssis porte-conteneur fini.

[33] Il est entendu que les marchandises en cause comprennent les châssis porte-conteneurs ou les cadres de châssis porte-conteneurs non finis ou non assemblés, pour la peinture, le revêtement ou l'assemblage ultérieur avec des composants tels que, entre autres, les ensembles de moyeu et de tambour, les ensembles de frein (tambour ou disque), les essieux, les récepteurs de frein, les suspensions et les composants de suspension, les composants d'extrémité de roue, les jambes de train d'atterrissage, les roues à rayon ou à disque, les pneus, les systèmes de freinage, les harnais électriques et les systèmes d'éclairage.

[34] Les marchandises en cause ne comprennent pas les composants individuels du châssis porte-conteneur ou les sous-ensembles importés en tant que composants individuels, c'est-à-dire non en tant que partie d'un châssis porte-conteneur non assemblé ou non fini ou d'un sous-ensemble presque complet. De tels composants individuels non en cause peuvent comprendre les ensembles de moyeu et de tambour, les ensembles de frein (tambour ou disque), les essieux, les récepteurs de frein, les suspensions et les composants de suspension, les composants d'extrémité de roue, les jambes de train d'atterrissage, les roues à rayon ou à disque, les pneus, les systèmes de freinage, les harnais électriques et les systèmes d'éclairage. Certains de ces composants peuvent aussi servir à fabriquer des remorques non en cause comme les remorques à plateau, de camion-citerne, de camion à benne, de camion-trémie, etc.

[35] La transformation, notamment le taillage, le découpage, le meulage, l'encochage, la perforation, le perçage, la peinture, le revêtement, la coloration, la finition, l'assemblage, le boulonnage, le soudage ou toute autre ouvraison en Chine ou dans un autre pays, n'exclut pas le produit de la définition des marchandises en cause. De plus, si un châssis non fini fabriqué en Chine ne fait qu'être assemblé en un châssis complet dans un pays tiers, tel que les États-Unis ou le Mexique, il demeure visé par la portée des présentes enquêtes. L'ajout de composants non indiqués comme faisant partie du châssis porte-conteneur fini ou non fini n'exclut pas celui-ci de la définition des marchandises en cause.

Fabrication¹²

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

¹² Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 31-35.

[37] Les parties en acier soudé du cadre de châssis forment trois sous-ensembles de base : l'avant ou l'ensemble de poutre avant et de traverse avant; le milieu ou l'ensemble central; et l'arrière ou l'ensemble de traverse arrière, qui comprend le dispositif de protection arrière. Les sous-ensembles du cadre de châssis sont composés de poutres en I en acier, de poutres fabriquées à partir de tôles et de barres plates, de poutres en caisson, de profilés en U et de cornières qui sont coupés et soudés à la forme du cadre.

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

[39] L'ensemble de train de roulement est composé des pneus, des ensembles de moyeu et de tambour, des essieux et des suspensions, des récepteurs de frein et d'autres composants.

[40] Les producteurs de châssis utilisent des soudeuses à protection gazeuse inerte (MIG) pour souder ensemble les divers composants en acier. Le milieu ou l'ensemble de cadre surbaissé est composé des poutres longitudinales principales (traverses) et peut comprendre des contreventements diagonaux. Une fois les parties en acier assemblées et enduites, le système de freins à air et les composants électriques sont ajoutés à l'ensemble. L'assemblage final du produit avant la livraison peut être décrit comme suit :

- i) L'avant/ensemble de col-de-cygne est orienté de sorte que le pivot d'attelage soit tourné vers le haut pour permettre de fixer le train d'atterrissage et la traverse.
- ii) La surface supérieure opérationnelle du cadre principal est inversée pour donner accès à la portion inférieure de la structure afin d'installer la portion essieux/roues/pneus de la suspension. Dans le cas d'une suspension coulissante, cette opération peut être effectuée dans l'orientation verticale. Des combinaisons roues/pneus supplémentaires sont également ajoutées aux essieux à cette étape-ci, quoiqu'une seule paire de roues/pneus, expédiée sans frais, soit généralement installée sur chaque fusée d'essieu.
- iii) La partie avant et les cadres principaux sont ensuite orientés en position verticale et la fixation juste derrière le train d'atterrissage est complétée. Cette opération nécessite un support dans la zone du pivot d'attelage de la partie avant et un autre près de l'avant du cadre principal afin de permettre l'alignement pour la pose de la fixation.
- iv) La partie arrière, qui peut se composer de la traverse de pivot arrière et du dispositif de protection arrière, est fixée à l'arrière de la poutre principale, derrière la suspension.
- v) La procédure d'alignement des essieux est ensuite réalisée.
- vi) Les systèmes pneumatique et électrique sont raccordés partie par partie.
- vii) Une inspection finale, y compris une vérification des feux, des essais de détermination des temps de serrage et de desserrage des freins à air, et une inspection des règles de sécurité routière, est menée.

Utilisation¹³

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

Classement des importations

[42] Les marchandises en cause sont normalement importées sous le numéro de classement tarifaire suivant :

8716.39.30.90

[43] Les marchandises en cause peuvent aussi être importées sous les numéros de classement tarifaire suivants :

8706.00.90.90	8716.39.90.90	8716.40.00.00	8716.80.20.90
8716.90.30.00	8716.90.99.10	8716.90.99.90	

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

MARCHANDISES SIMILAIRES ET CATÉGORIE UNIQUE

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

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

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

¹³ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphe 23.

[48] En l'espèce, le TCCE s'est encore penché sur la question des marchandises similaires et des catégories de marchandises dans son enquête préliminaire en dommage. Le 24 août 2021, il a exposé les motifs de sa décision provisoire de dommage, indiquant qu'il « [...] procédera à son analyse en partant du principe que les marchandises fabriquées au Canada qui entrent dans la définition du produit sont des marchandises similaires aux marchandises en cause et qu'il y a une seule catégorie de marchandises similaires »¹⁴.

BRANCHE DE PRODUCTION NATIONALE

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

IMPORTATIONS AU CANADA

[50] À la phase finale des enquêtes, l'ASFC a précisé le volume et la valeur des importations à la lumière de ses documents de déclaration ainsi que des réponses de l'exportateur et des importateurs.

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

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

Pays	PVE en dumping (1^{er} mai 2020-30 avril 2021)	PVE en subventionnement (1^{er} janvier 2020-30 avril 2021)
Chine	84,7 %	82,3 %
Tous les autres pays	15,3 %	17,7 %
Total des importations	100 %	100 %

DÉROULEMENT DES ENQUÊTES

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

¹⁴ TCCE : Exposé des motifs de la décision de dommage concernant les châssis porte-conteneurs (24 août 2021), PI-2021-002, paragraphe 24.

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

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

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

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

[57] Après examen des réponses aux DDR, l'ASFC a envoyé des DDR supplémentaires (DDRS) et des lettres de lacunes à plusieurs parties ayant fait une réponse pour obtenir des éclaircissements et des compléments de réponses, au besoin.

[58] Les agents de l'ASFC ont effectué des vérifications auprès d'un exportateur, DCVC, au moyen de questionnaires de vérification.

[59] À la phase finale des enquêtes, l'ASFC a reçu des mémoires et des contre-exposés des avocats représentant la plaignante, les importateurs et l'exportateur. Leurs observations sont détaillées à l'**annexe 2**.

[60] Les renseignements présentés par l'exportateur en réponse aux DDR et les résultats des enquêtes en [dumping](#) et en [subventionnement](#) de l'ASFC sont détaillés dans les sections correspondantes du présent document.

ENQUÊTE EN DUMPING

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

[61] L'article 20 est une disposition de la LMSI qui peut servir à établir la valeur normale des marchandises dans une enquête en dumping quand certaines conditions sont réunies sur le marché intérieur du pays exportateur. Dans le cas d'un pays désigné au titre de l'alinéa 20(1)a) de la LMSI, l'ASFC applique la disposition si elle juge que le gouvernement de ce pays fixe, en majeure partie, les prix intérieurs et qu'il y a un motif suffisant de croire que les prix en question seraient différents dans un marché où jouerait la concurrence¹⁵.

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

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

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

[65] La plaignante apporte des éléments de preuve, y compris une analyse des prix, indiquant qu'en Chine le prix de vente intérieur des semi-remorques est largement fixé par le gouvernement¹⁶.

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

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

¹⁵ La Chine est un pays désigné au titre de l'article 17.1 du *Règlement sur les mesures spéciales d'importation*.

¹⁶ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, paragraphes 124-229.

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

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

Sommaire des réponses de l'exportateur chinois

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

Réponse du gouvernement de la Chine

[71] Une DDR a été adressée au gouvernement de la Chine pour l'enquête en vertu de l'article 20. Aucune réponse n'a été reçue du gouvernement de la Chine au cours de l'enquête.

Réponses des pays de remplacement

[72] Dans le cadre de l'enquête en vertu de l'article 20, des DDR pour pays de remplacement ont été adressées à tous les producteurs connus de châssis porte-conteneurs au Mexique, en Turquie et aux États-Unis. Cependant, aucun producteur dans les pays de remplacement n'y a fait de réponse avant la clôture du dossier administratif.

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

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

Analyse des conditions énoncées à l'article 20

[74] Puisque le gouvernement de la Chine n'a pas fait de réponse à la DDR selon l'article 20, l'ASFC ne dispose pas de renseignements sur l'assortiment de produits, le volume de production et la part de marché des fabricants de semi-remorques dans le secteur. Son analyse des facteurs et des conditions énoncés à l'article 20 a donc porté sur CIMC, le plus important producteur de semi-remorques en Chine.

Analyse du contrôle gouvernemental

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

- *plan national au 13^e quinquennat pour le développement socioéconomique;*
- *plan au 13^e quinquennat pour le développement global des services de transport;*
- *initiative Une ceinture, une route et initiative Fabriqué en Chine 2025;*
- *règlement sur l'investissement dans l'industrie automobile;*
- nationalisation et contrôle des producteurs de semi-remorques par le gouvernement de la Chine;
- nationalisation des fournisseurs de matériaux en acier par le gouvernement de la Chine et influence exercée sur les intrants;
- présence de conditions non marchandes dans les secteurs d'autres ensembles de semi-remorques;
- subventionnement des semi-remorques, des matériaux en acier et d'autres intrants; et
- traitement fiscal préférentiel.

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

Plan national au 13^e quinquennat pour le développement socioéconomique

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

[78] Plusieurs chapitres du *plan national au 13^e quinquennat pour le développement socioéconomique (13^e plan quinquennal)*, adopté le 15 mars 2016, insistent sur le développement en 2016-2020 de l'industrie logistique, qui comprend des produits de semi-remorques, dans la PVE¹⁷. En particulier, le *13^e plan quinquennal* fixe l'objectif de réduire les coûts logistiques des entreprises par l'amélioration de l'organisation et de la gestion¹⁸, le renforcement de la construction de l'infrastructure¹⁹ et l'accroissement de l'efficacité globale du transport et de la logistique²⁰, qui sont étroitement liés à l'industrie des semi-remorques.

[79] Le *13^e plan quinquennal*, qui reconnaît les ravages de la surcapacité dans le système industriel, appelle dans les secteurs saturés à une réduction de l'offre passant par des fusions, des mises à niveau et des restructurations d'entreprises peu performantes; par une refonte des subventions aux activités industrielles non rentables; et ultimement, par la faillite et la liquidation des entreprises non rentables²¹.

[80] Suivant cette orientation, CIMC Vehicles a racheté Yangzhou Tonghua Special Vehicle, Jinan Kogel Special Automobile et Huajun Group, ce dernier étant l'ancien premier fabricant de remorques en Chine, qui était au 11^e rang des principaux producteurs mondiaux de semi-remorques selon un classement établi par Global Trailer en 2015²².

[81] Le 4 juillet 2016, CIMC a annoncé qu'elle avait racheté seule, pour 91,7 millions GBP, Retlan Manufacturing Limited, grand fabricant de semi-remorques au Royaume-Uni et propriétaire de SDC Trailer et de MDF Engineering. Il s'agit de la plus importante méga-fusion dans l'industrie mondiale des semi-remorques des 10 dernières années, laquelle a permis à CIMC d'étendre ses activités en Europe et de demeurer un chef de file mondial des semi-remorques²³.

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

¹⁷ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 1 (NC) – *Plan national au 13^e quinquennat pour le développement socioéconomique*.

¹⁸ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 1 (NC) – *Plan national au 13^e quinquennat pour le développement socioéconomique*, page 63.

¹⁹ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 1 (NC) – *Plan national au 13^e quinquennat pour le développement socioéconomique*, page 69.

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

²¹ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 2 (NC) – Article : *13th Five Year Plan Stresses Economic Restructuring* [le 13^e plan quinquennal mise sur la restructuration économique].

²² Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 4 (NC) – *Global OEM Trailer Ranking 2015* [classement des fabricants d'équipement d'origine de 2015 selon Global Trailer].

²³ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 5 (NC) – *CIMC the Biggest Acquisition in Semi-trailer Industry* [CIMC, la plus grosse acquisition dans l'industrie des semi-remorques].

Nous réitérons fermement notre engagement à tout faire pour l'avènement d'EE toujours plus fortes, meilleures, et plus importantes; ainsi, beaucoup d'entre elles développeront leurs capacités d'innovation et deviendront compétitives au niveau international, ce qui du même coup avivera le secteur public, le rendra plus influent dans l'économie, augmentera sa résilience, et l'outillera pour contribuer à la réalisation des objectifs stratégiques nationaux²⁴.

[83] Le plan réitère expressément l'intention du gouvernement de la Chine de contrôler son économie par l'entremise d'EE; or, CIMC s'avère être une EE, comme nous le verrons dans la section « Nationalisation et contrôle des producteurs de semi-remorques par le gouvernement de la Chine ».

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

[84] Pour préciser les politiques permettant d'atteindre les buts du *13^e plan quinquennal*, le ministère des Transports de la Chine a publié en juillet 2016 le *plan au 13^e quinquennat pour le développement global des services de transport*. L'un des 11 grands objectifs de ce plan est la création d'un système logistique intensif et efficace pour le transport du fret²⁵. Il est envisagé à cette fin de favoriser le développement global du transport en mode dit « dépôt et traction ». Pour citer le plan de développement [notre traduction] :

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

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

[86] La promotion du transport en mode dépôt et traction sert aussi de moyen de faire valoir d'autres objectifs stratégiques, comme l'amélioration de l'efficacité énergétique. En 2017, le Conseil d'État a diffusé la *directive du Conseil d'État pour faire davantage la promotion de la logistique à coût réduit et à efficacité élevée*, qui insiste à nouveau sur la promotion du transport multimodal et du transport en mode dépôt et traction pour l'industrie des semi-remorques²⁶.

²⁴ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 1 (NC) – *Plan national au 13^e quinquennat pour le développement socioéconomique*, chapitre 11.

²⁵ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, annexe 36, pages 481-483.

²⁶ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, annexe 36, page 415.

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

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

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

[89] En tant que fabricant de conteneurs, de semi-remorques et d'autres produits de transport essentiels au réseau commercial mondial de la Chine, CIMC joue un rôle déterminant dans ce programme stratégique du gouvernement. Comme l'a rapporté Supply and Demand Chain Executive le 17 août 2015, CIMC aurait fait l'affirmation suivante [notre traduction]²⁷ :

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

[90] Le 14 mai 2017, au forum de l'ICR pour la coopération internationale, Mai Boliang, président-directeur général (PDG) et président de CIMC, a déclaré que son entreprise participait activement à la construction de la ceinture et de la route et tâchait d'offrir du matériel, des services et des solutions supérieurs et fiables aux pays le long de la ceinture et de la route²⁸.

[91] Le 27 août 2018, la Commission de la supervision et de l'administration des biens de l'État du Conseil d'État (CSABECE) a diffusé un communiqué sur la façon dont CIMC (à titre d'EE dans le cadre des projets de l'ICR) appuie le service logistique pour l'initiative²⁹.

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

²⁷ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 6 (NC) – Supply and Demand Chain Executive : CIMC & BRI [CIMC et l'ICR].

²⁸ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, annexe 48.

²⁹ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 7 (NC) – CSABECE : EE participant aux projets de l'ICR.

[93] En parallèle avec l'ICR, l'initiative Fabriqué en Chine 2025 (« IFC 2025 »)³⁰, lancée par le Conseil d'État en 2015, priorise la promotion et le développement de 10 industries, parmi lesquelles figurent le matériel de génie océanique et le matériel d'expédition de pointe et de transport ferroviaire moderne.

[94] Puisque l'IFC 2025 aide les entreprises de logistique et de transport en Chine à concurrencer les acteurs mondiaux, certains producteurs de semi-remorques, y compris les châssis, pourraient bénéficier de ses politiques, que ce soit directement ou indirectement. Par exemple, CIMC a profité des politiques de l'IFC 2025 pour le développement de la robotique et des machines-outils dans ses usines dites « de phare automatisé », qui reposent sur la fabrication intelligente globale par la modélisation numérique et la production automatisée³¹.

[95] Comme l'a déclaré le PDG de CIMC Vehicles dans une entrevue [notre traduction]³² :

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

[96] Même si l'éclosion et la propagation de la COVID-19 ont gravement nui aux activités économiques mondiales en 2020, le revenu total de CIMC Vehicles a augmenté de 13 % par rapport à 2019 pour atteindre un pic record³³ sous l'impulsion de toutes ces politiques et initiatives visant à aider les producteurs de matériel de transport à demeurer concurrentiels dans le monde en répondant à la demande intérieure et en desservant les marchés développés.

Règlement sur l'investissement dans l'industrie automobile

[97] Le *règlement sur l'investissement dans l'industrie automobile*³⁴, mis en application le 10 janvier 2019, vise à favoriser le développement de haute qualité de l'industrie automobile en améliorant les normes d'accessibilité et en renforçant la réglementation des projets d'investissement pertinents. L'article 28 du règlement énumère les exigences des projets d'investissement à l'égard des remorques, y compris une variété de semi-remorques.

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

³⁰ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 8 (NC) – Chambre de commerce des États-Unis : *Made in China 2025* [Fabriqué en Chine 2025], page 10.

³¹ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, page 65.

³² Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 9 (NC) – Entrevue auprès du président de CIMC : *Fabriqué en Chine 2025*, page 2.

³³ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 10 (NC) – Rapport annuel 2020 de CIMC Vehicles, page 12.

³⁴ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 28 (NC) – *Règlement sur l'investissement dans l'industrie automobile*.

[99] En ce qui concerne l'industrie automobile, la *politique de développement de l'industrie automobile*³⁵ prévoyait une restriction de la participation étrangère dans les coentreprises de fabrication automobile, laquelle était toujours en vigueur dans la PVE. Par conséquent, les producteurs de semi-remorques sont visés par des mesures discriminatoires favorisant les producteurs nationaux.

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

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

[101] Le principe de base de l'économie socialiste chinoise est la nationalisation des moyens de production. L'économie d'État est le moteur de l'économie nationale, et le gouvernement a pour mandat d'assurer la consolidation et la croissance de celle-ci³⁶.

[102] Le gouvernement de la Chine maintient les structures et exerce son influence continue sur les entreprises et, en particulier, les EE. En plus de définir activement les politiques économiques générales des différentes EE et de surveiller leur mise en œuvre, il revendique son droit de participer à la prise de décisions opérationnelles des EE. En échange, celles-ci jouissent d'un statut particulier au sein de l'économie chinoise, qui leur confère plusieurs avantages, notamment une protection contre la concurrence et un accès préférentiel aux ressources pertinentes, y compris un financement³⁷.

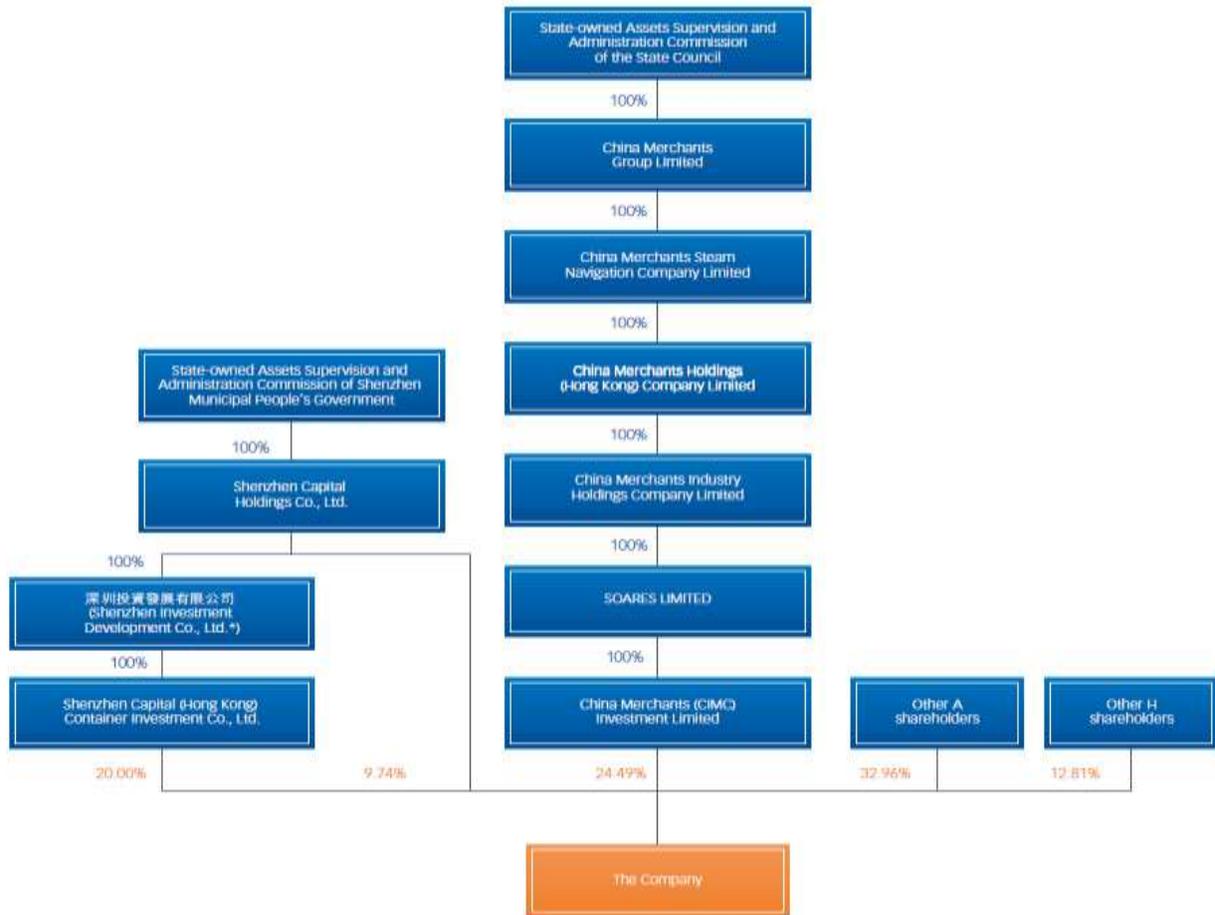
[103] La structure d'actionnariat entre CIMC et ses grands actionnaires, présentée ci-dessous, figurait dans le rapport annuel 2020 du groupe³⁸. Le tableau indique clairement que la CSABECE, à titre de premier actionnaire, détient 54,2 % des parts par l'entremise de diverses filiales intermédiaires.

³⁵ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 26 (NC) – *Politique de développement de l'industrie automobile*.

³⁶ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 22 (NC) – Décision de l'UE en matière de TEM – roues en acier.

³⁷ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 22 (NC) – Décision de l'UE en matière de TEM – roues en acier.

³⁸ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 11 (NC) – Rapport annuel 2020 de CIMC, page 235.



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

[104] Dans son analyse des organismes publics, le département du Commerce des États-Unis (US DoC) explique que le gouvernement de la Chine utilise des « pyramides de contrôle » pour diversifier le mode de propriété des EE et pour profiter des inscriptions en bourse de celles-ci sans renoncer au contrôle significatif de la prise de décisions par les EE³⁹. Le gouvernement maintient un intérêt majoritaire dans les entreprises inscrites, tandis que les actionnaires minoritaires fournissent les liquidités mais n'exercent qu'une influence limitée⁴⁰.

[105] De plus, comme nous l'avons vu dans la section précédente, la CSABECE a indiqué que CIMC était une EE dans un communiqué rendu public le 27 août 2018⁴¹.

³⁹ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, annexe 70, pages 18-20.

⁴⁰ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, annexe 36, pages 132-134.

⁴¹ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 7 (NC) – CSABECE : EE participant aux projets de l'ICR.

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

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

[107] La plaignante affirme que les produits de l'acier représentent environ 75 % des matières entrant dans la production des châssis porte-conteneurs⁴². Les intrants d'acier directs des châssis porte-conteneurs en cause, soit les tôles, les profilés creux, les barres et les poutres, représentent 24 % du coût total des matières. Les intrants d'acier indirects représentent aussi une part importante des coûts des matières entrant dans la production des principaux composants des semi-remorques, comme les roues, la suspension et les essieux, dont les prix sont également faussés par ceux de l'acier sur le marché intérieur chinois⁴³.

[108] Ayant examiné la réponse de DCVC à sa DDR selon l'article 20, l'ASFC juge que les 35 % d'intrants d'acier directs⁴⁴ par rapport au coût total des principales matières entrant dans la production de châssis porte-conteneurs par DCVC sont conformes au pourcentage fourni par la plaignante. DCVC a également fourni une liste des coûts proportionnels pour plus de 800 matériaux, qui indique que le pourcentage des seuls intrants d'acier directs par rapport au coût total des matières est aussi à peu près égal au pourcentage de 24 % avancé par la plaignante⁴⁵. Ainsi, étant donné que d'autres composants majeurs des semi-remorques, comme les jantes, les essieux et la suspension, contiennent la plus grande partie des intrants d'acier, l'ASFC convient que ceux-ci sont déterminants pour le coût total des matières des châssis porte-conteneurs.

[109] Dans le secteur sidérurgique, la nationalisation par le gouvernement de la Chine demeure importante. Selon le *plan de rajustement et de mise à niveau de l'industrie sidérurgique (2016-2020)*⁴⁶, les 10 premières entreprises sidérurgiques chinoises devront représenter 60 % de la production d'acier brut d'ici 2025, ce qui nécessitera probablement d'autres acquisitions et fusions supervisées par l'État.

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

⁴³ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, pages 68-69.

⁴⁴ Pièce 58 (PRO) – DDR selon l'article 20 pour exportateurs – DCVC, pièce C1.d – Achat d'intrants de production majeurs.

⁴⁵ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 29 (PRO) – Analyse de la production d'acier.

⁴⁶ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, annexe 36, pages 436-445.

[110] L'ASFC a effectué ses propres recherches sur la production d'acier. D'après les données de la World Steel Association, les 10 premiers producteurs d'acier en fonction du volume représentaient 39 % de toute la production d'acier en Chine en 2020⁴⁷. Sept de ces 10 grands producteurs étaient de l'État, et leur production combinée représentait 74,4 % des 10 premiers producteurs d'acier en Chine en 2020. Ainsi, le gouvernement a déjà dépassé les objectifs fixés dans son *plan de rajustement et de mise à niveau de l'industrie sidérurgique (2016-2020)*.

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

[112] La nationalisation et le contrôle par le gouvernement de la Chine de la majorité des grands producteurs d'acier du pays sont tels que ces entreprises produisent et commercialisent probablement l'acier en fonction des politiques et des objectifs gouvernementaux plutôt que des conditions de marché. Ces grands fabricants d'acier de l'État en Chine sont tous capables de produire les types d'intrants d'acier servant dans les semi-remorques⁴⁸. Ainsi, ils peuvent vendre divers produits de l'acier, comme les tôles, les poutres et les barres, utilisés directement par les producteurs de semi-remorques, à des prix non marchands.

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

[114] La plaignante présente des comparaisons de prix indiquant que les prix intérieurs en Chine pour les tôles et les poutres, deux intrants majeurs des châssis porte-conteneurs, étaient inférieurs aux prix jalons sur d'autres marchés en 2019 et en 2020⁴⁹.

[115] L'ASFC peut utiliser des renseignements de SteelBenchmarker, qui compile et analyse les prix ex-usine des tôles et des bandes laminées à chaud (BLC) en Chine, aux États-Unis et dans d'autres régions, pour la période visée⁵⁰. Les tôles et les BLC sont deux intrants de production directs majeurs des châssis porte-conteneurs. L'ASFC peut raisonnablement constater que les prix FAB (franco à bord) à l'usine des tôles et des BLC en Chine ont par le passé été systématiquement inférieurs aux prix américains ou mondiaux moyens.

⁴⁷ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 13 (NC) – World Trade Association : *2021 World Steel in Figures* [la sidérurgie mondiale en 2021 en chiffres].

⁴⁸ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, pages 70-72.

⁴⁹ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, page 69.

⁵⁰ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 15 (NC) – SteelBenchmarker : *Price History* [historique des prix].

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

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

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

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

[119] En ce qui concerne le secteur chinois des roues, l'US DoC a fait la déclaration suivante dans l'enquête sur les ventes sous leur juste valeur de certaines roues en acier en provenance de la Chine en 2018 [notre traduction]⁵¹ :

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

[120] L'UE a rendu la décision suivante à l'égard des exportateurs en Chine participant à l'enquête sur le dumping de certaines roues en aluminium [notre traduction]⁵² :

La conclusion selon laquelle toutes les entreprises ayant demandé le TEM (traitement à titre d'économie de marché) devraient se voir refuser ce traitement, comme le prévoit le considérant (53) du règlement provisoire, est confirmée par la présente⁵³.

[121] Le 4 mars 2020, l'UE a aussi conclu dans sa décision définitive à l'égard des roues en acier en provenance de la Chine⁵⁴ que le marché chinois était largement desservi par des entreprises appartenant au gouvernement, contrôlées par celui-ci, ou soumises à une supervision ou à une orientation stratégiques gouvernementales⁵⁵.

⁵¹ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 20 (NC) – Décision de l'US DoC en matière d'ENM – roues en acier.

⁵² https://trade.ec.europa.eu/tdi/case_history.cfm?init=1509

⁵³ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 21 (NC) – Décision de l'UE en matière de TEM – roues en aluminium.

⁵⁴ https://trade.ec.europa.eu/tdi/case_history.cfm?id=2383&init=2383

⁵⁵ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 22 (NC) – Décision de l'UE en matière de TEM – roues en acier.

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

[123] Le 19 janvier 2017, l'US DoC a maintenu le traitement de la Chine à titre de pays à ENM dans sa décision définitive de dumping concernant les pneus de camion et d'autobus en provenance de la Chine⁵⁶. Pour sa part, dans sa décision définitive concernant les pneumatiques destinés aux autobus ou aux camions du 18 octobre 2018, l'UE a jugé que les exportateurs chinois ne remplissaient pas les critères pour le TEM⁵⁷.

[124] Le *catalogue des industries prioritaires pour l'investissement étranger dans le Centre et l'Ouest de la Chine*⁵⁸ est un exemple des catalogues exhaustifs du gouvernement de la Chine conçus pour orienter les flux d'investissement étranger vers le secteur des pièces automobiles, dont les essieux et les systèmes d'éclairage, qui sont aussi des composants de semi-remorques. En voici un extrait [notre traduction] :

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

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

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

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

[127] CIMC a déclaré des montants de subvention élevés dans les états financiers publics du groupe. En plus des aides gouvernementales supérieures à 712 millions CNY comptabilisées dans le résultat net en 2020⁵⁹, les subventions reçues par CIMC mais à être comptabilisées au cours de périodes futures se chiffraient à 1 176 millions CNY au 31 décembre 2020⁶⁰, soit 15,8 % du bénéfice d'exploitation de 7 439 millions CNY en 2020⁶¹.

⁵⁶ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 23 (NC) – Décision de l'US DoC en matière d'ENM – pneus.

⁵⁷ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 24 (NC) – Décision de l'UE en matière de TEM – pneus.

⁵⁸ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 27 (NC) – Catalogue des industries encouragées.

⁵⁹ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 11 (NC) – Rapport annuel 2020 de CIMC, page 15.

⁶⁰ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 11 (NC) – Rapport annuel 2020 de CIMC, page 445.

⁶¹ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 11 (NC) – Rapport annuel 2020 de CIMC, page 14.

[128] De même, CIMC Vehicles a fait état au 31 décembre 2020 d'aides gouvernementales supérieures à 242 millions CNY en 2020⁶² et d'un revenu reporté de plus de 105 millions CNY⁶³ à être comptabilisé au cours de périodes futures.

[129] Les récentes conclusions de l'US DoC dans son enquête sur les châssis témoignent aussi du subventionnement de la production de châssis porte-conteneurs par le gouvernement de la Chine. Dans sa décision définitive du 8 avril 2021, l'US DoC a augmenté le montant de subvention établi au moment de la décision provisoire, applicable à CIMC et à tous les autres producteurs de châssis en Chine, qui est passé à 44,32 % *ad valorem*⁶⁴.

[130] En réponse à l'allégation de subventionnement de la plaignante, l'ASFC a ouvert l'enquête sur le subventionnement des châssis porte-conteneurs et a rendu sa décision définitive le 19 janvier 2022, le montant de subvention s'établissant à 2,5 % du prix à l'exportation dans le cas de DCVC et à 20,4 % dans celui de tous les autres exportateurs chinois.

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

[132] Le subventionnement de grande envergure de divers secteurs de l'acier fausse les prix des matériaux en acier et des ensembles de châssis, et les avantages en sont transférés directement et indirectement aux producteurs en Chine, puisque l'acier est un intrant majeur de production des châssis porte-conteneurs et de leurs ensembles en acier. Les conclusions positives antérieures de l'ASFC à l'égard des produits de l'acier subventionnés en Chine, y compris les tubes en acier⁶⁵, l'acier laminé à froid⁶⁶, les barres⁶⁷ et les tiges⁶⁸, sont en soi des éléments de preuve de l'influence gouvernementale dans l'industrie sidérurgique.

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

⁶² Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 10 (NC) – Rapport annuel 2020 de CIMC Vehicles, page 180.

⁶³ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 10 (NC) – Rapport annuel 2020 de CIMC Vehicles, page 241.

⁶⁴ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, annexe 99.

⁶⁵ <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/sima-lmsi/i-e/ad1373/ad1373-i08-fd-fra.html>

⁶⁶ <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/sima-lmsi/i-e/crs2018/crs2018-fd-fra.html>

⁶⁷ <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/sima-lmsi/i-e/ad1403/ad1403-i14-fd-fra.html>

⁶⁸ <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/sima-lmsi/i-e/sr2018/sr2018-fd-fra.html>

[134] Le 23 janvier 2017, l'US DoC a annoncé des décisions définitives affirmatives à l'issue de son enquête en matière de droits compensateurs sur les pneus de camion et d'autobus en provenance de la Chine, les taux établis allant de 38,6 % à 68,5 %⁶⁹. Le 22 mars 2019, l'US DoC a rendu des décisions définitives à l'issue de son enquête en matière de droits compensateurs sur les roues en acier en provenance de la Chine, le taux s'établissant à 457,1 % pour les parties tenues de répondre et tous les autres exportateurs chinois de roues en acier⁷⁰.

[135] De même, le 13 novembre 2018, la Commission européenne a imposé des droits compensateurs définitifs sur les importations de la Chine de pneus neufs et réchappés destinés aux autobus ou aux camions, les taux allant de 3,75 à 57,28 EUR l'unité selon l'exportateur⁷¹.

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

Traitement fiscal préférentiel

[137] Le gouvernement de la Chine offre un traitement fiscal préférentiel pour l'achat de châssis porte-conteneurs en Chine. Le 25 mai 2018, le ministère des Finances a diffusé une directive, réduisant de moitié la taxe de vente de 10 % à 5 % (applicable à l'achat de véhicules, y compris les semi-remorques) pour la période du 1^{er} juillet 2018 au 30 juin 2021. Le ministère a récemment prolongé l'allégement fiscal jusqu'au 31 décembre 2023⁷².

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

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

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

⁶⁹ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 17 (NC) – Décision définitive de subventionnement de l'US DoC – pneus.

⁷⁰ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 18 (NC) – Décision définitive de subventionnement de l'US DoC – roues.

⁷¹ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 19 (NC) – Décision définitive de subventionnement de l'UE – pneus.

⁷² Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce, page 62 et pièce jointe 36.

Analyse des prix intérieurs en Chine

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

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

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

[144] Les renseignements sur les prix contenus dans la base de données sur les ventes intérieures fournie dans la réponse de DCVC ont aussi été analysés. Il s'agissait de déterminer si les prix intérieurs des châssis porte-conteneurs vendus par DCVC sont faussés par rapport à ceux sur d'autres marchés concurrentiels. Il en ressort⁷³ que, dans la PVE, le prix moyen et la fourchette de prix des châssis porte-conteneurs vendus par DCVC sont nettement inférieurs à ceux sur le marché européen.

[145] Les prix intérieurs des marchandises de même description de DCVC ont été comparés à leurs coûts totaux d'après la base de données sur les ventes intérieures fournie par DCVC⁷⁴. Il en ressort⁷⁵ que, dans la PVE, 97 % des châssis porte-conteneurs de DCVC ont été vendus à perte. La non-rentabilité de la plus grande partie des ventes intérieures de châssis porte-conteneurs de DCVC témoigne encore de la distorsion des prix des porte-conteneurs en Chine.

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

Sommaire des résultats de l'enquête en vertu de l'article 20

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

⁷³ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 30 (PRO) – Analyse des prix de vente intérieurs de DCVC.

⁷⁴ Pièce 70 (PRO) – Réponse à la DDR en dumping de DCVC, annexe 3A.

⁷⁵ Rapport aux fins de l'article 20, pièce jointe 30 (PRO) – Analyse des prix de vente intérieurs de DCVC.

[148] Son analyse terminée, l'ASFC réaffirme l'opinion exprimée dans sa décision provisoire comme quoi les conditions de l'alinéa 20(1)a) existent en Chine dans le secteur des semi-remorques, qui comprend les châssis porte-conteneurs, pour les raisons suivantes :

- le gouvernement y fixe, en majeure partie, les prix intérieurs; et
- il y a un motif suffisant de croire que les prix intérieurs ne sont pas, essentiellement, ce qu'ils seraient dans un marché où jouerait la concurrence.

Valeur normale

[149] Il n'a pas été possible de déterminer les valeurs normales selon la méthode prévue à l'article 15 ou l'une des méthodes prévues à l'article 19, l'ASFC s'étant fait l'opinion que les conditions de l'alinéa 20(1)a) de la LMSI existaient dans le secteur chinois des semi-remorques, qui comprend les châssis porte-conteneurs.

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

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

[152] Ainsi, faute de renseignements suffisants pour déterminer les valeurs normales selon l'article 20, l'ASFC les a déterminées par prescription ministérielle en vertu du paragraphe 29(1) de la LMSI, d'après les faits connus.

[153] 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, ainsi que ses propres documents d'importation.

[154] L'ASFC a calculé les valeurs normales des marchandises en cause de la Chine selon une approche reflétant celle prévue au sous-alinéa 20(1)c)(ii) de la LMSI, soit la somme du coût de production de marchandises similaires vendues pour consommation dans le pays de remplacement, un montant raisonnable pour les frais, notamment les frais administratifs et les frais de vente (FFAFV), et un autre pour les bénéfices.

[155] Vu la taille et la structure du marché intérieur des châssis porte-conteneurs en Chine, peu de marchés intérieurs y sont raisonnablement comparables. L'ASFC a sélectionné les États-Unis comme pays de remplacement raisonnable après avoir tenu compte de plusieurs facteurs, comme la taille du marché, le volume de production nationale et la demande intérieure de châssis porte-conteneurs.

[156] N'ayant reçu aucune réponse d'un producteur à sa DDR pour pays de remplacement, l'ASFC a déterminé les valeurs normales d'après le coût de production de la plaignante pour les châssis porte-conteneurs de production nationale ainsi que des renseignements publics des États-Unis.

[157] La plaignante a fourni le coût de production de plusieurs modèles différents de châssis porte-conteneurs ainsi que les surcoûts pour diverses modifications courantes, dans sa plainte initiale et son exposé supplémentaire présenté au cours de l'enquête. L'ASFC a déterminé que les renseignements sur les coûts de la plaignante étaient comparables à ceux des producteurs américains puisque les marchés canadien et américain présentent de nombreuses similitudes, comme nous le verrons ci-dessous.

Coût des matières

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

[159] D'après l'information au dossier, le cadre d'acier d'un châssis porte-conteneur se compose surtout d'acier laminé à chaud (ALC). Puisque le marché canadien fait partie du marché nord-américain élargi et intégré de l'acier, l'ASFC a jugé que le prix de l'ALC canadien était comparable au prix américain. Ainsi, elle n'a pas apporté de rectification au coût des matières de la plaignante pour tenir compte de différences entre les deux pays.

[160] Étant donné que le coût des matières de la plaignante ne couvre pas tous les mois de la PVE, l'ASFC l'a rajusté pour tenir compte de la variation mensuelle des prix de l'ALC dans la période. Pour ce faire, elle a multiplié la différence des prix moyens mensuels par la quantité d'ALC entrant dans la fabrication du modèle donné de châssis porte-conteneur. Elle s'est fiée aux prix mensuels de l'ALC publiés par Fastmarkets Metal Bulletin (Fastmarkets MB), l'un des principaux fournisseurs de données sur les prix du métal et de l'acier dans le monde.

Frais de main-d'œuvre

[161] L'ASFC ne disposait pas de renseignements suffisants pour déterminer les frais de main-d'œuvre liés à la production de châssis porte-conteneurs aux États-Unis. Elle les a donc déterminés d'après l'information de la plaignante.

[162] Ayant examiné l'information publique sur les taux salariaux moyens aux États-Unis et au Canada, l'ASFC a jugé que les frais de main-d'œuvre aux États-Unis correspondent de près à ceux au Canada. Ainsi, elle n'a pas apporté de rectification aux frais de main-d'œuvre de la plaignante.

Coûts indirects

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

[164] D'après les renseignements financiers de la plaignante, l'ASFC a déterminé un montant pour les coûts indirects, exprimé en pourcentage de la somme du coût des matières et des frais de main-d'œuvre. Comme pour le coût des matières et les frais de main-d'œuvre abordés précédemment, il s'agissait des meilleurs renseignements dont elle disposait.

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

[165] L'ASFC s'est fiée aux états financiers 2020 de Wabash National Corporation, un fabricant de semi-remorques coté en bourse aux États-Unis, afin de déterminer un montant pour les FFAFV le plus raisonnable qui soit, égal à 9,8 % de la somme du coût des matières, des frais de main-d'œuvre et des coûts indirects, s'agissant des meilleurs renseignements dont elle disposait.

Montant pour les bénéfices

[166] Il n'y avait aucun renseignement au dossier sur lequel fonder un montant raisonnable pour les bénéfices d'après ceux réalisés en 2020, notamment des importateurs ou des producteurs canadiens ou des états financiers publics de producteurs aux États-Unis. L'ASFC s'est donc fiée aux états financiers 2019 et aux résultats du premier trimestre de 2021 de Wabash National Corporation afin de déterminer un montant pour les bénéfices le plus raisonnable qui soit pour les marchandises produites dans la PVE⁷⁶. Elle a appliqué les bénéfices de 2019, égaux à 5,3 % du coût total, aux marchandises produites dans l'année civile 2020 et ceux du premier trimestre de 2021, égaux à 2,9 % du coût total, aux marchandises produites dans l'année civile 2021, s'agissant des meilleurs renseignements dont elle disposait.

Prix à l'exportation

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

Marge de dumping

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

⁷⁶ Wabash n'était pas rentable en 2020.

Résultats de l'enquête en dumping

Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd.

[169] DCVC est un producteur et exportateur des marchandises en cause, établi à Dongguan, en Chine. DCVC est une filiale de Chinese International Marine Containers Co., Ltd. (CIMC), une EE chinoise⁷⁷. CIMC est un fournisseur de matériel de logistique et d'énergie de calibre mondial, dont le siège se trouve à Shenzhen, en Chine. CIMC, qui a commencé à fabriquer et à vendre des semi-remorques en 2002, a été le premier fabricant mondial de semi-remorques chaque année depuis 2013, en fonction du volume de ventes totales. L'activité principale de CIMC est la fabrication et la vente de semi-remorques et de carrosseries de camion pour véhicules spéciaux. Les gammes de produits comprennent les châssis, les remorques à plateau, les remorques de clôture, les remorques-citernes, les remorques réfrigérées et les remorques fourgons. DCVC a fabriqué et exporté les marchandises en cause importées de la Chine au Canada dans la PVE.

[170] DCVC a fait une réponse à la DDR en dumping⁷⁸ et à la DDR selon l'article 20⁷⁹. DCVC a aussi fait une réponse à une DDRS⁸⁰ portant sur les enquêtes en dumping et en subventionnement. L'ASFC a vérifié les renseignements de DCVC en novembre 2021 au moyen de questionnaires de vérification.

[171] Les valeurs normales ont été déterminées en vertu du paragraphe 29(1) de la LMSI, comme il est décrit ci-dessus.

[172] Pour les marchandises en cause exportées au Canada par DCVC dans la PVE, les prix à l'exportation ont été déterminés 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).

[173] Aux fins de la décision définitive, la comparaison de la valeur normale totale avec le prix à l'exportation total donne pour DCVC une marge de dumping qui s'élève à 56,6 % du prix à l'exportation.

Tous les autres exportateurs – Chine

[174] Même si rien n'indique que d'autres exportateurs aient exporté les marchandises en cause au Canada dans la PVE, des droits LMSI seraient applicables si de nouveaux exportateurs devaient commencer à vendre les marchandises en cause au Canada.

⁷⁷ Pièce 2 (NC) – Plainte en l'espèce.

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

⁷⁹ Pièces 58 (PRO) et 59 (NC) – DDR selon l'article 20 pour exportateurs – DCVC.

⁸⁰ Pièces 102 (PRO) et 103 (NC) – DDRS n° 1 en dumping pour exportateurs – DCVC.

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

[176] L'ASFC a jugé que les valeurs normales et les prix à l'exportation déterminés pour l'exportateur de la Chine ayant fait une réponse essentiellement complète constituaient une meilleure assise que la plainte ou les estimations faites au début de l'enquête puisque, contrairement à celles-ci, ils reflétaient les pratiques commerciales d'un exportateur chinois des marchandises en cause dans la PVE.

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

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

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

[180] Selon les méthodes ci-dessus, la marge de dumping pour tous les autres exportateurs potentiels en Chine s'établit à 126,4 % du prix à l'exportation.

Sommaire des résultats – dumping

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

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

Exportateur/ pays d'origine ou d'exportation	Marge de dumping (% du prix à l'exportation)	Volume des marchandises en cause (% du total des importations)
Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd. (China)	56,6 %	84,7 %

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

[183] Les marchandises à l'étude ont été sous-évaluées et les marges de dumping déterminées ne sont pas minimales puisqu'elles dépassent le seuil de 2 %. Par conséquent, conformément à l'alinéa 41(1)b) de la LMSI, l'ASFC a rendu une décision définitive de dumping concernant certains châssis porte-conteneurs originaires ou exportés de la Chine.

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

ENQUÊTE EN SUBVENTIONNEMENT

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

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

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

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

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

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

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

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

[191] Les contributions financières des entreprises d'État (EE) peuvent aussi être considérées comme venant du gouvernement aux fins de l'enquête en subventionnement. Une EE est « du gouvernement » au sens du paragraphe 2(1.6) de la LMSI si elle a ou exerce une autorité gouvernementale, ou en est investie. Sans limiter la généralité de ce qui précède, l'ASFC pourra guetter les signes suivants, combinés ou non : 1) l'EE s'est vu octroyer l'autorité ou en est investie de par la loi; 2) l'EE exerce une fonction gouvernementale; 3) l'EE est largement contrôlée par le gouvernement.

Résultats de l'enquête en subventionnement

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

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

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

[195] Le gouvernement de la Chine n'ayant pas répondu à sa DDR en subventionnement, l'ASFC ne pouvait pas vraiment déterminer le montant de subvention de la manière prescrite puisque faisaient défaut les renseignements sur la contribution financière, l'avantage et la spécificité. De même, elle ne pouvait pas vraiment savoir quels producteurs, ou autres fournisseurs de biens et services, étaient des organismes publics.

[196] Faute d'une réponse du gouvernement, l'ASFC a déterminé les montants de subvention pour l'exportateur par prescription ministérielle en vertu du paragraphe 30.4(2) de la LMSI. Cependant, étant donné que l'exportateur coopératif a fait une réponse suffisante à la DDR en subventionnement, elle lui a calculé un montant de subvention individuel, à partir des renseignements fournis dans sa réponse et obtenus lors de la vérification.

[197] D'après les faits connus, ces programmes ne semblent pas à la disposition de toutes les entreprises en Chine. De plus, faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que la subvention ne soit pas spécifique [paragr. 2(7.1) de la LMSI]. Par conséquent, guidée par les principes des paragraphes 2(7.2) et (7.3) de la même loi, et en se basant sur les meilleurs faits disponibles, l'ASFC est d'avis que les subventions accordées au titre de ces programmes ont de bonnes chances d'être spécifiques.

[198] Les subventions reçues par l'exportateur ayant répondu à la DDR en subventionnement sont exposées ci-dessous. Le montant de subvention pour l'exportateur est aussi présenté dans un tableau sommaire à l'**annexe 1**. Enfin, une description des programmes et des encouragements recensés est présentée à l'**annexe 3**.

Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd.

[199] DCVC a fait une réponse à la DDR en subventionnement⁸¹. Aux fins de la décision définitive, DCVC s'avère avoir reçu des avantages donnant lieu à une action de 42 programmes de subvention⁸².

⁸¹ Pièces 62 (PRO) et 63 (NC) – Réponse à la DDR en subventionnement pour exportateurs – Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd.

⁸² L'ASFC a dressé une liste de 27 programmes de subvention potentiels à l'ouverture de l'enquête. Quatre des programmes recensés pour DCVC figuraient dans la liste initiale de 27, tandis que les 38 autres n'étaient pas encore connus.

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

- Zhumadian CIMC Wanjia Axle Vehicle Co., Ltd.⁸³
- CIMC Vehicles (Group) Co., Ltd.⁸⁴
- Shenzhen CIMC Vehicle Co., Ltd.⁸⁵

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

[202] Aux fins de la décision définitive, DCVC s'avère avoir reçu des avantages donnant lieu à une action de 42 programmes de subvention. Le montant de subvention pour DCVC s'établit à 2,5 % du prix à l'exportation.

Tous les autres exportateurs – Chine

[203] Même si rien n'indique que d'autres exportateurs aient exporté les marchandises en cause au Canada dans la PVE, des droits compensateurs seraient applicables si de nouveaux exportateurs devaient commencer à vendre les marchandises en cause au Canada. Pour tous les autres exportateurs potentiels des marchandises en cause de la Chine, l'ASFC a déterminé un montant de subvention par prescription ministérielle en vertu du paragraphe 30.4(2) de la LMSI, selon la méthode suivante :

1. le montant de subvention le plus élevé constaté pour chacun des 42 programmes aux fins de la décision définitive, pour le producteur/exportateur en Chine qui a fourni suffisamment de renseignements à cette fin, plus;
2. le montant de subvention le plus élevé pour les 42 programmes dans 1., appliqué à chacun des 23 autres programmes de subvention pouvant donner lieu à une action sur lesquels des renseignements suffisants ne sont pas disponibles ou n'ont pas été fournis aux fins de la décision définitive.

⁸³ Pièces 68 (PRO) et 69 (NC) – Réponse à la DDR en subventionnement pour exportateurs – Zhumadian CIMC Wanjia Axle Vehicle Co., Ltd.

⁸⁴ Pièces 66 (PRO) et 67 (NC) – Réponse à la DDR en subventionnement pour exportateurs – CIMC Vehicles (Group) Co., Ltd.

⁸⁵ Pièces 54 (PRO) et 55 (NC) – Réponse à la DDR en subventionnement pour exportateurs – Shenzhen CIMC Vehicle Co., Ltd.

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

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

[206] Selon la méthode ci-dessus, aux fins de la décision définitive, le montant de subvention pour tous les autres exportateurs en Chine s'établit à 20,4 % du prix à l'exportation.

Sommaire des résultats – subventionnement

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

Sommaire des résultats – subventionnement PVE (1^{er} janvier 2020-30 avril 2021)

Pays d'origine ou d'exportation	Volume (unités)	% du total des importations (en fonction du volume)	Montant de subvention (% du prix à l'exportation)
Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd.	867	82,3 %	2,5 %
Total – Chine	867	82,3 %	2,5 %
Tous les autres pays	186	17,7 %	
Total	1 053	100 %	

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

[209] 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 dans le cas d'un pays développé.

[210] Les marchandises à l'étude de la Chine ont été subventionnées et le montant de subvention déterminé n'est pas minimal puisqu'il dépasse le seuil de 1 %. Ainsi, les conditions légales sont réunies pour prendre une décision définitive de subventionnement à l'égard des châssis porte-conteneurs en provenance de la Chine.

DÉCISIONS

[211] Le 19 janvier 2022, conformément à l'alinéa 41(1)b) de la LMSI, l'ASFC a rendu des décisions définitives de dumping et de subventionnement concernant les châssis porte-conteneurs originaires ou exportés de la Chine.

MESURES À VENIR

[212] La période provisoire a commencé le 21 octobre 2021 et se terminera le jour des conclusions du TCCE, qui sont attendues pour le 18 février 2022. Les droits antidumping provisoires vont s'appliquer jusqu'alors aux importations de marchandises en cause de la Chine. Pour en savoir plus sur l'application des droits provisoires, on consultera l'*Énoncé des motifs des décisions provisoires*.

[213] Si le TCCE conclut que les marchandises sous-évaluées et subventionnées n'ont pas causé de dommage et ne menacent pas non plus d'en causer, alors la procédure prendra fin, et la totalité des droits provisoires payés ou des garanties déposées par les importateurs sera restituée.

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

[215] Les importateurs sont tenus de payer tous les droits exigibles. Ceux qui n'indiqueront pas le code LMSI requis ou ne décriront pas correctement les marchandises dans les documents douaniers s'exposeront à des sanctions administratives pécuniaires. Il convient d'ajouter que le paiement, la perception et le remboursement éventuel des droits LMSI sont régis par la *Loi sur les douanes*, et que des intérêts s'accumuleront sur les paiements en retard.

DROITS RÉTROACTIFS SUR LES IMPORTATIONS MASSIVES

[216] 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.

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

PUBLICATION

[218] Un avis des décisions définitives de dumping et de subventionnement sera publié dans la *Gazette du Canada*, comme le veut l'alinéa 41(3)a) de la LMSI.

RENSEIGNEMENTS

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

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

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

Courriel : simaregistry@cbsa-asfc.gc.ca

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

Le directeur général
Direction des programmes commerciaux et antidumping

Doug Band

ANNEXES

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

Annexe 2 : Sommaire des observations concernant le dumping et le subventionnement

Annexe 3 : Description des programmes et des encouragements recensés

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

Exportateur	Marge de dumping (% du prix à l'exportation)	Montant de subvention (% du prix à l'exportation)
Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd.	56,6 %	2,5 %
Tous les autres exportateurs – Chine	126,4 %	20,4 %

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

Les montants de subvention (en pourcentage du prix à l'exportation) déterminés par l'ASFC aux fins de la décision définitive de subventionnement ne correspondent pas aux droits compensateurs à percevoir sur les importations futures de marchandises subventionnées originaires ou exportées de la Chine, les quels se fonderont plutôt sur les montants de subvention spécifiques, par pièce, convertis en dollars canadiens.

Il n'est pas d'usage d'appliquer des valeurs normales rétroactivement, mais cela peut arriver quand les parties n'avisent pas l'ASFC à temps de changements majeurs qui se répercutent sur les valeurs pour l'application de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI). Quand les prix, les conditions du marché, ou bien les coûts de production ou de vente subissent des changements qui portent à conséquence, il incombe aux parties concernées d'en avvertir l'ASFC.

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

ANNEXE 2 – OBSERVATIONS CONCERNANT LE DUMPING ET LE SUBVENTIONNEMENT

Après la clôture du dossier le 29 novembre 2021, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a reçu des mémoires, puis des contre-exposés, au nom des parties suivantes :

- Dongguan CIMC Vehicle Co., Ltd. (exportateur), CIE Manufacturing (vendeur lié aux États-Unis), Ocean Trailer (importateur) et Groupe St-Henry (importateur)⁸⁶;
- La plaignante, Max-Atlas Equipment International Inc.⁸⁷

Certains renseignements dans les mémoires et les contre-exposés ont été désignés comme confidentiels par les avocats les ayant présentés. Ainsi, la capacité de l'ASFC d'aborder toutes les questions soulevées dans les observations s'en trouve limitée.

Les questions de fait essentielles soulevées par les parties se résument comme suit :

Observations générales

Observations présentées en retard

Mémoire et observations

L'avocat de DCVC soutient que l'ASFC devrait accepter la réponse de CIE Manufacturing à la demande de renseignements (DDR) pour pays de remplacement, et la prendre en compte aux fins de la décision définitive, même si elle l'a reçue après la clôture du dossier.

Réponse de l'ASFC

La date d'échéance pour les réponses à la DDR pour pays de remplacement était le 19 juillet 2021. L'avocat de CIE Manufacturing a présenté une réponse à la DDR pour pays de remplacement environ quatre mois après la date d'échéance, et aussi après la clôture du dossier. La réponse ayant été rejetée par l'ASFC pour cette raison, elle ne fait pas partie du dossier administratif. Donc, tout point dans les mémoires qui renvoie à cette réponse ne sera pas abordé par l'ASFC. Par ailleurs, si l'information de CIE Manufacturing avait été présentée à temps, il n'est pas clair que l'ASFC ait pu s'en servir puisque les éléments de preuve au dossier indiquent que l'entreprise n'a pas été un producteur de marchandises similaires dans la période visée par les enquêtes.

⁸⁶ Pièces 114 (PRO) et 115 (NC) – Mémoire déposé conjointement au nom de DCVC, de CIE, d'Ocean Trailer et de Groupe St-Henry. Pièces 118 (PRO) et 119 (NC) – Contre-exposé.

⁸⁷ Pièces 112 (PRO) et 113 (NC) – Mémoire déposé au nom de Max-Atlas. Pièces 116 (PRO) et 117 (NC) – Contre-exposé.

Observations concernant le dumping

Conclusion en vertu de l'article 20

Mémoires

L'avocat de la plaignante maintient son point de vue qu'une conclusion en vertu de l'article 20 est appropriée et nécessaire en raison de l'influence exercée par le gouvernement de la Chine dans son industrie des semi-remorques par l'effet combiné des facteurs suivants :

- contrôle exercé par le gouvernement de la Chine sur DCVC par l'entremise d'actionnaires d'entreprise d'État (EE) et de cadres nommés par le gouvernement;
- aides et politiques de réduction ciblée de l'impôt du gouvernement de la Chine.

Pour sa part, l'avocat de DCVC prétend que la décision provisoire de l'ASFC à l'égard des conditions de l'article 20 présentait les lacunes suivantes :

- On a mené par erreur une analyse qui correspondait essentiellement à une enquête sur l'acier;
- Les analyses des prix intérieurs de la plaignante indiquent par erreur des effets de distorsion des prix.

Contre-exposés

L'avocat de Max-Atlas soutient que l'information de DCVC et de Max-Atlas confirme que l'acier est la principale matière première entrant dans la production des châssis porte-conteneurs et représente la plus grande partie des intrants. L'avocat de Max-Atlas ajoute que les données sur les ventes intérieures présentées par DCVC indiquent des distorsions de prix sur le marché intérieur des châssis porte-conteneurs en Chine.

Pour sa part, l'avocat de DCVC insiste pour dire que le fait que le groupe d'entreprises CIMC compte deux grandes EE ne signifie pas nécessairement que les conditions de l'article 20 existent. Il affirme que, même si certaines aides et politiques de réduction de l'impôt existent, ce ne sont pas là des motifs suffisants pour justifier une conclusion en vertu de l'article 20.

Réponse de l'ASFC

L'ASFC a pris en compte les arguments présentés par la plaignante et DCVC dans son analyse aux fins de l'article 20. En particulier, elle a examiné la proportion de matériaux en acier entrant dans la production des châssis porte-conteneurs de DCVC et de la plaignante. De plus, elle a analysé les prix de vente intérieurs des châssis porte-conteneurs de DCVC, et a comparé cette information avec les données sur les prix disponibles pour d'autres marchés concurrentiels. Ses analyses et conclusions sont détaillées dans les sections pertinentes du rapport aux fins de l'article 20⁸⁸.

⁸⁸ Pièce 136 (PRO) – Rapport aux fins de l'article 20.

Sélection des pays de remplacement

Mémoire

L'avocat de la plaignante soutient que les États-Unis demeurent le pays de remplacement le plus approprié aux fins de détermination des valeurs normales, et il donne les facteurs suivants :

- Le degré de développement de l'économie américaine, en fonction du produit intérieur brut et du revenu national brut, est similaire à celui de l'économie chinoise, et les niveaux d'exportation des deux pays sont similaires.
- Les États-Unis comptent un grand nombre de producteurs de châssis porte-conteneurs.
- Les deux pays possèdent des réseaux portuaires et de transport routier et ferroviaire importants.
- Les États-Unis constituent un marché très concurrentiel avec de solides exigences en matière de déclaration en détail, pour lequel des données fiables sont aussi disponibles.

Contre-exposé

L'avocat de DCVC allègue que l'ASFC n'a pas suffisamment cherché à obtenir les renseignements nécessaires pour calculer les valeurs normales selon les dispositions de l'article 20, comme l'exige la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI). Selon lui, il y a des pays de remplacement plus appropriés que les États-Unis, et ce pays n'est pas un comparable raisonnable en termes de prix de vente intérieurs ou de coûts de production.

Réponse de l'ASFC

L'ASFC a adressé des DDR pour pays de remplacement à tous les producteurs connus de châssis porte-conteneurs au Mexique, en Turquie et aux États-Unis. Cependant, elle n'a reçu aucune réponse de producteur à sa DDR. Ayant tenu compte de tous les renseignements au dossier administratif, et faute de réponse de tout producteur à la DDR pour pays de remplacement, elle a déterminé, comme nous l'avons déjà vu, que les États-Unis représentaient le pays de remplacement le plus raisonnable.

Sources des données pour les valeurs normales

Mémoire

L'avocat de DCVC soutient que les données sur les coûts de remplacement de Wabash National Corporation (Wabash) ne sont pas représentatives des prix et du coût de production des châssis porte-conteneurs et que l'information de Wabash n'est ni vérifiable ni exhaustive.

L'avocat ajoute que les renseignements sur les coûts de pays de remplacement ne devraient pas se fonder sur les données d'un producteur national canadien mais plutôt sur les données d'autres producteurs dans un pays de remplacement approprié.

Contre-exposé

L'avocat de la plaignante soutient que les données des États-Unis, en particulier celles d'entreprises cotées en bourse, sont généralement considérées comme fiables, et que les données d'entreprises américaines ayant fait l'objet d'une vérification qui sont présentées à la Securities and Exchange Commission des États-Unis sont crédibles. De plus, il souligne que les données fournies par la plaignante cadrent étroitement avec les renseignements sur les coûts des États-Unis, étant donné l'intégration commerciale du Canada et de ce pays.

L'avocat conclut que la plaignante a fourni à l'ASFC des renseignements exhaustifs sur le coût de production de divers modèles de châssis porte-conteneurs, renseignements qui s'ajoutent aux données au dossier sur les coûts des pays de remplacement.

Réponse de l'ASFC

Conformément à la LMSI, dans les cas où l'ASFC juge que les conditions de l'article 20 existent sur le marché intérieur des marchandises similaires, elle détermine les valeurs normales selon les alinéas 20(1)c) ou d). Ainsi, et comme nous l'avons déjà vu, l'ASFC a demandé des renseignements aux producteurs de châssis porte-conteneurs dans des pays de remplacement pour déterminer les valeurs normales selon l'alinéa 20(1)c). Elle a également demandé des renseignements aux importateurs au Canada sur leurs reventes de châssis porte-conteneurs importés d'autres pays pour déterminer les valeurs normales selon l'alinéa 20(1)d).

Dans les cas où les valeurs normales ne peuvent être établies selon les dispositions de l'article 20, elles sont déterminées par prescription ministérielle en vertu du paragraphe 29(1) de la LMSI, d'après les faits connus.

Comme il est expliqué dans la section portant sur le dumping du présent *Énoncé des motifs*, l'ASFC juge que l'information à laquelle elle s'est fiée pour déterminer les valeurs normales constitue les meilleurs renseignements disponibles.

L'ASFC a pris en compte les arguments présentés par les avocats de la plaignante et de DCVC. Même si l'avocat de DCVC a présenté des arguments concernant la pertinence d'utiliser les données sur les coûts de la plaignante, il a omis de fournir ou de citer tout autre renseignement au dossier administratif sur le coût de production des châssis porte-conteneurs qui pourrait servir à déterminer les valeurs normales.

L'avocat de DCVC a aussi fait valoir que les coûts des pays de remplacement devraient se fonder sur des renseignements vérifiés d'un pays de remplacement. Comme nous l'avons déjà vu en détail, l'ASFC a pris toutes les mesures appropriées pour trouver et obtenir des réponses fiables et vérifiables à sa DDR pour pays de remplacement. Cependant, il n'y a aucune réponse à celle-ci au dossier administratif.

Observations concernant le subventionnement

Mesures en double

Mémoire

L'avocat de DCVC fait valoir que l'ASFC doit tenir compte de ses obligations envers l'Organisation mondiale du commerce, y compris l'évitement de mesures en double, selon lesquelles des valeurs normales sont déterminées en vertu de l'article 20 et des droits compensateurs sont perçus.

Contre-exposé

L'avocat de la plaignante s'oppose aux allégations de « double comptage », aussi appelé les mesures en double, dans le cadre des présentes enquêtes. Il ajoute que la LMSI ne donne ni le pouvoir ni le choix de cesser de calculer les montants de subvention dans les cas où des droits antidumping sont applicables en vertu de l'article 20.

Réponse de l'ASFC

L'ASFC a jugé que la plainte satisfaisait aux exigences pour ouvrir des enquêtes en subventionnement et en dumping, qu'elle a menées simultanément, comme le prévoit la LMSI. Pour son enquête en dumping, l'ASFC a évalué les conditions de marché dans l'industrie des semi-remorques en Chine, qui comprend les châssis porte-conteneurs, et a conclu que les conditions de l'alinéa 20(1)a existaient dans ce secteur. Elle souligne que la décision de l'Organe d'appel dans l'affaire DS379 n'exclut pas d'appliquer simultanément des droits antidumping et compensateurs dans les cas où le dumping provient d'une économie non marchande.

Spécificité et subventions donnant lieu à des mesures compensatoires

Mémoire

L'avocat de DCVC soutient dans son mémoire que plusieurs programmes ne donnent pas lieu à des mesures compensatoires, étant donné qu'ils ne sont pas spécifiques mais généralement accessibles. Il affirme que nombre d'entre eux sont destinés à soutenir les entreprises à l'heure de la COVID-19, et qu'ils sont sans effet différentiel puisqu'au Canada aussi, les entreprises bénéficient de programmes fédéraux semblables.

L'avocat ajoute que l'ASFC a tort de déterminer un montant de subvention, justement parce qu'elle n'a pas d'éléments corroborants, et que le gouvernement concerné n'a pas répondu à sa DDR.

L'avocat de DCVC souligne par ailleurs, dans le même mémoire, que le président a déjà déterminé dans l'enquête sur les sièges domestiques remboursés de 2020 que ces programmes ne semblaient pas généralement accessibles⁸⁹. Toujours selon l'avocat, il serait tout à fait incohérent et arbitraire pour le président de parvenir à la conclusion opposée en présence des mêmes faits dans l'affaire qui nous intéresse⁹⁰.

Contre-exposé

L'avocat de la plaignante soutient que, faute de réponse du gouvernement, l'ASFC devrait continuer de déterminer les montants de subvention par prescription ministérielle. Il ajoute que la nature ou le titre de certains programmes ou d'autres renseignements à leur sujet indiquent que ceux-ci ne sont pas généralement accessibles.

Réponse de l'ASFC

L'ASFC a pris en compte les mémoires et les contre-exposés présentés par les avocats de la plaignante et de DCVC.

Les faits disponibles indiquent que ces programmes ne semblent pas à la disposition de toutes les entreprises dans le pays d'origine. De plus, faute d'une réponse du gouvernement de la Chine, la teneur du dossier ne suffit pas à établir que certains programmes de subvention ne soient pas spécifiques [paragr. 2(7.1) de la LMSI]. Par conséquent, guidée par les principes des paragraphes 2(7.2) et (7.3) de la même loi, et en se basant sur les meilleurs faits disponibles, l'ASFC est d'avis que les subventions accordées au titre de ces programmes ont de bonnes chances d'être spécifiques.

L'ASFC a donc déterminé un montant de subvention pour l'exportateur coopératif par prescription ministérielle en vertu du paragraphe 30.4(2) de la LMSI.

⁸⁹ *Énoncé des motifs* des décisions définitives concernant certains sièges domestiques remboursés (18 août 2021), annexe 2 – Observations concernant le subventionnement.

⁹⁰ Pièce 115 (NC), paragraphe 51 – Mémoire déposé au nom de DCVC, de CIE, d'Ocean Trailer et de Groupe St-Henry.

ANNEXE 3 – DESCRIPTION DES PROGRAMMES ET DES ENCOURAGEMENTS RECENSÉS

La présente annexe décrit les programmes de subvention dont l'exportateur ayant répondu a profité dans la période visée par l'enquête (PVE), ainsi que les autres programmes notés par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) comme donnant peut-être lieu à une action.

Il y a plusieurs renseignements que l'ASFC ne pourra pas publier puisqu'ils sont désignés confidentiels par DCVC, le seul exportateur à avoir participé.

L'ASFC a utilisé les meilleurs renseignements dont elle disposait pour décrire les programmes de subvention pouvant donner lieu à une action mais non utilisés par l'exportateur ayant répondu. Elle a utilisé entre autres les réponses de l'exportateur et des fournisseurs liés, la plainte, ainsi que le fruit de ses propres recherches sur les éventuels programmes de subvention chinois.

Le gouvernement de la Chine n'ayant pas répondu à sa DDR en subventionnement, l'ASFC ne pouvait pas vraiment déterminer le montant de subvention de la manière prescrite puisque faisaient défaut les renseignements sur la contribution financière, l'avantage et la spécificité. Faute d'une réponse du gouvernement, les montants de subvention pour l'exportateur ont été déterminés par prescription ministérielle en vertu du paragraphe 30.4(2) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI).

Alors qu'au début de l'enquête l'ASFC avait une liste de 27 programmes de subvention potentiels, elle s'apercevrait en cours de route que DCVC avait profité de 42 programmes. De ce nombre, quatre ont été reconnus comme provenant de la liste initiale et les 38 autres, considérés comme des programmes précédemment inconnus.

Programmes de subvention utilisés par l'exportateur ayant répondu

On notera que les brèves descriptions ci-dessous ont été fournies en anglais par l'exportateur.

CATÉGORIE 1 : PRÊTS À TAUX PRÉFÉRENTIELS ET GARANTIES DE PRÊTS

Programme 30 : Escompte de 2020 pour une croissance stable

Lancé le 18 mai 2020, ce programme augmente l'appui financier aux entreprises.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 31 : Escompte financier pour les technologies et la finance

Lancé le 13 mai 2020, ce programme a pour objet un soutien financier à l'innovation technologique.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 37 : Remboursement des primes d'assurance en technologie pour 2019

Lancé le 29 décembre 2019, ce programme vise à réduire le risque de l'innovation technologique pour les entreprises et aussi à soulager les difficultés de financement des entreprises technologiques.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

CATÉGORIE 2 : AIDES ET LEURS ÉQUIVALENTS

Programme 28 : Dongguan 2020 – Reconstructions et mises à niveau intelligentes

Lancé le 18 juin 2020, ce programme a pour but d'optimiser les processus de vente et de production ainsi que d'interconnecter les données de production et de gestion pour les entreprises.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 32 : Aides pour une production propre

Lancé le 12 octobre 2020, ce programme encourage les entreprises à une plus grande cohérence environnementale.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 33 : Aides pour les postes de techniciens

Lancé le 23 mai 2019, ce programme vise à former du talent hautement qualifié pour l'entreprise.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 34 : Aide à l'apprentissage en cours d'emploi (2020)

Ce programme a été lancé le 27 novembre 2020, pour développer les compétences professionnelles du personnel.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 36 : Aides aux entreprises qui confient des biens à des sociétés de logistique exploitant des entrepôts d'attente et des entrepôts de douane

Il s'agit d'un programme lancé le 20 juin 2020 pour développer la logistique.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 38 : Agence de surveillance du taux de chômage et du taux d'emploi

Ce programme a été fondé le 25 juillet 2019, pour une meilleure analyse de la situation de l'emploi à Dongguan.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 39 : Fonds de développement du terminal à conteneurs maritimes de Dongguan

Il s'agit d'un programme mis en place le 19 octobre 2019 pour développer le terminal à conteneurs du port de Dongguan.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 41 : Plan de renfort

Le plan de renfort pour 2018 a été mis en œuvre le 25 décembre 2017, pour augmenter l'efficacité de l'entreprise clé.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 45 : Aides à la formation professionnelle en ligne pour 2020

Lancé le 15 avril 2020, ce programme a pour but de développer les compétences professionnelles et de stabiliser l'emploi durant la pandémie.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 46 : Subventions à l'électricité pour la reprise du travail et de la production

Il s'agit d'un programme du 19 février 2020 pour aider les entreprises à se remettre de la pandémie.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 47 : Aide pour les fournitures de prévention

Il s'agit d'un programme du 19 février 2020 pour aider les entreprises à se remettre de la pandémie.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 48 : Aide pour les installations de prévention et d'isolement

Il s'agit d'un programme du 19 février 2020 pour aider les entreprises à se remettre de la pandémie.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 49 : Aide au transport pour que les entreprises clés puissent reprendre le travail et la production

Il s'agit d'un programme du 19 février 2020 pour aider les entreprises à se remettre de la pandémie.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 50 : Aide au transport pour les programmes majeurs de reprise du travail et de la production

Il s'agit d'un programme du 19 février 2020 pour aider les entreprises à se remettre de la pandémie.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 51 : Aides pour la formation de préembauche

Il s'agit d'un programme du 19 février 2020 pour aider les entreprises à se remettre de la pandémie.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 52 : Subventions pour les recrues

Il s'agit d'un programme du 25 février 2020 pour aider les entreprises à se remettre de la pandémie.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 54 : Exploration des marchés outremer

Il s'agit d'un programme du 16 avril 2019 pour encourager les entreprises à explorer les marchés étrangers.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 55 : Plateforme d'innovation

Ce programme a été lancé le 21 mars 2019 pour encourager les entreprises à innover.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 56 : Aides à l'innovation par la recherche conjointe entre l'industrie et les universités

Ce programme a été lancé le 16 avril 2019 pour encourager les entreprises à mettre leurs industries à niveau. Puis le 7 juin 2020, pour les aider davantage dans leur mise à niveau technologique et la transformation de leurs usines, le bureau municipal de Shenzhen pour l'industrie et les technologies de l'information a dressé un plan de soutien pour la transformation technologique des entreprises.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 57 : Recherche-développement 2019

Ce programme du 10 septembre 2019 encourage les entreprises à innover.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 58 : Aides à la rénovation technique

Ce programme du 16 avril 2019 encourage les entreprises à mettre leurs industries à niveau.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 59 : Aides à l'embauche de personnes pauvres

Ce programme du 1^{er} septembre 2019 vise à régler le problème du chômage chez les travailleurs pauvres.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 61 : Subventions pour une croissance économique soutenue en 2020

Ce programme encourage les entreprises à mettre leur matériel à niveau et à augmenter leur capacité de production.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 62 : Électricité

Il s'agit d'un programme établi le 28 septembre 2018 pour réduire le prix de revient des entreprises.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 67 : Aide aux entreprises qui retardent la reprise de la production et l'achat de matériel de prévention durant la pandémie

Il s'agit d'un programme établi le 9 février 2020 pour aider les entreprises à se remettre de la pandémie.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 71 : Champions du secteur manufacturier 2020

Il s'agit d'un programme du 7 avril 2020 pour encourager les entreprises à développer leur capacité d'innovation indépendante.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 72 : Cotation

Ce programme établi le 11 mai 2018 encourage les entreprises à se faire inscrire en bourse.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 73 : Investissement outremer 2020

Ce programme a été établi le 24 juillet 2020 pour développer le commerce extérieur.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 76 : Assurance sociale pour les entreprises d'une certaine taille

Ce programme établi le 22 juin 2020 aide les entreprises à se remettre de la pandémie.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)a) de la LMSI, c'est-à-dire une pratique gouvernementale impliquant un transfert direct de fonds, et il confère au bénéficiaire un avantage équivalent au montant de l'aide fournie.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

CATÉGORIE 3 : PROGRAMMES FISCAUX PRÉFÉRENTIELS

Programme 17 : Réduction de l'impôt sur le revenu des entreprises de haute technologie et de nouvelles technologies

Ce programme est entré en vigueur le 29 décembre 2018.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 40 : Déductions fiscales pour les entreprises qui embauchent des anciens militaires

Ce programme est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2019 pour encourager l'embauche d'anciens militaires.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

CATÉGORIE 4 : EXONÉRATIONS DE DROITS ET DE TAXES

Programme 29 : Remboursement de l'assurance chômage pour les entreprises qui ont du mal à payer la sécurité sociale

Il s'agit d'un programme établi le 5 mai 2019 pour efficacement réduire le chômage et stabiliser l'emploi.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 35 : Remboursement des frais de service pour la retenue, la perception et le prélèvement d'impôts à commission

Ce programme est d'abord entré en vigueur le 2 février 2019. Puis le 13 mars 2020, l'échéance de déclaration des frais de service pour l'année 2019 a été repoussée du 30 du même mois au 30 mai 2020.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 43 : Déduction supplémentaire sur les dépenses de recherche-développement pour des techniques, technologies et produits nouveaux

Ce programme est entré en vigueur le 29 décembre 2018.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 44 : Remboursement de l'assurance chômage imputable à la pandémie

Ce programme a été implanté le 19 février 2020 pour efficacement réduire le chômage et stabiliser l'emploi. Afin de soulager encore davantage les entreprises à l'heure de la pandémie, le bureau municipal de Dongguan pour les ressources humaines et la sécurité sociale a rehaussé la norme de remboursement.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 60 : Remboursement de l'assurance chômage

Ce programme a été implanté le 22 novembre 2017 pour efficacement réduire le chômage et stabiliser l'emploi.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 68 : Remboursement de l'assurance chômage pour les microentreprises et les petites et moyennes entreprises (2020)

Il s'agit d'un programme du 3 février 2020 pour efficacement réduire le chômage et stabiliser l'emploi en temps de pandémie.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

CATÉGORIE 5 : BIENS ET SERVICES QUE L'ÉTAT FOURNIT POUR MOINS CHER QUE LEUR JUSTE VALEUR MARCHANDE

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

Il a été constaté que l'exportateur avait acheté des intrants ou des services publics à des entreprises d'État (EE) pour moins cher que la juste valeur marchande.

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

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Programme 65 : Exemption de l'impôt foncier et des droits d'utilisation des terres

Il s'agit d'un programme en vigueur au 7 février 2020 pour aider les entreprises à se remettre de la pandémie.

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

Aux fins de la décision définitive, le programme peut être considéré comme une subvention spécifique au sens du paragraphe 2(7.3) de la LMSI : il ne semble pas généralement accessible si l'on en juge par la façon dont l'autorité qui l'applique exerce son pouvoir discrétionnaire.

Autres programmes de subvention pouvant donner lieu à une action recensés par l'ASFC mais non utilisés par l'exportateur ayant répondu

CATÉGORIE 1 : PRÊTS À TAUX PRÉFÉRENTIELS ET GARANTIES DE PRÊTS

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

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

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

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

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

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

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

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

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

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

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

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

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

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

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

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

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

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

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

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

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

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

CATÉGORIE 2 : AIDES ET LEURS ÉQUIVALENTS

Programme 5 : Assurances

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Programme 8 : Primes au rendement

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

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

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

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

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

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

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

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

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

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

Programme 10 : Aide pour réduction de la capacité

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

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

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

Programme 11 : Aide pour les déménagements d'usines

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

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

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

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

Programme 12 : Aides et primes au brevetage

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

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

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

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans les affaires *Contreplaqués* et *SDR*.

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

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

Programme 13 : Aide pour la protection de l'environnement

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

L'ASFC a déjà pris des mesures compensatoires contre ce programme dans les affaires *Tubes en cuivre* et *SDR*.

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

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

CATÉGORIE 3 : PROGRAMMES FISCAUX PRÉFÉRENTIELS

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

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

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

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

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

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

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

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

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

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

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

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

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

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

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

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

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

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

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

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

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

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

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

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

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

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

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

CATÉGORIE 4 : EXONÉRATIONS DE DROITS ET DE TAXES

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

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

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

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

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

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

Ce programme a été créé afin d'absorber les investissements dans les ZES et d'encourager les districts à assurer le leadership dans le développement. Le programme est appliqué par les autorités douanières locales, sous la responsabilité de l'administration générale des douanes.

Machines, matériel, pièces de rechange, matières premières, produits intermédiaires, moyens de transport et autres biens d'investissement nécessaires à la production et importés par les entreprises en ZES sont exemptés des droits de douane.

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

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

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

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

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

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

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

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

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

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

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

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

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

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

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

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

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

Pour la décision définitive, le programme peut être considéré comme une contribution financière au sens de l'alinéa 2(1.6)b) de la LMSI, c'est-à-dire un cas où l'État réduit ou abandonne des créances, conférant ainsi au bénéficiaire un avantage égal au montant de la réduction ou de l'exemption.

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