



**CANADA – MESURES CONCERNANT LE COMMERCE
DES AÉRONEFS COMMERCIAUX**

**DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UN GROUPE
SPÉCIAL PRÉSENTÉE PAR LE BRÉSIL**

La communication ci-après, datée du 18 août 2017 et adressée par la délégation du Brésil au Président de l'Organe de règlement des différends, est distribuée conformément à l'article 6:2 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends.

Le 8 février 2017, le gouvernement du Brésil (le "Brésil") a demandé l'ouverture de consultations avec le gouvernement du Canada (le "Canada") conformément aux articles 1^{er} et 4 du Mémoire d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends (le "Mémoire d'accord"); aux articles 4, 7 et 30 de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires (l'"Accord SMC"); et à l'article XXII de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 (le "GATT de 1994") (dans la mesure où il est incorporé dans l'article 30 de l'Accord SMC) au sujet de mesures affectant le commerce des aéronefs commerciaux. Les consultations ont été tenues le 10 mars 2017 en vue d'arriver à une solution mutuellement satisfaisante. Elles n'ont malheureusement pas permis de régler le différend.

Par conséquent, le Brésil demande à l'Organe de règlement des différends (l'"ORD") d'établir un groupe spécial conformément à l'article 6 du Mémoire d'accord, aux articles 4, 7 et 30 de l'Accord SMC et à l'article XXIII:2 du GATT de 1994 (dans la mesure où il est incorporé dans l'article 30 de l'Accord SMC).

De l'avis du Brésil, les mesures qui font l'objet de la présente demande d'établissement d'un groupe spécial sont les subventions prohibées et pouvant donner lieu à une action accordées à Bombardier, Inc. ("Bombardier")¹ et à ses fournisseurs, ainsi que la législation, la réglementation et d'autres instruments, et les modifications y relatives, qui prévoient l'octroi de ces subventions à ces bénéficiaires. Ces mesures incluent les suivantes:

Stratégie québécoise de l'aérospatiale

En juillet 2006, le gouvernement du Québec (le "Québec") a annoncé le lancement de la Stratégie de développement de l'industrie aéronautique québécoise.² Les objectifs du gouvernement du Québec sont de "{c}onserver la position de leader mondial en aéronautique du Québec en développant de nouveaux produits et en améliorant la compétitivité du secteur" et de "{r}enforcer la position largement dominante du Québec dans l'industrie aéronautique au Canada". Le Québec a indiqué qu'il agirait de concert avec le gouvernement fédéral pour favoriser "la mise au point de nouveaux produits, l'aide à l'exportation et le financement des ventes des maîtres d'œuvre, des équipementiers et des PME". En mai 2016, le Québec a déclaré que ses contributions dans le cadre

¹ "Bombardier", tel qu'il est mentionné dans la présente demande, inclut Bombardier, Inc.; Bombardier Aéronautique; Bombardier Transportation (Investment) UK Ltd; la société en commandite Avions C Series; et toutes les autres filiales et sociétés affiliées de Bombardier, Inc.

² "Stratégie de développement de l'industrie aéronautique québécoise" (juillet 2006), <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs58941>. Dans sa demande de consultations, le Brésil a désigné cette stratégie par l'expression Stratégie québécoise de l'aérospatiale 2006-2016. Le Canada a indiqué un lien renvoyant à cette stratégie pendant les consultations.

de la Stratégie 2006 avaient atteint plus de 700 millions de dollars canadiens. Les initiatives annoncées dans le cadre de cette stratégie consistent, mais pas exclusivement, à :

- financer la R&D et le développement de produits au moyen de prêts remboursables par redevances sur les ventes;
- financer des projets structurants sous forme de capital-actions par la Société générale de financement (qui a fusionné avec Investissement Québec ("IQ") en décembre 2010);
- augmenter le contenu québécois dans les projets des maîtres d'œuvre;
- participer au financement à long terme du Consortium de recherche et d'innovation en aérospatiale au Québec (le "CRIAQ");
- poursuivre l'appui financier du Québec au Centre technologique en aérospatiale (le "CTA");
- maintenir les mesures fiscales liées à la recherche précompétitive;
- soutenir la modernisation et l'achat d'équipement de pointe (modification des règles régissant les programmes du Ministère de l'économie, de la science et de l'innovation du Québec (le "MESI")); et
- s'assurer que le gouvernement fédéral joue un rôle de soutien essentiel pour l'industrie aéronautique québécoise en finançant le développement de produits.

En 2006, Aéro Montréal (dont Bombardier et ses fournisseurs sont membres) a été établi pour fournir à Bombardier et à d'autres sociétés aérospatiales à Montréal des solutions au niveau de la chaîne d'approvisionnement, du savoir-faire et des services de collaboration dans le secteur. Le gouvernement fédéral, le Québec et la Communauté métropolitaine de Montréal ont versé au moins 5 millions de dollars canadiens à Aéro Montréal pour soutenir ses initiatives et ses chantiers, participant par exemple au Projet mobilisateur de l'avion plus écologique ou SA2GE (Systèmes aéronautiques d'avant-garde pour l'environnement) et à l'Initiative MACH.

En mai 2016, le Québec a annoncé des contributions publiques de 510 millions de dollars canadiens dans le cadre de la Stratégie québécoise de l'aérospatiale 2006-2016.³ Dans le cadre de la Stratégie 2016, le Québec s'emploiera, entre autres choses, à soutenir la croissance du secteur en appuyant des projets d'investissement d'envergure, à aider les PME en encourageant les exportations et à promouvoir l'innovation en stimulant le développement de nouveaux produits (par exemple Projet mobilisateur de l'avion plus écologique).

Le Brésil considère que les mesures et les initiatives susmentionnées accordent directement ou indirectement des subventions à Bombardier et à ses fournisseurs ou sont utilisées par le Canada pour adopter et/ou mettre en œuvre les mesures identifiées ci-après.

"Aide au lancement" et financements connexes

- Octroi par le Canada (par l'intermédiaire d'Industrie Canada ("IC"), département (ministère) du gouvernement du Canada appelé maintenant Innovation, sciences et développement économique Canada) d'un financement de 350 millions de dollars canadiens à Bombardier pour la conception et le développement d'aéronefs commerciaux (ci-après "aide au lancement"⁴). Le Canada et Bombardier sont initialement convenus de l'aide au lancement en mai 2005. Le Brésil croit savoir que les modalités et conditions ont été signées en 2008, et les accords de contribution en mars 2009. À la fin de décembre 2013, les 350 millions de dollars canadiens de fonds avaient été versés à Bombardier.
- Octroi par le Québec (par l'intermédiaire d'IQ, société de développement économique du Québec) d'une aide au lancement de 117 millions de dollars canadiens à Bombardier.

³ "Stratégie Québécoise de l'aérospatiale – Sommaire", page 2 (mai 2016), https://www.economie.gouv.qc.ca/fileadmin/content/documents_soutien/strategies/strategie_aerospatiale/sommaire_strategie_aerospatiale.pdf.

⁴ L'expression "aide au lancement" dans la présente demande recouvre: le "financement fondé sur les redevances", les "contributions remboursables", l'"investissement de lancement", la "contribution financière remboursable par redevances" et d'autres expressions qui ont été utilisées pour décrire le financement fourni à Bombardier et à ses fournisseurs. Les conditions de ce financement peuvent ne prévoir aucun intérêt ou prévoir des intérêts à des taux non commerciaux, et inclure une obligation de remboursement qui est liée aux ventes futures.

L'aide au lancement a été annoncée en mai 2005. Le Québec est convenu d'accorder l'aide au lancement en juillet 2008 et 117 millions de dollars canadiens ont été versés en 2009.⁵

- Octroi par le Canada (par l'intermédiaire d'Innovation, sciences et développement économique Canada) d'un financement additionnel fondé sur les redevances de 120 millions de dollars canadiens pour l'aéronef C-Series de Bombardier. Le Canada a annoncé la contribution additionnelle le 7 février 2017. Les fonds sont fournis dans le cadre des accords de contribution existants avec Bombardier.⁶

Subventions gérées par l'Office des technologies industrielles

L'Office des technologies industrielles (l'"OTI") est un organisme de service spécial d'Innovation, sciences et développement économique Canada. L'OTI gère des financements remboursables et non remboursables accordés dans le cadre des programmes suivants:

- le Partenariat technologique Canada (le "PTC"), qui a été lancé en mars 1996 pour soutenir le développement technologique dans le secteur aérospatial. En novembre 2016, le Canada avait versé plus de 1,5 milliard de dollars canadiens à Bombardier et à ses fournisseurs pour le C-Series.
- l'Initiative stratégique pour l'aérospatiale et la défense (l'"ISAD"), qui a été lancée en avril 2007. Entre 2008 et 2014, le Canada a approuvé l'octroi de contributions s'élevant au total à plus de 1 milliard de dollars canadiens aux fournisseurs de Bombardier pour le C-Series. Le 7 février 2017, le Canada a annoncé l'octroi à Bombardier de 252,5 millions de dollars canadiens de contributions additionnelles dans le cadre de la SADI prétendument pour le développement de l'avion d'affaires Global 7000. Bombardier et le Canada ont conclu un accord concernant ce financement additionnel le 24 mars 2017.⁷
- le Programme de démonstration de technologies (le "PDT"), qui a été lancé en septembre 2013 pour fournir des contributions non remboursables à l'appui de projets à grande échelle. En octobre 2016, le Canada a annoncé l'octroi d'une contribution jusqu'à 54 millions de dollars canadiens à un consortium dirigé par Bombardier pour mettre au point des systèmes électriques de pointe et des systèmes aérodynamiques avancés.

Autres subventions à la recherche-développement

- Octroi par le Québec de plus de 110 millions de dollars canadiens à Bombardier, à ses fournisseurs pour le C-Series et à d'autres sociétés aérospatiales dans le cadre du projet SA2GE (c'est-à-dire le Projet mobilisateur de l'avion plus écologique). Le MESI du Québec a d'abord introduit le projet SA2GE en 2010 dans le cadre de la Stratégie québécoise de la recherche et de l'innovation puis a lancé la deuxième phase en 2016 dans le cadre de la Stratégie québécoise de l'aérospatiale.
- Octroi par le Canada et le Québec d'un financement au CRIAQ (dont Bombardier et ses fournisseurs sont membres) pour financer des projets de recherche en aérospatiale dirigé par Bombardier, ses fournisseurs pour le C-Series et d'autres sociétés aérospatiales. Depuis sa création en 2002, le CRIAQ a financé de nombreux projets de recherche en aérospatiale. Bombardier a participé à au moins 25 de ces projets.
- Octroi par le Canada et le Québec d'un financement au Consortium en aérospatiale pour la recherche et l'innovation au Canada (le "CARIC") (dont Bombardier et ses fournisseurs sont membres) pour le lancement de projets de recherche-développement et l'octroi

⁵ Voir le Décret 666-2009 (10 juin 2009), Gazette officielle du Québec, n° 27, page 3123 (8 juillet 2009).

⁶ Cette contribution fait partie des 372,5 millions de dollars canadiens de contributions remboursables visant à soutenir Bombardier qui ont été annoncés par le Canada le 7 février 2017 et dont le Brésil a fait mention dans sa demande de consultations.

⁷ Cette contribution fait partie des 372,5 millions de dollars canadiens de contributions remboursables visant à soutenir Bombardier qui ont été annoncés par le Canada le 7 février 2017 et dont le Brésil a fait mention dans sa demande de consultations.

d'autres formes de soutien à Bombardier, à ses fournisseurs pour le C-Series et à d'autres sociétés aérospatiales canadiennes. En août 2014, le CARIC et IC ont signé un accord sur un financement de 30 millions de dollars canadiens sur cinq ans.

- Octroi par le Canada d'un financement au Groupement aéronautique de recherche et développement en environnement (le "GARDN") pour accroître la compétitivité de Bombardier et d'autres sociétés de l'industrie aérospatiale canadienne et réduire l'empreinte environnementale des aéronefs, moteurs et systèmes d'avionique canadiens. En janvier 2009, le gouvernement du Canada a établi le GARDN en tant que réseau de centres d'excellence dirigé par l'entreprise. Le GARDN doit recevoir 25 millions de dollars canadiens sur la période 2009-2018 et presque 18 millions ont été versés jusqu'à l'exercice budgétaire 2015. Bombardier a reçu des fonds dans le cadre d'au moins 12 projets de recherche du GARDN et ses fournisseurs pour le C-Series ont également reçu des fonds dans le cadre des projets de recherche du GARDN.
- Octroi par le Canada d'un soutien par l'intermédiaire de Développement économique Canada pour les régions du Québec ("DECQ") (y compris son programme de développement économique du Québec). Depuis sa création en 2005, DECQ a accordé au moins 20 millions de dollars canadiens de contributions à Bombardier et à ses fournisseurs pour le C-Series en vue d'accroître la productivité et la production, acheter du matériel et élargir les activités.
- Octroi par le Canada et le Québec de financements, de transfert de technologie, de biens et de services en nature, et d'autres formes de soutien par l'intermédiaire du CTA⁸, du Conseil national de recherches (le "CNR")⁹, du Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada (le "CRSNG").¹⁰
- Octroi par le Canada de contributions non remboursables jusqu'à un montant de 950 millions de dollars canadiens à des "supergrappes" dans les domaines de la fabrication de pointe, des technologies numériques, des ressources propres, de l'infrastructure, des transports et d'autres secteurs dans le cadre de l'Initiative des supergrappes d'innovation.¹¹
- Octroi par le Québec d'un crédit d'impôt à Bombardier dans le cadre du Crédit d'impôt pour la recherche précompétitive en partenariat privé, qui prévoit un crédit d'impôt pour

⁸ "Stratégie de développement de l'industrie aéronautique québécoise", pages 21, 32 et 36 (juillet 2006), <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs58941>.

⁹ "Stratégie de développement de l'industrie aéronautique québécoise", pages 15 et 21 (juillet 2006), <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs58941>.

¹⁰ Le soutien accordé par le Canada et le Québec à Bombardier et à ses fournisseurs pour le C-Series par l'intermédiaire de ces entités incluait la participation aux programmes SA2GE, aux programmes de DECQ (y compris l'établissement du Centre des technologies de fabrication en aérospatiale (le "CTFA")), et d'autres projets de collaboration (par exemple dans les domaines des matériaux composites et des systèmes robotiques pour l'assemblage des aéronefs). "Assembly of First Flight Test Vehicle for Bombardier C-Series Aircraft Underway" (15 octobre 2012), <http://www.marketwired.com/press-release/assembly-of-first-flight-test-vehicle-for-bombardier-cseries-aircraft-underway-tsx-bbd.a-1713407.htm>; "The National Research Council of Canada and Bombardier Aerospace Sign R&D Cooperation Agreement", [defense-aerospace.com](http://www.defense-aerospace.com) (5 décembre 2011), <http://www.defense-aerospace.com/article-view/release/130954/bombardier-canada-nrc-sign-r&d-agreement.html>. On trouvera des renseignements additionnels sur ces mesures dans la réponse du gouvernement du Canada au questionnaire du Département du 19 mai 2017 sur les aéronefs civils gros porteurs de 100 à 150 sièges en provenance du Canada adressée à l'Administration du commerce international du Département du commerce des États-Unis (Inv. No.: C-122-860), GOC Volume VIII – Other Assistance, 25 juillet 2017 (version publique).

¹¹ "Supergrappes d'innovation – Guide de programme", Innovation, sciences et développement économique Canada (2017), [https://www.ic.gc.ca/eic/site/093.nsf/vwapj/Sprclstr-Prgrm-Gd-fr.pdf/\\$file/Sprclstr-Prgrm-Gd-fr.pdf](https://www.ic.gc.ca/eic/site/093.nsf/vwapj/Sprclstr-Prgrm-Gd-fr.pdf/$file/Sprclstr-Prgrm-Gd-fr.pdf); Communiqué de presse d'Aéro Montréal "Budget fédéral 2017 – Aéro Montréal accueille favorablement les mesures liées à l'innovation, la chaîne d'approvisionnement et les compétences pour nos PME québécoises" (23 mars 2017), <http://www.newswire.ca/news-releases/budget-federal-2017---aero-montreal-accueille-favorablement-les-mesures-liees-a-linnovation-la-chaîne-dapprovisionnement-et-les-compétences-pour-nos-pme-quebecoises-616969184.html>.

encourager les sociétés du secteur privé à former des partenariats avec deux ou plusieurs sociétés pour faire de la recherche précompétitive au Québec.¹²

Participations au capital social

- Octroi par le Québec (par l'intermédiaire d'IQ) de 1 milliard de dollars EU à Bombardier aux fins de la trésorerie du programme d'aéronefs C-Series en échange d'une part de 49,5% dans une entité nouvellement constituée à laquelle Bombardier transférerait les actifs, passifs et obligations de son programme C-Series. En octobre 2015, IQ et Bombardier ont conclu un protocole d'entente concernant la participation de 1 milliard de dollars EU au capital social. En juin 2016, Bombardier a clos l'investissement d'IQ et transféré les actifs du programme C-Series à une nouvelle entité. IQ a versé la première tranche de 500 millions de dollars EU à Bombardier en juin 2016 et la deuxième tranche de 500 millions de dollars EU en septembre 2016.
- Octroi par le Québec (par l'intermédiaire de la Caisse de dépôt et placement du Québec ("CDPQ"), entité détenue et contrôlée par le gouvernement du Québec) de 1,5 milliard de dollars EU à Bombardier aux fins générales de l'entreprise en échange d'un investissement en actions convertibles dans le holding nouvellement créé de Bombardier Transport, Bombardier Transportation (Investment) UK Ltd. L'accord entre la CDPQ et Bombardier a été annoncé en novembre 2015. En février 2016, la vente a été close et Bombardier a reçu le produit brut de 1,5 milliard de dollars EU de la CDPQ.

Subventions provinciales et locales concernant les installations de production du C-Series de Bombardier

- Accord entre le Québec et Bombardier pour la construction, la propriété, la location, le financement, l'exploitation, et/ou la fourniture d'autres formes de soutien concernant une nouvelle installation de production du C-Series de Bombardier à Mirabel, au Québec. Le Québec a proposé de financer la nouvelle usine d'assemblage final du C-Series de Bombardier en janvier 2005 et a annoncé un "accord" sur le choix d'un site à Mirabel, au Québec, en mai 2005. Bombardier a à nouveau choisi Mirabel, au Québec, comme site d'assemblage final du C-Series en juillet 2008.
- Incitations et exonérations fiscales et autres formes de soutien de la municipalité de Mirabel (Québec), y compris une exonération des impôts fonciers pour l'installation de production du C-Series de Bombardier pendant les dix premières années d'activité. Ces mesures comprennent, mais pas exclusivement, le Règlement n° 1633 (28 avril 2008) et le Règlement n° 1915 (28 novembre 2012). En novembre 2008, Mirabel a approuvé un crédit d'impôt sur dix ans pour les sociétés de la branche de production d'aéronefs implantées à l'aéroport, y compris Bombardier et son installation de production du C-Series.
- Octroi par Aéroports de Montréal ("ADM") d'un soutien à Bombardier et aux fournisseurs pour le C-Series en ce qui concerne le choix, la construction, la location et/ou l'exploitation du site de Mirabel pour implanter l'usine d'assemblage final du C-Series de Bombardier et les usines de composants des fournisseurs, et investissements dans les infrastructures pour les sociétés aérospatiales situées à l'aéroport. ADM est l'autorité aéroportuaire locale qui exploite l'aéroport de Mirabel et la zone avoisinante en vertu d'un bail à long terme accordé par Transport Canada, qui encadre étroitement et surveille constamment les activités d'ADM.
- Autre soutien indiqué par le gouvernement du Québec et Bombardier, y compris le programme PR@M Industrie administré par la ville de Montréal et régi par le règlement de la ville de Montréal RCG 07-029, les programmes d'efficacité énergétiques d'Hydro

¹² Réponse du gouvernement du Québec au questionnaire initial du Département du 19 mai 2017 dans l'enquête en matière de droits compensateurs concernant les aéronefs civils gros porteurs de 100 à 150 sièges en provenance du Canada adressée à l'Administration du commerce international du Département du commerce des États-Unis (Inv. No.: C-122-860), Other Subsidies, 24 juillet 2017, GOQ-128 (version publique).

Québec et le crédit d'impôt pour investissement relatif au matériel de fabrication et de transformation.¹³

Autres subventions provinciales du Québec

- Octroi par le Québec (par l'intermédiaire de la CDPQ détenue et contrôlée par les pouvoirs publics) d'une ligne de crédit de 195 millions de dollars EU à Bombardier (dans le cadre d'un mécanisme de crédit renouvelable auquel participaient d'autres institutions). La ligne de crédit de 195 millions de dollars EU de la CDPQ a été annoncée en septembre 2009. Bombardier a prorogé l'échéance de la ligne de crédit à de nombreuses reprises, dernièrement jusqu'en juin 2019.
- Octroi par le Québec de 4 millions de dollars canadiens à Bombardier – y compris 2 millions pour le programme d'aéronefs C-Series – par l'intermédiaire d'Emploi-Québec. Le soutien a été annoncé en novembre 2013.
- Octroi par le Québec de garanties de prêt, d'une aide financière et d'autres formes de soutien à Bombardier et à ses fournisseurs pour le C-Series par l'intermédiaire du Programme d'appui stratégique à l'investissement (le "PASI") et d'autres programmes (le Projet de soutien de progrès économique ("PSPE"), le Programme d'attraction et de rétention des investissements en recherche ("PARIR") et le Programme d'aide aux employés ("PAE")) qui ont ultérieurement été regroupés dans le programme ESSOR.¹⁴

La demande du Brésil concerne aussi toutes modifications, révisions, mesures de mise en œuvre ou mesures connexes se rapportant aux mesures décrites ci-dessus.

Le Brésil considère que les mesures susmentionnées sont incompatibles avec les obligations du Canada au titre des dispositions suivantes:

1. article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC;
2. article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC; et
3. articles 5 c), 6.3 a), 6.3 b), 6.3 c), 6.4 et 6.5 de l'Accord SMC.

Il apparaît que les mesures susmentionnées qui font l'objet de la présente demande sont des subventions spécifiques. Ce sont des contributions financières (par exemple des dons, prêts, participations au capital social, crédits d'impôt, fourniture de biens ou de services, etc.) octroyées par les pouvoirs publics ou un organisme public (ou par le biais d'une action de charger ou d'ordonner visant un organisme privé) qui confèrent un avantage à Bombardier au sens de l'article 1.1 a) et b) de l'Accord SMC. Par ailleurs, ces subventions sont spécifiques à Bombardier ou à l'industrie aéronautique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

De l'avis du Brésil, chacune des mesures énumérées plus haut est une subvention subordonnée, en droit ou en fait, soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions, aux résultats à l'exportation en violation de l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC et est subordonnée, en droit ou en fait, soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions, à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés en violation de l'article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC.

¹³ Réponse du gouvernement du Québec au questionnaire initial du Département du 19 mai 2017 dans l'enquête en matière de droits compensateurs concernant les aéronefs civils gros porteurs de 100 à 150 sièges en provenance du Canada adressée à l'Administration du commerce international du Département du commerce des États-Unis (Inv. No.: C-122-860), Other Subsidies, 24 juillet 2017, GOQ-99, GOQ-110, GOQ-129 (version publique). Voir aussi la réponse de Bombardier Inc. et de la société en commandite Avions C Series au reste de la section III du questionnaire dans l'enquête en matière de droits compensateurs concernant les aéronefs civils gros porteurs de 100 à 150 sièges en provenance du Canada (Inv. No.: C-122-860), Other Subsidies, 25 juillet 2017, pages 128, 129 et 144 (version publique).

¹⁴ "Contrats et engagements financiers", MESI, <https://www.economie.gouv.qc.ca/ministere/le-ministere/acces-information/contrats-et-engagements-financiers>.

Le Brésil est également préoccupé par le fait que le Canada cause, en recourant aux mesures susmentionnées, des effets défavorables pour les intérêts du Brésil sous la forme d'un préjudice grave ou d'une menace de préjudice grave au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC. En particulier:

- Les subventions ont pour effet de détourner ou menacer de détourner les importations d'un produit similaire brésilien du Canada ou d'entraver ou menacer d'entraver ces importations au sens de l'article 6.3 a) et 6.4 de l'Accord SMC.
- Les subventions ont pour effet de détourner ou menacer de détourner de marchés de pays tiers les exportations d'un produit similaire brésilien ou d'entraver ou menacer d'entraver ces exportations au sens de l'article 6.3 b) et 6.4 de l'Accord SMC.
- Les subventions ont pour effet de faire perdre ou menacer de faire perdre des ventes du produit similaire brésilien au profit du produit subventionné sur le même marché dans une mesure notable au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC.
- Les subventions ont pour effet d'empêcher ou menacer d'empêcher des hausses de prix ou de déprimer ou menacer de déprimer les prix sur le même marché dans une mesure notable au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC.
- Les subventions ont pour effet une sous-cotation notable ou une menace de sous-cotation notable du prix du produit subventionné par rapport au prix du produit similaire brésilien sur le même marché au sens de l'article 6.3 c) et 6.5 de l'Accord SMC.

Le Brésil est en outre préoccupé par le fait que les mesures qui font l'objet de la présente demande ont causé et continuent de causer une annulation ou une réduction des avantages résultant pour le Brésil directement ou indirectement du GATT de 1994 au sens de l'article XXIII:1.

Le Brésil demande l'établissement d'un groupe spécial doté du mandat type, conformément aux articles 4.4 et 7.4 de l'Accord SMC et à l'article 7 du Mémoire d'accord.

Le Brésil souhaite que la présente demande d'établissement d'un groupe spécial soit inscrite à l'ordre du jour de la prochaine réunion de l'ORD, qui doit se tenir le 31 août 2017.

Le Brésil demande en outre que l'ORD, une fois qu'il aura établi un groupe spécial sur la question, engage les procédures prévues à l'Annexe V de l'Accord SMC conformément au paragraphe 2 de ladite annexe et désigne un représentant chargé de faciliter le processus de collecte de renseignements prévu au paragraphe 4 de la même annexe. Le Brésil a également l'intention de faire des suggestions quant aux renseignements qui devraient être demandés dans le cadre de cette procédure une fois le groupe spécial établi.

Afin d'obtenir des données suffisamment représentatives pour régler ce différend tout en évitant d'imposer des fardeaux non nécessaires aux autres Membres de l'OMC, le Brésil a l'intention d'adresser suivant la procédure prévue à l'Annexe V des questions au Canada et aux pays tiers Membres suivants: Allemagne, Chine, Émirats arabes unis, États-Unis, Fédération de Russie, Inde, Indonésie, Irlande, Japon, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, République de Corée, Royaume d'Arabie saoudite, Royaume de Bahreïn, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Tanzanie et Union européenne.

L'entité du gouvernement brésilien chargée d'administrer le processus prévu à l'Annexe V est le Ministère des relations extérieures et le Brésil demande que toutes les communications relevant du processus prévu à l'Annexe V soient adressées à la Mission du Brésil auprès de l'OMC à Genève.
