



Tribunal canadien du
commerce extérieur

Canadian International
Trade Tribunal

TRIBUNAL CANADIEN
DU COMMERCE
EXTÉRIEUR

Appels

DÉCISION ET MOTIFS

Appel n° AP-2010-063

Toyota Tsusho America, Inc.

c.

Président de l'Agence des services
frontaliers du Canada

*Décision et motifs rendus
le vendredi 18 novembre 2011*

TABLE DES MATIÈRES

DÉCISION.....i

EXPOSÉ DES MOTIFS 1

 CONTEXTE..... 1

 ORDONNANCE ET CONCLUSIONS DU TRIBUNAL 1

 MARCHANDISES EN CAUSE..... 2

 HISTORIQUE DES PROCÉDURES 2

 ANALYSE 5

 DÉCISION 11

EU ÉGARD À un appel entendu les 13 et 14 septembre 2011 en vertu du paragraphe 61(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, L.R.C. 1985, c. S-15;

ET EU ÉGARD À des décisions rendues par le président de l'Agence des services frontaliers du Canada le 13 décembre 2010 concernant des demandes de révision aux termes de l'article 59 de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*.

ENTRE

TOYOTA TSUSHO AMERICA, INC.

Appelante

ET

**LE PRÉSIDENT DE L'AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS
DU CANADA**

Intimé

DÉCISION

L'appel est rejeté.

Jason W. Downey
Jason W. Downey
Membre président

Serge Fréchette
Serge Fréchette
Membre

Stephen A. Leach
Stephen A. Leach
Membre

Dominique Laporte
Dominique Laporte
Secrétaire

Lieu de l'audience : Ottawa (Ontario)
Dates de l'audience : Les 13 et 14 septembre 2011

Membres du Tribunal : Jason W. Downey, membre président
Serge Fréchette, membre
Stephen A. Leach, membre

Conseiller juridique pour le Tribunal : Nick Covelli

Directeur de la recherche : Randolph W. Heggart

Agent de la recherche : Jan Wojcik

Gestionnaire, Bureau du greffe : Michel Parent

Agent du greffe : Julie Lescom

PARTICIPANTS :**Appelante**

Toyota Tsusho America, Inc.

Conseillers/représentants

Richard S. Gottlieb
Vincent M. Routhier
Gordon LaFortune

Intimé

Président de l'Agence des services frontaliers du
Canada

Conseiller/représentant

Alexandre Kaufman

TÉMOINS :

Shane Brown
Partenaire (retraité)
Gottlieb et associés

Doug D. Perovic
Professeur
Département de la science des matériaux et de
l'ingénierie
Faculté des sciences appliquées et de génie
Université de Toronto

Laurie E. Collins
Directeur, Recherche
Evraz Inc. NA

Micheline Vanier
Gestionnaire
Division des services analytiques et judiciaires
Direction des sciences et de l'ingénierie
Agence des services frontaliers du Canada

Darryl Larson
Directeur intérimaire
Division des produits de consommation
Direction des droits antidumping et compensateurs
Agence des services frontaliers du Canada

Veillez adresser toutes les communications au :

Secrétaire
Tribunal canadien du commerce extérieur
Standard Life Centre
333, avenue Laurier Ouest
15^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0G7

Téléphone : 613-993-3595
Télécopieur : 613-990-2439
Courriel : secretaire@tcce-citt.gc.ca

EXPOSÉ DES MOTIFS

CONTEXTE

1. Le présent appel est interjeté par Toyota Tsusho America, Inc. (Toyota Tsusho) auprès du Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) aux termes du paragraphe 61(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*¹ à l'égard de décisions rendues par le président de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) conformément à l'article 59.

2. Dans le présent appel, le Tribunal doit déterminer si certaines tôles d'acier, qui ont été importées au Canada par Toyota Tsusho et sur lesquelles des droits antidumping ont été imposés (les marchandises en cause), sont de même description que les marchandises auxquelles s'applique l'ordonnance rendue par le Tribunal dans le réexamen relatif à l'expiration n° RR-2007-001² (l'Ordonnance)³. L'Ordonnance a prorogé une ordonnance rendue par le Tribunal dans le réexamen relatif à l'expiration n° RR-2001-006⁴, qui a prorogé, avec modification, les conclusions rendues par le Tribunal dans l'enquête n° NQ-97-001⁵ (les Conclusions).

3. Plus particulièrement, la question en litige dans le présent appel consiste à déterminer si les marchandises en cause constituent de l'« acier au carbone ».

ORDONNANCE ET CONCLUSIONS DU TRIBUNAL

4. Les passages pertinents de l'Ordonnance prévoient ce qui suit :

Aux termes de l'alinéa 76.03(12)b) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le Tribunal canadien du commerce extérieur, par les présentes, proroge son ordonnance à l'égard des tôles d'acier au carbone laminées à chaud originaires ou exportées de la République populaire de Chine.

[Nos italiques]

5. Les passages pertinents des Conclusions prévoient ce qui suit :

Le Tribunal canadien du commerce extérieur a procédé à une enquête, aux termes des dispositions de l'article 42 de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, à la suite de la publication d'une décision provisoire de dumping datée du 27 juin 1997 et d'une décision définitive de dumping datée du 25 septembre 1997, rendues par le sous-ministre du Revenu national, concernant l'importation au Canada de tôles d'**acier au carbone** laminées à chaud ou de tôles d'acier allié résistant à faible teneur, n'ayant subi aucun autre complément d'ouvrage que le laminage à chaud, traitées ou non à la chaleur, coupées à longueur, d'une largeur variant de 24 pouces (+/- 610 mm) à 152 pouces (+/- 3 860 mm) inclusivement, et d'une épaisseur variant de 0,187 pouce (+/- 4,75 mm) à 4 pouces (+/- 101,6 mm) inclusivement, originaires ou exportées du Mexique, de la République populaire de Chine, de la République d'Afrique du Sud et de la Fédération de Russie, à l'exclusion des tôles devant servir à la fabrication de tuyaux ou de tubes (aussi appelées « feuillards »), des tôles en

1. L.R.C. 1985, c. S-15 [*LMSI*].

2. *Certaines tôles d'acier au carbone laminées à chaud* (9 janvier 2008) (TCCE).

3. Les décisions de l'ASFC découlent d'une décision aux termes de l'alinéa 56(1)a) de la *LMSI*, selon laquelle les marchandises importées étaient des marchandises de la même description que les marchandises auxquelles s'applique l'Ordonnance. Conformément au paragraphe 61(3), le Tribunal, saisi d'un appel en vertu du paragraphe 61(1), peut « [...] rendre les ordonnances ou conclusions indiquées en l'espèce et [...] déclarer soit quels droits sont payables, soit qu'aucun droit n'est payable sur les marchandises visées par l'appel ».

4. *Certaines tôles d'acier au carbone laminées à chaud* (10 janvier 2003) (TCCE).

5. *Certaines tôles d'acier au carbone laminées à chaud* (27 octobre 1997) (TCCE).

bobines, des tôles dont la surface présente par intervalle un motif laminé en relief (aussi appelées « tôles de plancher »), des tôles fabriquées selon les spécifications A515 et A516M/A516 de l'ASTM, nuance 70, d'une épaisseur supérieure à 3,125 pouces (+/- 79,3 mm).

Conformément au paragraphe 43(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le Tribunal canadien du commerce extérieur conclut, par les présentes, que le dumping au Canada des marchandises susmentionnées n'a pas causé un dommage sensible à la branche de production nationale, mais menace de causer un dommage sensible à la branche de production nationale.

[Nos caractères gras]

MARCHANDISES EN CAUSE

6. Il est convenu que les marchandises en cause sont des tôles d'acier laminées à chaud n'ayant subi aucun autre complément d'ouvrage que le laminage à chaud, traitées ou non à la chaleur, coupées d'une longueur variant de 6 096 mm (240 pouces) à 12 192 mm (480 pouces), d'une largeur variant de 2 300 mm (96 pouces) à 3 050 mm (120 pouces) et d'une épaisseur variant de 1/2 pouce (13 mm) à 2 1/4 pouces (58 mm)⁶.

7. Les marchandises en cause sont décrites sur les certificats d'essais en usine comme de l'acier de nuance ASTM⁷ A-36B répondant aux spécifications des normes A36/A36M-05 de l'ASTM qui s'appliquent à l'acier de construction au carbone. Elles sont produites par Tianjin Iron and Steel Company Ltd., Tianjin (Chine)⁸.

8. Les marchandises en cause sont composées, en pourcentage de poids, des éléments suivants : de 0,15 à 0,20 de carbone, de 0,19 à 0,34 de silicium, de 0,64 à 1,00 de manganèse, de 0,006 à 0,029 de phosphore, de 0,005 à 0,021 de soufre, de 0,009 à 0,073 d'aluminium/d'oxyde d'aluminium et de 0,001 à 0,003 de bore⁹.

HISTORIQUE DES PROCÉDURES

9. L'Ordonnance a été rendue le 9 janvier 2008 et demeurera en vigueur pendant cinq ans.

10. En septembre 2008, Toyota Tsusho donnait à son conseiller juridique, M. Shane Brown, instruction de communiquer avec l'ASFC pour lui demander si les tôles d'acier contenant du bore, en provenance de la Chine, seraient assujetties à des droits antidumping aux termes de l'Ordonnance¹⁰. Toyota Tsusho allègue que, le 25 septembre 2008, un agent de l'ASFC, M. Darryl Larson, informait M. Brown que les tôles d'acier contenant du bore, en provenance de la Chine, ne seraient pas assujetties à des droits antidumping¹¹.

6. Les marchandises ne sont pas des tôles devant servir dans la fabrication de tuyaux et de tubes (aussi appelées feuillards à tubes), des tôles en bobines, des tôles dont la surface présente par intervalle un motif laminé en relief (aussi appelées tôles de plancher) ou des tôles fabriquées selon les spécifications A515 et A516M/A516 de l'ASTM, nuance 70, d'une épaisseur supérieure à 3,125 pouces (+/- 79,3 mm). Pièce du Tribunal AP-2010-063-09C, onglet B; pièce du Tribunal AP-2010-063-12B, onglet 9; *Transcription de l'audience publique*, 13 septembre 2011, à la p. 5.

7. Pièce du Tribunal AP-2010-063-21B à la p. 5.

8. Pièce du Tribunal AP-2010-063-09C, onglets B, E au para. 18.

9. Pièce du Tribunal AP-2010-063-09A au para. 15; pièce du Tribunal AP-2010-063-09C, onglet B.

10. Pièce du Tribunal AP-2010-063-09C, onglet E.

11. *Ibid.*, onglets E, D.

11. Entre le 20 novembre 2008 et le 24 février 2009, Toyota Tsusho déclarait des importations de marchandises en cause dans le cadre de neuf transactions¹². Toyota Tsusho déclarait ces importations dans le numéro tarifaire 7225.40.99 de l'annexe du *Tarif des douanes*¹³ à titre d'« autres aciers alliés ».

12. Le 28 juillet 2009, cependant, l'ASFC informait Toyota Tsusho par écrit que les marchandises en cause étaient assujetties à des droits antidumping. Toyota Tsusho réagissait en déposant une demande de contrôle judiciaire le 26 août 2009, demande que la Cour fédérale a par la suite rejetée pour défaut de compétence¹⁴. Un appel de la décision de la Cour fédérale a également été rejeté¹⁵.

13. Entre-temps, l'ASFC confirmait sa décision entre le 9 novembre 2009 et le 21 avril 2010 dans le cadre de révisions réalisées conformément à l'article 57 de la *LMSI*¹⁶. L'ASFC faisait valoir que les marchandises en cause étaient des tôles d'acier au carbone et qu'elles étaient, par conséquent, de même description que les marchandises auxquelles l'Ordonnance s'applique.

14. Le 13 décembre 2010, l'ASFC procédait à des réexamens conformément à l'article 59 de la *LMSI*, soutenant que les marchandises en cause étaient assujetties à des droits antidumping¹⁷.

15. Le 22 février 2011, Toyota Tsusho interjetait le présent appel¹⁸.

16. Le 7 mars 2011, Toyota Tsusho déposait une requête aux termes de l'article 23.1 des *Règles du Tribunal canadien du commerce extérieur*¹⁹ afin d'obtenir la délivrance d'assignations à comparaître, la production de documents et la résolution de questions concernant la compétence du Tribunal.

17. Le 27 avril 2011, après examen de la requête de Toyota Tsusho et des représentations écrites des parties, le Tribunal rendait une ordonnance réservant son jugement sur la requête de production de documents et la délivrance d'assignations à comparaître jusqu'au dépôt du mémoire de l'ASFC et statuait qu'il n'avait pas la compétence pour examiner des questions de justice naturelle et d'équité procédurale au sujet de la façon dont l'ASFC est parvenue à ses décisions ni pour accorder une injonction afin d'empêcher l'ASFC d'imposer des droits.

18. Le 8 août 2011, après le dépôt du mémoire de l'ASFC, Toyota Tsusho déposait une nouvelle requête afin d'obtenir la délivrance d'assignations à comparaître et la production de documents. Le 30 août 2011, le Tribunal rejetait la requête pour la production de documents, mais accueillait la requête pour la délivrance d'assignations à comparaître en précisant que tout élément de preuve sur la façon dont l'ASFC est parvenue à ses décisions serait irrecevable. Toyota Tsusho a par la suite signifié des assignations à comparaître à M. Larson, M^{me} Caterina Ardito-Toffolo, M. Paul Loo, M^{me} Micheline Vanier et M^{me} Francine Bouchard, tous des employés de l'ASFC. Elle a par la suite retiré les assignations à comparaître de M. Loo et de M^{me} Bouchard et, à l'audience, elle a choisi de ne pas faire comparaître M^{me} Ardito-Toffolo. Toyota Tsusho a également déposé une version non confidentielle des documents qu'elle n'avait pas réussi à obtenir.

12. Pièce du Tribunal AP-2010-063-09A au para. 11.

13. L.C. 1997, c. 36.

14. *Toyota Tsusho America Inc. v. Canada (Canada Border Services Agency)*, 2010 FC 78 (CanLII).

15. *Toyota Tsusho America Inc. c. Canada (Agence des services frontaliers du Canada)*, 2010 CAF 262 (CanLII).

16. Pièce du Tribunal AP-2010-063-24B aux pp. 758-763, 955-965.

17. Pièce du Tribunal AP-2010-063-01A.

18. *Ibid.*

19. D.O.R.S./91-499 [Règles].

19. Le 9 septembre 2011, aux termes du paragraphe 18(1) des *Règles*, le Tribunal tenait une téléconférence préparatoire à l'audience avec les conseillers juridiques des parties, notamment pour déterminer des points sur lesquels les parties étaient d'accord et pour rappeler aux conseillers juridiques que les éléments de preuve sur la façon dont l'ASFC était parvenue à ses décisions ne seraient pas admissibles.

20. Le 13 et le 14 septembre 2011, le Tribunal entendait l'appel.

21. Lors de l'audience, Toyota Tsusho a convoqué quatre témoins : M. Larson, M^{me} Vanier, M. Brown et M. Doug D. Perovic. L'ASFC a convoqué M. Laurie E. Collins.

22. M. Larson a témoigné brièvement relativement à une partie de l'historique des procédures. Par conséquent, son témoignage n'a d'aucune façon aidé le Tribunal à déterminer si les marchandises en cause étaient des tôles d'acier au carbone.

23. Le témoignage de M^{me} Vanier a été très bref et portait sur un rapport d'analyse des douanes qu'elle avait rédigé pour l'ASFC. Lors du contre-interrogatoire, le conseiller juridique de l'ASFC n'avait que quelques questions à poser sur l'expérience de M^{me} Vanier. Le Tribunal n'avait pas de questions à lui poser. Son opinion de profane sur ce que constitue de l'acier au carbone et de l'acier allié ayant peu de poids, son témoignage ne s'est pas révélé très utile pour résoudre le présent appel.

24. M. Brown a aussi témoigné, surtout à propos d'un message qu'il avait écrit à la main lors d'une conversation téléphonique avec son client, Toyota Tsusho, ayant eu lieu en 2008. Selon l'ASFC, cette note constituait une admission que le bore était un additif inutile. Toyota Tsusho a tenté d'établir qu'il ne s'agissait que des propos exprimés par M. Brown, qui n'est pas un expert. Puisque les motifs de Toyota Tsusho n'étaient pas pertinents pour la résolution du présent appel, le témoignage de M. Brown ne s'est pas avéré utile lui non plus.

25. Puisque le présent appel porte sur la composition des marchandises en cause, les témoignages d'expert de M. Perovic et de M. Collins ont été les plus utiles.

26. M. Perovic, professeur à la Faculté des sciences appliquées et de génie de l'Université de Toronto, détient un doctorat en sciences des matériaux et 20 ans d'expérience en enseignement de cours traitant de métallurgie et de génie métallurgique, y compris sur l'acier. En outre, il a reçu un certain nombre de subventions de recherche et produit des publications se rapportant directement à l'acier. En se fondant sur cette formation et sur cette expérience, le Tribunal a reconnu à M. Perovic le titre d'expert en science des matériaux et en génie métallurgique.

27. M. Collins détient un doctorat en métallurgie du Massachusetts Institute of Technology et travaille dans le secteur canadien de l'acier depuis de nombreuses années, notamment à titre de chercheur dans le domaine de la sidérurgie. Toyota Tsusho a fait opposition, en partie, à sa qualification à titre d'expert parce que la majeure partie de son expérience récente relevait du domaine de la gestion. Cependant, il a maintenu ses qualifications en assistant à des conférences, en rédigeant des articles, en supervisant et en finançant des programmes universitaires et en demeurant membre de l'American Society of Metals et de l'Institut canadien des mines, de la métallurgie et du pétrole.

28. En se fondant sur sa formation et sur son expérience, le Tribunal a reconnu à M. Collins le titre d'expert en sidérurgie. Cependant, comme l'a souligné Toyota Tsusho, M. Collins n'est pas un expert indépendant, puisque son employeur, Evraz Inc. NA, était l'un des producteurs canadiens de tôles d'acier protégés par l'Ordonnance. Le Tribunal a pris ce fait en considération pour la pondération des éléments de preuve qu'il a présentés.

29. Toyota Tsusho soutient que le manque d'indépendance de M. Collins devrait l'empêcher de fournir un témoignage d'opinion, citant l'exemple de M. Phil Weedon, témoin dont le Tribunal a refusé l'admission en preuve d'opinions dans les dossiers n^{os} PR-2010-049, PR-2010-050 et PR-2010-058²⁰. Cependant, cette situation très exceptionnelle était facile à distinguer. M. Weedon avait rédigé et déposé la plainte lui-même, avait représenté la partie plaignante à titre de conseiller juridique lors d'une étape antérieure des procédures, avait auparavant, dans bon nombre de procédures liées, tenté d'obtenir l'autorisation d'intervenir au nom de sa propre société et avait comme perspective de bénéficier personnellement de l'issue de l'affaire. Au contraire, la situation de M. Collins est analogue à celle de M. Marcel Lemieux dans l'affaire susmentionnée; M. Lemieux était un expert à l'emploi de l'ASFC dont les opinions ont été admises mais auxquelles une importance moindre a été donnée en raison de sa relation avec l'une des parties.

ANALYSE

30. Toyota Tsusho soutient que les marchandises en cause sont de l'acier allié, non de l'acier au carbone, et ne sont donc pas de même description que les marchandises auxquelles l'Ordonnance s'applique.

31. L'ASFC soutient que les marchandises en cause sont de l'acier au carbone et qu'elles sont par conséquent assujetties à des droits antidumping, conformément à l'Ordonnance.

32. Les parties conviennent que l'Ordonnance ne s'applique pas à l'acier allié; elle s'applique seulement et sans ambiguïté aux « tôles d'acier au carbone ». Par conséquent, la seule question en litige consiste à déterminer si les marchandises en cause constituent de l'acier allié, comme le soutient Toyota Tsusho, ou de l'acier au carbone, comme l'a déterminé l'ASFC. Notamment, la quantité minimale de bore contenue dans les marchandises en cause fait-elle en sorte qu'elles constituent de l'acier allié plutôt que de l'acier au carbone?

33. La cause de Toyota Tsusho repose, en grande partie, sur le fait que les marchandises en cause sont classées dans la position n^o 72.25 à titre de « [p]roduits laminés plats en autres aciers alliés » en raison de la teneur de 0,001 à 0,003 p. 100 de bore des marchandises en cause. La note 1f) du chapitre 72 définit l'expression « autres aciers alliés » comme « les aciers ne répondant pas à la définition des aciers inoxydables et contenant en poids un ou plusieurs des éléments ci-après dans les proportions suivantes : [...] 0,0008 % ou plus de bore [...] ». De même, les *Notes explicatives du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises*²¹ du sous-chapitre IV du chapitre 72 citent « [l]es aciers alliés à soudabilité et à limite d'élasticité améliorées, contenant notamment de très faibles quantités de bore (cependant égales ou supérieures à 0,0008 %) [...] ».

34. Le classement tarifaire n'est toutefois pas déterminant pour les besoins du présent appel en vertu de la *LMSI*. Dans les dossiers de classement tarifaire, il faut examiner le libellé de l'annexe du *Tarif des douanes*, mais dans le présent appel, le Tribunal doit examiner le libellé de l'Ordonnance. C'est la description des marchandises dans l'Ordonnance qui détermine si des marchandises importées doivent être assujetties à des droits antidumping ou à des droits compensateurs²².

35. Les mécanismes de classement de l'acier de l'American Iron and Steel Institute (AISI) et de la Society for Automotive Engineers (SAE) et les spécifications d'acier d'ASTM International ont également été présentés au Tribunal.

20. *Re plainte déposée par Siemens Enterprise Communications Inc., anciennement Enterasys Networks of Canada Ltd.* (23 décembre 2010), (TCCE).

21. Organisation mondiale des douanes, 4^e éd., Bruxelles, 2007 [*Notes explicatives*].

22. *Les Importations APR Ltée c. Sous-M.R.N.D.A.* (28 février 1994), AP-93-141 (TCCE); *Flortech Systems c. Sous-M.R.N.* (17 octobre 1996), AP-95-093 (TCCE).

36. M. Perovic a expliqué que, tandis que le système de classement AISI/SAE utilise des désignations de nuance fondées sur la composition, les spécifications de l'ASTM portent sur les exigences relatives aux produits, qui peuvent inclure à la fois la composition et les propriétés mécaniques²³. M. Perovic a affirmé que les normes AISI/SAE et ASTM sont également valides, mais que, selon lui, la norme ASTM est plus précise²⁴.

37. Toyota Tsusho soutient que la terminologie des définitions de la norme ASTM A941-10a de l'acier au carbone et de l'acier allié confirme que les marchandises en cause sont bel et bien de l'acier au carbone. Les définitions prévoient ce qui suit :

Acier au carbone – acier qui est conforme à une spécification prescrivant une limite maximale, par analyse calorimétrique en pourcentage de la masse, n'excédant pas 2,00 pour le carbone et 1,65 pour le manganèse, mais ne prescrivant pas de limite minimale pour le chrome, le cobalt, le molybdène, le nickel, le niobium [columbium], le tungstène [wolfram], le vanadium ou le zirconium.

À l'exception de ce qui précède, les spécifications s'appliquant à l'acier au carbone peuvent prescrire des limites (minimales, maximales ou les deux) pour chacun des éléments d'alliage spécifiés, sous réserve des restrictions suivantes pour l'analyse calorimétrique en pourcentage de la masse :

[...]

f) ***pour les aciers au carbone qui doivent contenir du bore [...] la limite minimale spécifiée ne doit pas excéder 0,0005 pour le bore [...]***

*Acier allié – acier, autre que de l'acier inoxydable, qui est conforme à une spécification exigeant qu'au moins un des éléments suivants ait, en pourcentage de masse, une teneur **minimale**, équivalente ou supérieure à ce qui suit : 0,30 pour l'aluminium, **0,0008 pour le bore**, 0,30 pour le chrome, 0,30 pour le cobalt, 0,40 pour le cuivre, 0,40 pour le plomb, 1,65 pour le manganèse, 0,08 pour le molybdène, 0,30 pour le nickel, 0,06 pour le niobium [columbium], 0,60 pour le silicium, 0,05 pour le titane, 0,30 pour le tungstène [wolfram], 0,10 pour le vanadium, 0,05 pour le zirconium ou 0,10 pour tout autre élément d'alliage, à l'exception du soufre, du phosphore, du carbone et de l'azote²⁵.*

[Nos caractères gras, traduction]

38. M. Perovic a affirmé, lors de l'interrogatoire principal et du contre-interrogatoire, que ces définitions signifient que l'acier contenant au moins 0,0005 p. 100 de bore ne peut être considéré comme de l'acier au carbone²⁶. De plus, d'après son témoignage, l'éventail de 0,0005 à 0,0008 p. 100 constitue une « zone grise » dans laquelle l'acier n'est pas défini, alors qu'à 0,0008 p. 100, l'acier « passe au niveau de l'acier allié » [traduction]²⁷. Si cela est exact, selon l'annexe du *Tarif des douanes* et selon les définitions de l'ASTM, les marchandises en cause ne sont effectivement pas de l'acier au carbone, mais de l'acier allié en raison de leur teneur en bore qui se situe entre 0,001 à 0,003 p. 100.

39. Cependant, le Tribunal n'est pas convaincu que l'interprétation que fait M. Perovic des définitions de l'ASTM est correcte. Son témoignage à l'égard de ces définitions était inégal. En contre-interrogatoire, il a convenu que la définition de l'acier au carbone ne précise qu'une limite minimale de bore, qui ne peut excéder 0,0005 p. 100 en acier au carbone, sans limite maximale²⁸.

23. *Transcription de l'audience publique*, 13 septembre 2011, aux pp. 79-81.

24. *Ibid.* aux pp. 78-82.

25. Pièce du Tribunal AP-2010-063-21B aux pp. 6-7.

26. *Transcription de l'audience publique*, 13 septembre 2011, aux pp. 81-82.

27. *Ibid.* aux pp. 82, 187.

28. *Ibid.* aux pp. 136-137.

40. Cette dernière interprétation est conforme aux éléments de preuve présentés par M. Collins. Dans son témoignage, il a affirmé que la définition de l'ASTM de l'acier au carbone permet une teneur minimale en bore pouvant atteindre 0,0005 p. 100 et ne prescrit pas de quantité maximale²⁹.

41. Le Tribunal est d'accord avec cette autre interprétation faite à partir de la structure grammaticale et du contexte. La définition de l'acier au carbone contient des références à une « limite maximale » [traduction] par rapport à d'autres éléments (par exemple 0,6 p. 100 pour le cuivre). Si les rédacteurs avaient eu l'intention de fixer à 0,0005 p. 100 la « limite maximale » quant à la teneur de bore, ils auraient utilisé cette expression. En utilisant plutôt l'expression « limite minimale » [traduction], les rédacteurs voulaient de toute évidence que la teneur de 0,0005 p. 100 soit un seuil minimal plutôt qu'un maximum.

42. M. Collins a affirmé dans son témoignage que l'acier contenant du bore correspondrait à la définition de l'ASTM de l'acier allié si une spécification de l'industrie ou celle d'un client, selon laquelle l'acier était fabriqué, exigeait au moins 0,0008 p. 100 de bore et que la teneur en bore répondait à cette exigence³⁰. Il a fait la distinction entre une telle spécification et l'acier au carbone ASTM A36, qui est un exemple de nuance d'acier au carbone n'exigeant pas de bore³¹.

43. L'opinion de M. Collins à ce sujet est compatible avec les éléments de preuve présentés par M. Perovic. Ce dernier a affirmé que le bore était « nécessaire » [traduction] lorsque l'acier devait être durci au moyen d'un procédé de refroidissement et de trempe³². Il a cité la désignation de l'acier AISI/SAE 15B21H à titre d'exemple d'une telle spécification³³. À cette fin, le Tribunal remarque qu'un tel durcissement et qu'une telle désignation nécessitent une transformation additionnelle.

44. Ceci étant dit, compte tenu du fait que la teneur en bore des marchandises en cause est supérieure à 0,0008 p. 100, cela implique, comme l'a admis M. Collins, que les marchandises en cause correspondent à la définition de l'ASTM pour l'acier allié si elles ont été fabriquées conformément aux spécifications d'un client ou d'une industrie exigeant une teneur minimale en bore de 0,0008 p. 100³⁴.

45. Une lecture de la définition de l'AISI/SAE de l'acier au carbone mène à la même conclusion générale. La définition prévoit ce qui suit :

L'acier est considéré comme de l'acier au carbone lorsqu'aucune teneur minimale n'est spécifiée ou exigée pour l'aluminium (Al), le chrome (Cr), le cobalt (Co), le niobium (Nb), le molybdène (Mo), le nickel (Ni), le titane (Ti), le tungstène (W), le vanadium (V) ou le zirconium (Zr) ou tout autre élément ajouté pour obtenir l'effet d'alliage désiré, lorsque la teneur maximale prescrite pour le cuivre ne dépasse pas 0,40 p. 100 ou lorsque la teneur maximale prescrite pour n'importe lequel des éléments suivants ne dépasse pas les pourcentages indiqués, soit 1,65 p. 100 pour le manganèse (Mn), 0,60 p. 100 pour le silicium (Si), 0,60 p. 100 pour le cuivre (Cu). Pour les aciers au carbone à grain fin, les niveaux minimaux ou maximaux d'additifs d'affinage (Al, Nb, V) peuvent être spécifiés. Le bore peut être ajouté à de l'acier au carbone calmé à grain fin pour améliorer sa trempabilité³⁵.

[Nos caractères gras, traduction]

29. *Transcription de l'audience publique*, 14 septembre 2011, aux pp. 271, 293.

30. *Ibid.* aux pp. 271-272, 291-293.

31. *Ibid.* à la p. 291.

32. *Transcription de l'audience publique*, 13 septembre 2011, à la p. 175.

33. *Ibid.* aux pp. 172, 174.

34. *Transcription de l'audience publique*, 14 septembre 2011, à la p. 307.

35. Pièce du Tribunal AP-2010-063-21B à la p. 6.

46. M. Perovic a affirmé dans son témoignage que l'expression « ou tout autre élément ajouté pour obtenir l'effet d'alliage désiré » pourrait comprendre le bore³⁶. En effet, la définition souligne expressément que le bore peut être ajouté à l'acier au carbone pour améliorer sa « trempabilité ». Par conséquent, d'après une simple lecture de la définition de l'AISI/SAE, dans laquelle aucune teneur minimale en bore n'est exigée, comme cela semble être le cas ici, l'acier contenant du bore constitue de l'acier au carbone.

47. De même, la note 2 du premier tableau des compositions de l'acier au carbone SAE/AISI contenu dans le *SAE Handbook*, qui donne la liste des éventails de compositions chimiques pour différentes nuances d'acier au carbone, prévoit ce qui suit :

BORE — Les aciers au carbone calmés standard, qui sont de grain fin, peuvent être produits par l'ajout de bore pour en améliorer la trempabilité. De tels aciers sont produits avec une teneur en bore variant de 0,0005 à 0,003 p. 100. Ces aciers sont désignés au moyen de l'ajout de la lettre « B » entre le deuxième et le troisième chiffre du numéro de nuance, par exemple 10B45. La désignation UNS est également modifiée par le remplacement du dernier chiffre par « 1 » pour indiquer la présence de bore, par exemple G10461³⁷.

[Traduction]

48. Ce libellé implique que l'acier au carbone peut être produit avec un pourcentage maximal de 0,003 p. 100 de bore pour améliorer sa trempabilité et constituer néanmoins de l'acier au carbone. M. Perovic a convenu de cette interprétation³⁸. De fait, cette interprétation est compatible avec son témoignage selon lequel le bore commence à perdre de son efficacité en tant qu'agent de durcissement au-delà de 0,003 p. 100³⁹. M. Perovic n'a pas été en mesure de conclure à partir de ce libellé que les marchandises en cause pouvaient être considérées comme de l'acier allié⁴⁰.

49. La définition de l'AISI/SAE de l'acier allié a également été examinée. Elle prévoit ce qui suit :

L'acier allié, sauf les aciers classés comme des aciers haute résistance faiblement alliés (AHRFA), est considéré comme tel quand (1) le maximum de l'éventail donné pour la teneur en éléments d'alliage excède au moins une des limites suivantes : 1,65 p. 100 de manganèse, 0,60 p. 100 de silicium, 0,60 p. 100 de cuivre ou quand (2) un éventail défini ou une quantité minimale définie de l'un ou l'autre des éléments suivants est spécifié ou exigé à l'intérieur des limites du champ reconnu des aciers alliés de construction : aluminium, chrome (jusqu'à 3,99 p. 100), cobalt, niobium, molybdène, nickel, titane, tungstène, vanadium, zirconium, ou tout autre élément d'alliage ajouté pour obtenir l'effet d'alliage désiré⁴¹.

[Nos caractères gras, traduction]

50. Autrement dit, pour l'AISI/SAE, l'acier contenant du bore n'est considéré comme de l'acier allié que lorsqu'un éventail de teneur en bore ou une quantité minimale de bore est spécifié ou exigé. M. Collins a d'ailleurs cité la norme SAE 15B21 à titre d'exemple d'une telle spécification parce qu'aux termes de la note 2 susmentionnée, elle exige une teneur en bore de 0,0005 p. 100 à 0,003 p. 100⁴².

36. *Transcription de l'audience publique*, 13 septembre 2011, aux pp. 132-133.

37. Pièce du Tribunal AP-2010-063-21B, tableau 3.

38. *Transcription de l'audience publique*, 13 septembre 2011, à la p. 167.

39. *Ibid.* à la p. 88.

40. *Ibid.* à la p. 168.

41. Pièce du Tribunal AP-2010-063-21B à la p. 7.

42. *Transcription de l'audience publique*, 14 septembre 2011, aux pp. 272-273.

51. Par conséquent, bien qu'elles diffèrent dans une certaine mesure, les définitions de l'industrie indiquent que les marchandises en cause pourraient être considérées comme de l'acier allié si elles étaient produites de façon à être conformes à une exigence relative à un éventail défini ou à une quantité minimale de bore; dans le cas contraire, elles sont considérées comme de l'acier au carbone.

52. Cependant, aucun élément de preuve n'indique que Toyota Tsusho a produit les marchandises en cause conformément à une telle exigence.

53. M. Collins a témoigné que les bons de commande auraient constitué des éléments de preuve très utiles pour démontrer que les marchandises en cause avaient été produites en conformité avec une spécification quelconque d'un client qui exigeait du bore⁴³. Toutefois, Toyota Tsusho n'a pas présenté de bon de commande ni d'autres éléments de preuve de même nature.

54. Les autres éléments de preuve indiquent que les marchandises en cause ont été produites conformément à la norme ASTM A36 (acier de construction à faible teneur en carbone), qui, tel qu'il a déjà été discuté, n'exige pas de bore. Les certificats d'essais en usine indiquent que Toyota Tsusho a désigné les marchandises en cause comme « A36-B » ou son équivalent, « SA36-B ». M. Perovic et M. Collins ont affirmé dans leurs témoignages que la norme A36-B n'existe pas dans l'industrie sidérurgique⁴⁴. Il a présumé, comme le fait le Tribunal, que Toyota Tsusho a simplement ajouté le « B » pour indiquer que du bore avait été ajouté aux marchandises en cause⁴⁵.

55. M. Perovic était d'avis que les marchandises en cause n'étaient pas de l'acier au carbone de nuance A36 parce que le bore n'est pas mentionné dans cette norme et que les certificats indiquent que les niveaux d'aluminium dans les marchandises en cause sont habituellement élevés pour un acier au carbone de nuance A36⁴⁶. M. Perovic a affirmé que de l'aluminium ou du titane est ajouté à l'acier afin qu'il se combine à l'azote (« calmer l'acier ») pour libérer le bore et qu'il puisse agir en tant qu'agent de durcissement et qu'il réalise potentiellement un état de dureté qui ne pourrait être atteint par de l'acier au carbone de nuance A36⁴⁷. À son avis, les niveaux d'aluminium indiqués sur les certificats étaient suffisants pour obtenir cet effet et les niveaux de bore des marchandises en cause étaient optimaux pour une capacité de durcissement efficace⁴⁸. D'après les niveaux de bore et la capacité de durcissement en découlant, M. Perovic a indiqué que les marchandises en cause auraient pu être classées comme de l'« acier H au carbone et au bore » [traduction] de nuance 15B21H selon l'ASTM/A36 une fois traitées à chaud au Canada⁴⁹. Cependant, ce témoignage soulève quelques problèmes.

56. Premièrement, M. Perovic a reconnu que les certificats n'indiquent pas la teneur en azote des marchandises en cause, ni le type de four dans lequel les marchandises en cause ont été produites, ce qui aurait pu donner un indice des niveaux d'azote⁵⁰. Il a cependant reconnu que le niveau d'aluminium requis pour calmer complètement l'acier dépend du niveau d'azote⁵¹. De même, M. Perovic a concédé qu'il n'avait pas mené de test de la capacité de durcissement des marchandises en cause ni vu le résultat d'un tel

43. *Ibid.* à la p. 310.

44. *Transcription de l'audience publique*, 13 septembre 2011, à la p. 83; *Transcription de l'audience publique*, 14 septembre 2011, à la p. 318.

45. *Transcription de l'audience publique*, 13 septembre 2011, aux pp. 83, 90.

46. *Ibid.* à la p. 86.

47. *Ibid.* à la p. 87.

48. *Ibid.* aux pp. 87-88.

49. *Ibid.* aux pp. 89, 91-92.

50. *Ibid.* à la p. 101.

51. *Ibid.* aux pp. 103, 109, 121-122, 153.

test⁵². De plus, il n'était pas certain si les certificats ne mentionnaient que de l'aluminium ou plutôt de l'aluminium et de l'oxyde d'aluminium⁵³. Par conséquent, de l'avis du Tribunal, M. Perovic ne pouvait affirmer de façon catégorique que les niveaux d'aluminium étaient suffisants pour permettre au bore de réaliser une capacité de durcissement supérieure à celle de l'acier au carbone de nuance A36.

57. De fait, M. Collins a fait remarquer qu'un vaste éventail de teneurs en aluminium avaient été indiqué sur les certificats d'essais en usine, soit de 0,015 p. 100 à 0,06 p. 100, incluant, d'après lui, de l'oxyde d'aluminium, et qu'il s'inquiétait du fait que la teneur totale en aluminium se situant à la limite inférieure de cet éventail était insuffisante pour que le bore soit efficace, de manière constante et uniforme, d'une tôle à l'autre, afin de répondre aux attentes d'un client qui exige que l'acier aie des capacités de durcissement⁵⁴.

58. Comme Toyota Tsusho aurait sans doute pu préciser si les valeurs d'aluminium comprenaient l'oxyde d'aluminium, ou divulgué la teneur en azote de ses propres produits ou, à tout le moins, le type de four dans lequel elle a produit les marchandises en cause, mais ne l'a pas fait, le Tribunal suppose que cette information n'aurait pas appuyé la conclusion de M. Perovic. Le fardeau de la preuve revient sans contredit à Toyota Tsusho, ce qu'elle a reconnu⁵⁵, et à cet égard, elle ne s'est pas acquittée de ce fardeau.

59. Deuxièmement, M. Perovic a reconnu que, même si la norme A36 ne fait pas mention du bore ni de l'aluminium, elle ne les interdit pas⁵⁶. M. Collins a affirmé dans son témoignage qu'Evraz Inc. NA produit de l'acier au carbone A36 contenant des niveaux résiduels de cuivre, de nickel et de chrome, même si ces éléments ne sont pas exigés. Selon son expérience dans l'industrie, le simple fait que la norme A36 ne mentionne pas un élément ne signifie généralement pas que son ajout modifie la désignation de l'acier, qui demeure néanmoins de l'acier au carbone de nuance A36⁵⁷. De même, M. Perovic a reconnu que l'acier au carbone contient habituellement, au total, jusqu'à 2 p. 100 d'éléments d'alliage et que les certificats d'essais en usine indiquent que la totalité des éléments d'alliage des marchandises en cause, y compris le bore, représentaient beaucoup moins que 2 p. 100, c.-à-d. qu'elles se situaient dans un éventail de 1,3 à 1,4 p. 100⁵⁸.

60. Troisièmement, il est clairement établi que le Tribunal n'est saisi que de déterminer l'état des marchandises au moment de leur importation⁵⁹. Aucun élément de preuve n'indique qu'au moment de l'importation les marchandises en cause avaient été traitées à la chaleur et M. Perovic a affirmé dans son témoignage que le bore n'a que très peu, sinon aucun effet sur les propriétés des tôles dans cet état⁶⁰. C'est seulement une fois que la tôle est traitée à la chaleur par le procédé de refroidissement et de trempe qu'elle atteint un état de dureté qui ne peut incidemment être atteint par de l'acier de nuance A36⁶¹. M. Perovic a reconnu que les marchandises en cause, dans l'état où elles ont été importées, contenaient plusieurs éléments

52. *Ibid.* à la p. 128.

53. *Ibid.* aux pp. 84-85, 153-154; *Transcription de l'audience publique*, 14 septembre 2011, aux pp. 258-259, 278.

54. *Transcription de l'audience publique*, 14 septembre 2011, aux pp. 259-262, 266-267, 284, 306; pièce du Tribunal AP-2010-063-20A au para. 20.

55. *Transcription de l'audience publique*, 14 septembre 2011, aux pp. 364-365.

56. *Transcription de l'audience publique*, 13 septembre 2011, à la p. 150.

57. *Transcription de l'audience publique*, 14 septembre 2011, aux pp. 285-286.

58. *Transcription de l'audience publique*, 13 septembre 2011, aux pp. 137-138.

59. Toyota Tsusho a reconnu ce fait. *Transcription de l'audience publique*, 14 septembre 2011, à la p. 367. Voir aussi *Cobra Fixations Cie Ltée c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (8 mai 2009), AP-2008-006 (TCCE) au para. 26, lequel cite, *inter alia*, *Deputy Minister of National Revenue, Customs and Excise v. MacMillan & Bloedel (Alberni) Ltd.*, [1965] S.C.R. 366.

60. *Transcription de l'audience publique*, 13 septembre 2011, à la p. 89.

61. *Ibid.* aux pp. 90, 181.

et avaient plusieurs propriétés de la norme A36 et que, même contenant le bore, elles étaient essentiellement un acier au carbone conforme à la norme ASTM A36⁶². M. Collins a souscrit à cette conclusion⁶³.

61. Enfin, si les marchandises avaient été produites de manière à être conformes à la désignation AISI/SAE 15B21H (appelée « acier H au carbone et au bore »), c'est la désignation qui aurait en toute logique été indiquée sur les certificats d'essai en usine et non « A36-B »⁶⁴.

62. Par conséquent, en ce qui concerne les définitions de l'ASTM et de l'AISI/SAE, le Tribunal considère que les marchandises en cause constituent de l'acier au carbone.

63. Par conséquent, il ne reste plus au Tribunal qu'un classement tarifaire qui appuie la conclusion que les marchandises en cause sont de l'acier allié et des normes de l'industrie de l'acier qui appuient la conclusion que les marchandises en cause sont de l'acier au carbone. Compte tenu du fait que l'objet du présent appel est l'acier, le Tribunal accorde plus de poids aux normes de l'industrie de l'acier qu'à l'annexe du *Tarif des douanes*.

64. Pour toutes les raisons qui précèdent, le Tribunal conclut que les marchandises en cause constituent de l'acier au carbone et qu'à ce titre elles sont de même description que les marchandises auxquelles l'Ordonnance s'applique.

DÉCISION

65. L'appel est rejeté.

Jason W. Downey

Jason W. Downey
Membre président

Serge Fréchette

Serge Fréchette
Membre

Stephen A. Leach

Stephen A. Leach
Membre

62. *Ibid.* aux pp. 84, 89-90, 106.

63. Pièce du Tribunal AP-2010-063-20A aux para. 18, 20; *Transcription de l'audience publique*, 14 septembre 2011, à la p. 272.

64. *Transcription de l'audience publique*, 14 septembre 2011, à la p. 317; pièce du Tribunal AP-2010-063-20A, tableau 4, figure 1.