

ANNEXE A

Communications du Brésil

Table des matières		Page
Annexe A-1	Réponse du Brésil à la communication du 16 mai 2001 adressée par le Canada au Brésil	A-2
Annexe A-2	Communication du 21 mai 2001 adressée par le Brésil au Groupe spécial	A-3
Annexe A-3	Première communication écrite du Brésil	A-15
Annexe A-4	Réponse du Brésil à la communication du Canada concernant les questions de compétence	A-49
Annexe A-5	Communication du 25 juin 2001 adressée par le Brésil au Groupe spécial	A-58
Annexe A-6	Déclaration orale du Brésil à la première réunion du Groupe spécial concernant les questions de compétence	A-62
Annexe A-7	Déclaration orale du Brésil à la première réunion du Groupe spécial concernant les questions de fond	A-64
Annexe A-8	Réponse du Brésil à la déclaration orale faite par le Canada à la première réunion du Groupe spécial concernant les questions de compétence	A-77
Annexe A-9	Réponses du Brésil aux questions posées par le Groupe spécial après la première réunion	A-80
Annexe A-10	Deuxième communication écrite du Brésil	A-96
Annexe A-11	Réponses du Brésil aux questions posées par le Groupe spécial avant la deuxième réunion	A-134
Annexe A-12	Déclaration orale du Brésil à la deuxième réunion du Groupe spécial	A-144
Annexe A-13	Communication du Brésil concernant les données sources, présentées à la deuxième réunion du Groupe spécial	A-167
Annexe A-14	Réponses du Brésil aux questions posées par le Groupe spécial après la deuxième réunion	A-169
Annexe A-15	Réponse du Brésil à la question additionnelle posée par le Groupe spécial après la deuxième réunion	A-179
Annexe A-16	Observations du Brésil concernant les réponses du Canada aux questions et questions additionnelles posées par le Groupe spécial après la deuxième réunion	A-181
Annexe A-17	Observations du Brésil concernant la réponse du Canada à la déclaration orale faite par le Brésil à la deuxième réunion du Groupe spécial	A-195
Annexe A-18	Observations du Brésil concernant le rapport intérimaire du Groupe spécial	A-213
Annexe A-19	Observations du Brésil au sujet des observations du Canada concernant le rapport intérimaire du Groupe spécial	A-215

ANNEXE A-1

RÉPONSE DU BRÉSIL À LA COMMUNICATION DU 16 MAI 2001 ADRESSÉE PAR LE CANADA AU BRÉSIL

(21 mai 2001)

Dans une lettre au Groupe spécial datée du 16 mai 2001, le Canada a demandé que le Brésil fournisse une "confirmation" et une "clarification" sur un certain nombre de points concernant la mise en cause par le Brésil de plusieurs subventions canadiennes. Conformément à la pratique normale de l'OMC, le Brésil a l'intention de présenter sa position au Groupe spécial, au Canada et aux tierces parties dans sa première communication écrite au Groupe spécial à la date fixée par le Groupe spécial dans ses Procédures de travail.

ANNEXE A-2

COMMUNICATION DU 21 MAI 2001 ADRESSÉE PAR LE BRÉSIL AU GROUPE SPÉCIAL

(21 mai 2001)

1. Par la présente, le Brésil demande que le Groupe spécial exerce son pouvoir discrétionnaire, au titre de l'article 13:1 du *Mémoire d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends* ("le Mémoire d'accord"), pour demander au Canada des documents et autres renseignements concernant les conditions de tout soutien promis ou accordé à compter du 1^{er} janvier 1995 par la Société pour l'expansion des exportations ("SEE"), le Compte du Canada, Investissement Québec ("IQ") ou toute filiale de ces sociétés, en relation avec la vente d'avions de transport régional par le fabricant canadien Bombardier. Comme il l'indiquait dans sa demande d'établissement du présent Groupe spécial, le Brésil estime que le soutien accordé par le Canada à son industrie des avions de transport régional au titre de tous les programmes mis en cause dans l'affaire *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils* ("Canada – Aéronefs")¹, constitue une subvention à l'exportation prohibée. La transaction récente impliquant Air Wisconsin, qui est examinée ci-dessous, n'est qu'un exemple de ce soutien.

2. La présente demande est rendue nécessaire par le refus du Canada de produire des éléments de preuve dont il est le seul détenteur et dont le Groupe spécial a besoin pour analyser le présent différend. Plus loin dans la présente lettre, le Brésil donnera des éléments de preuve tirés de sources publiques établissant *prima facie* que le soutien apporté par le Compte du Canada dans le cadre de la transaction Air Wisconsin et le soutien de la SEE et d'IQ à l'industrie canadienne des avions de transport régional constituent des subventions à l'exportation prohibées. Dans des communications ultérieures, le Brésil fournira des éléments de preuve supplémentaires à l'appui de ses allégations, tant au sujet de la transaction Air Wisconsin que d'autres opérations. Cependant, étant donné la nature confidentielle des transactions relatives aux avions de transport régional², la seule preuve directe disponible – des documents concernant les conditions du soutien apporté par l'État canadien dans le cadre de transactions relatives à des avions de transport régional – est détenue par le seul gouvernement canadien.

Refus du Canada de produire des renseignements

3. Le manquement répété du Canada à l'obligation de produire les éléments de preuve de la plus haute importance qu'il est le seul à détenir est bien établi. Dans le différend *Canada – Aéronefs*, le Canada a refusé, lors des consultations avec le Brésil, de fournir des renseignements documentaires au sujet du soutien accordé au titre des mêmes programmes que ceux qui sont en cause dans le présent différend.³ En outre, le rapport du Groupe spécial mentionne à 26 reprises le refus du Canada de

¹ WT/DS70/R (14 avril 1999) (adopté le 20 août 1999).

² *Brésil – Programme de financement des exportations pour les aéronefs*, WT/DS46/R (14 avril 1999) (adopté le 20 août 1999), paragraphe 7.27 (Le Groupe spécial note que les transactions relatives aux avions de transport régional font intervenir "des renseignements commerciaux confidentiels qui ne sont généralement pas accessibles au grand public").

³ WT/DS70/R, paragraphe 4.80.

fournir les renseignements documentaires spécifiques demandés non pas par le Brésil, mais par le Groupe spécial lui-même, au sujet, là encore, des programmes mis en cause dans le présent différend.⁴

4. Ce schéma semble se répéter tout au long de cette affaire. Lors de consultations avec le Canada le 21 février 2001, le Brésil a demandé de façon affirmative des informations précises sur le détail des transactions concernant le soutien de la SEE, du Compte du Canada et d'IQ à l'industrie canadienne des avions de transport régional.⁵ À part une déclaration selon laquelle le soutien apporté dans le cadre d'une opération – la transaction Air Wisconsin – se ferait "probablement" par l'intermédiaire du Compte du Canada, les représentants canadiens qui ont participé aux consultations ont refusé de produire tout renseignement de ce type.⁶

5. En ne fournissant pas ces renseignements au Brésil lors des consultations, le Canada enfreint directement ses obligations légales. Les tribunaux siégeant dans diverses instances compétentes en droit international public ont depuis longtemps reconnu que les États parties à des différends internationaux étaient tenus en particulier de produire les documents qu'ils étaient les seuls à détenir.⁷ En fait, dans l'affaire *Inde – Protection conférée par un brevet pour les produits pharmaceutiques et les produits chimiques pour l'agriculture* ("*Inde – Produits pharmaceutiques*"), l'Organe d'appel a reconnu spécifiquement que tous les Membres étaient tenus de "tout dire" à tous les stades de la procédure de règlement d'un différend dans le cadre de l'OMC, notant que:

Toutes les parties participant au règlement d'un différend au titre du Mémoire d'accord doivent, dès le début, tout dire en ce qui concerne aussi bien les allégations en question que les faits en rapport avec ces allégations ... Il doit en être ainsi pendant les consultations de même que dans le cadre plus formel de la procédure de groupe spécial.⁸

Le manquement du Canada à fournir les renseignements demandés par le Brésil lors des consultations relatives au présent différend contrevient directement à ces prescriptions.

⁴ WT/DS70/R, paragraphes 6.80, 6.171, 6.203, 6.258, 6.259, 6.260, 6.279, 6.303, 6.304, 6.326, 6.327, 9.176, 9.188, 9.218, 9.244, 9.253, 9.272, 9.293, 9.294, 9.299, 9.303, 9.313, 9.314 (note 621), 9.327, 9.345, 9.347 (note 633).

⁵ Le Brésil joint la liste des questions qu'il a posées au Canada lors des consultations en tant que pièce n° 1 du Brésil.

⁶ Les dirigeants de la SEE ont déclaré publiquement qu'ils ne fourniraient pas de "détails financiers" de la transaction Air Wisconsin. "Bombardier Snags \$2.4 B order from U.S. airline: Air Wisconsin: Government helps out with low-cost loan", *The National Post*, 17 avril 2001 (pièce n° 2 du Brésil).

⁷ Voir, par exemple, Commission des réclamations générales Mexique – États-Unis, *William A. Parker (USA) v. United Mexican States, IV Recueil des sentences arbitrales* 35, 39 (31 mars 1926) ("Lorsque des éléments de preuve qui influenceraient probablement la décision de la Commission ne sont connus que par l'État requérant ou par l'État défendeur, le fait de ne pas produire ces éléments, sans fournir d'explications, pourra être pris en compte par la Commission lorsque celle-ci rendra sa décision."); Charles N. Brower, *The Anatomy of Fact-Finding before International Tribunals: An Analysis and a Proposal Concerning the Evaluation of Evidence*, in *FACT-FINDING BEFORE INTERNATIONAL TRIBUNALS* 147, 150-151 (R. Lillich, Ed., 1991) (Le juge Brower du tribunal pour les affaires Iran - États-Unis perçoit "l'apparition d'une *lex evidentiæ* qui rassemblera les principes communs d'évaluation de la preuve par les tribunaux internationaux", y compris le principe selon lequel "[l]orsqu'il faudrait raisonnablement s'attendre à ce qu'existent certains éléments de preuve et que ceux-ci soient détenus par une partie, le fait que cette partie ne produise pas ces éléments donne des raisons d'inférer que lesdits éléments, s'ils étaient produits, seraient défavorables à ladite partie."); Durward V. Sandifer, *EVIDENCE BEFORE INTERNATIONAL TRIBUNALS* (Rev. Ed., Univ. Press of Virginia 1975) 112 ("Les parties à une procédure judiciaire internationale sont tenues dans une plus large mesure que ne le sont normalement les parties à une procédure nationale de produire tous les éléments de preuve qu'ils détiennent.").

⁸ WT/DS50/AB/R (19 décembre 1997) (adopté le 16 janvier 1998), paragraphe 94.

Le pouvoir inconditionnel du Groupe spécial de demander des renseignements

6. Dans son rapport au sujet de l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'Organe d'appel a confirmé à la fois le pouvoir d'un groupe spécial, en vertu de l'article 13:1 du Mémoire d'accord, de demander des renseignements à qui il le souhaite, quand il le souhaite, et l'obligation légale d'un Membre de se conformer à la demande du groupe spécial.⁹ Selon l'Organe d'appel, "l'article 13:1 *n'impose pas de conditions* en ce qui concerne l'exercice [du] pouvoir discrétionnaire [d'un groupe spécial]".¹⁰ En outre, dans son rapport *Inde – Produits pharmaceutiques*, l'Organe d'appel a conseillé expressément aux Membres de s'en remettre au pouvoir d'un groupe spécial de demander des renseignements lorsque des éléments de preuve dont le groupe spécial a besoin pour son examen ne sont pas produits lors des consultations:

Si, à l'issue des consultations, une partie estime que tous les faits pertinents en rapport avec une allégation n'ont pas, pour une quelconque raison, été portés à la connaissance du groupe spécial, cette partie devrait demander au groupe spécial d'engager un processus additionnel d'établissement des faits.¹¹

Enfin, l'article 11 du Mémoire d'accord requiert d'un groupe spécial qu'il procède à "une évaluation objective de la question dont il est saisi".

7. Une action du Groupe spécial à ce stade est entièrement justifiée par le manquement du Canada à remplir l'obligation de "tout dire" pendant les consultations avec le Brésil, selon les termes employés par l'Organe d'appel dans l'affaire *Inde – Produits pharmaceutiques*. Le refus du Canada de produire des éléments de preuve que lui seul détient n'est pas sans effet; il a directement causé (et continuera de causer) l'absence de "faits pertinents" nécessaires au Groupe spécial pour procéder à l'examen de la présente affaire. Seule une preuve directe du soutien accordé par le Canada à son industrie des avions de transport régional – preuve qui, encore une fois, n'est détenue que par le Canada – peut régler définitivement la présente affaire. Dans ces circonstances, afin que le Groupe spécial puisse s'acquitter efficacement de la tâche qui est la sienne de procéder à "une évaluation objective de la question dont il est saisi", conformément à l'article 11 du Mémoire d'accord, il est à la fois "nécessaire et approprié", au sens de l'article 13:1 du Mémoire d'accord, que le Groupe spécial engage le "processus additionnel d'établissement des faits" évoqué par l'Organe d'appel dans l'affaire *Inde – Produits pharmaceutiques* et qu'il demande des renseignements documentaires au sujet du soutien apporté par la SEE, le Compte du Canada et IQ aux opérations concernant les avions canadiens de transport régional, y compris la transaction Air Wisconsin.

Confidentialité

8. L'Organe d'appel a conclu que le pouvoir d'un groupe spécial de demander des renseignements en vertu de l'article 13:1 du Mémoire d'accord était inconditionnel. Dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, cependant, le Canada a fait valoir que l'accession à la demande formulée par un groupe spécial au titre de l'article 13:1 était conditionnelle. Le Canada a estimé ne pas pouvoir satisfaire à la demande du Groupe spécial de produire des éléments de preuve documentaires dans cette affaire parce qu'il avait une objection à une modification apportée par le Groupe spécial aux procédures de confidentialité qu'il avait proposées.¹² L'Organe d'appel a rejeté l'allégation du Canada

⁹ *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils*, WT/DS70/AB/R (2 août 1999) (adopté le 20 août 1999), paragraphe 189.

¹⁰ WT/DS70/AB/R, paragraphe 185.

¹¹ WT/DS50/AB/R, paragraphe 94.

¹² WT/DS70/R, paragraphe 9.60 ("Le Canada a indiqué que parce que "les procédures modifiées n'assuraient pas le niveau de protection requis pour [les renseignements commerciaux confidentiels] ... le

selon laquelle des objections aux procédures de confidentialité justifiaient un refus de fournir les renseignements documentaires demandés par le Groupe spécial.¹³

Éléments prima facie

9. Le Canada fait valoir en outre que le pouvoir du Groupe spécial de demander des renseignements était limité parce que le Brésil n'aurait pas, avant que le Groupe spécial ne demande ces renseignements, établi des éléments *prima facie* à l'appui de son argumentation. Ce moyen de défense a été rejeté par l'Organe d'appel comme étant, "tout simplement, dénué de toute base textuelle ou logique".¹⁴ Bien que l'article 13:1 ne fasse donc pas obligation à un Membre d'établir des éléments *prima facie* à l'appui de son argumentation avant qu'un groupe spécial puisse demander des renseignements, afin de convaincre le Groupe spécial qu'il ne se lance pas dans n'importe quelle recherche, le Brésil présente en l'occurrence des éléments de preuve établissant *prima facie* que le soutien canadien constitue une subvention à l'exportation prohibée.

10. En vertu de l'article 1.1 de l'Accord SMC, une subvention existe lorsque les pouvoirs publics font une "contribution financière" qui confère un "avantage", ce que l'Organe d'appel a défini comme des "conditions plus favorables que celles auxquelles ... [le bénéficiaire] a accès sur le marché".¹⁵ En vertu de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC, une subvention est prohibée si elle est subordonnée, en droit ou en fait, à l'exportation. Se fondant sur ces règles de droit, le Brésil présente tout d'abord des éléments de preuve établissant que le soutien apporté dans le cadre d'une transaction récente – Air Wisconsin – par le Compte du Canada constitue une subvention à l'exportation prohibée. Comme on l'a noté plus haut, il ne s'agit là que d'un exemple de transaction bénéficiant d'un soutien de la SEE, du Compte du Canada ou d'IQ. Deuxièmement, le Brésil présente des éléments de preuve au sujet du soutien accordé par l'intermédiaire de la SEE. Troisièmement, le Brésil présente des éléments de preuve concernant le soutien d'IQ.

Éléments prima facie en ce qui concerne le Compte du Canada

11. Le soutien apporté par le Compte du Canada dans le cadre de la transaction Air Wisconsin constitue une subvention à l'exportation prohibée. Le 10 janvier 2001, M. Brian Tobin, Ministre canadien de l'industrie et M. Pierre Pettigrew, Ministre canadien du commerce international, ont annoncé une aide de l'État pour la vente à Air Wisconsin de 75 avions de transport régional à réaction Bombardier, avec une option sur l'achat de 75 appareils supplémentaires. Alors que les détails de l'aide du gouvernement canadien n'étaient pas divulgués, M. Rod Giles, porte-parole de la SEE, a noté que "[c]ette transaction se fera au titre du Compte du Canada [de la SEE], qui est utilisé dans les cas où [la transaction commerciale] est considérée comme étant d'intérêt national".¹⁶ Une fiche documentaire concernant le Compte du Canada, qui est géré par la SEE, était jointe au communiqué d'Industrie Canada accompagnant la déclaration des Ministres.¹⁷

12. M. Tobin a défini le soutien accordé par le Canada à Air Wisconsin comme un prêt ou un financement direct à un taux égal à celui qu'aurait proposé le Brésil pour l'offre faite par Embraer,

Canada ne serait pas en mesure de communiquer [des renseignements commerciaux confidentiels] en vertu des procédures modifiées".) Voir aussi WT/DS70/AB/R, paragraphe 195.

¹³ WT/DS70/AB/R, paragraphes 195 et 196.

¹⁴ WT/DS70/AB/R, paragraphe 185.

¹⁵ WT/DS70/AB/R, paragraphe 158.

¹⁶ "Bombardier Snags \$2.4 B order from U.S. airline: Air Wisconsin: Government helps out with low-cost loan", *The National Post*, 17 avril 2001 (pièce n° 2 du Brésil).

¹⁷ "Le Canada offre des conditions de financement comparables à celles du Brésil pour préserver les emplois dans l'aérospatiale", *communiqué d'Industrie Canada*, 10 janvier 2001 (pièce n° 3 du Brésil).

rival de Bombardier, à Air Wisconsin.¹⁸ M. Tobin a notamment déclaré que le Canada apportait un soutien comparable à celui qu'aurait offert le Brésil pour aider Embraer à emporter le marché.¹⁹ Selon M. Tobin, le soutien prétendument offert par le Brésil était lui-même une subvention, accordée à des taux inférieurs à ceux du marché.²⁰ Ainsi, tout ce qui "égale" ce taux est aussi, par définition, une subvention. En fait, M. Tobin a caractérisé le soutien offert par le Canada lui-même précisément en ces termes: "Ce que nous faisons consiste à utiliser la capacité d'emprunt des pouvoirs publics et leur aptitude à offrir un meilleur taux d'intérêt."²¹

¹⁸ "Canadian government lends \$1.7 billion to Bombardier", *Canadian Machinery and Metalworking*, 11 janvier 2001 ("Le gouvernement canadien prêtera 1,7 milliard de dollars sous forme de *financement direct* pour aider Bombardier Inc. à lutter contre le fabricant brésilien d'avions Embraer SA lourdement (et illégalement) subventionné, déclare M. Brian Tobin, nouveau Ministre de l'industrie.") (pas d'italique dans l'original) (pièce n° 4 du Brésil); "Ottawa backs Bombardier", *Politix*, 11 janvier 2001 ("Le Ministre de l'industrie, M. Brian Tobin, a annoncé hier qu'Ottawa *prêterait* environ 1,7 milliard de dollars à une compagnie aérienne américaine pour acheter 75 avions à réaction de transport régional Bombardier. Il a déclaré que le *prêt* accordé à Air Wisconsin Airlines Corp. était nécessaire pour contrebalancer exactement les subventions accordées par le gouvernement brésilien à sa compagnie aérospatiale, Empresa Brasileira de Aeronautica SA.") (pas d'italique dans l'original) (pièce n° 5 du Brésil).

¹⁹ "Canada to aid Bombardier in jet deal: Tobin vows to protect jobs in subsidy battle with Brazil", *Ottawa Citizen*, 11 janvier 2001 ("La subvention, qui provient du Compte du Canada, organisme public, tendra à égaliser les conditions de l'offre présentée avec le soutien de l'État par la société brésilienne Embraer pour le contrat Air Wisconsin, a déclaré M. Tobin.") (pièce n° 6 du Brésil); "Canada to match illegal Brazilian aerospace subsidies to save market share", *Ottawa Citizen*, 11 janvier 2001 ("Ce que nous faisons est la contrepartie d'un programme que l'OMC [Organisation mondiale du commerce] a jugé illégal", a déclaré mercredi le Ministre de l'industrie, M. Brian Tobin, en annonçant la décision du Ministère de "contrebalancer les subventions commerciales brésiliennes illégales et d'accorder un prêt d'un montant estimé de 1,5 milliard de dollars à un taux inférieur au taux du marché à un acheteur américain d'avions Bombardier".) (pièce n° 7 du Brésil); "Ottawa backs Bombardier", *Politix*, 11 janvier 2001 ("Le Ministre de l'industrie, M. Brian Tobin, a annoncé hier qu'Ottawa prêterait environ 1,7 milliard de dollars à une compagnie aérienne américaine pour acheter 75 avions à réaction de transport régional Bombardier. Il a déclaré que le prêt accordé à Air Wisconsin Airlines Corp. était nécessaire pour contrebalancer exactement les subventions accordées par le gouvernement brésilien à sa compagnie aérospatiale, Empresa Brasileira de Aeronautica SA.") (pièce n° 5 du Brésil); "Ottawa Backs Bombardier in Brazil Trade War", *Globe and Mail*, 10 janvier 2001 ("Embraer, a déclaré [M. Tobin], est actuellement capable d'assurer un financement pour l'achat d'avions à des taux d'intérêt préférentiels, inférieurs aux taux commerciaux, grâce aux subventions qu'il reçoit du gouvernement brésilien [*sic*]. Le Canada, at-il déclaré, fera la même chose pour Bombardier.") (pièce n° 8 du Brésil).

²⁰ "Canada to match illegal Brazilian aerospace subsidies to save market share", *Ottawa Citizen*, 11 janvier 2001 ("Ce que nous faisons est la contrepartie d'un programme que l'OMC [Organisation mondiale du commerce] a jugé illégal", a déclaré mercredi le Ministre de l'industrie, M. Brian Tobin ...) (pièce n° 7 du Brésil); "Ottawa backs Bombardier", *Politix*, 11 janvier 2001 ("Le Ministre de l'industrie, M. Brian Tobin, a annoncé hier qu'Ottawa prêterait environ 1,7 milliard de dollars à une compagnie aérienne américaine pour acheter 75 avions à réaction de transport régional Bombardier. Il a déclaré que le prêt accordé à Air Wisconsin Airlines Corp. était nécessaire pour contrebalancer exactement les subventions accordées par le gouvernement brésilien à sa compagnie aérospatiale, Empresa Brasileira de Aeronautica SA.") (pièce n° 5 du Brésil); "Ottawa Backs Bombardier in Brazil Trade War", *Globe and Mail*, 10 janvier 2001 ("Embraer, a déclaré [M. Tobin], est actuellement capable d'assurer un financement pour l'achat d'avions à des taux d'intérêt préférentiels, inférieurs aux taux commerciaux, grâce aux subventions qu'il reçoit du gouvernement brésilien [*sic*]. Le Canada, at-il déclaré, fera la même chose pour Bombardier.") (pièce n° 8 du Brésil).

²¹ "Ottawa backs Bombardier: Loan to U.S. firm to buy jets slaps Brazil's aerospace subsidies", *The Montreal Gazette*, 11 janvier 2001 (pièce n° 9 du Brésil); "Ottawa backs Bombardier", *Politix*, 11 janvier 2001 (pièce n° 5 du Brésil).

Pour des déclarations similaires de M. Tobin au sujet du caractère de subvention du soutien apporté par le gouvernement canadien dans le cadre de la transaction Air Wisconsin, voir aussi "Canada to use illegal low-cost finance in aircraft subsidy dispute with Brazil", *BBC Summary of World Broadcasts*, 20 janvier 2001 ("M. Tobin admet qu'un prêt à taux réduit *contreviendrait aux règles commerciales internationales*, mais il dit que c'est le seul moyen d'instaurer des conditions égales et de sauver des emplois canadiens.") (pas d'italique

13. La transaction Air Wisconsin d'un montant de 2,35 milliards de dollars a été confirmée par Bombardier le 16 avril 2001, M. Sebastien Theberge, porte-parole du Ministère du commerce international, ayant déclaré que "la transaction était, pour l'essentiel, celle qui avait été annoncée (par M. Tobin)".²²

14. Le soutien apporté par le Compte du Canada, qui, selon les autorités canadiennes, est la source de l'aide accordée par le gouvernement canadien dans le cadre de la transaction Air Wisconsin, a été considéré par le Groupe spécial *Canada – Aéronefs* comme étant une subvention à l'exportation prohibée.²³ Les mesures adoptées par le Canada pour donner suite aux constatations faites par le Groupe spécial au sujet du Compte du Canada et n'ayant pas fait l'objet d'un appel ont été contestées par le Brésil au titre de l'article 21:5 du Mémoire d'accord, comme étant incompatibles avec les dispositions de l'article 3 de l'Accord SMC. Le Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 a conclu, de même, que le Canada n'avait pas mis en œuvre les recommandations et décisions de l'Organe de règlement des différends en ce qui concernait le Compte du Canada.²⁴ Il n'a pas été fait appel de cette conclusion et le Canada n'a pas annoncé d'autres mesures visant à ce que le Compte du Canada se conforme aux obligations qui incombent au pays au titre de l'Accord SMC.

15. En fait, le Canada a réaffirmé que le soutien apporté à l'industrie canadienne des avions de transport régional par l'intermédiaire du Compte du Canada continuait de constituer une subvention à l'exportation prohibée. À l'occasion de la récente transaction Air Wisconsin et dans des documents actuels concernant le Compte du Canada, le Canada a déclaré que le soutien du Compte du Canada représentait une contribution financière qui conférait un avantage, au sens de l'article premier de l'Accord SMC, et qu'il était subordonné en droit ou en fait à l'exportation, au sens de l'article 3.1 a) du même accord.

16. S'agissant de "contribution financière", le site Web de la SEE confirme que le Compte du Canada fournit des services "d'assurance, de financement et de garantie"²⁵, chacun de ces services constituant soit un "transfert direct de fonds" soit un "transfert direct potentiel de fonds ou de passif", au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. En outre, comme cela a été mentionné précédemment, M. Tobin a déclaré que le soutien apporté par le Canada dans le cadre de la transaction Air Wisconsin prendrait la forme d'un prêt ou d'un financement direct, ce qui constitue un "transfert direct de fonds".

17. S'agissant d'"avantage", M. Tobin reconnaît, comme cela a été mentionné précédemment, que le soutien du Canada est comparable à ce qu'il décrit comme un soutien apporté par le Brésil à Air

dans l'original) (pièce n° 10 du Brésil); "Air Wisconsin orders 51 jets from Bombardier", *Milwaukee Journal Sentinel*, 17 avril 2001 ("Le gouvernement canadien accorde un taux d'intérêt bonifié à Air Wisconsin pour conclure le marché. M. Brian Tobin, Ministre canadien de l'industrie, a dit que cette *subvention* était nécessaire pour égaler les conditions offertes par un fabricant brésilien, Embraer.") (pas d'italique dans l'original) (pièce n° 11 du Brésil); "Bombardier lashes out at professor", *Globe and Mail*, 12 janvier 2001 ("Le Ministre de l'industrie, M. Brian Tobin, a annoncé mercredi qu'Ottawa prêterait à la compagnie aérienne jusqu'à 1,7 milliard de dollars à des taux *inférieurs aux taux du marché* pour conclure la transaction [Air Wisconsin].") (pas d'italique dans l'original) (pièce n° 12 du Brésil); "Ottawa bankrolls jet deal", *Globe and Mail*, 11 janvier 2001 ("M. Tobin a déclaré qu'Ottawa n'avait pas d'autre choix que de riposter au moyen d'une *subvention directe à l'exportation* sans précédent afin de protéger les emplois de 24 000 travailleurs canadiens du secteur aérospatial.") (pas d'italique dans l'original) (pièce n° 13 du Brésil).

²² "Bombardier cranks up job mill after signing \$2.35-billion jet deal: Federal subsidy gives U.S. airline below-market rate", *Ottawa Citizen*, 17 avril 2001 (pièce n° 14 du Brésil). Voir aussi "Bombardier et Air Wisconsin signent un contrat portant sur un maximum de 150 avions de transport régional à réaction CRJ200", communiqué de presse de *Bombardier*, 16 avril 2001 (pièce n° 15 du Brésil).

²³ WT/DS70/R, paragraphes 9.231 et 10.1.

²⁴ WT/DS70/RW (9 mai 2000) (adopté le 4 août 2000), paragraphe 6.2.

²⁵ Site Web de la SEE, "Comment nous fonctionnons" (pièce n° 16 du Brésil).

Wisconsin au moyen de subventions. Le Brésil rappelle la détermination de l'Organe d'appel selon laquelle il y a avantage lorsqu'une contribution financière permet à celui qui la reçoit de bénéficier de "conditions plus favorables que celles auxquelles il a accès sur le marché".²⁶ Tout soutien canadien "égalant" des conditions plus favorables que celles auxquelles Air Wisconsin a accès sur le marché est lui-même, par définition, accordé à des conditions plus favorables que celles auxquelles Air Wisconsin a accès sur le marché. En outre, le Ministre a déclaré que le Canada, à cette occasion, "utilis[ait] la capacité d'emprunt des pouvoirs publics et leur aptitude à offrir un meilleur taux d'intérêt".²⁷ Ces deux déclarations, ainsi que d'autres mentionnées précédemment, répondent au critère d'"avantage" de l'Organe d'appel.

18. Enfin, s'agissant de subordination à l'exportation, le site Web de la SEE confirme que "[l]e Compte du Canada est utilisé pour les transactions [en matière d'exportation] ...".²⁸ De même, la fiche documentaire du Compte du Canada accompagnant l'annonce faite par Industrie Canada de son soutien dans le cadre de la transaction Air Wisconsin indique que le Compte du Canada est un moyen pour la SEE de remplir son "mandat d'encourager et de développer le commerce d'exportation et d'accroître la capacité du Canada de s'y adonner et de profiter des occasions d'affaires internationales".²⁹

19. Ainsi, alors que l'Organe d'appel a été d'avis que l'établissement d'éléments *prima facie* n'était pas une condition préalable à une demande de renseignements au titre de l'article 13:1 du Mémoire d'accord avec ces éléments de preuve, le Brésil a établi *prima facie* que le soutien apporté par le Compte du Canada dans le cadre de la transaction Air Wisconsin constituait une subvention à l'exportation prohibée. Comme cela a été mentionné plus haut, le Brésil fournira, dans ses communications au présent Groupe spécial, d'autres renseignements provenant de sources publiques au sujet d'autres exemples du soutien accordé par la SEE, le Compte du Canada et IQ à l'industrie canadienne des avions de transport régional. Le Canada est toutefois le seul à détenir une preuve directe de ce soutien.

Éléments prima facie en ce qui concerne la SEE

20. Le Canada lui-même, dans le cadre de la procédure d'examen de la conformité du programme brésilien PROEX avec l'*Accord sur les subventions et les mesures compensatoires* ("Accord SMC"), a reconnu que la SEE fournissait un soutien à l'industrie canadienne des avions de transport régional à un taux inférieur aux taux d'intérêt commerciaux de référence ("TICR") fixés par l'*Arrangement de l'OCDE relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public*. Le Canada a noté "des cas où certaines opérations de financement de la SEE ont été effectuées à un taux inférieur au TICR applicable à la date à laquelle la transaction a été conclue".³⁰

21. L'Organe d'appel a déclaré, dans son rapport sur l'affaire *Brésil – Aéronefs*, qu'un taux d'intérêt net "inférieur au TICR pertinent tend à montrer que le versement des pouvoirs publics a dans ce cas "[servi] à assurer un avantage important sur le plan des conditions du crédit à l'exportation",

²⁶ WT/DS70/AB/R, paragraphe 158.

²⁷ "Ottawa backs Bombardier: Loan to U.S. firm to buy jets slaps Brazil's aerospace subsidies", *The Montreal Gazette*, 11 janvier 2001 (pièce n° 9 du Brésil); "Ottawa backs Bombardier", *Politix*, 11 janvier 2001 (pièce n° 5 du Brésil).

²⁸ Site Web de la SEE, "Comment nous fonctionnons" (pièce n° 16 du Brésil).

²⁹ "Le Canada offre des conditions de financement comparables à celles du Brésil pour préserver les emplois dans l'aérospatiale", *communiqué d'Industrie Canada*, 10 janvier 2001 (fiche documentaire concernant "la SEE et le Compte du Canada") (pièce n° 3 du Brésil).

³⁰ *Brésil – Programme de financement des exportations pour les aéronefs – Recours du Canada à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS46/RW (9 mai 2000) (adopté le 4 août 2000), paragraphe 6.102.

au sens du point k) de l'Annexe I de l'Accord SMC.³¹ L'Organe d'appel a noté en outre dans ce cas que le terme "avantage", au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, était différent de l'expression "avantage important" figurant au point k) et que le point k) et la notion d'avantage important n'entraient en ligne de compte que lorsqu'un soutien était réputé conférer un avantage et constituer une subvention. Autrement dit, une aide à l'exportation qui confère un avantage important confèrera toujours un avantage (*benefit* dans la version anglaise), mais une aide à l'exportation qui confère un avantage (*benefit*) n'assurera pas toujours un avantage important.³²

22. En reconnaissant que la SEE avait prêté à des taux [], le Canada a aussi "tendu à montrer", selon les termes de l'Organe d'appel, que la SEE non seulement assurait un avantage important, mais conférait aussi un avantage (*benefit*).

23. S'agissant de subordination à l'exportation, l'article 10 1) de la Loi sur l'expansion des exportations dispose que la SEE a été constituée avec "pour mission de soutenir et de développer, directement ou indirectement, le commerce extérieure du Canada ainsi que la capacité du pays d'y participer et de profiter des débouchés offerts sur le marché international".³³ En tant que tel, le soutien de la SEE à l'industrie canadienne des avions de transport régional est subordonné en droit ou en fait à l'exportation, au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.

24. Une fois encore, alors que l'établissement d'éléments *prima facie* n'est pas une condition préalable à une demande de renseignements au titre de l'article 13:1, les éléments de preuve fournis ci-dessus établissent en fait que le soutien de la SEE à l'industrie canadienne des avions de transport régional constitue une subvention à l'exportation prohibée.

Éléments prima facie en ce qui concerne IQ

25. En plus de l'aide fédérale, la transaction Air Wisconsin a bénéficié aussi du soutien d'IQ, en tant que partie d'un ensemble de garanties de prêt d'un montant de 226 millions de dollars mis récemment à la disposition des acquéreurs d'avions Bombardier.³⁴ Selon M. Jean Cyr, porte-parole d'IQ:

... [E]n 1996, le fonds d'investissement provincial a créé un programme de 450 millions de dollars sur cinq ans afin de fournir des garanties de prêt aux clients de Bombardier. Sur cette somme, environ 300 millions de dollars ont été utilisés et Cyr a déclaré que le 20 décembre, Bombardier "est venu nous voir et a dit qu'il négociait une grosse affaire avec Air Wisconsin qui nécessiterait" davantage que les 150 millions de dollars restants.

Le cabinet provincial a donc approuvé un supplément de 76 millions de dollars, mettant un total de 226 millions de dollars à la disposition des compagnies aériennes acheteuses d'avions Bombardier. Cette somme ne sera pas entièrement consacrée à la transaction Air Wisconsin, a dit Cyr.³⁵

³¹ *Brésil – Programme de financement des exportations pour les aéronefs*, WT/DS46/AB/R (2 août 1999) (adopté le 20 août 1999), paragraphe 182.

³² WT/DS46/AB/R, paragraphe 179.

³³ Loi sur l'expansion des exportations (pièce n° 17 du Brésil).

³⁴ "Ottawa backs Bombardier: Loan to U.S. firm to buy jets slaps Brazil's aerospace subsidies", *The Montreal Gazette*, 11 janvier 2001 ("En plus de l'aide fédérale, Bombardier a aussi obtenu 226 millions de dollars de garanties de prêt d'Investissement Québec, en partie pour la transaction avec Air Wisconsin ...") (pièce n° 9 du Brésil).

³⁵ *Id.*

26. Tels qu'ils ont été rapportés, les commentaires de M. Cyr, porte-parole d'IQ, établissent qu'IQ a fourni à la fois une contribution financière, sous forme de garanties de prêt, et un avantage, en substituant la cote de crédit du gouvernement du Québec à celle de l'emprunteur, Air Wisconsin. Ce principe a été fermement établi par le Canada lui-même lorsque celui-ci, dans l'affaire *Brésil - Aéronefs*, a décrit l'effet bénéfique d'une garantie de prêt dans les termes suivants:

La transaction citée par le Brésil est une simple garantie de prêt de l'Ex-Im Bank des États-Unis en vertu de laquelle le gouvernement des États-Unis étend son propre risque de crédit souverain pour couvrir un pourcentage du montant financé. Dans ces circonstances, la banque prêteuse établit des conditions de financement en fonction du risque encouru par le gouvernement des États-Unis, et non par l'emprunteur.³⁶

Ainsi, l'apport d'une garantie et la substitution de la cote de crédit du gouvernement à celle de l'emprunteur confèrent un avantage.

27. S'agissant de subordination à l'exportation, l'article 25 de la Loi sur Investissement-Québec et sur Garantie-Québec dispose que la société IQ a notamment pour mission de favoriser "l'exportation".³⁷ De même, le paragraphe 1 du Décret n° 572-2000 du gouvernement du Québec habilite IQ à apporter son soutien financier afin d'inciter les entreprises, entre autres, à réaliser des projets d'exportation, y compris, au titre du paragraphe 2, la vente de biens à l'extérieur du Québec.³⁸ Par ailleurs, le paragraphe 2 du Décret n° 841-2000 du gouvernement du Québec fait obligation à IQ de limiter son soutien financier à, entre autres, la réalisation de projets de "développement de marchés"³⁹ qui, conformément au paragraphe 3, ont notamment pour objet l'accroissement des ventes à l'exportation et la vente de biens à l'extérieur du Québec.⁴⁰ Le paragraphe 10 de l'Annexe II du Décret n° 841-2000 donne des renseignements supplémentaires au sujet des projets de "développement de marchés" qui peuvent bénéficier d'un soutien d'IQ, par exemple la promotion des exportations sur un marché existant, la formation de consortiums d'exportation et la marge de crédit à l'exportation.⁴¹

28. Lors des consultations, le Brésil a demandé au Canada des détails concernant IQ et ses activités. Les représentants du Canada ont déclaré qu'ils n'avaient aucune information concernant IQ, n'avaient fait venir aucun responsable qui soit en mesure de procéder à un échange de vues au sujet d'IQ dans le cadre des consultations et n'étaient donc pas prêts à débattre de cette question. Le Membre dont les actions ont donné lieu à des consultations est tenu, en vertu de l'article 4:2 du Mémoire d'accord, d'examiner avec compréhension les demandes d'autres Membres. En l'absence de toute information fournie par le Canada, l'élément de preuve qui vient d'être exposé est

³⁶ WT/DS46/RW, annexe 1-2, paragraphe 36.

³⁷ Loi sur Investissement-Québec et sur garantie-Québec (pièce n° 18 du Brésil).

³⁸ Décret n° 572-2000 du 9 mai 2000 concernant le programme du Fonds pour l'accroissement de l'investissement privé et la relance de l'emploi, paragraphe 1 ("1. Le présent programme vise à permettre à Investissement-Québec, dans le cadre de la réalisation de sa mission, d'apporter son soutien financier afin d'inciter les entreprises à réaliser des projets d'investissement et d'exportation et de favoriser l'émergence de nouveaux projets ...") (pièce n° 19 du Brésil). *Voir aussi id.* au paragraphe 2 ("exportation": toute activité ayant pour objet: la vente de biens, la prestation de services et l'exécution de contrats à l'extérieur du Québec").

³⁹ Décret n° 841-2000, 28 juin 2000, concernant le Programme d'aide au financement des entreprises, paragraphe 2 ("L'aide financière accordée en vertu du présent programme doit avoir pour objet ... de développement de marchés ...") (pièce n° 20 du Brésil).

⁴⁰ *Id.* au paragraphe 3 ("Développement de marchés: ... – la commercialisation ... pour l'accroissement de ventes ... à l'extérieur du Québec; – la vente de biens ... à l'extérieur du Québec; – la formation d'un groupement d'entreprises à des fins de vente de biens ... à l'extérieur du Québec ...").

⁴¹ *Id.* à l'annexe II, paragraphe 10 (10. Développement de marchés: ... – la promotion des exportations sur un marché existant; ... – la formation de consortiums d'exportation; ... – la marge de crédit à l'exportation ...).

suffisant pour établir *prima facie* que le soutien d'IQ constitue une subvention à l'exportation prohibée.

Documents et renseignements à demander

29. Pour faciliter une évaluation objective de la question dont le Groupe spécial est saisi, qui est de savoir si la SEE, le Compte du Canada et IQ accordent des subventions à l'exportation prohibées afin de soutenir les ventes de l'industrie canadienne des avions de transport régional, le Brésil estime que le Groupe spécial devrait demander, au minimum, des documents contenant les informations ci-après, portant spécifiquement sur des transactions et couvrant la période allant du 1^{er} janvier 1995 à ce jour:

- ? Type de soutien (par exemple, prêt, garantie de prêt, garantie sur titres, soutien en capital, etc.)
- ? Taux d'intérêt de base accordé au bénéficiaire (pour des transferts directs de fonds) ou obtenu par le bénéficiaire (pour des transferts directs potentiels de fonds)
- ? Marge de risque ajoutée au taux d'intérêt de base
- ? Commission et/ou prime imputée
- ? Durée du soutien
- ? Cote de crédit du bénéficiaire
- ? Date de la transaction
- ? Valeur de la transaction (dans la monnaie de la transaction)
- ? Valeur du soutien apporté par la SEE/le Compte du Canada/IQ dans le cadre de la transaction (dans la monnaie de la transaction)
- ? Modalité de la transaction en matière de paiement au comptant
- ? Extension du soutien de la SEE/du Compte du Canada/d'IQ aux pièces détachées
- ? Toutes conditions liées à l'octroi ou à l'obtention du soutien

Conclusion

30. Pour les raisons précitées, le Brésil demande que le Groupe spécial exerce immédiatement son pouvoir discrétionnaire de demander au Canada des documents concernant le soutien apporté par la SEE, le Compte du Canada et IQ dans le cadre des transactions portant sur des avions canadiens de transport régional, à compter du 1^{er} janvier 1995, y compris, mais pas uniquement, la transaction Air Wisconsin. Ces renseignements confidentiels ne sont pas accessibles auprès de sources publiques et le manquement du Canada à les produire, que ce soit lors du précédent différend *Canada – Aéronefs* ou jusqu'ici, dans le cadre de la présente procédure, est bien établi. Une demande émanant du Groupe spécial afin que le Canada produise ces renseignements documentaires, conformément à l'article 13:1 du Mémoire d'accord, est "nécessaire et appropriée" pour permettre au Groupe spécial de s'acquitter de sa responsabilité de "procéder à une évaluation objective de la question dont il est saisi", conformément à l'article 11 du Mémoire d'accord.

Liste des pièces présentées par le Brésil

Questions posées par le Brésil au Canada lors des consultations	Pièce n° 1
"Bombardier Snags \$2.4 B order from U.S. airline: Air Wisconsin: Government helps out with low-cost loan", <i>The National Post</i> , 17 avril 2001	Pièce n° 2
"Le Canada offre des conditions de financement comparables à celles du Brésil pour préserver les emplois dans l'aérospatiale", <i>communiqué d'Industrie Canada</i> , 10 janvier 2001	Pièce n° 3
"Canadian government lends \$1.7 billion to Bombardier", <i>Canadian Machinery and Metalworking</i> , 11 janvier 2001	Pièce n° 4
"Ottawa backs Bombardier", <i>Politix</i> , 11 janvier 2001	Pièce n° 5
"Canada to aid Bombardier in jet deal: Tobin vows to protect jobs in subsidy battle with Brazil", <i>Ottawa Citizen</i> , 11 janvier 2001	Pièce n° 6
"Canada to match illegal Brazilian aerospace subsidies to save market share", <i>Ottawa Citizen</i> , 11 janvier 2001	Pièce n° 7
"Ottawa Backs Bombardier in Brazil Trade War", <i>Globe and Mail</i> , 10 janvier 2001	Pièce n° 8
"Ottawa backs Bombardier: Loan to U.S. firm to buy jets slaps Brazil's aerospace subsidies", <i>The Montreal Gazette</i> , 11 janvier 2001	Pièce n° 9
"Canada to use illegal low-cost finance in aircraft subsidy dispute with Brazil", <i>BBC Summary of World Broadcasts</i> , 20 janvier 2001	Pièce n° 10
"Air Wisconsin orders 51 jets from Bombardier", <i>Milwaukee Journal Sentinel</i> , 17 avril 2001	Pièce n° 11
"Bombardier lashes out at professor", <i>Globe and Mail</i> , 12 janvier 2001	Pièce n° 12
"Ottawa bankrolls jet deal", <i>Globe and Mail</i> , 11 janvier 2001	Pièce n° 13
"Bombardier cranks up job mill after signing \$2.35-billion jet deal: Federal subsidy gives U.S. airline below-market rate", <i>Ottawa Citizen</i> , 17 avril 2001	Pièce n° 14
"Bombardier et Air Wisconsin signent un contrat portant sur un maximum de 150 avions de transport régional à réaction CRJ200", <i>communiqué de presse de Bombardier</i> , 16 avril 2001	Pièce n° 15
Site Web de la SEE, "Comment nous fonctionnons"	Pièce n° 16
Loi sur l'expansion des exportations	Pièce n° 17

Loi sur Investissement-Québec et sur Garantie-Québec	Pièce n° 18
Décret n° 572-2000 du 9 mai 2000 concernant le programme du Fonds pour l'accroissement de l'investissement privé et la relance de l'emploi	Pièce n° 19
Décret n° 841-2000 du 28 juin 2000 concernant le Programme d'aide au financement des entreprises	Pièce n° 20

ANNEXE A-3

PREMIÈRE COMMUNICATION ÉCRITE DU BRÉSIL

Volume 1 sur 4 (communication explicative)

(30 mai 2001)

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
I. INTRODUCTION	A-20
II. PREMIÈRE MISE EN CAUSE PAR LE BRÉSIL DES PROGRAMMES CONSIDÉRÉS	A-22
A. COMPTE DU CANADA	A-22
B. SOCIÉTÉ POUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS	A-23
C. INVESTISSEMENT QUÉBEC.....	A-24
III. SOCIÉTÉ POUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS ("SEE")	A-25
A. LA SEE A ÉTÉ CRÉÉE POUR FOURNIR DES SERVICES FINANCIERS AUX EXPORTATEURS CANADIENS À DES CONDITIONS PLUS FAVORABLES QUE CELLES QU'ILS POURRAIENT OBTENIR SUR LE MARCHÉ	A-25
B. LE CANADA UTILISE LES "GUICHETS COMMERCIAUX" POUR FOURNIR DES SERVICES FINANCIERS AUX EXPORTATEURS CANADIENS À DES CONDITIONS PLUS FAVORABLES QUE CELLES QU'ILS POURRAIENT OBTENIR SUR LE MARCHÉ.....	A-27
C. LA SEE FOURNIT UNE CONTRIBUTION FINANCIÈRE À L'INDUSTRIE DES AVIONS DE TRANSPORT RÉGIONAL	A-30
D. LA SEE CONFÈRE UN AVANTAGE À L'INDUSTRIE DES AVIONS DE TRANSPORT RÉGIONAL	A-33
1. Des conditions plus favorables que celles qui sont prévues dans l'Arrangement de l'OCDE sont des éléments de preuve positifs de l'existence d'un avantage	A-33
2. La SEE accorde des crédits à l'exportation à des conditions plus favorables que celles que prévoit l'Arrangement de l'OCDE	A-35
3. Des services financiers qui "complètent" le marché confèrent un avantage	A-36

4.	La fourniture par les pouvoirs publics de services financiers de meilleure qualité que ceux qui peuvent être obtenus sur le marché est un avantage	A-37
5.	Des garanties d'État confèrent un avantage	A-38
E.	LA SEE EST SUBORDONNÉE À L'EXPORTATION	A-38
F.	LE CANADA ACCORDE DES SUBVENTIONS PROHIBÉES PAR L'INTERMÉDIAIRE DE LA SEE	A-39
IV.	COMPTE DU CANADA.....	A-39
A.	LE COMPTE DU CANADA FOURNIT UNE CONTRIBUTION FINANCIÈRE	A-41
B.	LE COMPTE DU CANADA CONFÈRE UN AVANTAGE	A-41
C.	LE SOUTIEN DU COMPTE DU CANADA EST SUBORDONNÉ À L'EXPORTATION.....	A-41
D.	LE CANADA ACCORDE DES SUBVENTIONS PROHIBÉES PAR L'INTERMÉDIAIRE DU COMPTE DU CANADA.....	A-42
V.	INVESTISSEMENT QUÉBEC	A-42
A.	IQ FOURNIT UNE CONTRIBUTION FINANCIÈRE À L'INDUSTRIE DES AVIONS DE TRANSPORT RÉGIONAL.....	A-44
B.	IQ PROCURE UN AVANTAGE À L'INDUSTRIE DES AVIONS DE TRANSPORT RÉGIONAL.....	A-44
C.	LE PROGRAMME IQ EST SUBORDONNÉ À L'EXPORTATION	A-45
D.	LE CANADA ACCORDE DES SUBVENTIONS PROHIBÉES PAR L'INTERMÉDIAIRE D'IQ	A-47
VI.	CONCLUSION	A-47

Liste des pièces présentées par le Brésil

(Les pièces n° 1 à n° 20 sont jointes à la lettre du 21 mai 2001 du Brésil au Groupe spécial.)

Questions posées par le Brésil au Canada lors des consultations	Pièce n° 1
"Bombardier Snags \$2.4 B order from U.S. airline: Air Wisconsin: Government helps out with low-cost Loan", <i>The National Post</i> , 17 avril 2001	Pièce n° 2
"Le Canada offre des conditions de financement comparables à celles du Brésil pour préserver les emplois dans l'aérospatiale", <i>communiqué d'Industrie Canada</i> , 10 janvier 2001	Pièce n° 3
"Canadian government lends \$1.7 billion to Bombardier", <i>Canadian Machinery and Metalworking</i> , 11 janvier 2001	Pièce n° 4
"Ottawa backs Bombardier", <i>Politix</i> , 11 janvier 2001	Pièce n° 5
"Canada to aid Bombardier in jet deal: Tobin vows to protect jobs in subsidy battle with Brazil", <i>Ottawa Citizen</i> , 11 janvier 2001	Pièce n° 6
"Canada to match illegal Brazilian aerospace subsidies to save market share", <i>Ottawa Citizen</i> , 11 janvier 2001	Pièce n° 7
"Ottawa Backs Bombardier in Brazil Trade War", <i>Globe and Mail</i> , 10 janvier 2001	Pièce n° 8
"Ottawa backs Bombardier: Loan to U.S. firm to buy jets slaps Brazil's aerospace subsidies", <i>The Montreal Gazette</i> , 11 janvier 2001	Pièce n° 9
"Canada to use illegal low-cost finance in aircraft subsidy dispute with Brazil", <i>BBC Summary of World Broadcasts</i> , 20 janvier 2001	Pièce n° 10
"Air Wisconsin orders 51 jets from Bombardier", <i>Milwaukee Journal Sentinel</i> , 17 avril 2001	Pièce n° 11
"Bombardier lashes out at professor", <i>Globe and Mail</i> , 12 janvier 2001	Pièce n° 12
"Ottawa bankrolls jet deal", <i>Globe and Mail</i> , 11 janvier 2001	Pièce n° 13
"Bombardier cranks up job mill after signing \$2.35-billion jet deal: Federal subsidy gives U.S. airline below-market rate", <i>Ottawa Citizen</i> , 17 avril 2001	Pièce n° 14
"Bombardier et Air Wisconsin signent un contrat portant sur un maximum de 150 avions de transport régional à réaction CRJ200", <i>communiqué de presse de Bombardier</i> , 16 avril 2001	Pièce n° 15
Site Web de la SEE, "Comment nous fonctionnons"	Pièce n° 16
Loi sur l'expansion des exportations	Pièce n° 17
Loi sur Investissement-Québec et sur Garantie-Québec	Pièce n° 18
Décret n° 572-2000 du 9 mai 2000 concernant le programme du Fonds pour l'accroissement de l'investissement privé et la relance de l'emploi	Pièce n° 19

Décret n° 841-2000 du 28 juin 2000 concernant le Programme d'aide au financement des entreprises	Pièce n° 20
Transcription de la conférence de presse de M. Brian Tobin, Ministre de l'industrie, 10 janvier 2001	Pièce n° 21
RAPPORT ANNUEL 2000 DE LA SOCIÉTÉ POUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS	Pièce n° 22
GUIDE DE RÉFÉRENCE 1999-2000 DE LA SOCIÉTÉ POUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS	Pièce n° 23
SOCIÉTÉ POUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS, <i>Message du président du Conseil et du président (1995)</i>	Pièce n° 24
Dépositions de représentants de la SEE, Sénat du Canada, 35 ^{ème} législature, première session, Délibérations du comité sénatorial permanent des banques et du commerce, fascicule n° 48, 28 novembre 1995	Pièce n° 25
Déposition du président de la SEE, M. Ian Gillespie, devant le Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international, 6 novembre 1997	Pièce n° 26
WT/DS46/RW, annexe 1-4, Réponses du Canada aux questions posées par le Groupe spécial	Pièce n° 27
RÉPONSE DU GOUVERNEMENT AU COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DU COMMERCE INTERNATIONAL (CPAECI), EXAMEN DE LA LOI SUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS	Pièce n° 28
Lawrence H. Summers, "The Importance of Continuing to Fight Against International Trade Finance Subsidies", Remarks at the 65 th Anniversary of the Export Import Bank, 16 mai 2000	Pièce n° 29
Steve Cutts & Janet West, "The arrangement on export credits", <i>OECD Observer</i> , 1 ^{er} avril 1998	Pièce n° 30
SEE, RÉSUMÉ DU PLAN DE LA SOCIÉTÉ 2000-2004	Pièce n° 31
Stephen S. Poloz, "Les perspectives mondiales des transports: turbulences modérées à l'horizon", 11 septembre 2000	Pièce n° 32
Analyse par régression	Pièce n° 33
Dominic Jones, "Ready, Steady ...", <i>Air Finance Journal</i> , janvier 2000	Pièce n° 34
"Bombardier obtient une importante commande de Regional Jet de Canadair du transporteur australien Kendell Airlines", <i>communiqué de presse de Bombardier</i> , 21 octobre 1998	Pièce n° 35
ASA Holdings, Inc., formulaire 10-Q, déposé auprès de la Commission des valeurs mobilières et des opérations boursières des États-Unis (Securities and Exchange Commission) pour le trimestre s'achevant le 31 mars 1997	Pièce n° 36
ASA Holdings, Inc., rapport annuel 1997, "Liquidity and Capital Resources", Lexis Disclosure Report	Pièce n° 37

ASA Holdings, Inc., formulaire 10-K de la Securities and Exchange Commission des États-Unis pour l'exercice budgétaire s'achevant le 31 décembre 1998	Pièce n° 38
Comair Holdings, Inc., formulaire 10-K de la Securities and Exchange Commission des États-Unis pour l'exercice budgétaire s'achevant le 31 mars 1998	Pièce n° 39
Comair Holdings, Inc., formulaire 10-Q de la Securities and Exchange Commission des États-Unis pour le trimestre s'achevant le 30 juin 1998	Pièce n° 40
Midway Airlines Corp., formulaire 10-K de la Securities and Exchange Commission des États-Unis pour l'exercice budgétaire s'achevant le 31 décembre 1997	Pièce n° 41
<i>Arrangement de l'OCDE relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public (1998)</i>	Pièce n° 42
<i>Arrangement de l'OCDE relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public (1992)</i>	Pièce n° 43
Atlantic Coast Airlines Holdings, Inc., formulaire 10-K de la Securities and Exchange Commission des États-Unis pour l'exercice budgétaire s'achevant le 31 décembre 2000	Pièce n° 44
Dépositions de représentants de la SEE, Chambre des communes du Canada, 35 ^{ème} législature, première session, Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international, séance n° 43	Pièce n° 45
SEE, RÉSUMÉ DU RAPPORT AU CONSEIL DU TRÉSOR SUR LES TRANSACTIONS PORTÉES AU COMPTE DU CANADA POUR L'EXERCICE 1998-1999	Pièce n° 46
Budget 1998-1999, discours sur le budget prononcé à l'Assemblée nationale par M. Bernard Landry, Vice-Premier Ministre et Ministre d'État de l'économie et des finances, 31 mars 1998	Pièce n° 47
Loi sur la Société de Développement Industriel de Québec	Pièce n° 48
Mémoire d'offre	Pièce n° 49
Lettres de banque	Pièce n° 50
Monica Biringer, "Cross-Border Equipment Leasing May Reduce Financing Costs for Canadian Users", 5 <i>Journal of International Taxation</i> 230 (mai 1994)	Pièce n° 51

I. INTRODUCTION

1. Le 10 janvier 2001, le Ministre canadien de l'industrie, M. Brian Tobin, a annoncé que le Canada accorderait des crédits à l'exportation qui étaient contraires aux obligations du Canada au titre de l'*Accord sur les subventions et les mesures compensatoires* ("Accord SMC" ou "Accord") afin d'aider le transporteur régional américain Air Wisconsin à acquérir 75 avions à réaction, avec une option sur l'achat de 75 appareils supplémentaires, auprès du constructeur canadien Bombardier.⁴² Le communiqué publié à l'issue de la conférence de presse de M. Tobin a désigné la Société pour l'expansion des exportations ("SEE") et le Compte du Canada comme étant les sources de la subvention.⁴³ Au cours de sa conférence de presse, M. Tobin a également mentionné l'aide fournie par la province du Québec.⁴⁴

2. Le 22 janvier 2001, se fondant sur la déclaration de M. Tobin et sur d'autres renseignements qu'il avait obtenus, le Brésil a demandé l'ouverture de consultations avec le Canada. Le Brésil partait de la conviction que des crédits à l'exportation, au sens du point k) de l'Annexe I de l'Accord SMC, étaient accordés par la société canadienne SEE et par le Compte du Canada pour soutenir les ventes de l'industrie canadienne des avions de transport régional et que des garanties de prêts, au sens du point j) de l'Annexe I de l'Accord, étaient accordées à cette industrie par la province du Québec par l'intermédiaire de son agence, Investissement Québec ("IQ"). Le Brésil considérait que l'ensemble de ces mesures constituaient des subventions, au sens de l'article premier de l'Accord, et qu'elles étaient subordonnées, en droit ou en fait, à l'exportation, au sens de l'article 3 de l'Accord.

3. Des consultations ont eu lieu à Genève le 21 février 2001. Les représentants du Canada à ces consultations n'ont pas pu ou n'ont pas voulu préciser si l'aide à l'industrie canadienne des avions de transport régional serait fournie par le Compte du Canada ou par la SEE, ou par les deux, ni donner de détails plus précis que ceux qu'avait communiqués M. Tobin. Ils ont déclaré en outre ne pas bien connaître IQ et donc ne pas être en mesure de répondre aux questions du Brésil à ce sujet.

4. Le Canada se refusant lors des consultations à fournir tout renseignement au sujet de la SEE, du Compte du Canada ou d'IQ en général, ou de la transaction Air Wisconsin en particulier, le Brésil en a conclu que le Canada n'avait pas fait preuve de la "compréhension" prescrite à l'article 4:2 du *Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends* ("Mémorandum d'accord sur le règlement des différends" ou "Mémorandum d'accord") et que le différend ne pourrait être réglé par voie de consultations.

5. Le 1^{er} mars 2001, le Brésil a demandé l'établissement d'un groupe spécial conformément à l'article XXIII du GATT de 1994, à l'article 6 du Mémorandum d'accord et à l'article 4.4 de l'Accord SMC. Il a demandé que le Groupe spécial examine et constate ce qui suit:

1. Les crédits à l'exportation, y compris le financement, les garanties de prêts ou la bonification d'intérêts accordés par le Compte du Canada, ou par son intermédiaire, sont et demeurent des subventions à l'exportation prohibées au sens des articles 1^{er} et 3 de l'Accord.

⁴² Transcription de la conférence de presse de M. Brian Tobin, Ministre de l'industrie, 10 janvier 2001, paragraphe 7 ("Conférence de presse de Tobin") (pièce n° 21 du Brésil). La transcription a été faite à partir d'un enregistrement de la conférence de presse réalisé par la Tribune de la presse parlementaire canadienne, groupe de journalistes accrédités auprès du gouvernement et du Parlement canadiens et disposant d'un espace de travail dans les locaux du Parlement.

⁴³ "Le Canada offre des conditions de financement comparables à celles du Brésil pour préserver les emplois dans l'aérospatiale", *communiqué d'Industrie Canada*, 10 janvier 2001 (pièce n° 3 du Brésil).

⁴⁴ Conférence de presse de Tobin, paragraphe 7 (pièce n° 21 du Brésil).

2. Le Canada n'a pas mis en œuvre le rapport du groupe spécial au titre de l'article 21:5, adopté par l'ORD, demandant que le Canada retire les subventions au titre du Compte du Canada.
3. Le Canada, au mépris des décisions et recommandations de l'Organe de règlement des différends, continue d'octroyer ou offre d'octroyer des crédits à l'exportation à l'industrie des avions de transport régional par l'intermédiaire du Compte du Canada, qui sont des subventions prohibées au sens des articles 1^{er} et 3 de l'Accord.
4. L'octroi ou l'offre d'octroi par le Canada de crédits à l'exportation au titre du Compte du Canada à Air Wisconsin est une subvention à l'exportation prohibée au sens des articles 1^{er} et 3 de l'Accord.
5. Les crédits à l'exportation, y compris le financement, les garanties de prêts ou la bonification d'intérêts accordés par la SEE, ou par son intermédiaire, sont des subventions à l'exportation prohibées au sens des articles 1^{er} et 3 de l'Accord.
6. L'octroi ou l'offre d'octroi par le Canada de crédits à l'exportation fournis par la SEE, ou par son intermédiaire, à Air Wisconsin est une subvention à l'exportation prohibée au sens des articles 1^{er} et 3 de l'Accord.
7. Les crédits à l'exportation et les garanties accordés par *Investissement Québec*, y compris les garanties de prêts, les garanties sur titres, les garanties de la valeur résiduelle et les "garanties de pertes initiales" sont des subventions à l'exportation prohibées au sens des articles 1^{er} et 3 de l'Accord.⁴⁵

6. Par ailleurs, le Brésil a demandé que le Groupe spécial recommande que l'Organe de règlement des différends ("ORD") prescrive au Canada de retirer sans tarder ces subventions prohibées.⁴⁶ Le 12 mars 2001, l'ORD a établi le Groupe spécial et l'a doté du mandat type. Les parties ne parvenant pas à se mettre d'accord sur la composition du Groupe spécial, le Brésil a demandé le 7 mai 2001 que le Directeur général détermine cette composition. Le 11 mai 2001, le Directeur général a annoncé la composition du Groupe spécial.

7. Dans la présente communication, le Brésil commentera tout d'abord sa première mise en cause des programmes considérés, en commençant par le Compte du Canada pour passer ensuite à la SEE et conclure avec IQ. Cependant, étant donné que le Compte du Canada est géré par la SEE, les faits complexes dans le présent différend seront mieux compris si la discussion sur le fond porte d'abord sur la SEE, puis sur le Compte du Canada. Par conséquent, après l'exposé de la première affaire, qui commence avec le Compte du Canada, le Brésil passera à la présentation des faits et des arguments concernant la présente affaire en s'intéressant à la SEE. Au cours de l'examen de la SEE et du Compte du Canada, l'expression "Compte de la Société" est parfois employée. Cela renvoie à des opérations qui sont à la fois gérées par la SEE et placées sous la responsabilité financière de la SEE.⁴⁷

⁴⁵ *Canada – Crédits à l'exportation et garanties de prêts accordés pour les aéronefs régionaux*, Demande d'établissement d'un Groupe spécial présentée par le Brésil, WT/DS222/2 (1^{er} mars 2001).

⁴⁶ *Id.*

⁴⁷ Bien que cela ait été la position du Canada dans le passé, le Brésil note que le rapport annuel de la SEE indique que "la SEE agit à tous égards à titre de mandataire de Sa Majesté du chef du Canada. Toutes les obligations qu'elle contracte sous forme d'instruments d'emprunt constituent des obligations du Canada." RAPPORT ANNUEL 2000 DE LA SOCIÉTÉ POUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS, page 47 ("Rapport annuel 2000 de la SEE") (pièce n° 22 du Brésil).

Le Compte du Canada, comme on l'explique ci-après⁴⁸, est géré par la SEE mais est placé sous la responsabilité financière du gouvernement du Canada.

II. PREMIÈRE MISE EN CAUSE PAR LE BRÉSIL DES PROGRAMMES CONSIDÉRÉS

8. C'est la deuxième fois que le Groupe spécial a l'occasion d'examiner le programme de la SEE, le programme Compte du Canada et le programme Q, par l'intermédiaire desquels le Canada subventionne les exportations d'avions de transport régional fabriqués par Bombardier.⁴⁹ Le Brésil a pris la décision inhabituelle de mettre en cause ces trois mesures pour la deuxième fois pour les raisons suivantes: 1) s'agissant d'une des mesures – l'aide à l'exportation fournie par l'intermédiaire du Compte du Canada –, le Canada continue d'utiliser un programme précédemment jugé contraire à ses engagements au titre de l'Accord SMC; 2) s'agissant d'une autre de ces mesures – l'aide à l'exportation fournie par l'intermédiaire de la SEE –, des renseignements supplémentaires et des faits nouveaux ont conduit le Brésil à donner suite à la suggestion faite par l'Organe d'appel, lors de la précédente procédure, de porter à nouveau l'affaire devant un groupe spécial; et 3) s'agissant de la troisième mesure – l'aide à l'exportation fournie par l'intermédiaire d'IQ – le Brésil a obtenu des renseignements supplémentaires à l'appui de ses allégations.

A. COMPTE DU CANADA

9. Le 29 août 1999, l'ORD a adopté le rapport du Groupe spécial, tel qu'il a été confirmé par l'Organe d'appel, dans l'affaire "Canada – Aéronefs". Il ressortait de ce rapport que les crédits à l'exportation accordés par le Compte du Canada étaient des subventions subordonnées en droit aux résultats à l'exportation et qu'ils étaient donc prohibés en vertu de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC. L'ORD a recommandé que le Canada retire ces subventions dans un délai de 90 jours.

10. Dans un rapport de situation soumis à l'ORD le 18 novembre 1999, le Canada déclarait:

S'agissant du financement sous forme de crédits accordé au titre du Compte du Canada pour l'exportation d'avions canadiens de transport régional, dont il a été constaté qu'il était incompatible avec les obligations résultant pour le Canada de l'Accord SMC, le Canada informe l'ORD qu'après le 18 novembre 1999 aucune livraison d'avions de transport régional ne bénéficiera d'un tel financement du Compte du Canada. En outre, le Ministre du commerce international a approuvé une ligne directrice prévoyant que les futures opérations du Compte du Canada dans tous les secteurs, et pas seulement celles qui concernent le secteur des avions de transport régional, devront être conformes à l'Arrangement de l'OCDE relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public. Le Ministre s'engage ainsi à ne pas autoriser qu'une opération soit menée au titre du Compte du Canada si elle n'est pas conforme à l'Arrangement. Aucune opération du Compte du Canada ne peut être effectuée sans autorisation ministérielle.⁵⁰

11. Le Brésil a été d'avis que cette mesure était insuffisante pour mettre en œuvre la décision et la recommandation de l'ORD au sujet du Compte du Canada et, par conséquent, a demandé un réexamen conformément à l'article 21:5 du Mémoire d'accord. Le Groupe spécial établi pour examiner la

⁴⁸ Voir *infra*, paragraphe 74.

⁴⁹ La première occasion était l'affaire *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils*, WT/DS70/R (14 avril 1999) (adopté le 20 août 1999) et WT/DS70/AB/R (2 août 1999) (adopté le 20 août 1999).

⁵⁰ *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils – Rapport de situation du Canada*, WT/DS70/8 (26 novembre 1999). (pas d'italique et non souligné dans l'original)

question a donné raison au Brésil, concluant que "le Canada n'a[vait] pas mis en œuvre la recommandation de l'ORD en date du 20 août 1999 visant à ce que le Canada retire l'aide accordée par le Compte du Canada au secteur canadien des aéronefs de transport régional dans un délai de 90 jours".⁵¹

12. Le Canada n'a pas fait appel de cette conclusion. Depuis cette date, cependant, il n'a rien fait pour mettre en œuvre la recommandation de l'ORD et ne remplit toujours pas ses obligations au titre de l'Accord SMC.

13. La promesse faite par le Canada à l'ORD "qu'après le 18 novembre 1999 aucune livraison d'avions de transport régional ne bénéficiera d'un tel financement du Compte du Canada" n'a pas été tenue le 10 janvier 2001 lorsque M. Tobin a annoncé que le Canada avait l'intention d'apporter son soutien à la vente entre Bombardier et Air Wisconsin à l'aide de subventions illicites. Ces subventions étaient accordées dans des conditions qui, M. Tobin l'a admis, étaient incompatibles avec l'Accord SMC.⁵²

B. SOCIÉTÉ POUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS

14. Le Brésil a aussi mis en cause la SEE dans l'affaire *Canada – Aéronefs*. Dans cette affaire, le Brésil a été très gêné par le fait que le Canada n'avait pas notifié à l'OMC les détails pertinents du programme de subventions de la SEE, comme le prescrivait l'article 25 de l'Accord SMC. Le Groupe spécial a par conséquent demandé des renseignements spécifiques au Canada, renseignements que le Canada a refusé de fournir.⁵³ Tout en "regret[tant] ... vivement que le Canada ait refusé de communiquer les renseignements demandés,"⁵⁴ le Groupe spécial a conclu qu'en l'absence des renseignements demandés au Canada, le Brésil n'avait pas établi d'éléments *prima facie* à l'appui de son argumentation et il a donc donné raison au Canada.⁵⁵

15. Le Brésil a fait appel, faisant valoir que le Groupe spécial avait commis une erreur de droit en ne tirant pas des déductions défavorables au Canada du refus de celui-ci de fournir les renseignements demandés par le Groupe spécial lui-même. Dans un avis qui faisait ressortir la responsabilité des parties de fournir des renseignements aux groupes spéciaux, l'Organe d'appel a également fait ressortir le pouvoir spécifique des groupes spéciaux de tirer les déductions appropriées du manquement des parties à fournir les renseignements demandés.⁵⁶ L'Organe d'appel a déclaré ensuite que s'il avait "statué sur la question qui se posait au Groupe spécial, [il aurait] certes pu conclure que les faits consignés au dossier justifiaient bien la déduction que les renseignements non communiqués par le Canada" étaient défavorables au Canada.⁵⁷ Il a toutefois conclu que bien qu'il eût pu statuer différemment sur la question, le Groupe spécial n'avait pas commis d'erreur de droit ni abusé de son pouvoir discrétionnaire.⁵⁸

16. En rejetant l'appel du Brésil, l'Organe d'appel a fait une suggestion extrêmement inhabituelle - si ce n'est sans précédent -, à savoir que le Brésil porte l'affaire à nouveau devant un groupe spécial. "En formulant cette constatation", a déclaré l'Organe d'appel, "nous ne voulons pas donner à entendre

⁵¹ *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils – Recours du Brésil à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS70/RW (9 mai 2000) (adopté le 4 août 2000), paragraphe 6.2.

⁵² Voir, par exemple, Conférence de presse de Tobin, paragraphe 66 (pièce n° 21 du Brésil). Voir aussi la lettre du Brésil au Groupe spécial en date du 21 mai 2001, paragraphes 12 et 13.

⁵³ WT/DS70/R, paragraphe 9.176.

⁵⁴ WT/DS70/R, paragraphe 9.178.

⁵⁵ WT/DS70/R, paragraphe 9.182.

⁵⁶ WT/DS70/AB/R, paragraphes 181 à 206.

⁵⁷ WT/DS70/AB/R, paragraphe 205 (note de bas de page omise).

⁵⁸ *Id.*

que le Brésil ne peut pas formuler une autre plainte à l'égard du Canada dans le cadre du système de règlement des différends, au titre des dispositions de l'*Accord SMC* et du Mémoire d'accord, au sujet de la compatibilité de certaines mesures de financement de la SEE avec les dispositions de l'*Accord SMC*".⁵⁹ L'Organe d'appel a même suggéré une autre procédure que le Brésil pourrait considérer dans le cadre du Comité des subventions et des mesures compensatoires.⁶⁰

17. Le Brésil n'a pas donné suite immédiatement à la suggestion de l'Organe d'appel parce que les parties étaient engagées activement dans des négociations depuis août 1999 et s'efforçaient de surmonter leurs divergences. Cependant, ces négociations n'ont pas donné de résultats et, compte tenu des mesures prises ultérieurement par le Canada, le Brésil a décidé d'agir comme l'Organe d'appel l'avait suggéré et de "formuler une autre plainte à l'égard du Canada dans le cadre du système de règlement des différends, au titre des dispositions de l'*Accord SMC* et du Mémoire d'accord, au sujet de la compatibilité de certaines mesures de financement de la SEE avec les dispositions de l'*Accord SMC*".

18. Au cours de la présente procédure, le Brésil communiquera au présent Groupe spécial les éléments de preuve qui, lorsqu'ils ont été présentés au Groupe spécial précédent, ont conduit celui-ci à demander au Canada des renseignements spécifiques. Le Brésil présentera aussi les éléments de preuve qu'il a pu obtenir par la suite, en dépit du manque de transparence qui caractérise en permanence les opérations de la SEE. Le Brésil estime que le présent Groupe spécial, comme le précédent, devrait demander au Canada de produire tout renseignement dont il a besoin pour procéder à une évaluation objective de tous les faits pertinents. Dans sa lettre du 21 mai 2001, le Brésil a demandé au Groupe spécial de faire une demande appropriée au Canada afin d'obtenir les renseignements relatifs au présent différend dont le Canada est le seul détenteur. Si le Canada persistait dans son refus de fournir ces renseignements, le Brésil demanderait au présent Groupe spécial, compte tenu de l'analyse approfondie réalisée par l'Organe d'appel aux paragraphes 181 à 206 de son rapport sur l'affaire *Canada – Aéronefs*, de tirer les déductions défavorables appropriées.

C. INVESTISSEMENT QUÉBEC

19. En ce qui concerne IQ, le Groupe spécial précédent a conclu lui aussi que le Brésil n'avait pas présenté d'éléments de preuve suffisants pour établir *prima facie* le bien-fondé de ses allégations.⁶¹ Lors de cette procédure également, le Brésil était gêné par le manque de transparence des programmes canadiens. Le Brésil a appelé l'attention sur l'examen de la politique commerciale du Canada de novembre 1998 en tant qu'élément de preuve des subventions fournies par IQ, notant que cette aide consistait à "accord[er] des garanties à l'exportation pour des projets jugés trop risqués par les institutions financières privées".⁶² Cependant, le Groupe spécial a conclu que le mécanisme d'examen des politiques commerciales n'était pas "destiné à servir de base pour assurer le respect d'obligations spécifiques découlant des accords ni pour des procédures de règlement des différends" et a donc refusé de prendre en compte cet élément de preuve.⁶³

20. Comme pour les autres programmes, le Canada a refusé, dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, de fournir les renseignements demandés par le Groupe spécial au sujet d'IQ.⁶⁴ Dans la présente procédure, le Brésil continue d'être gêné par le manque de transparence du programme et il a donc inclus IQ dans la demande qu'il a adressée au Groupe spécial le 21 mai. Ayant pu néanmoins obtenir

⁵⁹ WT/DS70/AB/R, paragraphe 206.

⁶⁰ *Id.*

⁶¹ WT/DS70/R, paragraphe 9.275.

⁶² WT/DS70/R, paragraphe 9.274.

⁶³ *Id.*

⁶⁴ WT/DS70/R, paragraphe 9.272.

quelques renseignements supplémentaires au sujet d'IQ, le Brésil transmet ces renseignements au Groupe spécial dans la présente communication.

III. SOCIÉTÉ POUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS ("SEE")

A. LA SEE A ÉTÉ CRÉÉE POUR FOURNIR DES SERVICES FINANCIERS AUX EXPORTATEURS CANADIENS À DES CONDITIONS PLUS FAVORABLES QUE CELLES QU'ILS POURRAIENT OBTENIR SUR LE MARCHÉ

21. La SEE a été créée en 1969 avec "pour mission de soutenir et de développer, directement ou indirectement, le commerce extérieur du Canada ainsi que la capacité du pays d'y participer et de profiter des débouchés offerts sur le marché international".⁶⁵ Son statut de société d'État lui confère trois privilèges importants:

1. Elle ne paie pas d'impôt sur les bénéfices.
2. Elle n'a pas à verser de dividendes.
3. Elle peut emprunter grâce au crédit accordé au gouvernement du Canada.⁶⁶

22. Selon les termes mêmes employés par la SEE, "l'important pour la SEE, c'est le volume, alors que d'autres institutions financières attachent plus d'importance aux bénéfices dégagés".⁶⁷ "Si la SEE était privatisée", souligne la Société, "elle chercherait davantage à dégager le plus de bénéfices possibles qu'à maximiser les exportations. Par conséquent, en tant que société privée, si elle voulait verser à ses actionnaires le plus de dividendes possibles elle ne pourrait plus servir des segments du marché qui ne trouvent déjà pas de services satisfaisants auprès des prêteurs et des assureurs commerciaux ... En tant que société d'État, la SEE sert les Canadiens comme d'autres institutions financières ne le font pas."⁶⁸

23. La SEE a fait savoir à maintes reprises qu'en portant les exportations plutôt que les bénéfices à un niveau aussi élevé que possible, elle avait pour objectif de fournir des services financiers aux exportateurs canadiens à des conditions plus favorables que celles qu'ils pouvaient obtenir sur le marché:

- ? "Les entreprises canadiennes ont du mal à trouver des capitaux pour des ventes et des investissements à l'étranger. Beaucoup d'entre elles n'ont tout simplement pas les moyens dont disposent leurs concurrentes plus capitalisées pour mobiliser le financement par emprunt et le financement des investissements."⁶⁹
- ? "Le commerce international est risqué et il exige des moyens financiers qui manquent souvent à cause de ces risques. La SEE a été créée afin d'aider les entreprises canadiennes à gérer ces risques et afin d'accroître la capacité de financement international mise à leur disposition. En augmentant la capacité d'exportation du Canada, la SEE aide les entreprises à créer et à maintenir des emplois et à dégager des bénéfices."⁷⁰

⁶⁵ Loi sur l'expansion des exportations, article 10 1) (pièce n° 17 du Brésil); Rapport annuel 2000 de la SEE, page 47 (pièce n° 22 du Brésil).

⁶⁶ GUIDE DE RÉFÉRENCE 1999-2000 DE LA SOCIÉTÉ POUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS, page 9 ("Guide de référence de la SEE") (pièce n° 23 du Brésil).

⁶⁷ *Id.*, page 10.

⁶⁸ *Id.*, page 26.

⁶⁹ Rapport annuel 2000 de la SEE, page 3 (pièce n° 22 du Brésil).

⁷⁰ *Id.*, page 14.

? "La SEE a démontré à plusieurs reprises dans le passé sa volonté de prendre des risques internationaux, y compris pendant la crise asiatique de 1997, pendant laquelle de nombreux intermédiaires financiers du secteur privé s'étaient retirés du marché. De tels épisodes montrent combien une institution financière qui répond exclusivement aux besoins financiers des exportateurs canadiens est nécessaire."⁷¹

24. La SEE, ainsi qu'elle le reconnaît, tire son capital des impôts versés par les contribuables canadiens et d'emprunts garantis par l'État. "Toutes les obligations qu'elle contracte sous forme d'instruments d'emprunt constituent des obligations du Canada."⁷² Elle est ainsi en mesure de recueillir des fonds à des taux qu'aucune institution soumise aux lois du marché ne peut égaler. Elle reconnaît en outre qu'à la différence d'une institution soumise aux lois du marché, elle ne paie pas d'impôts sur le revenu en ce qui concerne les bénéficiaires qu'elle peut dégager et ne verse aucun dividende à son actionnaire. Ces avantages permettent à la SEE de fournir aux exportateurs canadiens, y compris les exportateurs d'avions de transport régional, des services financiers que ces exportateurs ou leurs clients ne pourraient obtenir sur le marché à des conditions aussi favorables.

25. La SEE reconnaît explicitement ce rôle: "Elle est un complément aux banques et aux autres intermédiaires financiers, mais ne saurait les remplacer."⁷³ Elle cherche "à aider les exportateurs canadiens à absorber les risques, au-delà de ce que peuvent faire d'autres intermédiaires financiers".⁷⁴ La SEE, selon les propres mots de son président, s'efforce de satisfaire "l'appétit apparemment insatiable des exportateurs canadiens en ce qui a trait au soutien ... financier".⁷⁵

26. L'ancien Président de la SEE, M. Paul Labbé, témoignant devant le Parlement canadien, a clairement décrit l'écart entre la SEE et une institution fondée sur le marché. La SEE vise "un taux de rendement ... au moins égal au taux d'inflation", a-t-il déclaré, reconnaissant que cet objectif était bien inférieur au taux "qu'il faudrait obtenir pour survivre dans le secteur privé".⁷⁶ L'actuel Président de la SEE, M. Ian Gillespie, a déclaré: "le but du Canada est de s'assurer que nous avons un avantage concurrentiel ... et non pas seulement des règles du jeu équitables".⁷⁷

27. Le Canada s'assure un "avantage concurrentiel" en ayant recours à des opérations dites opérations des "guichets commerciaux". Il s'agit d'une expression utilisée pour décrire les opérations "sur le marché" ou "non officielles" de la SEE, par opposition à ses opérations "officielles". Cette expression n'est utilisée dans aucun Accord de l'OMC et le Brésil pense donc que peu de Membres de l'OMC la connaissent. Cependant, les opérations de crédit à l'exportation des guichets commerciaux du Canada ont été critiquées par d'autres pays que le Brésil. En raison de l'importance que revêtent ces opérations pour la SEE, le Brésil décrira les guichets commerciaux et leur mode de fonctionnement dans la prochaine section de la présente communication. Dans les sections suivantes, il montrera que la SEE accorde à l'industrie des avions de transport régional des subventions subordonnées à l'exportation. Que ces subventions puissent être versées par l'intermédiaire des opérations des guichets commerciaux ne change rien au fait qu'il s'agit de subventions.

⁷¹ *Id.*, page 17.

⁷² *Id.*, page 47 (note 1).

⁷³ SOCIÉTÉ POUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS, *Message du président du Conseil et du président* (1995), page 4 ("Message de la SEE") (pièce n° 24 du Brésil).

⁷⁴ *Id.*, page 2.

⁷⁵ *Id.*, page 4.

⁷⁶ Dépositions de fonctionnaires de la SEE, Sénat du Canada, 35^{ème} législature, première session, délibérations du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce, fascicule n° 48, 28 novembre 1995, page 48:22 (pièce n° 25 du Brésil).

⁷⁷ Déposition du Président de la SEE, M. Ian Gillespie, devant le Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international, 6 novembre 1997, page 15 (pièce n° 26 du Brésil).

B. LE CANADA UTILISE LES "GUICHETS COMMERCIAUX" POUR FOURNIR DES SERVICES FINANCIERS AUX EXPORTATEURS CANADIENS À DES CONDITIONS PLUS FAVORABLES QUE CELLES QU'ILS POURRAIENT OBTENIR SUR LE MARCHÉ

28. Les crédits à l'exportation accordés par l'État répondent généralement à la définition donnée dans l'Accord SMC d'une subvention prohibée. Ils consistent en des contributions financières destinées à conférer un avantage, au sens de l'article premier, et sont subordonnés à l'exportation au sens de l'article 3. Cependant, l'Accord SMC prévoit une exception à cette disposition au point k) de l'Annexe I ("Liste exemplative de subventions à l'exportation"). Le second paragraphe du point k) dispose que les pratiques de crédits à l'exportation conformes aux "dispositions en matière de crédit" de l'Arrangement relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public ("*Arrangement de l'OCDE*" ou "*Arrangement*") ne sont pas considérées comme des subventions à l'exportation prohibées.⁷⁸ L'Arrangement s'applique "à tout soutien public se rapportant à des crédits à l'exportation de biens et/ou de services, ou à des opérations de crédit-bail, assortis d'un délai de remboursement ... de deux ans ou plus".⁷⁹

29. L'expression "soutien public" n'est pas définie dans l'Arrangement, parce que les participants n'ont pu se mettre d'accord sur une définition.⁸⁰ Leur désaccord porte en outre sur le terme "guichets commerciaux".⁸¹ Les pratiques de crédit à l'exportation du Canada sont au centre du désaccord au sein de l'OCDE sur la définition du "soutien public" et la légitimité des opérations des "guichets commerciaux" des organismes de crédit à l'exportation qui accordent un soutien public. Le Groupe spécial *Brésil - Aéronefs - Recours à l'article 21:5 a)* a été "étonné" que le Canada qualifie néanmoins de "commerciale" une transaction effectuée par la SEE dans le cadre du guichet commercial à un taux inférieur au taux officiel de l'OCDE.⁸²

30. Bien que le Canada soit partie à l'Arrangement de l'OCDE et fournisse, par l'intermédiaire de la SEE, un "soutien public" aux exportations, il prétend également fournir un "soutien non officiel" par l'intermédiaire des "guichets commerciaux". Le Canada a décrit les opérations des guichets commerciaux comme suit:

Le terme "guichet commercial" est utilisé pour décrire les financements fournis à des conditions compatibles avec celles qui sont à la disposition d'un emprunteur particulier sur le marché pour une opération particulière. Quand un organisme de

⁷⁸ Le second paragraphe du point k) fait référence à "un engagement international en matière de crédit officiel à l'exportation auquel au moins 12 Membres originels du présent accord sont parties au 1^{er} janvier 1979". L'Arrangement de l'OCDE est le seul engagement international qui corresponde à cette description. WT/DS70/RW, paragraphe 5.78. En plus du second paragraphe du point k), le Brésil est d'avis que certains crédits à l'exportation bénéficient également d'un refuge au titre du premier paragraphe, sur la base d'une interprétation *a contrario* de ce paragraphe. En outre, en vertu de l'article 27, la prohibition énoncée à l'article 3 ne s'applique pas aux pays en développement, dans certaines circonstances précises, jusqu'au 1^{er} janvier 2003.

⁷⁹ Arrangement de l'OCDE (1998), article 2.

⁸⁰ Arrangement de l'OCDE (1998), article 88. ("Il ne s'est pas avéré possible de parvenir à un accord total sur la définition du soutien public en raison des différences existant entre les systèmes de crédit à l'exportation établis de longue date.")

⁸¹ Arrangement de l'OCDE (1998), article 86. ("Les participants s'engagent à continuer à examiner tant la question de la transparence des opérations des guichets commerciaux que celle de leur définition en vue d'éviter que la concurrence soit faussée.")

⁸² Brésil – Programmes de financement des exportations pour les aéronefs – Recours du Canada à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends, WT/DS46/RW (9 mai 2000) (adopté le 4 août 2000), paragraphe 6.99. Le taux de l'OCDE est appelé "taux d'intérêt commercial de référence" ou "TICR". Voir Arrangement de l'OCDE (1998), article 15.

crédit à l'exportation fournit des financements relevant du "guichet commercial", il les fournit à des conditions compatibles avec celles qui sont disponibles auprès des banques et prêteurs commerciaux. En ce sens, l'emprunteur obtient un taux d'intérêt net qui est compatible avec le marché. Comme l'emprunteur pourrait s'adresser au marché et obtenir pour l'opération un prêt à un taux compétitif d'une banque ou d'un prêteur commercial, aucun avantage n'est conféré au sens de l'article premier de l'Accord SMC et il n'existe donc aucune subvention.⁸³

Suivant ce raisonnement, le Canada ne considère pas que les opérations de ses guichets commerciaux rendent nécessaire un recours au refuge prévu au second paragraphe du point k) de la liste exemplative.

31. Selon le Canada, "les opérations du "guichet commercial" sont différentes des opérations de "soutien public". ... [L]es disciplines de l'*Arrangement de l'OCDE* ne sont tout simplement pas applicables aux transactions du "guichet commercial".⁸⁴ Le Canada souligne que "les opérations du "guichet commercial" sont engagées à des conditions comparables avec celles qui sont autrement à la disposition d'un emprunteur sur le marché".⁸⁵ Ainsi, "le Canada a indiqué à la réunion tenue avec le Groupe spécial le 4 février 2000 que si la Société pour l'expansion des exportations octroie des financements à des taux égaux ou supérieurs à ce qu'il lui en coûte d'emprunter les fonds, mais néanmoins inférieurs au TICR, cette pratique peut encore ne pas constituer une subvention parce qu'elle ne confère aucun avantage".⁸⁶

32. Le Canada explique clairement sa position dans sa description de l'*Arrangement de l'OCDE*:

Les lignes directrices du Consensus de l'OCDE ... fixent les conditions les plus généreuses permises pour des activités réalisées *ailleurs dans le monde* et visent donc à prévenir une course au crédit à l'exportation à la fois coûteuse et destructrice entre des gouvernements désireux de promouvoir leurs exportations nationales. De plus, l'OCDE fournit un mécanisme de transparence qui permet à ses membres d'échanger des renseignements sur leurs politiques et leurs pratiques. Le Canada est membre de l'OCDE et assujéti aux lignes directrices du Consensus de cette organisation pour toutes ses activités de *soutien public*.⁸⁷

33. Le Brésil n'est pas membre de l'OCDE et n'est donc pas en mesure de commenter le "mécanisme de transparence" auquel le Canada fait référence au sujet de l'*Arrangement*. Le Brésil peut toutefois déclarer que si ce mécanisme peut constituer un facteur de transparence pour les membres de l'OCDE, *rien* ne contribue à la transparence des opérations des guichets commerciaux du Canada pour la majorité des Membres de l'OMC qui ne sont pas membres de l'OCDE. Le Canada tente de justifier ce manque de transparence en assimilant la SEE, dans son mode de guichet commercial, à une banque commerciale normale. Par exemple, en réponse à une série de

⁸³ WT/DS46/RW, annexe 1-4, réponses du Canada aux questions posées par le Groupe spécial, réponses du Canada aux questions posées par le Groupe spécial le 3 février 2000, réponse à la question n° 2 (pièce n° 27 du Brésil).

⁸⁴ *Id.*, réponse à la question n° 4.

⁸⁵ *Id.*, réponse à la question n° 6.

⁸⁶ WT/DS46/RW, annexe 1-4, réponses du Canada aux questions posées par le Groupe spécial, réponses du Canada aux nouvelles questions posées par le Groupe spécial le 7 février 2000 (pièce n° 27 du Brésil).

⁸⁷ Guise de référence de la SEE, page 7 (pas d'italique dans l'original) (pièce n° 23 du Brésil). L'expression "*Consensus de l'OCDE*" est parfois employée plutôt que "*Arrangement de l'OCDE*". L'expression "Compte de la Société", bien sûr, inclut à la fois le soutien "public" et le soutien "non officiel" apporté par la SEE, par opposition au soutien du Compte du Canada.

recommandations concernant les opérations de la SEE formulées dans le cadre d'un récent examen de la SEE, le Département des affaires étrangères et du commerce international du Canada a déclaré:

Quant à savoir jusqu'où doit aller la divulgation, ... il faudrait établir une distinction entre le Compte du Canada et le Compte de la Société. Dans le premier cas, il s'agit en général d'activités à risque élevé garanties par l'État qui sont considérées comme un passif réel du gouvernement, tandis que dans le deuxième cas, il s'agit d'activités regroupant un plus haut pourcentage de transactions commerciales de "guichet", dont il serait davantage nécessaire de protéger la nature confidentielle et dont le risque de perte revient à la Société.⁸⁸

34. De même, en réponse à la question "Pourquoi la SEE ne dévoile-t-elle pas ses transactions au public?", la SEE déclare:

La SEE fonctionne à peu près comme une banque ou une société d'assurance. Ses clients et ses clients potentiels lui communiquent beaucoup de renseignements confidentiels, et elle ne divulgue pas ces renseignements sans leur autorisation.⁸⁹

35. Mais la SEE n'est pas une banque comme les autres. C'est un organisme d'État qui doit agir dans le respect de l'Accord SMC. Elle bénéficie d'avantages dont aucune institution financière privée ne peut se prévaloir: 1) elle emprunte au taux souverain du gouvernement du Canada; 2) elle ne paie pas d'impôt sur les bénéfices; et 3) elle n'a pas à verser de dividendes à son actionnaire.⁹⁰ Cela permet à la SEE d'offrir à son gré des conditions et modalités plus favorables que celles que peut offrir une institution financière soumise aux lois du marché, afin d'obtenir "un avantage concurrentiel pour les exportateurs canadiens, et non pas seulement des règles du jeu équitables".⁹¹ La différence entre la SEE et une banque est confirmée par la restriction qui lui est imposée en matière de clientèle. Une banque est prête à financer n'importe quelle transaction à partir du moment où elle estime que cela peut être profitable. Peu importe la nationalité du fabricant ou celle de l'acheteur, ni l'origine nationale des pièces détachées et des composants des produits bénéficiant d'un financement. La SEE, toutefois, ne soutient que des exportations canadiennes.⁹²

36. L'ancien Secrétaire américain au Trésor, Lawrence H. Summers, a noté que "les institutions offrant un guichet commercial *sont censées* respecter la discipline du secteur privé". "Cependant," a-t-il ajouté:

Nous estimons que les institutions offrant un guichet commercial contreviennent directement ou potentiellement aux règles de l'Arrangement [de l'OCDE] parce qu'elles sont dirigées et implicitement subventionnées par l'État. Ainsi, *les institutions qui offrent un guichet commercial jouissent d'un avantage concurrentiel déloyal* du fait qu'elles bénéficient de concessions spéciales du gouvernement, y compris des garanties de l'État qui leur permettent de recueillir des fonds à un coût inférieur à celui que doivent supporter leurs concurrents du secteur privé et du fait qu'elles sont exemptées de certaines taxes et du versement de dividendes. Par

⁸⁸ RÉPONSE DU GOUVERNEMENT AU COMITÉ PERMANENT DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DU COMMERCE INTERNATIONAL (CPAECI), EXAMEN DE LA LOI SUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS, page 10 (pièce n° 28 du Brésil).

⁸⁹ Guide de référence de la SEE, page 26 (pièce n° 23 du Brésil).

⁹⁰ *Id.*, page 9 (pièce n° 23 du Brésil).

⁹¹ Déposition du Président de la SEE, M. Ian Gillespie, devant le Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international, 6 novembre 1997, page 15 (pièce n° 26 du Brésil).

⁹² Rapport annuel 2000 de la SEE, pages 3, 14 et 47 (pièce n° 22 du Brésil).

ailleurs, en tant qu'organismes officiels de crédit à l'exportation, elles n'offrent un financement qu'aux exportateurs nationaux.⁹³

37. L'analyse de M. Summers est confirmée par le chef de la Direction des échanges de l'OCDE et par un des experts de cette organisation en matière de crédit à l'exportation et de financement des exportations. Ils définissent les guichets commerciaux comme étant des "institutions liées à des gouvernements et capables de recueillir des fonds et de prêter à des taux d'intérêt très bas, mais qui peuvent ne pas suivre actuellement toutes les dispositions de l'Arrangement."⁹⁴

38. Si les guichets commerciaux peuvent encore donner matière à un débat au sein de l'OCDE, tel n'est pas le cas au sein de l'OMC. Un organisme public de crédit à l'exportation est un "organisme public du ressort territorial d'un Membre" au sens de l'article premier. Qu'un crédit accordé par un organisme de crédit à l'exportation constitue ou non un "soutien public" au sens de l'*Arrangement de l'OCDE* est sans rapport avec les objectifs de l'OMC. Étant donné qu'un organisme de crédit à l'exportation est un organisme d'État, tout crédit qu'il accorde doit répondre aux critères de l'OMC. Un tel organisme fait une contribution financière au sens de l'article premier chaque fois qu'il accorde des prêts ou des garanties ou qu'il fournit d'autres services financiers. Les seules questions restantes sont l'"avantage" et la "subordination à l'exportation", points qui sont étudiés dans les sections III.D et III.E ci-après. Si une opération de guichet commercial répond à ces critères, elle constitue alors une subvention prohibée, à moins qu'elle ne remplisse les conditions requises pour bénéficier du refuge au titre du point k).

39. La position défendue par le Canada tout au long de ces différends, à savoir que les opérations des guichets commerciaux sont privées et n'ont pas à être transparentes, va particulièrement à l'encontre du système de l'OMC parce qu'elle laisse au Canada et au Canada seulement le droit de décider, en secret, si et comment il s'acquittera de ses obligations internationales. La position du Canada consiste à dire que lorsqu'une transaction potentielle est présentée à la SEE, c'est à la SEE de décider si le soutien du Compte de la Société qu'elle apporte sera "public" ou "non officiel". Dans le premier cas, la transaction serait alors transparente. Mais si la SEE décide d'utiliser le guichet commercial, la transaction devient "privée" et, selon le Canada, la transparence n'est pas nécessaire. Par précaution, le Canada concède que les deux types de soutien, public et non officiel, sont soumis aux règles de l'OMC. Mais quant à savoir si ces règles sont respectées dans les transactions des guichets commerciaux, la position du Canada se résume en ces quelques mots: "faites-nous confiance". Si la règle que le Canada s'est fixée à lui-même était adoptée par l'ensemble des Membres de l'OMC, les disciplines de l'Accord SMC concernant les crédits à l'exportation seraient inexistantes.

C. LA SEE FOURNIT UNE CONTRIBUTION FINANCIÈRE À L'INDUSTRIE DES AVIONS DE TRANSPORT RÉGIONAL

40. La SEE offre "toute une gamme de services financiers" aux compagnies canadiennes.⁹⁵ Ces services financiers comprennent l'assurance-crédit, les services de financement, les services de cautionnement, l'assurance risques politiques et les titres de participation.⁹⁶ Ils constituent des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC.

⁹³ Lawrence H. Summers, "The importance of Continuing to Fight Against International Trade Finance Subsidies", remarques présentées au 65^{ème} anniversaire de l'Export Import Bank, 16 mai 2000, page 3 (pas d'italique dans l'original) (pièce n° 29 du Brésil).

⁹⁴ Steve Cutts & Janet West, "The arrangement of export credits", *OECD Observer*, 1^{er} avril 1998, pages 12, 14 (pièce n° 30 du Brésil).

⁹⁵ SEE, RÉSUMÉ DU PLAN DE LA SOCIÉTÉ 2000-2004, page 4 (pièce n° 31 du Brésil).

⁹⁶ *Id.*, pages 4 et 5.

41. L'industrie canadienne des avions de transport régional, dont Bombardier est le chef de file, est une grande utilisatrice de ces services. La catégorie du transport aérien a représenté au moins 26 pour cent de l'ensemble des prêts commerciaux productifs de la SEE en 1999.⁹⁷ Selon l'économiste en chef de la SEE, "le secteur des transports contribue très fortement aux vigoureux résultats à l'exportation du Canada. Si l'on exclut les automobiles, les exportations dans les secteurs du transport terrestre et du transport aérien ont atteint près de 12 milliards de dollars l'an dernier, et la participation de la SEE à des opérations d'assurance et de financement s'est chiffrée à quelque 4 milliards de dollars, soit environ le tiers du total."⁹⁸

42. L'analyse statistique peut aussi faire ressortir l'importance du soutien apporté par la SEE à Bombardier. Une analyse par régression du volume des prêts commerciaux de la SEE et des recettes de Bombardier dans les secteurs de l'aéronautique et des transports pour la période allant de 1995 à 2000 fait apparaître une corrélation étroite entre les ventes de Bombardier et les prêts de la SEE.⁹⁹ Le coefficient de détermination (R^2) entre les recettes de Bombardier dans les secteurs de l'aéronautique et des transports d'une part et les prêts commerciaux de la SEE d'autre part est élevé: 0,9895. Cela signifie qu'il y a une association extrêmement solide entre le niveau annuel des prêts commerciaux de la SEE et le niveau annuel des recettes de Bombardier dans les secteurs de l'aéronautique et des transports. M. Tobin confirme cette analyse en des termes moins techniques: "Je ne peux pas vous donner le nombre total des comptes dont Bombardier dispose aujourd'hui auprès de la SEE, mais il s'agit d'un nombre important".¹⁰⁰ Un de ces comptes, bien sûr, devait être consacré à la transaction Air Wisconsin annoncée le même jour par le Ministre Tobin.

43. Des informations confirment qu'en dehors de la transaction Air Wisconsin, l'industrie des avions de transport régional utilise les services financiers de la SEE pour l'achat d'avions Bombardier:

? *Air Finance Journal* fait état d'une participation financière de la SEE à la vente de huit avions à réaction CRJ Bombardier, pour un montant de 112 millions de dollars, à la compagnie aérienne régionale australienne Kendell.¹⁰¹ Bombardier a annoncé la transaction dans un communiqué de presse en octobre 1998.¹⁰²

? Dans un formulaire 10-Q de 1997, le transporteur régional américain ASA a noté qu'il avait conclu un accord en avril 1997 pour la vente de 30 CRJ (avec 60 appareils supplémentaires en option), pour un montant d'environ 600 millions de dollars EU, à ASA Holdings, Inc., et à sa filiale, Atlantic Southeast Airlines.¹⁰³ Dans le cadre de cette transaction, la SEE s'est engagée à financer jusqu'à 85 pour cent du prix d'achat ou de location des 30 CRJ, option qu'ASA a exercée pour les avions livrés jusqu'ici.¹⁰⁴ L'engagement de la SEE a permis de financer la location des CRJ en crédit-bail pendant 16 années et demie.¹⁰⁵

⁹⁷ Rapport annuel 2000 de la SEE, page 28 (pièce n°22 du Brésil).

⁹⁸ Stephen S. Poloz, "Les perspectives mondiales du transport: turbulences modérées à l'horizon", 11 septembre 2000, page 1 (pièce n° 32 du Brésil).

⁹⁹ Analyse par régression (pièce n° 33 du Brésil).

¹⁰⁰ Conférence de presse de Tobin, paragraphe 27.

¹⁰¹ Dominic Jones, "Ready, Steady ...," *Air Finance Journal*, janvier 2000, page 48 (pièce n° 34 du Brésil).

¹⁰² "Bombardier obtient une importante commande de Regional Jet de Canadair du transporteur australien Kendell Airlines", *communiqué de presse de Bombardier*, 21 octobre 1998 (pièce n° 35 du Brésil).

¹⁰³ ASA Holdings, Inc., formulaire 10-Q, déposé auprès de la Securities and Exchange Commission des États-Unis pour le trimestre s'achevant le 31 mars 1997, page 12 du site Web (pièce n° 36 du Brésil).

¹⁰⁴ ASA Holdings, Inc., rapport annuel 1997, "Liquidity and Capital Resources", Lexis Disclosure Report, pages 15 et 16 (pièce n° 37 du Brésil).

¹⁰⁵ *Id.*

- ? Dans un formulaire 10-K déposé auprès de la Securities and Exchange Commission des États-Unis pour l'exercice budgétaire 1998, ASA a notifié une transaction avec Bombardier et déclaré: "ASA a obtenu de la Société pour l'expansion des exportations (SEE) du Canada qu'elle lui assure un financement couvrant jusqu'à environ 85 pour cent du prix d'achat des 45 avions CRJ-200."¹⁰⁶
- ? Dans un formulaire 10-K déposé auprès de la Securities and Exchange Commission des États-Unis pour l'exercice budgétaire s'achevant le 31 mars 1998, le transporteur régional américain Comair a indiqué qu'il avait "pris livraison pendant l'exercice 1998 de onze avions Canadair Jet de 50 places, de nouvelle génération, portant à 59 le total de sa flotte de Canadair Jet. ... Comair espère financer les avions décrits plus haut au moyen d'une combinaison de fonds de roulement et de crédit-bail, de financement sur fonds propre et par emprunt, en utilisant, dans la mesure du possible, l'aide du constructeur et les *garanties de l'État*."¹⁰⁷
- ? Comair a répété cette déclaration dans un formulaire 10-Q déposé ultérieurement auprès de la Securities and Exchange Commission des États-Unis.¹⁰⁸
- ? Dans un formulaire 10-K déposé auprès de la Securities and Exchange Commission des États-Unis pour l'exercice budgétaire 1997, Midway Airlines Corp. a déclaré l'achat de dix avions CRJ, avec une option sur 20 appareils supplémentaires, sur une période de 16 années et demie à un taux de 6,9 pour cent.¹⁰⁹

44. Un financement du type de celui que la SEE a fourni, par exemple, à Kendell et à ASA constitue une "contribution financière" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. C'est un transfert direct de fonds sous forme de prêt. En outre, un financement par la SEE du type de celui qu'a annoncé M. Tobin pour Air Wisconsin constitue une "contribution financière" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC, en tant que transfert direct ou transfert direct potentiel de fonds.

45. Des garanties du type de celles que la SEE a accordées, par exemple, à Comair constituent aussi une "contribution financière" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Il s'agit de transferts directs potentiels de fonds.

46. La fourniture par la SEE de services financiers sous forme de crédits à l'exportation, y compris les prêts et les garanties, constituent une "contribution financière" au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. Il s'agit de services autres qu'une infrastructure générale.

¹⁰⁶ ASA Holdings, Inc., formulaire 10-K de la Securities and Exchange Commission des États-Unis pour l'exercice budgétaire s'achevant le 31 décembre 1998, page 48 du site Web (pièce n° 38 du Brésil).

¹⁰⁷ Comair Holdings, Inc., formulaire 10-K de la Securities and Exchange Commission des États-Unis pour l'exercice budgétaire s'achevant le 31 mars 1998, page 33 du site Web (pas d'italique dans l'original) (pièce n° 39 du Brésil).

¹⁰⁸ Comair Holdings, Inc., formulaire 10-Q de la Securities and Exchange Commission des États-Unis pour le trimestre s'achevant le 30 juin 1998, page 14 du site Web (pièce n° 40 du Brésil).

¹⁰⁹ Midway Airlines Corp., formulaire 10-K de la Securities and Exchange Commission des États-Unis pour l'exercice budgétaire s'achevant le 31 décembre 1997, page 30 du site Web (pièce n° 41 du Brésil). Il est également indiqué dans le formulaire que le taux de 6,9 pour cent est devenu un taux "effectif" de 7,2 pour cent. Il n'est pas précisé que la SEE ait joué un rôle dans la transaction; cependant, Embraer a informé le Brésil que, selon ses sources commerciales, la SEE avait participé au financement. Les informations concernant la participation de la SEE ne sont, bien sûr, détenues que par le Canada, comme le mentionne la lettre adressée le 21 mai par le Brésil au Groupe spécial pour demander à celui-ci de prier le Canada de fournir les renseignements pertinents.

D. LA SEE CONFÈRE UN AVANTAGE À L'INDUSTRIE DES AVIONS DE TRANSPORT RÉGIONAL

1. Des conditions plus favorables que celles qui sont prévues dans l'Arrangement de l'OCDE sont des éléments de preuve positifs de l'existence d'un avantage

47. Le Groupe spécial *Canada – Aéronefs* a établi qu'un avantage était conféré lorsqu'une "contribution financière pla[çait] le bénéficiaire dans une position plus avantageuse qu'en l'absence de contribution financière".¹¹⁰ L'Organe d'appel a confirmé cette détermination en faisant expressément référence aux prêts, aux garanties de prêts et à la fourniture de services par des pouvoirs publics, étant d'avis qu'il y a avantage dans chacun de ces cas "si le bénéficiaire a reçu une "contribution financière" à des conditions plus favorables que celles auxquelles il a accès sur le marché".¹¹¹ Les éléments de preuve disponibles montrent que les bénéficiaires des prêts, garanties de prêts et services financiers de la SEE obtiennent ces contributions financières à des conditions plus favorables que celles auxquelles ils ont accès sur le marché.

48. Ainsi qu'il ressort très clairement du précédent différend *Canada – Aéronefs*, les marchés financiers dans le secteur aéronautique sont caractérisés par un manque général de transparence. Le Canada a décidé de ne révéler aucun détail des transactions auxquelles il prend part. Il semble que les acteurs du marché, comme les compagnies aériennes, ne fournissent d'informations que lorsqu'elles sont légalement tenues de le faire, comme c'est parfois le cas avec les documents boursiers aux États-Unis.

49. Dans un effort pour mettre un frein aux interventions fréquentes et secrètes de l'État dans le financement de certains secteurs, dont le secteur aéronautique, les membres de l'OCDE ont créé l'Arrangement en 1978. Comme on l'a noté précédemment, le second paragraphe du point k) de l'Annexe I de l'Accord SMC ("Liste exemplative de subventions à l'exportation") dispose que les crédits à l'exportation accordés par un Membre de l'OMC – qu'il soit membre ou non de l'OCDE – de manière conforme aux dispositions de l'Arrangement en matière de taux d'intérêt ne sont pas prohibés.¹¹²

50. L'Arrangement assigne des limites aux conditions et modalités des crédits à l'exportation qui bénéficient d'un soutien public. Il "énonce les modalités et conditions de remboursement *les plus favorables* qui peuvent être offertes dans le cadre d'un soutien public".¹¹³ Il définit un niveau en dessous duquel les organismes publics de crédit à l'exportation ne devraient pas descendre pour accorder des crédits à l'exportation sous quelque forme que ce soit.

51. Dans l'affaire *Brésil – Aéronefs*, l'Organe d'appel a conclu que l'Arrangement était un critère utile pour évaluer si les versements des pouvoirs publics servaient à assurer un avantage important sur le plan des conditions du crédit à l'exportation, au sens du premier paragraphe du point k).¹¹⁴ Il a noté en outre la différence entre le terme "avantage" (benefit) et l'expression "avantage important" et le fait que le point k) et la notion d'avantage important n'entraient en ligne de compte que lorsqu'une subvention – comportant un avantage (benefit) – existait déjà. Autrement dit, une aide à l'exportation

¹¹⁰ WT/DS70/R, paragraphe 9.112.

¹¹¹ WT/DS70/AB/R, paragraphe 158.

¹¹² Voir *supra*, paragraphe 28.

¹¹³ *Arrangement de l'OCDE* (1998), Introduction (pas d'italique dans l'original) (pièce n° 42 du Brésil).

¹¹⁴ *Brésil – Programme de financement des exportations pour les aéronefs*, WT/DS46/AB/R, paragraphe 181 (2 août 1999) (adopté le 20 août 1999).

qui confère un avantage important confèrera toujours un avantage (benefit), mais une aide à l'exportation qui confère un avantage (benefit) n'assurera pas toujours un avantage important.¹¹⁵

52. Cette analyse est conforme à celle du Groupe spécial *Brésil – Aéronefs* – recours à l'article 21:5, pour lequel la question était de savoir si un taux inférieur au taux d'intérêt commercial de référence ("TICR") pertinent de l'*Arrangement* confèrait un avantage important au sens du premier paragraphe du point k). Le Groupe spécial a observé que l'Organe d'appel avait "désigné le TICR comme étant un critère pertinent aux fins de la clause de l'avantage important parce qu'il constitu[ait] le "taux d'intérêt commercial *minimal*" qui se présent[ait] à un emprunteur potentiel en ce qui concerne une monnaie donnée".¹¹⁶ Le Groupe spécial a observé ensuite que "le TICR [était] censé en principe se rapprocher du taux d'intérêt que les emprunteurs de première classe paieraient dans des conditions "commerciales", c'est-à-dire dans des transactions privées ne bénéficiant pas d'un soutien public".¹¹⁷

53. Le fait que le taux d'intérêt net accordé à un emprunteur est inférieur au TICR pertinent est un "élément de preuve positif" indiquant qu'il assure un avantage important.¹¹⁸ *A fortiori*, le seuil de l'avantage important étant plus élevé que celui de l'avantage (benefit), un taux inférieur au TICR pertinent est aussi un élément de preuve positif indiquant qu'un avantage (benefit) est ainsi conféré. Alors que dans l'affaire *Brésil - Aéronefs*, l'Organe d'appel s'intéressait en particulier aux taux d'intérêt et au premier paragraphe du point k), son raisonnement s'applique également aux autres conditions et modalités que prévoit l'*Arrangement*. Le principe juridique établi en l'espèce que l'*Arrangement* énonce par présomption les conditions les plus favorables offertes sur le marché et que l'octroi de conditions plus favorables est un élément de preuve positif non seulement de l'existence d'un avantage important, mais aussi de celle d'un avantage (benefit).

54. Outre le TICR, la disposition de l'*Arrangement* qui présente le plus d'intérêt pour la présente procédure est l'article 21 de l'*Accord sectoriel sur les crédits à l'exportation d'aéronefs civils*, qui prévoit un délai maximum de remboursement de dix ans pour les avions de transport régional.¹¹⁹ De même qu'un taux d'intérêt inférieur au TICR est un élément de preuve positif de l'existence d'un avantage important et, *a fortiori*, d'un avantage (benefit), un délai de remboursement de plus de dix ans pour des avions de transport régional est un élément de preuve positif de l'existence d'un avantage (benefit). Comme le Canada lui-même l'a déclaré par ailleurs:

Le deuxième paragraphe [du point k)] prévoit une exception à l'application de l'article 3 pour les pratiques de crédit à l'exportation conformes aux dispositions en matière de taux d'intérêt de l'*Arrangement de l'OCDE*. Ces dispositions comprennent des dispositions relatives au TICR et aux conditions de remboursement du soutien accordé. Ainsi, si un Membre applique les dispositions en matière de taux d'intérêt de l'*Arrangement*, une pratique de crédit à l'exportation conforme à ces dispositions ne sera pas considérée comme une subvention à l'exportation prohibée au titre de l'article 3.¹²⁰

¹¹⁵ WT/DS46/AB/R, paragraphe 179.

¹¹⁶ WT/DS46/RW, paragraphe 6.91. (italique dans l'original)

¹¹⁷ *Id.*

¹¹⁸ WT/DS46/AB/R, paragraphe 182.

¹¹⁹ *Arrangement de l'OCDE* (1998), annexe II, article 21 a) (pièce n° 42 du Brésil). Voir aussi *Arrangement de l'OCDE* (1992), annexe IV, article 21 (pièce n° 43 du Brésil).

¹²⁰ WT/DS46/RW, annexe 1-4, Réponses du Canada aux questions posées par le Groupe spécial, réponses du Canada aux questions posées par le Groupe spécial le 3 février 2000, réponse à la question n° 1 (non souligné dans l'original) (pièce n° 27 du Brésil).

Les éléments de preuve disponibles montrent clairement que le Canada, par l'intermédiaire de la SEE, accorde des crédits à l'exportation à l'industrie des avions de transport régional à des taux inférieurs au TICR pertinent et sur des périodes supérieures à dix ans.

2. La SEE accorde des crédits à l'exportation à des conditions plus favorables que celles que prévoit l'Arrangement de l'OCDE

55. En dépit du manque de transparence du système canadien de crédits à l'exportation, les informations accessibles au public confirment que le Canada, par l'intermédiaire de la SEE, accorde des crédits à l'exportation qui ne sont pas conformes aux dispositions minimums de l'Arrangement en ce qui concerne à la fois le taux d'intérêt et le délai de remboursement.

56. Le Canada admet que la SEE fournit un financement à des taux d'intérêt inférieurs au TICR pertinent. Comme l'a déclaré dans l'affaire *Brésil – Aéronefs* le Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5: "Nous avons toutefois été étonnés par l'affirmation du Canada selon laquelle les crédits à l'exportation fournis par la SEE dans le cadre du "guichet commercial", même à des taux d'intérêt inférieurs au TICR, étaient néanmoins des crédits à l'exportation "commerciaux" qui ne conféraient pas un avantage au sens de l'article premier."¹²¹

57. Le Canada n'a donné aucun détail du soutien qu'il a accordé à des taux inférieurs au TICR et n'a pas non plus expliqué ce qu'il y avait de "commercial" en cela. Le Canada a reconnu en outre, dans l'affaire *Brésil – Aéronefs*, qu'à une occasion au moins il a utilisé les dispositions de l'Arrangement relatives à l'"alignement".¹²² Ces dispositions permettent à un participant à l'Arrangement de déroger à ses obligations afin de "s'aligner" sur les conditions non conformes offertes par un autre organisme de crédit à l'exportation.¹²³ Cependant, dans l'affaire *Canada - Aéronefs*, le Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 a été d'avis que les dispositions relatives à l'alignement ne faisaient pas partie des "dispositions en matière de taux d'intérêt" de l'Arrangement.¹²⁴ Ainsi, le recours aux dispositions relatives à l'alignement, même s'il est fait en conformité avec les règles de l'OCDE, ne permet pas de justifier une subvention par ailleurs prohibée. Le Groupe spécial *Brésil – Aéronefs* a noté que même le Canada "n'affirm[ait] pas que cette transaction [d'alignement] était d'une quelconque façon fondée sur le marché".¹²⁵

58. Enfin, M. Tobin lui-même a reconnu que le Canada se servait de la SEE pour financer des exportations d'avions de transport régional grâce à des taux d'intérêt qui conféraient un avantage. Il a décrit sans ambiguïté le taux offert par le Canada à Air Wisconsin comme étant "un taux meilleur que celui qui serait normalement obtenu dans le cadre d'un prêt commercial".¹²⁶ Selon M. Tobin, le Canada "utilise la capacité d'emprunt des pouvoirs publics et leur aptitude à offrir, pour un prêt, un meilleur taux d'intérêt que celui que Bombardier pourrait obtenir par ailleurs".¹²⁷

59. Outre la pratique reconnue du soutien par le Canada des exportations d'avions de transport régional au moyen de taux inférieurs au TICR, les informations accessibles au public fournissent des éléments de preuve indiquant que le Canada dépasse régulièrement le délai maximum de remboursement de dix ans prévu par l'Arrangement:

¹²¹ WT/DS46/RW, paragraphe 6.99.

¹²² WT/DS46/RW, paragraphe 6.101.

¹²³ *Arrangement de l'OCDE* (1992), article 11 (pièce n° 43 du Brésil); *Arrangement de l'OCDE* (1998), article 29 (pièce n° 42 du Brésil).

¹²⁴ WT/DS70/RW, paragraphe 5.125.

¹²⁵ WT/DS46/RW, paragraphe 6.101. (italique dans l'original)

¹²⁶ Conférence de presse de Tobin, paragraphe 66 (pièce n° 21 du Brésil).

¹²⁷ *Id.*, paragraphe 20.

- ? La vente par Bombardier de huit CRJ à Kendell Airlines, assortie d'un financement par la SEE, était étalée sur une période de 12 ans.¹²⁸
- ? Au moins une partie des CRJ achetés par Comair avec "des garanties fournies par l'État dans la mesure du possible" "ont été financés dans le cadre de contrats de location-exploitation étalés sur des périodes allant jusqu'à 16 années et demie".¹²⁹
- ? Dans un formulaire 10-K déposé auprès de la Securities and Exchange Commission des États-Unis pour l'exercice budgétaire s'achevant le 31 décembre 2000, le transporteur régional américain Atlantic Coast Airlines Holdings Inc. a consigné que "le 14 mars 2001, la Société a acquis son 41^{ème} CRJ dans le cadre d'une opération de crédit-bail adossé. La durée du contrat est d'environ 16,8 années."¹³⁰
- ? Dans un formulaire 10-K déposé auprès de la Securities and Exchange Commission des États-Unis pour l'exercice budgétaire 1998, la compagnie aérienne régionale américaine ASA a déclaré l'achat de plus de 90 CRJ et la livraison de 17 de ces appareils "dans le cadre de contrats de location-exploitation sur des périodes de 16 années et demie". Elle a ensuite indiqué qu'elle avait "obtenu de la Société pour l'expansion des exportations (SEE) du Canada qu'elle lui assure un financement couvrant jusqu'à environ 85 pour cent du prix d'achat de 45 appareils CRJ-200 ... Ce service ... est disponible avion par avion sous forme de prêts directs ou de crédit-bail, avec des intérêts payables à des taux variables selon qu'ils sont fixés par rapport aux taux du Trésor américain ou au LIBOR et avec divers délais de remboursement."¹³¹
- ? Dans un formulaire 10-K déposé auprès de la Securities and Exchange Commission des États-Unis pour l'exercice budgétaire 1997, Midway Airlines Corp. a déclaré l'achat de dix avions CRJ, avec une option sur l'achat de 20 appareils supplémentaires, sur une période de 16 années et demie à un taux de 6,9 pour cent.¹³²

3. Des services financiers qui "complètent" le marché confèrent un avantage

60. Comme le Brésil l'a déjà noté dans la présente communication, le Canada a reconnu que la SEE était "un complément aux banques et aux autres intermédiaires financiers, mais ne saurait les remplacer"¹³³ et que la SEE cherchait "à aider les exportateurs canadiens à absorber les risques

¹²⁸ Dominic Jones, "Ready, Steady ...", page 48 (pièce n° 34 du Brésil).

¹²⁹ Comair Holdings, Inc., formulaire 10-K pour l'exercice budgétaire s'achevant le 31 mars 1998, page 33 du site Web (pièce n° 39 du Brésil); Comair Holdings, Inc., formulaire 10-Q pour le trimestre s'achevant le 30 juin 1998, page 14 du site Web (pièce n° 40 du Brésil).

¹³⁰ Atlantic Coast Airlines Holdings, Inc., formulaire 10-K de la Securities and Exchange Commission des États-Unis pour l'exercice budgétaire s'achevant le 31 décembre 2000, page 29 du site Web (pièce n° 44 du Brésil).

¹³¹ ASA Holdings, Inc., formulaire 10-K pour l'exercice budgétaire s'achevant le 31 décembre 1998, page 48 du site Web (pièce n° 38 du Brésil). Le Brésil note que le financement par la SEE mentionné dans ce formulaire déposé par l'ASA inclut des taux d'intérêt variables basés sur le LIBOR. L'argument du Canada selon lequel des taux variables permettent de bénéficier du refuge offert par le second paragraphe du point k) a été rejeté. Voir WT/DS70/RW, paragraphes 5.102 à 5.106.

¹³² Midway Airlines Corp., formulaire 10-K pour l'exercice budgétaire s'achevant le 31 décembre 1997, page 30 du site Web (pièce n° 41 du Brésil). Si, comme on l'a noté plus haut, les renseignements donnés dans le formulaire n'indiquent pas que la SEE ait joué un rôle dans la transaction, Embraer a informé le Brésil que, selon ses sources commerciales, la SEE avait participé au financement. Par ailleurs, les informations concernant la participation de la SEE ne sont détenues que par le Canada.

¹³³ Message de la SEE, page 4 (pas d'italique dans l'original) (pièce n° 24 du Brésil).

au-delà de ce que peuvent faire d'autres intermédiaires financiers".¹³⁴ Il ressort clairement de cette description que la SEE va au-delà du marché dans la fourniture de services.

61. Par définition, un service qui "complète" le marché fournit quelque chose qui n'est pas disponible sur le marché. Le sens ordinaire du mot "complément" est "la quantité ou le montant qui complète ou remplit la totalité".¹³⁵ Autrement dit, un "complément" ajoute quelque chose qui n'était pas présent auparavant. Il ne reproduit pas ce qui est déjà là. De même, lorsque l'État "absorbe les risques ... au-delà de ce que peuvent faire d'autres intermédiaires financiers", il fournit quelque chose que ces intermédiaires – ces intermédiaires du *marché* – ne fournissent pas. Tout cela n'est qu'une autre façon de dire que la SEE offre des services financiers, y compris des crédits à l'exportation, "à des conditions plus avantageuses que celles que le bénéficiaire aurait trouvées sur le marché".¹³⁶ Par conséquent, tout cela revient à dire que la fourniture par la SEE de services financiers d'un niveau supérieur confère un avantage.

4. La fourniture par les pouvoirs publics de services financiers de meilleure qualité que ceux qui peuvent être obtenus sur le marché est un avantage

62. Lors de la procédure précédente, le Brésil a cité devant le Groupe spécial la déclaration de l'ancien Président de la SEE, M. Paul Labbé:

Le financement que fournit la SEE représente un avantage pour les exportateurs canadiens qui soumissionnent à l'étranger. ... Les opérations commerciales sont de plus en plus tributaires de modalités de financement complexes et âprement négociées. Quelques centièmes de pour cent sur le taux d'intérêt peuvent mener à l'échec ou à la conclusion d'un marché. Lorsqu'ils soumissionnent, les exportateurs doivent non seulement faire valoir la qualité et le prix, mais aussi prévoir une offre de financement de la vente.¹³⁷

63. Le Brésil a fait valoir que la déclaration de M. Labbé revenait à reconnaître que la SEE accordait un "avantage" de l'ordre de "quelques centièmes de pour cent" aux exportateurs canadiens et que cela était mieux que ce qui pouvait être obtenu sur le marché.¹³⁸ Cependant, le Canada a fait valoir qu'en faisant référence à l'"avantage" accordé par la SEE, M. Labbé voulait seulement parler de "la capacité des fonctionnaires de la SEE à mettre en place des montages financiers mieux structurés grâce à leurs connaissances et à leur compétence".¹³⁹ Le Groupe spécial a conclu, et l'Organe d'appel l'a approuvé en cela, que "la déclaration considérée ne permet pas de dire avec certitude si la SEE offre un "avantage" aux exportateurs au moyen d'un subventionnement".¹⁴⁰

64. Des déclarations faites ultérieurement par des fonctionnaires de la SEE font écho à celle de M. Labbé. Par exemple, le successeur de celui-ci, M. Ian Gillespie, fait l'éloge des "compétences et [de] l'expérience" des employés de la SEE et note que "la SEE réunit sous son toit le plus grand bassin de compétences en financement du commerce extérieur que l'on puisse trouver au Canada".¹⁴¹

65. La question dont le Groupe spécial était saisi lors de la procédure précédente ne concernait que les contributions financières au sens de l'alinéa i) de l'article 1.1 a) 1) – financement direct (prêts), participation au capital social et garanties. Cette procédure ne se rapportait pas à la question

¹³⁴ *Id.*, page 2.

¹³⁵ NEW SHORTER OXFORD ENGLISH DICTIONARY 460 (quatrième édition, 1993).

¹³⁶ WT/DS70/R, paragraphe 9.112.

¹³⁷ WT/DS70/R, paragraphe 6.57.

¹³⁸ WT/DS70/R, paragraphe 6.58.

¹³⁹ WT/DS70/R, paragraphe 9.163.

¹⁴⁰ WT/DS70/R, paragraphe 9.163; WT/DS70/AB/R, paragraphe 213.

¹⁴¹ Rapport annuel 2000 de la SEE, page 4 (pièce n° 22 du Brésil).

correspondant à l'alinéa iii) de l'article 1.1 a) 1) – la fourniture par les pouvoirs publics de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale.¹⁴² La présente procédure a explicitement trait aux deux alinéas i) et iii).

66. Le Brésil continue de croire que l'interprétation la plus raisonnable du sens ordinaire des mots employés par M. Labbé consiste à y voir une reconnaissance du soutien apporté par la SEE sous forme de crédits à un taux inférieur de "quelques centièmes de pour cent" au taux du marché. Il nous est dit, cependant, qu'en faisant référence à un "avantage" de l'ordre de "quelques centièmes de pour cent", M. Labbé voulait seulement parler de "la capacité des fonctionnaires de la SEE à mettre en place des *montages financiers mieux structurés* grâce à leurs connaissances et à leur compétence". Si tel est le cas, il n'en subsiste pas moins un avantage (benefit). La fourniture par les pouvoirs publics d'une capacité, de connaissances et d'une compétence par l'intermédiaire de services financiers supérieurs à ceux que le bénéficiaire pourrait autrement obtenir sur le marché – par l'intermédiaire de "montages financiers mieux structurés" – revient à conférer un avantage.

67. En dépit de l'allégation du Canada selon laquelle la SEE est une banque comme les autres, cette aptitude, ces "connaissances" et cette "compétence", cette capacité de "mettre en place des montages financiers mieux structurés" sont *uniquement* mises à la disposition des exportateurs canadiens. Dans le domaine des avions de transport régional, seul Bombardier peut tirer parti de l'"avantage" accordé par la SEE par l'intermédiaire de ses services de qualité supérieure. Embraer n'y a pas droit. Ni aucun autre acteur du marché, alors que ces services sont, d'après la description faite par le Canada lui-même, supérieurs à ceux que Bombardier, ses clients et tout un chacun peuvent obtenir sur le marché. Ainsi, par la fourniture reconnue de services supérieurs à ceux qui peuvent être obtenus sur le marché, autres qu'une infrastructure générale, à des sociétés canadiennes et à leurs clients uniquement, la SEE procure un avantage à ces sociétés.

5. Des garanties d'État confèrent un avantage

68. Une garantie réduit le risque dans une transaction. Même si la cote de crédit du garant est égale ou même inférieure à celle de la partie sur les résultats de laquelle porte la garantie, l'association du garant à la transaction réduira le risque en ajoutant simplement une partie au nombre des responsables au cas où la garantie devrait jouer.

69. Dans la plupart des cas, la cote de crédit du garant sera supérieure à celle de la partie sur les résultats de laquelle porte la garantie. Cela est particulièrement vrai lorsque l'État donne sa garantie. Comme le déclarait le Canada à un autre groupe spécial qui examinait une garantie offerte par l'Export-Import Bank des États-Unis: "Dans ces circonstances, la banque prêteuse établit des conditions de financement en fonction du risque encouru par le gouvernement des États-Unis, et non par l'emprunteur".¹⁴³

70. L'apport d'une garantie, ainsi que la substitution par l'État de sa propre cote de crédit à celle d'un emprunteur au moyen d'une garantie, permettent à un emprunteur d'obtenir des fonds à des conditions plus favorables que celles qu'il pourrait obtenir autrement sur le marché et confèrent un avantage.

E. LA SEE EST SUBORDONNÉE À L'EXPORTATION

71. La SEE "a pour mission de soutenir et de développer, directement ou indirectement, le commerce extérieur du Canada ainsi que la capacité du pays d'y participer et de profiter des

¹⁴² Voir, par exemple, WT/DS70/R, paragraphes 6.1 à 6.6.

¹⁴³ WT/DS46/RW, annexe 1-2, paragraphe 36.

débouchés offerts sur le marché international".¹⁴⁴ Par conséquent, les subventions de la SEE sont "subordonnées, en droit ... soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions, aux résultats à l'exportation", au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.

72. La vente de lancement par Bombardier de son avion de transport régional à réaction au début des années 90 montre jusqu'où ira la SEE dans la fourniture de services financiers pour soutenir les ventes des exportateurs canadiens en accordant des conditions plus favorables que celles qui peuvent être obtenues sur le marché. Il s'agissait d'une vente à Air Canada et donc, à l'évidence, d'une vente sur le marché intérieur. Apparemment, donc, la Société pour l'expansion des *exportations* ne serait pas impliquée. Elle le fut pourtant. Lorsque le Parlement l'a interrogé au sujet de l'apparente irrégularité du financement par la SEE d'une vente à Air Canada, M. Labbé a déclaré que la vente était en fait une vente "à l'exportation". Un "mécanisme fiscal" avait été établi aux États-Unis, at-il expliqué, et la vente à l'exportation avait été faite à ce mécanisme, qui louait ensuite les avions à Air Canada.¹⁴⁵ Pourquoi la SEE effectuait-elle tous ces détours pour financer ce qui aurait dû être une vente purement intérieure? M. Labbé a fourni l'explication suivante: "Notre objectif central est le financement des exportations. *Ce que nous essayons de faire* dans ce cas particulier – il s'agit d'un cas exceptionnel– *est de lancer un avion qui peut se vendre dans le monde entier*".¹⁴⁶

F. LE CANADA ACCORDE DES SUBVENTIONS PROHIBÉES PAR L'INTERMÉDIAIRE DE LA SEE

73. Les éléments de preuve accessibles au public, comme l'indiquait le Brésil dans sa lettre du 21 mai au Groupe spécial, ne sont que la partie émergée de l'iceberg. Quoi qu'il en soit, ces éléments montrent clairement que par l'intermédiaire de la SEE et, en particulier, de ses opérations de guichet commercial, le Canada accorde des subventions à l'exportation prohibées. La SEE a été créée pour soutenir les exportations en fournissant des services financiers que le marché ne fournit pas. La SEE "complète" le marché. Elle accorde des taux d'intérêt inférieurs au TICR sur des périodes supérieures à dix ans. Pourtant, selon les termes de l'*Arrangement de l'OCDE*, le TICR et dix ans sont "les modalités et conditions de remboursement les plus favorables qui peuvent être offertes dans le cadre d'un soutien public". L'Organe d'appel a conclu que des conditions plus favorables que celles que prévoit l'*Arrangement de l'OCDE* sont un élément de preuve positif de l'existence d'un avantage important; de telles conditions sont, *a fortiori*, un élément de preuve positif de l'existence d'un avantage (benefit). La SEE, de son propre aveu, fournit aux exportateurs canadiens – et aux exportateurs canadiens seulement – des services financiers supérieurs à ceux-ci et supérieurs à ceux que les exportateurs pourraient obtenir ailleurs. La fourniture de ces services est subordonnée en droit à l'exportation. Ils constituent donc une subvention à l'exportation prohibée.

IV. COMPTE DU CANADA

74. Le Compte du Canada a représenté et continue de représenter une subvention à l'exportation prohibée. C'est aussi une mesure marquée au sceau du secret. Jusqu'à la conférence de presse donnée le 10 janvier par M. Tobin au sujet de la transaction Air Wisconsin, le Canada n'a pratiquement rien dit ni révélé à propos du Compte du Canada depuis la première mise en cause de la mesure par le Brésil. Le communiqué de presse publié à l'issue de la conférence de presse du 10 janvier de M. Tobin a décrit le Compte du Canada et ses relations avec la SEE:

¹⁴⁴ Loi sur l'expansion des exportations, article 10 1) (pièce n° 17 du Brésil); Rapport annuel 2000 de la SEE, page 47 (pièce n° 22 du Brésil).

¹⁴⁵ Dépôts de fonctionnaires de la SEE, Chambre des communes du Canada, 35^{ème} législature, 1^{ère} session, Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international, séance n° 43, page 43:30 (pièce n° 45 du Brésil).

¹⁴⁶ *Id.* (pas d'italique dans l'original)

La Société pour l'expansion des exportations (SEE) a pour mandat d'encourager et de développer le commerce d'exportation et d'accroître la capacité du Canada de s'y adonner et de profiter des occasions d'affaires internationales. La Société est autonome sur le plan financier et elle rend compte au Parlement par l'intermédiaire du Ministre du commerce international.

Dans le cas des transactions qui sont dans l'intérêt national, mais que la SEE ne peut appuyer directement pour des raisons afférentes au degré de risque ou à la taille, la Société peut demander de les traiter dans le cadre du Compte du Canada. En pareil cas, la SEE administre la transaction, mais en bout de ligne, les risques incombent au Compte.

La SEE doit obtenir l'autorisation du Ministre du commerce international, et l'assentiment du Ministre des finances, avant que les transactions passant par le Compte du Canada puissent être signées. Les transactions de plus de 50 millions de dollars nécessitent la sanction du Cabinet. Dans tous les cas, l'aide au financement est offerte à des conditions conformes aux obligations internationales que le Canada a prises au chapitre du crédit à l'exportation, aux termes de l'Arrangement de l'OCDE sur les crédits à l'exportation soutenus par l'État.¹⁴⁷

75. Le Groupe spécial *Canada –Aéronefs* a constaté que le Compte du Canada constituait une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC en ceci qu'il était une contribution financière et qu'il conférait un avantage.¹⁴⁸ Le Groupe spécial a constaté en outre que les subventions du Compte du Canada étaient subordonnées en droit aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC¹⁴⁹, et étaient donc prohibées en vertu de l'article 3.2 de l'Accord.¹⁵⁰ Rien ne s'est produit depuis qui conduirait à modifier cette conclusion.

76. Après l'adoption du rapport *Canada –Aéronefs*, le Canada a tenté de faire bénéficier le Compte du Canada du refuge offert par le second paragraphe du point k) de l'Annexe I de l'Accord SMC. Cette tentative a été rejetée par le Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 qui a examiné la question.¹⁵¹ En particulier, le Canada a tenté de mettre le Compte du Canada en conformité avec les obligations qu'il a souscrites dans le cadre de l'OMC en acceptant de satisfaire à l'ensemble des dispositions de l'*Arrangement de l'OCDE*, y compris les dispositions relatives à l'alignement. Le Groupe spécial, notant que le point k) ne faisait référence qu'aux "dispositions en matière de taux d'intérêt" et non pas à l'ensemble des dispositions de l'*Arrangement*, a explicitement marqué son désaccord avec le Canada.¹⁵² Cependant, c'est à ces mêmes dispositions relatives à l'alignement que M. Tobin s'est référé dans sa conférence de presse lorsqu'il lui a été demandé de justifier l'action du Canada.¹⁵³ La transaction Air Wisconsin d'un montant de 2,35 milliards de dollars a été confirmée par Bombardier le 16 avril 2001, le porte-parole du Ministère du commerce international, M. Sebastian Theberge, ayant déclaré que "la transaction était, pour l'essentiel, celle qui avait été annoncée [par M. Tobin]".¹⁵⁴

¹⁴⁷ "Le Canada offre des conditions de financement comparables à celles du Brésil pour préserver les emplois dans l'aérospatiale", *communiqué d'Industrie Canada*, 10 janvier 2001 (pièce n° 3 du Brésil).

¹⁴⁸ WT/DS70/R, paragraphes 9.221, 9.224 et 9.226.

¹⁴⁹ WT/DS70/R, paragraphe 9.230.

¹⁵⁰ WT/DS70/R, paragraphe 9.231.

¹⁵¹ WT/DS70/RW, paragraphe 6.2.

¹⁵² Voir, par exemple, WT/DS70/RW, paragraphe 5.125.

¹⁵³ Conférence de presse de Tobin, paragraphes 7, 15, 20, 27, 74 et 126 (pièce n° 21 du Brésil).

¹⁵⁴ "Bombardier cranks up job mill after signing \$2.35-billion jet deal: Federal subsidy gives U.S. airline below-market rate", *Ottawa Citizen*, 17 avril 2001 (pièce n° 14 du Brésil). Voir aussi "Bombardier et Air

77. L'utilisation du Compte du Canada par le Canada pour soutenir la vente d'avions par Bombardier à Air Wisconsin constitue une subvention prohibée.

A. LE COMPTE DU CANADA FOURNIT UNE CONTRIBUTION FINANCIÈRE

78. Le Compte du Canada offre quatre grandes catégories de services financiers aux exportateurs canadiens: assurance-crédit à l'exportation, services de financement, assurance-caution de bonne fin et assurance-risques politiques.¹⁵⁵ Ces services constituent soit un "transfert direct de fonds", soit un "transfert direct potentiel de fonds ou de passif" selon l'article 1.1 a) 1 i) de l'Accord SMC. Abordant la question du soutien apporté par le Canada dans le cadre de la transaction Air Wisconsin, M. Tobin a déclaré que celui-ci prendrait la forme d'un "prêt", ce qui constitue un transfert direct ou un transfert direct potentiel de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i).¹⁵⁶ Tous ces crédits à l'exportation, quelle que soit leur forme, constituent aussi une fourniture de services autres qu'une infrastructure générale, au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord.

B. LE COMPTE DU CANADA CONFÈRE UN AVANTAGE

79. Dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'Organe d'appel a estimé qu'il y avait avantage chaque fois qu'une contribution financière permettait à celui qui la recevait de bénéficier de "conditions plus favorables que celles auxquelles il a[va]it accès sur le marché".¹⁵⁷ Comme on l'a noté plus haut, par exemple, M. Tobin a reconnu que le Canada accordait à Air Wisconsin "un taux meilleur que celui qui serait normalement obtenu dans le cadre d'un prêt commercial".¹⁵⁸ Par ailleurs, le Ministre a déclaré que le Canada utilisait à cette occasion "la capacité d'emprunt des pouvoirs publics et leur aptitude à offrir, pour un prêt, un meilleur taux d'intérêt que celui que Bombardier pourrait obtenir par ailleurs".¹⁵⁹ Ces deux déclarations montrent que par l'intermédiaire du soutien du Compte du Canada, le Canada permet aux participants à la transaction Air Wisconsin de bénéficier de conditions plus favorables que celles qu'ils peuvent obtenir sur le marché et qu'il confère donc un avantage.

C. LE SOUTIEN DU COMPTE DU CANADA EST SUBORDONNÉ À L'EXPORTATION

80. Le site Web de la SEE confirme que "[l]e Compte du Canada est utilisé pour les transactions [en matière d'exportation] ...".¹⁶⁰ En outre, "[l]es objectifs fondamentaux du programme Compte du Canada sont identiques à ceux du programme Compte de la Société. Mais en vertu du programme Compte du Canada, la SEE est autorisée à appuyer des transactions [en matière d'exportation] qui, dans l'optique d'une gestion prudente des risques, ne pourraient être appuyées sur le Compte de la Société".¹⁶¹ De même, la fiche documentaire concernant le Compte du Canada qui accompagne l'annonce par Industrie Canada de son soutien dans le cadre de la transaction Air Wisconsin indique que le Compte du Canada est un moyen pour la SEE de remplir son "mandat d'encourager et de développer le commerce d'exportation et d'accroître la capacité du Canada de s'y adonner et de

Wisconsin signent un contrat portant sur un maximum de 150 avions de transport régional à réaction", *communiqué de presse de Bombardier*, 16 avril 2001 (pièce n° 15 du Brésil).

¹⁵⁵ SEE, RÉSUMÉ DU RAPPORT AU CONSEIL DU TRÉSOR SUR LES TRANSACTIONS PORTÉES AU COMPTE DU CANADA POUR L'EXERCICE 1998-1999, page 4 ("RÉSUMÉ DU RAPPORT DE LA SEE") (pièce n° 46 du Brésil). Le site Web de la SEE confirme que le Compte du Canada continue de fournir des services "d'assurance, de financement et de garantie". Site Web de la SEE, "Comment nous fonctionnons" (pièce n° 16 du Brésil).

¹⁵⁶ Conférence de presse de Tobin, paragraphes 46, 48 et 50 (pièce n° 21 du Brésil).

¹⁵⁷ WT/DS70/AB/R, paragraphe 158.

¹⁵⁸ Conférence de presse de Tobin, paragraphe 66 (pièce n° 21 du Brésil).

¹⁵⁹ *Id.*, paragraphe 20.

¹⁶⁰ Site Web de la SEE, "Comment nous fonctionnons" (pièce n° 16 du Brésil).

¹⁶¹ RÉSUMÉ DU RAPPORT DE LA SEE, page 4 (pas d'italique dans l'original) (pièce n° 46 du Brésil).

profiter des occasions d'affaires internationales".¹⁶² Le Compte du Canada reste donc *de jure* subordonné à l'exportation.

D. LE CANADA ACCORDE DES SUBVENTIONS PROHIBÉES PAR L'INTERMÉDIAIRE DU COMPTE DU CANADA

81. L'utilisation du Compte du Canada par le Canada en dépit de la promesse faite plus tôt à l'ORD – "le Canada informe l'ORD qu'après le 18 novembre 1999 aucune livraison d'avions de transport régional ne bénéficiera d'un tel financement du Compte du Canada"¹⁶³ – est particulièrement regrettable. La déclaration de M. Tobin, le communiqué publié à l'issue de sa conférence de presse et la confirmation ultérieure par M. Theberge de la conclusion de la transaction montrent à l'évidence que la transaction Air Wisconsin a bénéficié du soutien du Compte du Canada. Le Compte du Canada fournit une contribution financière et confère ainsi un avantage. Il est subordonné à l'exportation. Par conséquent, il demeure une subvention prohibée.

V. INVESTISSEMENT QUÉBEC

82. Le 31 mars 1998, dans un discours sur le budget prononcé à l'Assemblée nationale, le Vice-Premier Ministre du Québec, M. Bernard Landry, a annoncé la création d'IQ, pour succéder à la Société de développement industriel du Québec ("SDI").¹⁶⁴ La SDI avait été mise en place dans le but "de promouvoir le développement économique du Québec, notamment en encourageant le développement des entreprises, la croissance des exportations, la recherche et la mise au point de nouvelles techniques".¹⁶⁵ La SDI et son mandat ont été "intégrés[s] au sein de la nouvelle société d'État", à savoir IQ.¹⁶⁶

83. La "mission générale" d'IQ est "de favoriser la croissance de l'investissement au Québec, contribuant ainsi au développement économique du Québec et à la création d'emplois".¹⁶⁷ Plus précisément, l'article 25 de la *Loi sur Investissement-Québec et sur Garantie-Québec* ("Loi sur IQ") dispose que la société "participe à la croissance des entreprises en favorisant notamment la recherche et le développement ainsi que l'exportation".¹⁶⁸

84. Les pouvoirs d'IQ sont étendus. La Loi sur IQ dispose que "lorsqu'un projet présente un intérêt économique important pour le Québec", le gouvernement peut "confier à la société le mandat d'accorder et d'administrer l'aide qu'il définit pour en favoriser la réalisation".¹⁶⁹ La Loi sur IQ non seulement autorise la société à procéder à une "intervention financière" sous forme de garanties ("cautionnement") et de prêts, mais autorise aussi "toute autre intervention prévue à son plan d'affaires".¹⁷⁰

¹⁶² "Le Canada offre des conditions de financement comparables à celles du Brésil pour préserver les emplois dans l'aérospatiale", *communiqué d'Industrie Canada*, 10 janvier 2001 (pièce n° 3 du Brésil).

¹⁶³ *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils – Rapport de situation du Canada*, WT/DS70/8 (26 novembre 1999).

¹⁶⁴ Budget 1998-1999, discours sur le budget prononcé à l'Assemblée nationale par M. Bernard Landry, Vice-Premier Ministre et Ministre d'État de l'économie et des finances, 31 mars 1998, page 31 ("discours sur le budget 1998-1999") (pièce n° 47 du Brésil).

¹⁶⁵ Loi sur la Société de développement industriel du Québec, article 2 (pièce n° 48 du Brésil).

¹⁶⁶ Discours sur le budget 1998-1999, page 31 (pièce n° 47 du Brésil).

¹⁶⁷ Loi sur Investissement-Québec et sur Garantie-Québec ("Loi sur IQ"), article 25 (pièce n° 18 du Brésil).

¹⁶⁸ *Id.*

¹⁶⁹ *Id.*, article 28.

¹⁷⁰ *Id.*, article 30.

85. Dans un article consacré à la transaction Air Wisconsin, le *Montreal Gazette* du 11 janvier 2001 a donné un exemple des activités d'IQ:

En plus de l'aide fédérale, Bombardier a aussi obtenu 226 millions de dollars de garanties de prêt d'Investissement Québec, en partie pour la transaction avec Air Wisconsin, transporteur aérien régional d'apport affilié à United Airlines de Chicago.

Jean Cyr, porte-parole d'IQ, a déclaré qu'en 1996, le fonds d'investissement provincial avait créé un programme de 450 millions de dollars sur cinq ans afin de fournir des garanties de prêt aux clients de Bombardier. Sur cette somme, environ 300 millions de dollars ont été utilisés et Cyr a déclaré que le 20 décembre, Bombardier "est venu nous voir et a dit qu'il négociait une grosse affaire avec Air Wisconsin qui nécessiterait" davantage que les 150 millions de dollars restants.

Le cabinet provincial a donc approuvé un supplément de 76 millions de dollars, mettant un total de 226 millions de dollars à la disposition des compagnies aériennes acheteuses d'avions Bombardier. Cette somme ne sera pas entièrement consacrée à la transaction Air Wisconsin, a dit Cyr.¹⁷¹

86. Le soutien apporté par IQ à Bombardier ne consiste pas seulement à accorder des garanties de prêt aux clients de ce dernier. IQ fournit aussi ce qui, d'après les informations dont dispose le Brésil, est parfois désigné par "garanties de pertes initiales". Ces instruments peu usités protègent les investisseurs dans des sociétés créées pour acheter des avions à Bombardier et les louer à une compagnie aérienne, en particulier dans le cadre d'opérations dites de "crédit-bail adossé". Une telle opération tire parti de la législation fiscale du pays dans lequel la société s'est établie pour réduire le loyer que doit payer la compagnie aérienne cliente. Le terme "adossé" fait référence à l'utilisation d'un levier fiscal pour réduire les loyers.

87. Par exemple, des investisseurs peuvent créer une société pour acheter des aéronefs à un constructeur afin de les louer à une compagnie aérienne. La transaction aura normalement été arrangée par le service commercial du constructeur, cette formule étant destinée à faciliter les ventes. Les investisseurs apportent 20 pour cent du capital de la société et les 80 pour cent restants sont empruntés à des banques ou à d'autres institutions financières. Les aéronefs sont alors achetés et servent de garantie de l'emprunt. Les loyers payés par la compagnie aérienne sont utilisés pour rembourser l'emprunt. Rien n'est payé aux investisseurs, ou très peu, pendant la durée du crédit-bail. Ainsi, il faut simplement que le montant des loyers suffise au remboursement de l'emprunt, qui ne représente que 80 pour cent de la valeur des aéronefs. La rémunération des investisseurs provient de deux sources: 1) les abattements fiscaux et 2) la valeur résiduelle des aéronefs.

88. La législation fiscale de certains pays – en particulier l'Allemagne, les États-Unis, la France, le Japon et le Royaume-Uni – favorise ce type de transaction. En tant que propriétaires des aéronefs, même s'ils n'ont apporté que 20 pour cent du prix d'achat, les investisseurs – en vertu des lois fiscales de ces pays – sont autorisés à déduire 100 pour cent de l'amortissement annuel des aéronefs de leurs revenus provenant d'autres sources. Ainsi, les pertes comptables dues à la dépréciation des aéronefs servent à réduire le montant de la feuille d'impôt des investisseurs pendant la durée du crédit-bail. En outre, lorsque l'emprunt est remboursé et que le crédit-bail a pris fin, les investisseurs sont propriétaires des aéronefs et peuvent en réclamer la valeur dite "résiduelle". Les profits réalisés lors de la vente des aéronefs sont considérés à ce stade comme des "gains de capital" et imposés à un taux réduit dans les pays dont la législation fiscale favorise ce type de transaction.

¹⁷¹ "Ottawa backs Bombardier: Loan to U.S. firm to buy jets slaps Brazil's aerospace subsidies", *The Montreal Gazette*, 11 janvier 2001 (pièce n° 9 du Brésil).

89. Les investisseurs encourent deux principaux risques. L'un est que la valeur des aéronefs à l'expiration du crédit-bail soit faible. Les investisseurs sont habituellement protégés contre ce risque par la rigueur des prescriptions en matière d'entretien des aéronefs et par une "garantie de valeur résiduelle" généralement fournie par le constructeur.¹⁷² L'autre risque encouru par les investisseurs est le manquement de la compagnie aérienne à ses obligations pendant la durée du crédit-bail. Si un tel manquement se produisait, les créanciers – ceux qui ont apporté 80 pour cent du capital de la société – seraient en droit de s'approprier les aéronefs à titre de dédommagement. Cela priverait dès lors les investisseurs de l'avantage des abattements fiscaux. Cela pourrait aussi les priver de leurs avoirs – les aéronefs – lorsque ceux-ci seraient vendus afin de rembourser les créanciers. Le produit de la vente pourrait ne pas dépasser suffisamment le montant nécessaire pour rembourser la dette, ce qui, pour les investisseurs, signifierait une perte partielle ou même totale. Une garantie de pertes initiales protège les investisseurs contre ce risque.

90. À une occasion au moins, IQ a offert une telle garantie aux investisseurs dans une société créée pour acheter des avions Bombardier. La pièce n° 49 du Brésil est un extrait d'un memorandum adressé aux investisseurs potentiels dans une société qui serait créée pour acheter et louer des aéronefs construits par Bombardier. Le memorandum indique que la transaction comportera un crédit-bail adossé assorti d'une période allant jusqu'à [] années. Il spécifie ensuite:

[¹⁷³]

91. Alors que cette transaction est le seul élément de preuve documentaire dont dispose actuellement le Brésil au sujet des garanties d'investissement d'IQ, le Brésil a été informé par Embraer que le Québec apportait un soutien, sous forme, selon Embraer, de garanties sur titres, afin de faciliter la vente par Bombardier d'avions de transport régional à réaction CRJ 200 à Atlantic Southeast, Midway et Northwest Airlines à la fin des années 90. Seul le Canada détient les renseignements concernant ces transactions. Cette information figure dans la lettre adressée le 21 mai par le Brésil au Groupe spécial pour lui demander de prier le Canada de produire les renseignements pertinents.

A. IQ FOURNIT UNE CONTRIBUTION FINANCIÈRE À L'INDUSTRIE DES AVIONS DE TRANSPORT RÉGIONAL

92. La fourniture de services financiers sous forme de prêts et de garanties ("cautionnement") constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Il s'agirait notamment des services cités en exemple par le Brésil: la garantie décrite par M. Cyr et la garantie fournie aux investisseurs. Ces services financiers constituent en outre des services autres qu'une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord.

B. IQ PROCURE UN AVANTAGE À L'INDUSTRIE DES AVIONS DE TRANSPORT RÉGIONAL

93. Les termes du []font écho aux termes employés par le Canada lors du réexamen au titre de l'article 21:5 de l'affaire *Brésil – Aéronefs*, à savoir que, dans le cas des garanties de prêt, "la banque prêteuse établit des conditions de financement en fonction du risque encouru par les pouvoirs

¹⁷² Embraer a fait savoir au gouvernement brésilien que son personnel commercial avait appris de compagnies aériennes clientes potentielles que Bombardier offrait une garantie de valeur résiduelle cautionnée par l'État. Cependant, le Brésil n'a pas de document à l'appui de ces déclarations. Ces renseignements ne sont détenus que par le Canada, comme l'a noté le Brésil dans sa lettre du 21 mai 2001 au Groupe spécial.

¹⁷³ [] (pièce n° 49 du Brésil). En vertu de l'article 16 des Procédures de travail du Groupe spécial, le Brésil demande que cette citation, de nature confidentielle, ne figure pas dans la version de la présente communication jointe au rapport du Groupe spécial.

publics ..., et non par l'emprunteur".¹⁷⁴ En l'espèce, il ne semble pas s'agir d'une garantie de prêt, mais seulement d'une garantie sur titres. Mais le principe est le même. Toute la confiance et tout le crédit accordés au gouvernement du Québec assurent les investisseurs contre toute perte.

94. En fait, une garantie accordée aux investisseurs est encore plus avantageuse qu'une garantie de prêt. Les investisseurs sont normalement les preneurs de risque dans une transaction. En échange des bénéfices potentiels de la propriété, ils prennent le risque de l'échec. Un garant qui élimine ou réduit ce risque accepte la totalité du risque du système commercial sans possibilité d'en tirer des bénéfices. Le garant d'un prêt, en revanche, peut normalement compter sur le nantissement du prêt pour réduire le risque, outre le fait que celui-ci se réduit à mesure que le prêt est remboursé. Le garant d'un investisseur ne jouit même pas de cette sécurité. La situation peut en fait être inverse, la totalité du capital apporté par les investisseurs étant vulnérable pendant toute la durée du crédit-bail.

95. Les garanties sur titres sont si inhabituelles qu'elles ne sont même pas mentionnées expressément dans le texte de l'Accord, comme le sont les garanties de prêt. Par ailleurs, il ne semble même pas qu'elles soient disponibles commercialement. Après avoir été informé par des clients potentiels que Bombardier était en mesure d'offrir une garantie à des investisseurs potentiels dans des sociétés de crédit-bail, Embraer a cherché à savoir s'il pouvait obtenir des garanties similaires. Il lui a été répondu que ces garanties n'étaient pas disponibles sur le marché.¹⁷⁵

96. Une garantie de prêt accordée par l'État confère à une partie privée la cote de crédit de l'État et, par là, un avantage en donnant à un emprunteur une capacité d'endettement supérieure à celle qu'il aurait autrement sur le marché. Tout à fait indépendamment d'une cote de crédit potentiellement plus favorable, cependant, une garantie de prêt renforce la sécurité du prêteur en rendant une partie supplémentaire responsable de la dette. Cela confère également un avantage en donnant à tout emprunteur une capacité d'endettement supérieure à celle qu'il aurait autrement. Une garantie accordée par les pouvoirs publics à un investisseur et protégeant celui-ci contre les risques inhérents au marché des titres confère un avantage en donnant la possibilité de lever des capitaux pour financer des transactions des aéronefs à des conditions plus favorables pour les autres parties qu'elles ne le seraient sur le marché en l'absence de cette garantie.

C. LE PROGRAMME IQ EST SUBORDONNÉ À L'EXPORTATION

97. L'article 25 de la Loi sur IQ spécifie que "l'exportation" est une des missions d'IQ. Les statuts d'IQ confirment que le programme est subordonné en droit à l'exportation.

98. Si IQ peut soutenir toute une gamme de projets, lorsqu'un projet est lié à la vente de biens tels que des aéronefs, l'obtention de fonds auprès d'IQ est explicitement subordonnée à l'exportation de ces biens. Le Décret n° 572-2000 concernant le programme du Fonds pour l'accroissement de l'investissement privé et la relance de l'emploi autorise IQ à apporter son soutien financier à des projets d'investissement ou d'exportation.¹⁷⁶ Le Décret précise ensuite qu'on entend par "exportation", entre autres, la vente de biens, mais seulement s'il s'agit de ventes à l'extérieur du Québec.¹⁷⁷ De même, le Décret n° 841-2000 habilite IQ à soutenir des projets de développement de marchés¹⁷⁸, qu'il

¹⁷⁴ WT/DS46/RW, annexe 1-2, paragraphe 36.

¹⁷⁵ Voir les lettres de banques réunies en tant que pièce n° 50 du Brésil.

¹⁷⁶ Décret n° 572-2000, 9 mai 2000, concernant le programme du Fonds pour l'accroissement de l'investissement privé et la relance de l'emploi, article premier (pièce n° 19 du Brésil).

¹⁷⁷ *Id.*, article 2.

¹⁷⁸ Décret n° 841-2000, 28 juin 2000, concernant le Programme d'aide au financement des entreprises, article 2 (pièce n° 20 du Brésil).

défini comme étant, entre autres, des projets ayant pour ultime objet la vente de biens, à condition qu'il s'agisse, là aussi, de ventes à l'extérieur du Québec.¹⁷⁹

99. Ainsi, chaque fois qu'IQ apporte son soutien pour une vente d'aéronefs, elle ne le fait qu'à condition que le bénéficiaire de ce soutien exporte ces aéronefs à l'extérieur du Québec. C'est la définition même de "subordonnées, en droit ... aux résultats à l'exportation", au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC. De par la loi, un bénéficiaire potentiel doit démontrer que les aéronefs seront exportés. Par conséquent, chaque fois qu'il sert à apporter un soutien dans le cadre de transactions concernant des avions de transport régional, le programme IQ est, en tant que tel, une subvention à l'exportation prohibée.

100. Les statuts d'IQ contiennent d'autres éléments de preuve indiquant sa subordination à l'exportation. Le Décret n° 841-2000 prévoit un financement afin d'accorder une certaine "marge de crédit à l'exportation":

Le montant d'une marge de crédit à l'exportation est déterminé en fonction des besoins de financement à court terme de l'entreprise et la garantie est accordée en fonction des activités de développement de marché de cette entreprise et *du contenu québécois des produits et services qu'elle exporte*.¹⁸⁰

101. Le fonds de garantie de prêt créé en 1996 spécialement pour Bombardier et la garantie sur titres accordée par le Québec aux investisseurs démontrent aussi la subordination *de jure* à l'exportation des subventions d'IQ. Presque toute la production d'avions de transport régional de Bombardier est exportée. Même la vente de lancement au transporteur national Air Canada était structurée comme une vente à l'exportation et a bénéficié d'un financement de la SEE.¹⁸¹ Pour paraphraser le Groupe spécial *Australie – Cuir*, il est clair que le marché canadien des aéronefs est trop exigu pour absorber la production de Bombardier, et encore moins une production accrue qui pourrait résulter des avantages financiers découlant des subventions.¹⁸²

102. La subordination du programme IQ à l'exportation est à nouveau démontrée par les garanties sur titres fournies par IQ pour soutenir des opérations de crédit-bail adossé.¹⁸³ Le but même de ces opérations est de tirer parti du régime fiscal favorable accordé par la législation des pays concernés. Du fait de la législation fiscale de cinq pays – l'Allemagne, les États-Unis, la France, le Japon et le Royaume-Uni –, presque toutes, si ce n'est toutes les opérations mondiales de crédit-bail adossé sont basées dans un de ces pays. La législation fiscale du Canada exclut pratiquement qu'une opération de crédit-bail adossé puisse y être basée. En fait, "le financement de crédit-bail par voie de déduction fiscale, sauf pour certains biens insaisissables, est presque inexistant" au Canada.¹⁸⁴ À cet égard, le Brésil rappelle la déposition de M. Paul Labbé, alors Président de la SEE, qui, en justifiant le soutien de la SEE pour une vente apparemment intérieure à Air Canada, a déclaré au Parlement canadien

¹⁷⁹ *Id.*, article 3 ("développement de marchés": ... – la commercialisation ... pour l'accroissement de ventes ... à l'extérieur du Québec; – la vente de biens ... à l'extérieur du Québec; – l'acquisition d'une entreprise ou d'un réseau de distribution pour la vente de biens ... à l'extérieur du Québec; – la formation d'un groupement d'entreprises à des fins de vente de biens ... à l'extérieur du Québec ...).

¹⁸⁰ Décret n° 841-2000 du 28 juin 2000 concernant le Programme d'aide au financement des entreprises, article 7 (pièce n° 20 du Brésil).

¹⁸¹ Voir *supra*, paragraphe 72.

¹⁸² *Australie – Subventions accordées aux producteurs et exportateurs de cuir pour automobiles*, WT/DS126/R, paragraphe 9.67 (25 mai 1999) (adopté le 16 juin 1999) ("[I]l est clair que le marché australien du cuir pour automobiles est trop exigu pour absorber la production de Howe, et encore moins une production accrue qui pourrait résulter des avantages financiers découlant des versements à titre de dons ...").

¹⁸³ Mémoire d'offre (pièce n° 49 du Brésil).

¹⁸⁴ Monica Biringer, "Cross-Border Equipment Leasing May Reduce Financing Costs for Canadian Users", 5 *Journal of International Taxation* 230 (mai 1994) (pièce n° 51 du Brésil).

qu'un "mécanisme fiscal" avait été créé aux États-Unis et que ce "mécanisme" achetait les avions, de sorte que la transaction pouvait être considérée comme une exportation, et les louait ensuite à Air Canada.¹⁸⁵

D. LE CANADA ACCORDE DES SUBVENTIONS PROHIBÉES PAR L'INTERMÉDIAIRE D'IQ

103. Les éléments de preuve accessibles au public concernant les opérations d'IQ, de même que les éléments de preuve accessibles au public concernant la SEE, ne sont que la partie émergée de l'iceberg.¹⁸⁶ Quoi qu'il en soit, ces éléments établissent clairement qu'au minimum, par l'intermédiaire des garanties d'IQ, le Canada accorde des subventions à l'exportation prohibées. Ces garanties sont des contributions financières qui confèrent un avantage en assumant un risque qu'il conviendrait autrement aux participants d'assumer dans les transactions. Elles sont subordonnées, en droit ou en fait, à l'exportation. Elles sont par conséquent prohibées par l'Accord.

VI. CONCLUSION

104. Le présent différend est un différend au sujet de subventions, mais il est plus que cela. S'agissant d'un différend au sujet de subventions, les activités de la SEE, du Compte du Canada et d'IQ sont en cause. Les éléments de preuve que le Brésil a présentés démontrent incontestablement que, par l'intermédiaire de chacun de ces mécanismes, le Canada accorde une subvention qui est subordonnée à l'exportation, et le Brésil demande que le présent Groupe spécial fasse une détermination en ce sens, comme l'a indiqué le Brésil dans sa demande d'établissement du Groupe spécial.

105. Plus généralement cependant, il s'agit d'un différend au sujet de la transparence et du fonctionnement du système de règlement des différends de l'OMC lorsqu'il se rapporte à des subventions. Aucun des programmes canadiens qui font l'objet du présent différend n'a jamais été notifié au Comité des subventions et des mesures compensatoires en application de l'article XVI:1 du GATT de 1994 et de l'article 25 de l'Accord SMC.¹⁸⁷ Lors des consultations, le Canada a refusé de fournir des renseignements en réponse aux questions du Brésil et, en fait, la délégation canadienne aux consultations a déclaré qu'elle n'était absolument pas préparée ne serait-ce qu'à parler d'IQ. Lors de la précédente procédure, le Canada a refusé avec ténacité de produire les renseignements pertinents qu'il était le seul à détenir, même lorsque le Groupe spécial lui a demandé de le faire. Le Canada est allé jusqu'à prétendre qu'il n'avait pas le devoir de coopérer.¹⁸⁸

¹⁸⁵ Dépositions de fonctionnaires de la SEE, Chambre des communes du Canada, 35^{ème} législature, première session, Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international, séance n° 43, page 43:30 (pèce n° 45 du Brésil).

¹⁸⁶ Voir *supra*, paragraphe 73.

¹⁸⁷ La dernière notification canadienne date du 9 mai 2000. G/SCM/N/48/CAN. Peut-être la prochaine notification du Canada rectifiera-t-elle cette omission apparente.

¹⁸⁸ WT/DS70/AB/R, paragraphe 186.

106. Ainsi, ce qui est en cause ici n'est pas seulement la compatibilité ou l'incompatibilité des programmes du Canada avec les obligations qu'il a souscrites dans le cadre de l'OMC mais, ce qui est peut-être encore plus important, la compatibilité ou l'incompatibilité des obligations du Canada en matière de transparence et de coopération de bonne foi. La détermination du Groupe spécial sur le fond du présent différend aura des incidences très importantes sur les normes applicables aux crédits à l'exportation dans le cadre de l'OMC. La détermination du Groupe spécial sur les questions de transparence et de bonne foi qu'a soulevées l'attitude du Canada tant à l'occasion du présent différend que du précédent aura des incidences très importantes sur les normes applicables non seulement aux crédits à l'exportation, mais à tous les différends au sein de l'OMC.

ANNEXE A-4

RÉPONSE DU BRÉSIL À LA COMMUNICATION DU CANADA CONCERNANT LES QUESTIONS DE COMPÉTENCE

(22 juin 2001)

1. Le Groupe spécial a demandé au Brésil de répondre à la communication préliminaire du Canada concernant la compétence du Groupe spécial, datée du 18 juin 2001.¹ Dans cette communication, le Canada soutient que certaines des allégations formulées par le Brésil sont incompatibles avec les articles 6:2 et 21:5 du *Mémorandum d'accord sur les règles et les procédures régissant le règlement des différends* ("le Mémorandum d'accord").

II. LES ALLÉGATIONS DU BRÉSIL CONCERNANT LE COMPTE DU CANADA SONT COMPATIBLES AVEC L'ARTICLE 21:5 DU MÉMORANDUM D'ACCORD

2. Le Canada fait valoir que le Brésil ne peut pas contester, dans le cadre d'une procédure engagée conformément à l'article 6 du Mémorandum d'accord, l'existence ou la compatibilité avec les accords visés de mesures prises pour se conformer aux recommandations et décisions formulées précédemment par l'ORD en ce qui concerne le Compte du Canada.² Il affirme qu'au contraire le Brésil peut uniquement recourir à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord. La conclusion du Canada est erronée tant sur le plan factuel que juridique.

3. De fait, la conclusion du Canada selon laquelle trois des "allégations" formulées par le Brésil "exigeraient que le présent groupe spécial se prononce sur des questions de mise en conformité avec les décisions antérieures rendues par l'ORD dans une affaire différente" est également erronée d'un point de vue factuel.³ Le Canada a tort de considérer comme une "allégation" distincte chacun des paragraphes numérotés concernant le Compte du Canada qui figurent dans la demande d'établissement du présent groupe spécial présentée par le Brésil.⁴ Le Brésil formule une allégation générale, au paragraphe 1 de sa demande d'établissement d'un groupe spécial, s'agissant du soutien accordé par le Compte du Canada, à savoir que "[l]es crédits à l'exportation, y compris le financement, les garanties de prêts ou la bonification d'intérêts accordés par le Compte du Canada, ou par son intermédiaire, sont et demeurent des subventions à l'exportation prohibées au sens des articles 1^{er} et 3" de l'*Accord sur les subventions et les mesures compensatoires* ("Accord SMC").

4. Les paragraphes 2 à 4 exposent la nature de cette allégation de manière plus détaillée. Ils expliquent que le Brésil met en cause le soutien accordé à l'industrie des avions de transport régional par le Compte du Canada, à la fois en tant que tel et tel qu'il est appliqué dans le cadre de la transaction Air Wisconsin. Au paragraphe 2, le Brésil demande au Groupe spécial de constater que le Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 dans le différend *Canada – Aéronefs* a constaté que le Compte du Canada était incompatible avec l'article 3 de l'Accord SMC⁵ mais que, à ce jour, le Canada n'a toutefois rien fait pour remédier à cette incompatibilité. Les références, faites aux paragraphes 1 et 3, au caractère durable du subventionnement des exportations accordé par le Compte du Canada constituent des assertions spécifiques par lesquelles il est demandé au Groupe spécial de formuler des

¹ Cette communication est ci-après dénommée "Communication préliminaire du Canada".

² Voir *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils – Recours du Brésil à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS70/RW (adopté le 4 août 2000), paragraphe 6.2.

³ Communication préliminaire du Canada, paragraphe 15.

⁴ WT/DS222/2 (1^{er} mars 2001).

⁵ WT/DS70/RW (adopté le 4 août 2000), paragraphe 6.1.

constatations de fait concernant le Compte du Canada avant qu'il ne fasse l'objet de modifications. Dans sa première communication écrite, le Canada fait lui-même référence à l'historique du différend *Canada – Aéronefs* en ce qui concerne le Compte du Canada.⁶

5. En outre, les arguments invoqués par le Canada ne sont pas fondés d'un point de vue juridique. Bien qu'un Membre puisse effectivement mettre en cause, au titre de l'article 21:5 du Mémoire d'accord, "des mesures prises pour se conformer" aux recommandations et décisions de l'ORD, le sens ordinaire de l'article 6:2 du Mémoire d'accord et l'article 4.1, 4.4 et 4.5 de l'Accord SMC n'empêche pas un Membre d'engager une nouvelle procédure de règlement des différends au titre de ces dispositions.

6. L'article 6:2 du Mémoire d'accord renvoie d'une manière générale aux "mesures" qui sont visées par une demande d'établissement d'un groupe spécial. De même, l'article 4.1 de l'Accord SMC soumet à une procédure de règlement des différends "une subvention ... accordée ou maintenue par un autre Membre". L'article 4.4 dispose que, en cas de consultations infructueuses, "la question" pourra être portée devant l'ORD en vue de l'établissement d'un groupe spécial. Enfin, l'article 4.5 autorise un groupe spécial à demander l'assistance du Groupe d'experts permanent pour ce qui est de savoir si "la mesure en question" est une subvention prohibée. Rien dans le sens ordinaire de ces dispositions ne limite le règlement des différends à des types particuliers de mesures; il n'exclut pas non plus l'examen de "mesures" qui restent en vigueur sans que rien ne soit fait pour les rendre conformes aux recommandations et décisions antérieures de l'ORD.

7. En outre, même dans les cas où des dispositions ont été prises pour mettre ces mesures en conformité, l'objet et le but de la procédure accélérée prévue à l'article 21:5 du Mémoire d'accord seraient compromis par l'allégation du Canada. Lorsqu'il a examiné le sens du membre de phrase "compatibilité avec un accord visé" figurant à l'article 21:5, dans l'affaire *Australie – Mesures visant les importations de saumons*, le Groupe spécial – *Recours du Canada à l'article 21:5 du Mémoire d'accord*, a souligné que l'article 21:5 visait implicitement à offrir une réparation *accélérée* à un Membre qui avait déjà contesté avec succès les mesures prises par un autre Membre:

La *raison* en est évidente: un plaignant, après avoir eu gain de cause dans un différend initial, ne devrait pas avoir à passer une nouvelle fois par toute la procédure prévue dans le Mémoire d'accord si le Membre concerné, en cherchant à se conformer aux recommandations de l'ORD au titre d'un accord visé, viole, involontairement ou non, ses obligations au titre d'autres dispositions d'accords visés. En pareil cas, il devrait exister une procédure accélérée. C'est celle qui est prévue à l'article 21:5. Elle est conforme à la prescription fondamentale énoncée à l'article 3:3 et à l'article 21:1, selon laquelle il faut "donner suite dans les moindres délais" aux recommandations ou décisions de l'ORD.⁷

Il convient de noter que le Groupe spécial a déclaré qu'une procédure accélérée "*exist[ait]*" pour un Membre et *non* que c'était une procédure obligatoire ou l'unique procédure existante. En conséquence, si ce Membre décide de renoncer à recourir à cette procédure accélérée, c'est assurément sa prérogative de le faire. Exiger des Membres qu'ils recourent uniquement à cette procédure accélérée serait contraire à l'objet et au but de l'article 21:5.

8. Compte tenu des circonstances propres à l'affaire en question, le Brésil a estimé utile de s'abstenir de recourir à la procédure accélérée prévue à l'article 21:5. La mise en cause, par le Brésil, du soutien accordé par le Compte du Canada à l'industrie canadienne des avions de transport régional

⁶ Première communication écrite du Canada au Groupe spécial, datée du 18 juin 2001, paragraphes 30 et 31.

⁷ WT/DS18/RW (adopté le 20 mars 2000), paragraphe 6.10.

repose sur des allégations contestant la mesure en tant que telle et telle qu'elle est appliquée dans le cadre de transactions particulières. En outre, un groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord en vue d'examiner les "mesures prises pour se conformer" aux recommandations et décisions de l'ORD s'agissant du Compte du Canada ne serait pas autorisé à examiner la compatibilité avec les accords visés du soutien accordé par le Compte du Canada tel qu'il est appliqué dans le cadre de transactions particulières concernant les avions de transport régional. Comme le Brésil et le Canada l'ont tous deux indiqué à une réunion de l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils – Recours du Brésil à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord*⁸, le soutien accordé dans le cadre de transactions postérieures à l'échéance fixée pour la mise en œuvre des recommandations et décisions de l'ORD ne constitue pas des "mesures prises pour se conformer" à ces recommandations et décisions.

9. En conséquence, afin d'étayer l'examen de ses allégations mettant en cause des mesures "en tant que telles" et "telles qu'elles sont appliquées", le Brésil a jugé préférable de porter l'ensemble de ces allégations devant le présent groupe spécial, plutôt que d'en porter quelques-unes devant un groupe spécial établi au titre de l'article 21:5. Exiger du Brésil qu'il scinde ses allégations et les porte devant deux groupes spéciaux distincts, l'un établi au titre de l'article 21:5 et l'autre au titre de l'article 6 – ne serait pas justifié par le sens ordinaire des dispositions concernées et ne serait pas compatible avec l'objet et le but de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord.

10. C'est particulièrement vrai dans les cas où, comme en espèce, aucune mesure de mise en conformité n'a été prise. Dans la présente affaire, le Brésil n'a pas contesté une mesure de mise en conformité au titre de l'article 21:5, mais a choisi de mettre de nouveau en cause le Compte du Canada en tant que "mesure" au titre de l'article 6:2, conformément au sens ordinaire de cette disposition.

11. Enfin, après l'adoption du rapport établi au titre de l'article 21:5, le Brésil a décidé de ne pas exercer les droits qu'il tenait de l'article 22:6 du Mémorandum d'accord de suspendre des concessions. Au lieu de cela, il a choisi d'engager des négociations avec le Canada en vue de résoudre ces différends. Dans l'intervalle, le délai de 30 jours prévu pour demander l'autorisation de suspendre des concessions au titre de l'article 22:6 a expiré. Assurément, le Canada n'affirme pas que le Brésil aurait pu, à ce moment, demander à l'Organe de règlement des différends l'autorisation de suspendre des concessions en se fondant, soit sur les rapports adoptés précédemment, soit sur tout nouveau rapport établi au titre de l'article 21:5. Or, si le Brésil n'était pas autorisé à demander qu'un nouveau groupe spécial établisse une nouvelle détermination, cela signifierait que tout Membre qui opérerait initialement pour la négociation et non la rétorsion perdrait à tout jamais l'occasion de suspendre des concessions. Une telle interprétation ne servirait pas la cause d'un règlement des différends à l'amiable.

12. En conséquence, le Brésil demande que la demande préliminaire du Canada soit rejetée à cet égard.

III. LA DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT DU PRÉSENT GROUPE SPÉCIAL PRÉSENTÉE PAR LE BRÉSIL EST COMPATIBLE AVEC L'ARTICLE 6:2 DU MÉMORANDUM D'ACCORD

A. OBLIGATIONS JURIDIQUES AU TITRE DE L'ARTICLE 6:2 DU MÉMORANDUM D'ACCORD

13. Dans sa communication préliminaire, le Canada fait également valoir que certaines des "allégations" du Brésil sont incompatibles avec les prescriptions de l'article 6:2 du Mémorandum d'accord.

⁸ WT/DS70/AB/RW (adopté le 4 août 2000).

14. Avant de passer en revue les prescriptions de l'article 6:2 et de voir s'il s'y conforme, le Brésil fait de nouveau observer que le Canada a tort de considérer chacun des paragraphes numérotés de la demande d'établissement du présent groupe spécial qu'il a présentée comme une "allégation" distincte. Dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial, le Brésil formule une allégation générale pour ce qui est du soutien accordé par le Compte du Canada, qui figure au paragraphe 1. Les paragraphes 2 à 4 donnent davantage de détails. De même, l'allégation générale du Brésil s'agissant du soutien accordé au titre du programme d'expansion des exportations figure au paragraphe 5, l'objet du paragraphe 6 étant de démontrer que la mise en cause par le Brésil concerne à la fois les formes particulières du soutien de la SEE mentionné au paragraphe 5, en tant que tel et ce soutien tel qu'il est appliqué.

B. LA DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT DU PRÉSENT GROUPE SPÉCIAL PRÉSENTÉE PAR LE BRÉSIL SATISFAIT AUX PRESCRIPTIONS DE L'ARTICLE 6:2 DU MÉMORANDUM D'ACCORD

15. La demande d'établissement du présent groupe spécial présentée par le Brésil satisfait aux prescriptions de l'article 6:2 du Mémoire d'accord, qui dispose ce qui suit:

La demande d'établissement d'un groupe spécial sera présentée par écrit. Elle précisera si des consultations ont eu lieu, indiquera les mesures spécifiques en cause et contiendra un bref exposé du fondement juridique de la plainte, qui doit être suffisant pour énoncer clairement le problème. ...

16. L'Organe d'appel a indiqué à plusieurs occasions quel était l'objet sous jacent des prescriptions de l'article 6:2. Dans l'affaire *Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes*, il a déclaré qu'il était important qu'une demande d'établissement d'un groupe spécial soit "précise" pour deux raisons:

[P]remièrement, elle constitue souvent la base du mandat du groupe spécial défini conformément à l'article 7 du Mémoire d'accord; et, deuxièmement, elle informe la partie défenderesse et les tierces parties du fondement juridique de la plainte.⁹

17. Dans l'affaire *Brésil – Mesures visant la noix de coco desséchée*, l'Organe d'appel a fait référence à ces deux buts en des termes légèrement différents. Il a déclaré qu'une demande "spécifique" d'établissement d'un groupe spécial établissait le "domaine de compétence du groupe spécial en définissant les allégations précises en cause dans le différend" et visait "un objectif important qui [était] de garantir une procédure régulière", ce qui permettait plus facilement aux autres parties et aux tierces parties de répondre aux arguments du plaignant.¹⁰

18. Afin de réaliser ce double objectif, dans son rapport concernant l'affaire *Corée – Mesure de sauvegarde définitive à l'importation de certains produits laitiers*, l'Organe d'appel a imposé quatre prescriptions spécifiques auxquelles devait satisfaire toute demande d'établissement d'un groupe spécial:

La demande doit i) être présentée par écrit; ii) préciser si des consultations ont eu lieu; iii) indiquer les mesures spécifiques en cause; et iv) contenir un bref exposé du

⁹ WT/DS27/AB/R (adopté le 25 septembre 1997), paragraphe 142.

¹⁰ WT/DS22/AB/R (adopté le 20 mars 1997), page 26.

fondement juridique de la plainte, qui doit être suffisant pour énoncer clairement le problème.¹¹

Comme il sera démontré ci-après, la demande du Brésil satisfait à chacun de ces critères.

1. Prescriptions i) et ii)

19. La demande d'établissement du présent groupe spécial présentée par le Brésil a été présentée par écrit et indique que des consultations ont eu lieu, mais qu'elles n'ont pas permis de régler le différend. Les deux premières prescriptions énoncées dans l'affaire *Corée – Produits laitiers* sont donc respectées.

2. Prescription iii)

20. La demande du Brésil satisfait aussi à la troisième prescription examinée dans l'affaire *Corée - Produits laitiers*, à savoir que la demande d'établissement d'un groupe spécial doit indiquer les mesures spécifiques en cause. S'agissant des trois programmes canadiens visés – le Compte du Canada, la Société d'expansion des exportations ("SEE") et Investissement-Québec ("IQ") – le Brésil a indiqué les catégories spécifiques de soutien qu'il mettait en cause. Le paragraphe 1 de sa demande indique que le Brésil met en cause les "crédits à l'exportation, y compris le financement, les garanties de prêts ou la bonification d'intérêts accordés par le Compte du Canada ...". Il est dit au paragraphe 5 que le Brésil met en cause les "crédits à l'exportation, y compris le financement, les garanties de prêts ou la bonification d'intérêts accordés par la SEE ...". Enfin, le paragraphe 7 indique que le Brésil met également en cause les "crédits à l'exportation et les garanties accordées par [IQ], y compris les garanties de prêts, les garanties sur titres, les garanties de la valeur résiduelle et les "garanties de pertes initiales"..."

21. La demande présentée par le Brésil non seulement met expressément en cause les mesures susmentionnées *en tant que telles* mais précise aussi que cette mise en cause vise également les mesures *telles qu'elles sont appliquées* dans le cadre, par exemple, de la transaction Air Wisconsin. Enfin, contrairement à l'allégation formulée par le Canada aux paragraphes 42, 51 et 56 de sa communication préliminaire, le paragraphe initial de la demande présentée par le Brésil indique que celle-ci vise uniquement ces mesures pour ce qui est de leur rôle dans les transactions concernant des avions de transport régional. Le Brésil note par ailleurs que l'intitulé du différend est *Canada - Crédits à l'exportation et garanties de prêts accordés pour les aéronefs régionaux*.¹²

22. Le Canada semble se plaindre principalement du fait que les allégations du Brésil sont "extrêmement large[s]", "si larges qu'elles défient toute définition", et qu'elles "seraient susceptibles de viser des centaines de clients et plusieurs milliers de transactions depuis 1995".¹³ Il paraît laisser entendre qu'une allégation doit être bien circonscrite pour satisfaire à l'article 6:2 du Mémoire d'accord.

23. L'article 6:2 ne contient aucune prescription de ce genre. Le Brésil a le droit de formuler des allégations générales selon lesquelles les programmes canadiens dans leur ensemble sont incompatibles avec les obligations qui incombent au Canada au titre de l'Accord SMC. Des mesures

¹¹ WT/DS98/AB/R (adopté le 14 décembre 1999), paragraphe 120.

¹² En tout état de cause, dans l'affaire *Communautés européennes – Classement tarifaire de certains matériels informatiques*, l'Organe d'appel a noté que "l'article 6:2 du Mémoire d'accord n'exige[ait] pas expressément que soient indiqués les produits auxquels les "mesures spécifiques en cause" s'appliqu[aient]". WT/DS62/AB/R-WT/DS67/AB/R-WT/DS68/AB/R (adopté le 22 juin 1998), paragraphe 67. Bien qu'en vertu d'une disposition particulière de l'accord visé en question, il puisse être prescrit de spécifier les produits visés, le Canada n'affirme rien de la sorte en ce qui concerne l'Accord SMC.

¹³ Communication préliminaire du Canada, paragraphes 41, 51.

entrant dans une définition large, telles que le traitement fiscal prévu par les États-Unis pour les sociétés de ventes à l'étranger, ont souvent fait l'objet de différends soumis à l'OMC, dans des circonstances où elles affectaient un nombre de personnes bien plus important que les "centaines de clients" évoqués dans les allégations formulées par le Brésil à l'encontre du Compte du Canada, de la SEE et d'IQ. Mettre en cause une mesure, quelle qu'en soit la portée, qu'il considère incompatible avec les obligations qu'un autre Membre a contractées dans le cadre de l'OMC est une prérogative de tout Membre.

24. En tout état de cause, le Brésil fait observer que ses allégations sont loin d'être aussi générales qu'elles pourraient l'être. Comme il a été indiqué précédemment, il est précisé dans sa demande que ces allégations visent uniquement le Compte du Canada, la SEE et IQ pour ce qui est de leur rôle dans les transactions concernant les avions de transport régional. En outre, le Brésil a limité ces allégations aux formes particulières du soutien accordé par le Compte du Canada, la SEE et IQ, ou par leur intermédiaire. Le Compte du Canada recourt à des types de soutien qui ne sont pas mentionnés dans les allégations du Brésil, dont l'assurance-crédit à l'exportation, l'assurance-caution de bonne fin et l'assurance-risques politiques.¹⁴ De même, la SEE accorde divers types de soutien qui ne sont pas visés par les allégations du Brésil, tels que l'assurance des comptes débiteurs, l'assurance-caution et l'assurance-risques politiques. IQ accorde aussi un type de soutien qui n'est pas mentionné dans les allégations du Brésil, tel que le cautionnement¹⁵ et l'assurance contre les risques de change.¹⁶ Pour les raisons exposées ci-dessus, la demande du Brésil satisfait à la troisième prescription énoncée dans l'affaire *Corée – Produits laitiers*.

3. Prescription iv)

25. Comme il a été indiqué ci-dessus, l'Organe d'appel a déclaré dans l'affaire *Corée – Produits laitiers* que la quatrième prescription découlant de l'article 6:2 du Mémoire d'accord concerne l'inclusion, dans une demande d'établissement d'un groupe spécial, d'"un bref exposé du fondement juridique de la plainte, qui doit être suffisant pour énoncer clairement le problème".¹⁷ Il a souligné que, tant que le fondement juridique était identifié et présentait le problème clairement, "seul était exigé un exposé – et celui-ci pouvait être bref – du fondement juridique de la plainte".¹⁸

26. Comme il a été exposé plus haut, la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Brésil comporte trois allégations générales mettant en cause le soutien accordé à l'industrie canadienne des avions de transport régional par le Compte du Canada, la SEE et IQ, ou par leur intermédiaire. En outre, le Brésil affirme expressément aux paragraphes 1, 5 et 7 que ces mesures constituent des subventions à l'exportation prohibées au sens des articles 1^{er} et 3 de l'Accord SMC.¹⁹

27. Toutefois, le Brésil ne s'est pas simplement contenté de procéder à l'"identification des dispositions du traité dont il est allégué". Pour faire en sorte que le problème soit présenté clairement, comme l'a prescrit l'Organe d'appel dans l'affaire *Corée – Produits laitiers*, les paragraphes 1 à 7 donnent des précisions, exposées ci-dessus, sur les catégories spécifiques de soutien mises en cause.

¹⁴ RÉSUMÉ DU RAPPORT AU CONSEIL DU TRÉSOR SUR LES TRANSACTIONS PORTÉES AU COMPTE DU CANADA POUR L'EXERCICE 1998-1999, page 4 (pièce n° 46 du Brésil).

¹⁵ Loi sur Investissement-Québec et sur Garantie-Québec, article 30 1) (pièce n° 18 du Brésil).

¹⁶ Décret n° 572-2000 du 9 mai 2000 concernant le programme du Fonds pour l'accroissement de l'investissement privé et la relance de l'emploi, article 11 d) (pièce n° 19 du Brésil).

¹⁷ WT/DS98/AB/R (adopté le 22 juin 1998), paragraphe 120.

¹⁸ *Id.*

¹⁹ Comme il a été indiqué plus haut, les paragraphes 2 à 4 développent l'allégation générale concernant le Compte du Canada qui figure au paragraphe 1 et qui renvoie aux articles 1^{er} et 3 de l'Accord SMC. En conséquence, il n'était pas nécessaire que le Brésil fasse de nouveau référence à ces dispositions dans les paragraphes 2 à 4.

4. Circonstances concomitantes

28. Quand bien même le Brésil se serait simplement contenté d'identifier les dispositions du traité en cause, cela aurait été suffisant pour protéger le Canada et empêcher que ses intérêts ne subissent un préjudice ou qu'il ne soit porté atteinte à ses droits à une procédure régulière. Comme l'Organe d'appel l'a expliqué dans l'affaire *Corée – Produits laitiers*, la question de savoir s'il est porté atteinte aux droits d'une partie défenderesse à une procédure régulière au titre de l'article 6:2 ne repose pas uniquement sur le texte de la demande d'établissement d'un groupe spécial.²⁰ Au lieu de cela, comme l'Organe d'appel l'a fait observer dans l'affaire *Thaïlande – Droits antidumping sur les profilés en fer ou en aciers non alliés et les poutres en H en provenance de Pologne*, "[l]a question fondamentale pour évaluer des allégations de préjudice est celle de savoir si une partie défenderesse a été informée des allégations présentées par la partie plaignante, d'une manière suffisante pour lui permettre de se défendre".²¹ En conséquence, la "simple énumération des articles de l'accord ou des accords en cause suffit compte tenu des circonstances entourant [l'affaire], pour satisfaire au critère de clarté" que prescrit l'article 6:2 et qui est nécessaire pour protéger les droits d'un Membre à une procédure régulière.²² Pour déterminer si "la simple énumération des articles de l'accord" en cause dans le différend porte atteinte aux droits d'une partie défenderesse à une procédure régulière, un groupe spécial peut, entre autre, "[tenir compte] du déroulement de la procédure du Groupe spécial".²³

29. Les "circonstances concomitantes" en l'espèce démontrent qu'il n'a pas été porté atteinte à la capacité du Canada de se défendre. Comme le Brésil l'a fait observer dans sa première communication écrite, le Compte du Canada, la SEE et IQ - les trois programmes mentionnés dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial - avaient déjà été mis en cause dans un différend antérieur, à savoir *Canada – Mesures visant les exportations d'aéronefs civils*. Ce différend a débuté en mars 1997 avec une demande de consultations présentée par le Brésil²⁴, qui a été suivie d'une demande d'établissement d'un groupe spécial en juillet 1998.²⁵ Dans sa phase initiale, le différend a donné lieu à la publication d'un rapport de groupe spécial en avril 1999²⁶ et d'un rapport d'Organe d'appel en août 1999.²⁷

30. Le fait que le Brésil ait contesté la mise en œuvre, par le Canada, du rapport du groupe spécial et de celui de l'Organe d'appel a conduit à l'établissement d'un groupe spécial en novembre 1999 au titre de l'article 21:5 du Mémoire d'accord²⁸ et à la publication d'un rapport de ce groupe spécial en mai 2000²⁹ et d'un rapport de l'Organe d'appel en juillet 2000.³⁰ Le Brésil a demandé l'ouverture de consultations au sujet des mêmes programmes en janvier 2001.³¹ Comme le prescrit l'article 4.2 de l'Accord SMC, le Canada a reçu un exposé contenant les éléments de preuve disponibles qui expose le fondement des préoccupations du Brésil.³² Des consultations ont eu lieu en février 2001, au cours desquelles le Brésil a posé des questions précises et détaillées au Canada.³³ Le 21 mai 2001, le Brésil a adressé au Groupe spécial une lettre portant sur des points très spécifiques dans laquelle il exposait

²⁰ WT/DS98/AB/R (adopté le 22 juin 1998), paragraphe 127.

²¹ WT/DS122/AB/R (12 mars 2001) (adopté le 5 avril 2001), paragraphe 95. (pas d'italique dans l'original)

²² WT/DS98/AB/R (adopté le 22 juin 1998), paragraphe 127. (pas d'italique dans l'original)

²³ WT/DS98/AB/R (adopté le 22 juin 1998), paragraphe 127.

²⁴ WT/DS70/1 (14 mars 1997).

²⁵ WT/DS70/2 (13 juillet 1998).

²⁶ WT/DS70/R (14 avril 1999) (adopté le 20 août 1999).

²⁷ WT/DS70/AB/R (2 août 1999) (adopté le 20 août 1999).

²⁸ WT/DS70/9 (23 novembre 1999).

²⁹ WT/DS70/RW (9 mai 2000) (adopté le 4 août 2000).

³⁰ WT/DS70/AB/RW (21 juillet 2000) (adopté le 4 août 2000).

³¹ WT/DS222/1 (25 janvier 2001).

³² *Id.*

³³ Pièce n° 1 du Brésil.

plus en détail ses allégations à l'encontre du Canada. Sa première communication écrite, déposée neuf jours plus tard, le 30 mai 2001, et deux semaines après la lettre du Canada du 16 mai, exposait également de manière très détaillée toutes ses allégations.

31. En outre, tout au long de cette période, le Brésil et le Canada, s'efforçant de régler ces différends en dehors du cadre de la procédure de règlement des différends de l'OMC, ont procédé à des entretiens bilatéraux au plus haut niveau diplomatique et politique sur les mêmes programmes et les mêmes questions.

32. Enfin, et c'est peut-être le point le plus important, en dépit de la prétendue confusion du Canada concernant l'objet du différend à l'examen et la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Brésil, la première communication écrite du Canada, déposée le 18 juin 2001, contient un moyen de défense spécifique et circonstancié des programmes de financement des avions de transport régional exécutés par le Compte du Canada, SEE et IQ, à la fois "en tant que tels" et "tels qu'ils sont appliqués" dans le cadre spécifique de la transaction Air Wisconsin et d'autres transactions. Ce moyen de défense circonstancié s'inscrit donc en réponse à chacune des allégations formulées par le Brésil dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial chargé d'examiner les activités de financement des avions de transport régional à réaction menées par le Canada.

33. Pour toutes ces raisons, le Canada ne peut pas soutenir de manière plausible que les allégations du Brésil ne sont pas énoncées avec suffisamment de clarté ou qu'il a été porté atteinte à son droit de présenter un moyen de défense. Pour reprendre les termes de l'Organe d'appel dans l'affaire *Corée – Produits laitiers*, les "circonstances concomitantes" donnent à penser que le Canada est tout à fait conscient des questions et des allégations en jeu et que, de ce fait, il est et restera en mesure de se défendre énergiquement.

34. La demande présentée par le Canada au Brésil le 16 mai 2001 en vue d'obtenir des éclaircissements sur ses allégations, ainsi que la réponse donnée par le Brésil le 21 mai 2001, ne changent en rien ces "circonstances concomitantes".

35. Au paragraphe 34 de sa communication préliminaire, le Canada cite la déclaration faite par l'Organe d'appel dans l'affaire *Thaïlande – Droits antidumping sur les profilés en fer ou en aciers non alliés et les poutres en H en provenance de Pologne*, selon laquelle "rien dans le Mémoire d'accord n'empêche une partie défenderesse de demander à la partie plaignante d'autres précisions sur les allégations formulées dans une demande d'établissement d'un groupe spécial, même avant le dépôt de la première communication écrite".³⁴ Aux paragraphes 58 et 59 de sa communication préliminaire, le Canada déclare avoir eu recours à cette option en présentant sa demande du 16 mai, mais que le Brésil, dans la réponse qu'il lui a adressée le 21 mai, a "refusé de fournir des éclaircissements au sujet de ses allégations".³⁵

36. Le Canada n'indique pas précisément en quoi la demande qu'il a présentée le 16 mai change quelque chose à la litane des "circonstances concomitantes" citées plus haut et qui montre qu'il sait parfaitement quelles sont les mesures et les allégations en cause dans le présent différend. Au lieu de cela, il tente implicitement de transformer l'observation formulée par l'Organe d'appel dans l'affaire *Thaïlande – Acier*, selon laquelle rien dans le Mémoire d'accord n'empêche un Membre défendeur de présenter une telle demande, pour en faire une prescription obligeant un Membre plaignant à fournir une réponse détaillée. Bien que rien dans le Mémoire d'accord n'empêche un Membre défendeur de demander des éclaircissements, comme le Canada l'a fait dans sa lettre du 16 mai, rien non plus dans le Mémoire d'accord n'oblige un Membre plaignant à fournir une

³⁴ WT/DS122/AB/R (12 mars 2001) (adopté le 5 avril 2001), paragraphe 97.

³⁵ Dans sa demande du 16 mai, le Canada n'a toutefois pas cité le rapport de l'Organe d'appel dans l'affaire *Thaïlande – Acier*.

réponse suffisamment détaillée pour satisfaire le Membre défendeur. Contrairement à ce que laisse entendre le Canada, la déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire *Thaïlande – Acier* n'impose pas au Brésil l'obligation juridique de divulguer son argumentation avec force détails en réponse à la demande détaillée présentée par le Canada le 16 mai. Il est certain que l'Organe d'appel n'entendait pas mettre en place une nouvelle "technique en matière de contentieux"³⁶, encourageant les Membres à user de contre-allégations procédurales alors qu'il n'en existe pas par ailleurs.

37. En tout état de cause, outre les circonstances concomitantes décrites plus haut, le Brésil fait observer qu'il a fourni bon nombre de précisions concernant ses allégations et ses éléments de preuve dans sa lettre du 21 mai par laquelle il demandait au Groupe spécial d'exercer le pouvoir qu'il tenait de l'article 13:1 du Mémorandum d'accord pour demander au Canada des preuves documentaires concernant les conditions auxquelles un soutien était accordé à l'industrie canadienne des avions de transport régional par le Compte du Canada, la SEE et IQ. Étant donné que le Mémorandum d'accord n'énonce aucune obligation et que les procédures de travail du Groupe spécial ne prescrivaient pas de fournir de plus amples détails, le Brésil était donc en droit de présenter son argumentation dans sa première communication écrite.

III. CONCLUSION

38. Pour les raisons précitées, la demande d'établissement du présent groupe spécial présentée par le Brésil est compatible avec les termes des articles 6:2 et 21:5 du Mémorandum d'accord. En conséquence, le Brésil demande que le Groupe spécial rejette l'argument du Canada selon lequel certaines des allégations formulées par le Brésil n'entrent pas dans la compétence du Groupe spécial et ne devraient donc pas être examinées sur le fond.

³⁶ WT/DS122/AB/R (12 mars 2001), paragraphe 97.

ANNEXE A-5

COMMUNICATION DU 25 JUIN 2001 ADRESSÉE PAR LE BRÉSIL AU GROUPE SPÉCIAL

(25 juin 2001)

Au Secrétaire du Groupe spécial
*Canada – Crédits à l'exportation et garanties de prêts
accordés pour les aéronefs régionaux*

25 juin 2001

En réponse à la requête du Groupe spécial *Canada – Crédits à l'exportation et garanties de prêts accordés pour les aéronefs régionaux* (DS222), qui avait invité, le 20 juin 2001, les parties à présenter certains renseignements factuels concernant le présent différend, nous vous faisons parvenir ci-joint les lettres échangées entre la Mission du Brésil à Genève et Embraer.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.

Roberto Azevedo

(TRADUCTION OFFICIEUSE)

[]

[]

20 juin 2001

[],

Le Groupe spécial de l'OMC chargé d'examiner les programmes canadiens de crédits à l'exportation a demandé au Brésil, dans une communication urgente et confidentielle datée d'aujourd'hui 20 juin, de lui communiquer en détail les modalités et conditions de l'offre de financement faite par Embraer à Air Wisconsin. La réponse doit être fournie, au plus tard, le lundi 25 juin.

Nous vous serions donc reconnaissants de bien vouloir nous répondre le plus rapidement possible.

Veillez agréer, Monsieur le Vice-Président, l'assurance de ma très haute considération.

Celso Amorim
Ambassadeur

(TRADUCTION OFFICIEUSE)

25 juin 2001

M. Roberto Azevêdo
Conseiller
Mission permanente du Brésil
17B, Ancienne Route
1218 Genève
Suisse

Monsieur le Conseiller,

Veillez vous référer à notre lettre datée du 20 juin 2001 décrivant les modalités et conditions de l'offre de financement faite par Embraer à Air Wisconsin ("AWC") pour l'achat d'aéronefs régionaux.

Premièrement, nous tenons à vous signaler que notre offre commerciale initiale portait sur [] comme suit:

[]	[]
[]	[]
[]	
[]	

Les prix des aéronefs ont été établis conformément à la configuration spécifiée par AWC. De même, les dates de livraison étaient conformes aux demandes d'AWC.

Embraer a fait deux offres de financement, aucune des deux n'impliquant un soutien du gouvernement brésilien.

A. Première offre

Embraer s'est engagé à trouver et à structurer le financement par le biais de lignes de crédits obtenues sur le marché financier commercial.

1) Pour [], Embraer s'est engagé à offrir les conditions suivantes:

~~/~~ []

~~/~~ []

~~/~~ []

2) Pour []

AWC nous a fait savoir que notre offre n'était pas compétitive. [] Nous avons donc amélioré notre offre pour tenir compte de ces points et d'autres.

B. Deuxième offre :

Embraer s'est engagé à trouver et structurer le financement par le biais de lignes de crédits obtenues sur le marché financier commercial.

1) Pour []

Nous sommes à votre disposition pour tout autre complément d'information nécessaire.

Veillez agréer, Monsieur le Conseiller, l'assurance de ma haute considération.

[]
[]

ANNEXE A-6

DÉCLARATION ORALE DU BRÉSIL À LA PREMIÈRE RÉUNION DU GROUPE SPÉCIAL CONCERNANT LES QUESTIONS DE COMPÉTENCE

(27 juin 2001)

1. Le 22 juin, nous avons répondu à l'allégation du Canada selon laquelle la demande d'établissement du présent groupe spécial présentée par le Brésil était incompatible avec les termes des articles 6:2 et 21:5 du Mémoire d'accord. Les CE ont également exposé leurs vues sur cette question dans la communication en tant que tierce partie qu'elles ont présentée ce même jour.

2. Je ne reviendrai pas ici sur les vues déjà exposées par le Brésil dans sa communication du 22 juin si ce n'est pas pour faire observer que la demande d'établissement d'un groupe spécial qu'il a présentée dans la présente affaire était simple et directe. Le Brésil a déclaré en des termes clairs que le présent différend portait sur les crédits à l'exportation et les garanties accordés pour les aéronefs régionaux au titre de trois programmes canadiens - le Compte du Canada, la SEE et Investissement Québec. Il a bien précisé qu'il avait mis en cause chacun de ces programmes en tant que subventions à l'exportation prohibées au sens des articles 1^{er} et 3 de l'Accord SMC. Ce sont les seuls articles des accords visés qui entrent en ligne de compte dans le présent différend. Le Brésil a par ailleurs fait référence aux offres et aux subventions accordées par le Canada au titre de ces programmes, lesquelles sont à l'origine de la demande qu'il a présentée.

3. En termes simples, le Brésil a demandé au Groupe spécial d'établir des déterminations positives ou négatives quant à la question de savoir si ces trois programmes - ainsi que les transactions spécifiques effectuées dans leur cadre - constituaient des subventions à l'exportation prohibées au sens des articles 1^{er} et 3 de l'Accord SMC. Il a aussi demandé au Groupe spécial de formuler des constatations factuelles spécifiques, ce que celui-ci est habilité à faire en vertu de l'article 11 du Mémoire d'accord.

4. Manifestement, comme en attestent les communications écrites présentées au Groupe spécial ainsi que tout l'historique des différends concernant les avions de transport régional, la question de savoir si les programmes susmentionnés sont contraires aux articles en question donne lieu à de nombreux arguments controversés portant sur des points de fait et de droit. En outre, le Canada peut invoquer d'autres dispositions de l'Accord SMC en tant que moyen de défense affirmatif de ces programmes. Néanmoins, le fait que l'affaire puisse se compliquer n'a pas pour effet de rendre moins claire la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Brésil.

5. En outre, le Brésil rejette l'idée que le libellé de sa demande ait pu porter atteinte d'une manière ou d'une autre à la capacité du Canada ou des tierces parties de participer au règlement du présent différend. Le Canada, qui avait bien entendu eu l'avantage, en mars dernier, de tenir des consultations avec le Brésil sur les questions soulevées dans le présent différend, a présenté un moyen de défense de ses programmes circonstancié et de vaste portée. Les CE, qui ont elles aussi affirmé que leurs droits avaient été restreints, ont par ailleurs présenté des observations détaillées sur les questions de droit qu'elles estimaient pertinentes pour le présent différend. Les communications en question sont conformes aux règles coutumières que le Canada et les CE ont respectées s'agissant des communications qu'ils ont présentées dans le cadre des différends *Brésil - Aéronefs* et *Canada - Aéronefs* concernant les avions de transport régional et sont sans ambiguïté quant aux questions en jeu en l'espèce. L'affirmation selon laquelle le Canada et les CE ont été privés d'une

procédure régulière parce que les allégations du Brésil n'auraient pas été dûment notifiées n'est tout simplement pas crédible.

6. De l'avis du Brésil, l'objection du Canada concernant le libellé de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Brésil n'est rien de plus qu'un stratagème destiné à empêcher qu'une détermination ne soit établie quant à la question de savoir si les programmes mis en cause constituent des subventions à l'exportation prohibées au sens des articles 1^{er} et 3. Ces objections, ainsi que celles des CE, devraient être rejetées par le Groupe spécial.

ANNEXE A-7

DÉCLARATION ORALE DU BRÉSIL À LA PREMIÈRE RÉUNION DU GROUPE SPÉCIAL CONCERNANT LES QUESTIONS DE FOND

(27 juin 2001)

Monsieur le Président, Messieurs les membres du Groupe spécial, Messieurs les représentants du Secrétariat de l'OMC et Messieurs les membres de la délégation canadienne:

1. Je vous remercie de l'occasion qui m'est donnée d'être ici aujourd'hui. J'examinerai ce matin les allégations brésiliennes concernant le soutien que le Canada apporte à son industrie des avions de transport régional dans le cadre de trois programmes: la Société pour l'expansion des exportations ("SEE"), le Compte du Canada et Investissement Québec ("IQ"). De l'avis du Brésil, chaque programme constitue une subvention à l'exportation prohibée "en tant que tel" et chaque programme octroie des subventions à l'exportation prohibées "tel qu'il est appliqué". Avant d'examiner ces programmes, toutefois, je souhaiterais tout d'abord faire un rappel de certains faits importants.

2. À l'origine de la présente procédure est la déclaration, le 10 janvier 2001, du Ministre canadien de l'industrie, M. Brian Tobin, selon laquelle le Canada accorderait des crédits à l'exportation en vue d'aider le fabricant canadien Bombardier à vendre des avions à réaction régionaux à Air Wisconsin, compagnie aérienne des États-Unis. C'est sur cette transaction que portait votre demande d'information adressée aux deux parties le 20 juin.

3. M. Tobin a reconnu que le soutien offert par le Canada était contraire aux obligations contractées par ce pays au titre de l'Accord sur les subventions, mais il a justifié cette mesure en indiquant qu'elle était "alignée" sur une offre illégale qui aurait été faite par le fabricant brésilien Embraer avec l'aide du gouvernement brésilien.

4. Trois points sont inexacts dans la déclaration de M. Tobin.

5. Premièrement, le Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 dans le précédent différend *Canada - Aéronefs* a été d'avis que le recours aux dispositions en matière d'"alignement" de l'Arrangement de l'OCDE sur les crédits à l'exportation ne mettait pas une pratique en matière de crédit à l'exportation en "conformité avec" les "dispositions en matière de taux d'intérêt" dudit arrangement.¹ Il n'autorise donc pas un Membre à bénéficier du "refuge" prévu au point k) de la Liste exemplative de subventions à l'exportation annexée à l'Accord sur les subventions.

6. Deuxièmement, même si la conformité avec les dispositions en matière d'alignement de l'Arrangement autorisait le Canada à se prévaloir de la clause du "refuge" du point k), celui-ci n'avait pas respecté les prescriptions desdites dispositions. L'article 29 de l'Arrangement de l'OCDE exige des Participants, comme le Canada, qui ont l'intention de s'aligner sur les modalités et conditions de crédit prétendument offertes par des non-Participants, comme le Brésil, qu'ils suivent les procédures spécifiées à l'article 53. En vertu de ces procédures, le Participant est de son côté tenu de faire tout son possible pour vérifier que les modalités et conditions sur lesquelles il a l'intention de s'aligner "bénéficient d'un soutien public".

¹ *Canada - Mesures visant l'exportation des aéronefs civils - Recours du Brésil à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS70/RW (adopté tel qu'il a été modifié par l'Organe d'appel le 4 août 2000), paragraphes 5.120 à 5.140.

7. Le Canada n'a pas essayé de vérifier auprès du gouvernement brésilien si les modalités et conditions offertes par Embraer bénéficiaient d'un soutien public. En effet, lorsque l'on a demandé à M. Tobin lors de sa conférence de presse s'il avait ou non informé le Brésil des dispositions prises par son pays, il a répondu: "Je viens de le faire."² M. Tobin avait raison. C'est à partir des informations fournies pendant la conférence de presse de ce dernier que le Brésil a pris connaissance de l'allégation canadienne selon laquelle il offrait un soutien à la société Embraer.

8. Troisièmement - ce qui est le plus important -, Embraer a fait ses offres à Air Wisconsin sans soutien d'aucune sorte du gouvernement brésilien ou de toute entité contrôlée par celui-ci. La société Embraer ne bénéficiait d'aucun soutien dans le cadre de PROEX, programme brésilien de subventions qui a fait l'objet d'autres différends. Elle n'avait aucun soutien de la BNDES, la Banque brésilienne de développement dont le Canada s'était plaint dans d'autres contextes. Embraer avait fait ses offres pour son propre compte et à ses risques et périls. Les conditions de ces offres sont spécifiées dans la réponse apportée le 25 juin par le Brésil à la demande d'informations du Groupe spécial concernant la transaction Air Wisconsin.

9. Bien que les modalités et conditions proposées par la société Embraer n'aient fait l'objet d'aucun soutien public, celle-ci s'est néanmoins trouvée confrontée à une offre inférieure provenant non pas de son concurrent commercial, Bombardier, mais du Ministère des finances du gouvernement canadien.

10. Bien que la transaction Air Wisconsin soit le fait même qui a convaincu le Brésil que de nouvelles négociations avec le Canada avaient peu de chance de résoudre le différend, ce n'est pas, de loin, la seule raison pour laquelle le Brésil a demandé l'établissement du présent Groupe spécial. La société Embraer se trouve en concurrence avec le Trésor canadien par l'intermédiaire de plusieurs programmes, dont la Société pour l'expansion des exportations ("SEE"), le Programme du Compte du Canada et Investissement Québec ("IQ"). Dans la présente déclaration, je suivrai le plan de la première communication écrite du Brésil. J'examinerai premièrement la SEE, puis le Compte du Canada et, enfin, Investissement Québec. Dans chaque cas, j'exposerai les éléments de preuve indiquant qu'il est satisfait à chacun des trois éléments d'une allégation concernant des subventions prohibées: contribution financière, avantage et subordination, en droit ou en fait, des subventions aux résultats à l'exportation.

I. La Société pour l'expansion des exportations "en tant que telle"

11. J'examinerai tout d'abord l'allégation selon laquelle le soutien à l'industrie canadienne des avions de transport régional par l'intermédiaire de la Société pour l'expansion des exportations - SEE - représente des subventions à l'exportation prohibées "en tant que tel".

12. Nul ne conteste que la raison même de l'existence de la SEE est d'être une "complément" du marché.³ Le terme "complément" est un euphémisme qui signifie "qui s'ajoute à ce que le marché fournit". Quelque chose qui "s'ajoute à" ce que le marché fournit peut être "meilleur" ou "pire" que ce que le marché fournit, mais ce n'est pas pareil. Il est clair, toutefois, que le soutien financier accordé par la SEE ne sera probablement pas "pire" que celui que le marché fournit. Les éléments de preuve que j'examinerai ultérieurement dans ma déclaration montrent que, lorsqu'elle vient "au complément" du marché, la SEE fournit en fait quelque chose de "meilleur" que ce que fournit le marché.

13. Il n'y a rien de surprenant à cela. Il serait absurde qu'un gouvernement crée un organisme pour fournir quelque chose de pire que ce que fournit le marché. Si tel était le cas, l'organisme

² Pièce n° 21 du Brésil, paragraphes 98 à 101.

³ SOCIÉTÉ POUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS, *Message du président du Conseil et du président 1995*, page 7 ("*Message de la SEE*") (pièce n° 24 du Brésil).

n'aurait pas de clients. Tout le monde se tournerait vers le marché, qui offre de meilleures conditions. Mais les clients de la SEE - les exportateurs canadiens - ne se tournent pas vers le marché, mais bien vers la SEE, trouvant là des conditions meilleures que sur le marché. Il n'y a pour eux aucune autre raison valable d'utiliser les services de la SEE et le Canada n'en a donné aucune.

14. Les exportateurs canadiens s'adressent à la SEE pour obtenir des "contributions financières" visées par l'allégation du Brésil concernant le programme "en tant que tel". La plupart de ces contributions - si ce n'est toutes - sont fournies par la CCE par l'intermédiaire de ses "guichets commerciaux". J'examinerai ces contributions financières dans leur ensemble avant de prendre l'exemple spécifique des garanties de prêt. J'examinerai ensuite les raisons pour lesquelles les services supérieurs qu'offre la SEE sont eux-mêmes des contributions financières visées par l'allégation du Brésil concernant le programme "en tant que tel". L'ensemble de ces contributions financières confèrent des avantages "en tant que telles", sont subordonnées *de jure* aux résultats à l'exportation et sont donc interdites.

A. Guichets commerciaux

15. La quasi-totalité des contributions financières accordées dans le cadre du Compte de la Société de la SEE, que ce soit sous la forme de prêts ou de garanties de prêt, sont ce qu'il est convenu d'appeler des opérations de "guichets commerciaux". Cette question a été longuement examinée dans la première communication écrite du Brésil. Nous disposons d'assez peu d'éléments directs de preuve pour déterminer de quelle manière fonctionnent exactement les opérations de prêt de la SEE dans le cadre des guichets commerciaux, compte tenu du peu d'empressement du Canada à fournir des renseignements à cet égard.

16. On peut toutefois faire plusieurs observations qui montrent clairement que, chaque fois que la SEE entre en action par l'intermédiaire du "guichet commercial", elle accorde des subventions à l'exportation "en tant que telle". En tant qu'organisme du gouvernement canadien, la SEE emprunte au taux souverain du Canada, n'est pas imposable sur les bénéficiaires et ne doit pas verser de dividendes. Malgré ce coût du financement en soi peu élevé - dont aucun organisme commercial ne bénéficie - la SEE ne se considère pas soumise aux disciplines de l'Arrangement de l'OCDE en matière de crédit à l'exportation auxquelles sont assujettis les organismes publics de crédit à l'exportation des autres Participants. Dans la mesure où elle n'accorde pas un soutien à un taux inférieur à "ce que l'emprunteur concerné a récemment payé sur le marché pour des conditions analogues et avec des garanties analogues"⁴, la SEE s'estime libre d'ignorer les limites assignées par l'Arrangement de l'OCDE aux organismes de crédit à l'exportation. Parmi les autres observations, le Brésil ne comprend pas clairement comment le Canada définit les termes "récemment" et "analogues". Par ailleurs, la SEE prétend fonctionner comme un organisme soumis aux lois du marché, en concurrence directe avec les organismes financiers privés et les exportateurs, y compris les exportateurs dans les pays en développement.

17. En réalité, la SEE ne fonctionne pas comme une institution financière soumise aux lois du marché. Une telle institution, par exemple, ne limiterait pas son soutien aux exportateurs canadiens, alors que c'est exactement ce que fait la SEE. Ce comportement est caractéristique non pas d'une banque privée, mais d'un organisme public de crédit à l'exportation. Les actionnaires d'un établissement financier soumis aux lois du marché lui imposeraient de fournir un financement à toute transaction et à tout client, quelle que soit sa nationalité, dans la mesure où la transaction lui paraît suffisamment rentable. La SEE n'accorde son soutien qu'à des Canadiens, dans le but d'assurer aux exportateurs canadiens "un avantage concurrentiel, et non pas seulement des règles du jeu

⁴ Première communication écrite du Canada, paragraphe 67 (italique dans l'original).

équitables".⁵ Pour que lesdits exportateurs obtiennent cet "avantage concurrentiel", la SEE a le pouvoir discrétionnaire de les faire bénéficier des avantages liés à son coût de financement extraordinairement bas et est encouragée à agir de la sorte.

18. Au paragraphe 5 de leur communication en tant que tierce partie, les États-Unis confirment l'observation du Brésil selon laquelle les opérations des guichets commerciaux sont largement affranchies des contraintes du marché. Elles "sont en mesure de conférer des avantages en dépassant, même si c'est parfois de peu, ce que les établissements financiers purement fondés sur le marché peuvent offrir (ou être disposés à offrir). Leur existence s'explique par leur capacité d'agir ainsi, car *il n'y aurait sinon aucune raison pour que des guichets commerciaux fonctionnent* parallèlement aux acteurs privés du marché financier, et encore bien moins une raison susceptible d'amener logiquement les pouvoirs publics à limiter les opérations de leurs guichets commerciaux à leurs ressortissants".

19. La SEE et les opérations de ses guichets commerciaux "en tant que telles" sont incompatibles avec les obligations contractées par le Canada en vertu de l'Accord sur les subventions. Leur seule raison d'être, et la seule utilisation logique, est de fournir ce que le marché ne fournit pas - c'est-à-dire un soutien à des conditions meilleures que celles que leur clientèle, les exportateurs canadiens et leurs clients, pourraient normalement obtenir sur le marché.

20. En outre, le crédit à l'exportation, sous quelque forme que ce soit, peut aussi conférer un avantage en réduisant - voire en supprimant - la nécessité pour le vendeur de baisser ses prix pour demeurer compétitif. Lorsque des marchandises sont vendues à crédit, le coût total pour l'acheteur est constitué par le prix des marchandises et le coût du crédit. Lorsque les pouvoirs publics accordent un financement à des taux inférieurs à ce que les parties pourraient normalement obtenir, ils permettent aussi au vendeur de maintenir le prix de ces marchandises à un niveau supérieur à ce qui serait normalement possible. De cette manière, le crédit à l'exportation peut être considéré comme conférant un avantage au vendeur des marchandises sous la forme d'un soutien des prix.

B. Garanties de prêt

21. Les garanties de prêt constituent un exemple précis du type de services financiers qu'offre la SEE. Le Canada reconnaît que la SEE accorde des garanties de prêt aux acheteurs d'aéronefs régionaux canadiens.⁶ Les garanties de prêt sont expressément mentionnées au premier sous-alinéa de l'article 1.1 a) 1) comme étant des "contributions financières" sous forme de "transferts directs potentiels de fonds ou de passif".

22. Une contribution financière fournit un "avantage", au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord sur les subventions, si elle apporte "des conditions plus favorables que celles auxquelles [le bénéficiaire] a accès sur le marché".⁷ Par définition, les garanties de prêt de la SEE permettent au bénéficiaire d'obtenir un financement à des conditions plus favorables que celles qu'il aurait pu normalement obtenir sur le marché. C'est exactement ce que le Canada a reconnu lorsque, examinant une garantie de prêt de l'Export-Import Bank des États-Unis, il déclarait: "[d]ans ces circonstances, la banque

⁵ Déposition du président de la SEE, M.Ian Gillespie, devant le Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international, 6 novembre 1997, page 15 (pièce n° 26 du Brésil).

⁶ Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils, WT/DS70/R (adopté tel qu'il a été modifié par l'Organe d'appel le 20 août 1999), paragraphes 6.99 et 6.100.

⁷ Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils, WT/DS70/AB/R (adopté le 20 août 1999), paragraphe 158.

prêteuse établit des conditions de financement *en fonction du risque encouru par le gouvernement des États-Unis, et non par l'emprunteur*".⁸

23. La SEE, en tant qu'organisme du gouvernement canadien, fournit des crédits à des taux extrêmement favorables. Standard & Poors et l'organisme japonais de notation lui attribuent la note AAA et Moody's la note Aa1.⁹ Les acheteurs d'aéronefs régionaux canadiens ne bénéficient pas d'une cote analogue. Même les grandes compagnies aériennes internationales - et à plus forte raison les petites compagnies régionales - n'en bénéficient pas. United Air lines, par exemple, a obtenu la note Ba1 de Moody's et BB+ de Standard & Poors. Une garantie de prêt de la SEE permettrait à United Air lines de bénéficier de la note AAA de la SEE, ce qui l'aiderait certainement à obtenir des conditions de financement meilleures que ce qu'elle pourrait obtenir par elle-même. Les garanties de la SEE procurent donc des avantages "en tant que telles".

24. Comme moyen de défense, le Canada affirme - au paragraphe 84 de sa première communication écrite - que la SEE fait payer une commission pour les garanties qu'elle accorde. Mais quelle commission? À combien s'élève-elle? Comment est-elle fixée? Quelle type de garantie permet-elle d'obtenir? Pour établir son droit à invoquer ce moyen de défense, le Canada doit au moins prouver que la commission que la SEE fait payer aux acheteurs d'aéronefs régionaux est comparable à celle que les garants commerciaux ayant la note AAA font payer aux acheteurs d'aéronefs souhaitant bénéficier de cette note AAA. De plus, même si le Canada pouvait montrer que les acheteurs d'aéronefs régionaux ont la même note que le gouvernement canadien, la garantie conférerait tout de même un avantage dans la mesure où il y a "une différence entre le montant que l'entreprise bénéficiaire de la garantie paie sur le prêt garanti par les pouvoirs publics et celui qu'elle paierait sur un prêt commercial comparable en l'absence de garantie des pouvoirs publics".¹⁰

25. Enfin, il est incontestable que les garanties de prêt de la SEE sont subordonnées ou liées aux exportations, au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord sur les subventions. Aux termes de l'article 10.1 de la Loi sur l'expansion des exportations, la SEE "a pour mission de soutenir et de développer, directement ou indirectement, le commerce extérieur du Canada ainsi que la capacité du pays d'y participer et de profiter des débouchés offerts sur le marché international".¹¹

C. Services

26. En vertu du troisième sous-alinéa de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord sur les subventions, les contributions financières peuvent prendre la forme de "services autres qu'une infrastructure générale". La SEE fournit divers types d'aides à l'industrie canadienne des avions de transport régional et à ses clients. On peut citer à cet égard le soutien financier et les montages financiers qu'elle offre aux acheteurs d'aéronefs régionaux, ainsi que les garanties de financement et de prêt qui font partie de ce soutien et de ces montages.

27. Le Canada reconnaît que la SEE fournit un soutien et des montages financiers à des conditions plus favorables que ce que le bénéficiaire pourrait obtenir sur le marché. Selon cette dernière, elle est un "complément aux banques et autres intermédiaires financiers" et absorbe les risques, pour les exportateurs canadiens, "au-delà de ce que peuvent faire d'autres intermédiaires financiers".¹² De plus, "le financement que fournit la SEE représente un *avantage* pour les

⁸ Brésil – Programme de financement des exportations pour les aéronefs - Recours du Canada à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends, WT/DS46/RW (adopté tel qu'il a été modifié par l'Organe d'appel le 4 août 2000), annexes 1-2 (paragraphe 36) (pas d'italique dans l'original).

⁹ Rapport annuel 2000 de la Société pour l'expansion des exportations, page 41 (pièce n° 22 du Brésil).

¹⁰ Accord sur les subventions, article 14 c).

¹¹ Pièce n° 17 du Brésil.

¹² Message du Président de la SEE, pages 4, 2 (pas d'italique dans l'original) (pièce n° 24 du Brésil).

exportateurs canadiens qui soumissionnent à l'étranger"¹³, ce qui est lié - selon les explications du Canada - à "la capacité des fonctionnaires de la SEE à mettre en place des *montages financiers mieux structurés* ...".¹⁴ Tous ces services - montages financiers qui sont mieux structurés, aide qui vient en complément de celle qui est fournie par les banques commerciales et va au-delà, soutien qui confère un avantage - offrent par définition quelque chose de meilleur que ce que les exportateurs canadiens peuvent obtenir sur le marché. Ils confèrent par conséquent des avantages.

28. Le précédent groupe spécial ayant examiné le soutien accordé par la SEE n'a *pas* estimé, contrairement à ce que prétend le Canada au paragraphe 77 de sa communication, qu'il n'était "pas possible de déterminer" l'existence d'un avantage "en faisant des déductions ou des extrapolations à partir des déclarations faites collectivement par la SEE ou ses représentants". Si l'on examine les paragraphes du rapport *Canada - Aéronefs* cité par le Canada, on ne trouve aucun principe de cet ordre. Quoi qu'il en soit, alors que, dans l'affaire précédente, le Brésil alléguait que les déclarations que je viens de lire laissaient entendre que la SEE fournissait des taux d'intérêt plus faibles que ceux qui pouvaient être obtenus sur le marché, ses allégations dans le cadre du présent différend sont plus larges. Les déclarations citées précédemment montrent au moins que la SEE - ce qu'elle reconnaît elle-même - fournit des "services" qui sont meilleurs que ce qu'un bénéficiaire pourrait obtenir sur le marché.

29. S'agissant de la subordination à l'exportation, je me réfère de nouveau à l'article 10 1) de la Loi sur l'expansion des exportations, qui définit la mission de la SEE dans le domaine des exportations.¹⁵

30. Pour terminer, M. le Président, je souhaiterais aussi souligner que les arguments que je viens d'exposer pourraient également étayer une allégation concernant le programme "tel qu'il est appliqué".

IV. Le Compte de la Société de la SEE "tel qu'il est appliqué"

31. Outre sa mise en cause de la SEE "en tant que telle", le Brésil conteste aussi l'application de ce programme dans le cadre de plusieurs transactions portant sur des aéronefs régionaux. Toutefois, je n'entrerai pas de nouveau dans le détail des différentes transactions, examinées aux paragraphes 43 et 59 de la première communication écrite du Brésil.

32. Le Groupe spécial relèvera la déclaration du Canada, au paragraphe 64 de sa première communication écrite, selon laquelle la SEE n'a pas pris part à la transaction Midway décrite dans la communication du Brésil. De même, au paragraphe 65 de sa communication, le Canada déclare que la SEE n'a pas fourni de garantie de prêt pour la transaction Comair décrite dans la communication du Brésil. Le Brésil accepte cette rectification. Nous tenons toutefois à souligner que, vu l'absence de transparence des opérations de la SEE, il est difficile, pour des personnes extérieures, d'obtenir des informations sur les transactions de cette société. Le fait que la plupart des informations citées par le Brésil dans sa première communication concernant les opérations de la SEE provenaient de pays tiers, et non de sources canadiennes, montre jusqu'où peut aller l'absence de transparence qui caractérise ces opérations.

33. Il est important de noter, toutefois, que le Canada ne nie plus les allégations du Brésil concernant le soutien de la SEE aux transactions Kendell et ASA, également décrites aux paragraphes 43 et 59 de la première communication du Brésil. Les éléments de preuve examinés dans la communication brésilienne montrent que la SEE a fourni des contributions financières pour ces

¹³ WT/DS70/R, paragraphe 6.57 (*citation* de l'ancien président de la SEE, M. Paul Labbé) (sans italique dans le texte).

¹⁴ WT/DS70/R, paragraphe 9.163 (sans italique dans le texte).

¹⁵ Loi sur l'expansion des exportations, article 10 1) (pièce n° 17 du Brésil).

transactions sous la forme de transferts directs ou indirects de fonds ou de passif. Le soutien de la SEE portait sur des périodes allant de [] ans, soit une durée supérieure à la durée maximale de dix ans spécifiée dans l'Arrangement de l'OCDE.

34. Les taux d'intérêt appliqués à ces transactions particulières ne sont divulgués dans aucun document public dont le Brésil ait connaissance. Le Groupe spécial devrait toutefois noter que, lors d'une autre procédure, le Canada a reconnu que le Compte de la Société avait accordé des crédits à l'exportation à taux fixes à des taux inférieurs au taux d'intérêt minimum de l'Arrangement de l'OCDE, le TICR.¹⁶ Le Canada n'a pas indiqué de quelles transactions spécifiques il s'agissait, mais s'est limité à préciser qu'elles avaient eu lieu après le 1^{er} janvier 1998.

35. Ces contributions financières confèrent un avantage. Ainsi que l'Organe d'appel l'a déclaré dans l'affaire *Brésil - Aéronefs*, l'octroi à un emprunteur d'un taux d'intérêt net inférieur au TICR pertinent constitue un "élément de preuve positif" que ce taux assure un "avantage important" au sens du point k) de l'Annexe I de l'Accord sur les subventions.¹⁷ Ce raisonnement s'applique aussi aux autres modalités de l'Arrangement de l'OCDE, notamment le délai maximum de remboursement. Ainsi qu'il est expliqué aux paragraphes 51 à 54 de la première communication du Brésil, une aide à l'exportation qui confère un "avantage important" confèrera toujours un avantage (benefit), puisque le point k) et la notion d'"avantage important" n'entrent en ligne de compte que lorsque l'existence d'une subvention - comportant un avantage (benefit) - a déjà été établie.

36. Le Brésil a mis en évidence plusieurs exemples dans lesquels le Compte de la Société a fourni des contributions financières portant sur une période supérieure à la période de remboursement maximale de dix ans prévue dans l'Arrangement de l'OCDE et faisant l'objet d'un taux d'intérêt inférieur au TICR pertinent défini par l'Arrangement. Selon les termes de l'Organe d'appel, le Brésil a fourni des "éléments de preuve positifs" montrant que la SEE accorde un soutien à des conditions plus favorables que celles que le bénéficiaire pourrait obtenir sur le marché. Si le Canada estime que ses conditions, meilleures que celles qui sont définies par l'OCDE, sont néanmoins "commerciales", c'est à lui qu'incombe la charge de la preuve.

37. Enfin, concernant la subordination aux exportations, je me référerai de nouveau à l'article 10 1) de la Loi sur l'expansion des exportations, qui définit la mission de la SEE dans le domaine des exportations.

III. Le Compte du Canada "en tant que tel"

38. Je vais maintenant aborder les allégations du Brésil concernant le soutien accordé par le Compte du Canada aux aéronefs régionaux. Il s'avère maintenant que le Compte du Canada est le moyen que le Canada a utilisé pour fournir l'essentiel de son soutien à la transaction Air Wisconsin. La conférence de presse de M. Tobin, au cours de laquelle celui-ci a laissé entendre que le soutien public du Canada à cette transaction avait pris diverses formes, ne le montrait pas clairement. De plus, lors des consultations, les représentants canadiens n'ont pas pu donner d'autres indications - ou n'ont pas voulu le faire - que celle selon laquelle le soutien serait "probablement" fourni par l'intermédiaire du Compte du Canada, et non du Compte de la Société.

39. Le Groupe spécial, établi au titre de l'article 21:5 dans le cadre du précédent différend *Canada - Aéronefs*, a estimé que le Canada n'avait pas appliqué les recommandations et décisions de l'ORD concernant le Compte du Canada. Le Canada n'a notifié aucune nouvelle mesure concernant la mise en conformité du Compte du Canada par suite de l'adoption, par l'ORD, de la décision du

¹⁶ WT/DS46/RW, annexes 1 à 4, page 91, réponse du Canada à la question n° 4 a).

¹⁷ *Brésil - Programme de financement des exportations pour les aéronefs*, WT/DS46/AB/R (adopté le 20 août 1999), paragraphe 182.

Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5. On ne s'étonnera donc pas de constater, M. le Président, que le Compte du Canada continue à être incompatible "en tant que tel" avec l'article 3.1 a) de l'Accord sur les subventions. Nous avons demandé au Groupe spécial de formuler une constatation confirmant cet état de fait.

40. Par ailleurs, le Brésil présente les mêmes arguments concernant l'incompatibilité des prêts et garanties du Compte du Canada en tant que tels avec l'article 3.1 a) qu'avec les prêts et garanties de la SEE. Le Compte du Canada fournit des contributions financières sous forme de prêts et de garanties¹⁸, qui constituent des transferts directs ou des transferts directs potentiels de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord sur les subventions.

41. Chaque fois qu'une garantie de prêt est accordée par le Compte du Canada, elle permet au bénéficiaire d'obtenir un financement à des conditions plus favorables que ce qu'il pourrait normalement obtenir sur le marché. Selon les termes employés par le Canada lui-même pour décrire une garantie de prêt, "la banque prêteuse établit des conditions de financement en fonction du risque encouru par le [gouvernement garant], et non par l'emprunteur".¹⁹ Dans le cas du Compte du Canada, la garantie ferait que le prêteur fixerait les modalités en fonction de la note du gouvernement canadien - AAA -, et non de la note - plus basse - de l'acheteur de l'aéronef. Le bénéficiaire jouit d'un avantage important très réel grâce à la garantie du Compte du Canada.

42. S'agissant de la subordination à l'exportation, le Brésil montre, au paragraphe 80 de sa première communication écrite, que seules les transactions à l'exportation peuvent bénéficier du soutien du Compte du Canada. Dans le précédent différend *Canada - Aéronefs*, le Groupe spécial a estimé que le programme du Compte du Canada était *de jure* subordonné à l'exportation.²⁰ Le Canada n'a apporté aucun changement au Compte du Canada qui pourrait modifier cette constatation.

43. Nous avons démontré les trois éléments d'une allégation relative à l'existence de subventions à l'exportation prohibées. Le Groupe spécial devrait donc conclure que les prêts et garanties du Compte du Canada constituent des subventions à l'exportation prohibées "en tant que tels".

IV. Le Compte du Canada "tel qu'il est appliqué"

44. Le Brésil met également en cause la manière dont le Compte du Canada est appliqué, dont la transaction Air Wisconsin nous fournit une illustration. Les faits relatifs à la participation du Compte du Canada à cette transaction sont exposés dans la première communication écrite du Brésil. Malheureusement, le Canada ne les avait pas communiqués au Brésil au 25 juin 2001. Quoi qu'il en soit, le Canada fournit, par l'intermédiaire du Compte du Canada, une contribution financière sous forme de prêt (ou en transformant la créance en crédit-bail adossé) à des conditions que le Ministre de l'industrie décrit de la manière suivante:

Ce que nous faisons est d'utiliser la force d'emprunt du gouvernement et sa capacité à offrir un meilleur taux d'intérêt, pour un emprunt, que le taux que Bombardier pourrait normalement obtenir.²¹

45. Le Canada ne conteste pas le fait que le soutien accordé par le Compte du Canada à la transaction Air Wisconsin confère un avantage ou que ce soutien est subordonné en droit ou en fait à

¹⁸ SEE, RÉSUMÉ DU RAPPORT AU CONSEIL DU TRÉSOR SUR LES TRANSACTIONS PORTÉES AU COMPTE DU CANADA POUR L'EXERCICE 1998/1999, page 4 (pièce n° 46 du Brésil). Voir aussi le site Web de la SEE, "Comment nous fonctionnons" (pièce n° 16 du Brésil).

¹⁹ WT/DS46/RW, annexe 1-2 (paragraphe 36).

²⁰ WT/DS70/R, paragraphe 9.230.

²¹ Transcription de la conférence de presse de M. Brian Tobin, Ministre de l'industrie, 10 janvier 2001, paragraphe 20 (pièce n° 21 du Brésil).

l'exportation. Au lieu de cela, il prétend que les mesures prises se justifient en vertu du "refuge" prévu au second paragraphe du point k) de la Liste exemplative de subventions à l'exportation annexée à l'Accord sur les subventions. Plus précisément, le Canada affirme qu'il "ne fait que s'aligner sur l'offre du Brésil d'une manière conforme aux "dispositions en matière de taux d'intérêt" de l'Arrangement [de l'OCDE]".²²

46. Comme je l'ai dit dès le départ, le problème posé par cet argument est qu'il n'y a pas d'offre brésilienne sur laquelle le Canada pourrait s'aligner. La seule offre est celle de la société Embraer. L'Arrangement autorise l'alignement pour les seuls crédits bénéficiant d'un soutien public, et non pour les crédits offerts par des organismes privés. En outre, même s'il avait été offert des crédits publics - ce qui n'est pas le cas -, il est à noter que le Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 dans le précédent différend *Canada - Aéronefs* a bien précisé que les dispositions en matière d'alignement ne pouvaient être utilisées par les Membres de l'OMC pour justifier une subvention prohibée. Enfin, même s'il avait été possible de recourir aux dispositions en matière d'alignement, le Canada n'a pas "fait tout son possible pour vérifier" que l'offre d'Embraer à Air Wisconsin faisait l'objet d'un soutien public. Il n'a adressé aucune demande au Brésil - ce qu'il est tenu de faire, à ce qu'il nous semble, en vertu de l'article 53 de l'Arrangement.

B. Le Canada a offert des conditions plus favorables à Air Wisconsin

47. Par ailleurs, même si les dispositions en matière d'alignement autorisaient un Membre à conserver sa capacité à se prévaloir du "refuge" prévu au point k) pour justifier un soutien non conforme aux dispositions en matière de taux d'intérêt de l'Arrangement de l'OCDE et même si le Canada avait satisfait à la disposition selon laquelle tout Participant "fait tout son possible pour vérifier" qu'il existe un soutien public, l'offre du Canada n'était pas alignée sur celle d'Embraer. Il semble au contraire manifeste qu'en opérant un alignement "non identique"²³, le Canada a offert à Air Wisconsin des conditions plus favorables que celles qui étaient offertes par Embraer. C'est bien Bombardier, après tout, qui a gagné le contrat.

48. M. le Président, je me proposais ici de comparer des conditions de l'offre faite par Embraer à Air Wisconsin aux conditions de vente et de financement fournies à cette compagnie par Bombardier et le Canada. Toutefois, le Canada n'a pas, le 25 juin 2001, partagé avec le Brésil les conditions de la transaction Air Wisconsin et, comme nous l'avons déjà indiqué, le Brésil demande ici au Groupe spécial de formuler les inférences contraires appropriées puisque le Canada n'a pas appliqué les instructions du Groupe spécial et ne s'est pas conformé aux dispositions de l'article 18:1 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends.

49. S'il devait y avoir le moindre doute, précisons bien que toutes les informations fournies par le Brésil sont extrêmement sensibles et confidentielles.

V. Investissement Québec "en tant que telle"

50. Je vais maintenant aborder les allégations du Brésil concernant le soutien "en tant que tel" apporté par Investissement Québec aux aéronefs régionaux. Ainsi que le Brésil l'a souligné dans sa première communication écrite²⁴, Investissement Québec fournit des formes de soutien très diverses qui constituent des contributions financières. Citons notamment les garanties de prêt, les garanties de pertes initiales accordées aux actionnaires et "toute autre intervention prévue à son plan d'affaires".²⁵

²² Première communication écrite du Canada, paragraphe 48.

²³ *Id.*, paragraphe 46 et note 36.

²⁴ Première communication écrite du Brésil, paragraphes 84 à 86.

²⁵ Loi sur Investissement Québec et sur Garantie Québec, article 25 (pièce n° 18 du Brésil).

51. Au cours des consultations, le Canada n'a pas pu ou n'a pas voulu faire savoir au Brésil de quelle manière Investissement Québec fournissait un soutien dans le cadre de la transaction entre Bombardier et Air Wisconsin. En fait, les représentants de ce pays nous ont déclaré qu'ils n'étaient pas même prêts à discuter d'Investissement Québec, alors que ce programme était clairement spécifié dans la demande de consultations présentée par le Brésil.

52. Dans sa première communication, le Canada veille soigneusement à préciser qu'Investissement Québec "n'a jamais accordé de garanties de valeur résiduelle" pour les ventes d'avions Bombardier.²⁶ Toutefois, le Canada ne nie pas qu'Investissement Québec a accordé un soutien important à Bombardier en général et à la transaction Air Wisconsin en particulier. Le Canada reconnaît en fait que, si Air Wisconsin choisit, pour sa transaction, une structure [] "... pour [] appareils, le gouvernement du Québec fournit à l'investisseur une garantie []".²⁷ Cette garantie est fournie en vertu de l'article 28 1) de la Loi sur Investissement Québec. Par ailleurs, le Canada ne nie pas qu'en 1996, Investissement Québec "a créé un programme de 450 millions de dollars sur cinq ans afin de fournir des garanties de prêt aux clients de Bombardier", et que le Conseil des ministres de la province vient d'approuver un "supplément de 76 millions de dollars" à cette fin.²⁸

53. Ainsi qu'il est souligné par le Canada dans sa première communication, "l'octroi de telles garanties par des pouvoirs publics ou un organisme public constitue [un transfert direct de fonds ou] des transferts directs potentiels de fonds ou de passif au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC et serait donc une "contribution financière"²⁹.

54. Ces garanties confèrent aussi un avantage. Ainsi que nous l'avons expliqué plus haut concernant le Compte du Canada, chaque fois qu'Investissement Québec accorde une garantie à un acheteur, cette garantie permet au bénéficiaire d'emprunter des fonds sur la base de la note du gouvernement québécois. En effet, ce dernier a au moins la note A+, c'est-à-dire une note toujours supérieure à celle de pratiquement n'importe quel acheteur commercial, et en particulier d'un acheteur d'aéronefs régionaux. Les garanties accordées par Investissement Québec confèrent donc un avantage important car elles permettent aux sociétés qui achètent des avions Bombardier d'emprunter à un taux plus favorable que ce qu'elles pourraient normalement obtenir sur le marché.

55. Comme il l'a fait pour la SEE, le Canada essaie de nouveau de défendre Investissement Québec en affirmant que cette société fait payer une commission pour les garanties, qu'elle accorde; pourtant, là encore, le Canada n'indique pas quel est le montant de cette commission ou de quelle manière elle est calculée. Pour cette raison, c'est au Canada qu'incombe la charge de la preuve et qu'il revient de démontrer que l'existence de cette prétendue commission a une incidence sur les avantages que les garanties d'Investissement Québec confèrent aux sociétés acheteuses.

56. Le Canada affirme également que le soutien d'Investissement Québec n'est pas subordonné à l'exportation car il peut être obtenu pour des ventes sur le territoire canadien, en dehors de la province de Québec. Le point de vue du Canada est erroné et il porte atteinte aux disciplines de l'Accord en matière de subventions à l'exportation.

57. Expliquons tout d'abord pourquoi le point de vue du Canada est erroné. À l'article XXIV:12 du GATT de 1947, les parties contractantes sont invitées à veiller à ce que, sur leur territoire, les gouvernements ou administrations régionaux ou locaux observent les dispositions dudit accord. Cette prescription est désormais incorporée dans l'Accord sur l'OMC par le GATT de 1994. En outre, le

²⁶ Première communication écrite du Canada, note de bas de page 80.

²⁷ Première communication écrite du Canada, note de bas de page 37.

²⁸ "Ottawa backs Bombardier: Loan to US firm to buy jets slaps Brazil's aerospace subsidies," *The Montreal Gazette*, 11 janvier 2001 (pièce n° 9 du Brésil).

²⁹ Première communication écrite du Canada, paragraphe 87.

Mémorandum d'accord sur l'interprétation de l'article XXIV, qui fait partie du GATT de 1994, dispose que chaque Membre de l'OMC est responsable de l'observation de toutes les dispositions du GATT de 1994 "et prendra toutes mesures raisonnables en son pouvoir pour que, sur son territoire, les gouvernements et administrations régionaux et locaux observent lesdites dispositions". Il est ensuite spécifié dans le *Mémorandum d'accord* que, si les "mesures raisonnables" adoptées ne sont pas suffisantes pour supprimer une mesure constituant une infraction, "Les dispositions relatives à la compensation et à la suspension de concessions ou autres obligations s'appliquent".

58. Les Membres de l'OMC sont responsables des mesures prises, sur leur territoire, par les autorités sous-centrales. Dans ce cas, cela signifie qu'aux fins de l'Accord sur l'OMC, une mesure prise par le Québec est en fait une mesure prise par le Canada. La question est donc la suivante: le Canada peut-il transformer une subvention, normalement subordonnée à l'exportation, en une subvention non subordonnée à l'exportation en faisant en sorte que le produit subventionné puisse être vendu dans une partie - mais pas dans la totalité - de son territoire?

59. Le fait que le Canada désigne une partie de son territoire - en l'espèce le Québec - comme ne pouvant pas bénéficier de la subvention a l'effet requis d'inciter encore davantage les producteurs à exporter et de rendre encore plus probable cette éventualité puisque la totalité de leur territoire national ne leur est pas ouverte. Le Canada semble laisser entendre que, dans la mesure où les produits subventionnés peuvent tout de même être vendus sur les marchés de neuf provinces sur dix, cette proportion est en quelque sorte assez proche de dix sur dix. Mais si un Membre peut faire en sorte qu'une province ne puisse bénéficier de subventions, pourquoi pas deux provinces? Pourquoi pas trois? Pourquoi pas neuf?

60. Le Canada accepterait-il de soutenir cette même position pour les subventions accordées par le Brésil dans le cadre du programme PROEX si le Brésil devait décider de faire bénéficier les aéronefs de transport régional d'un soutien en matière de taux d'intérêt sur une partie de son territoire national? Le Canada serait-il disposé à suivre ce même raisonnement si le Brésil devait désigner un petit village d'Amazonie sans piste d'atterrissage comme territoire national pouvant bénéficier de subventions?

61. Si tel n'est pas le cas, où doit-on fixer la limite? La procédure de règlement des différends de l'OMC n'est pas vraiment adaptée pour décider quelle part du territoire national doit pouvoir bénéficier de la subvention pour éliminer la désignation aux fins de l'exportation. Il est vrai qu'il existe une grande différence entre un petit village et tout un pays à l'exception d'une seule province ou d'un seul état, mais où doit-on fixer la limite?

62. Il est manifestement impossible de fixer cette limite d'une manière acceptable, ce qui montre combien la position du Canada porte atteinte aux disciplines en matière de subventions de l'Accord sur l'OMC. S'il suffit de faire en sorte qu'une partie, mais pas la totalité, du territoire d'un Membre puisse bénéficier d'une subvention pour supprimer la subordination à l'exportation, un grand nombre de petits fragments du territoire national seront probablement vite désignés comme pouvant bénéficier de subventions. Le Brésil estime donc que les garanties d'Investissement Québec en droit ou en fait sont subordonnées à l'exportation.

VI. Le programme Investissement Québec "tel qu'il est appliqué"

63. Outre sa mise en cause d'Investissement Québec "en tant que telle", le Brésil met aussi en cause l'application du programme dans le cadre de transactions portant sur des aéronefs régionaux qui visent à soutenir la vente d'aéronefs, par Bombardier, à Air Wisconsin.

64. Comme je l'ai déjà précisé, le porte-parole d'IQ, M. Jean Cyr, a indiqué qu'Investissement Québec avait créé un fonds de 450 millions de dollars sur cinq ans afin de fournir des garanties aux

clients de Bombardier. M. Cyr a également déclaré que, lorsque Bombardier s'était adressé, en décembre 2000, au gouvernement québécois en vue d'obtenir un nouveau soutien pour sa vente d'aéronefs à Air Wisconsin, 150 millions de dollars environ sur les 450 millions que comportait le fonds n'avaient pas été utilisés. En réponse à la demande spécifique de soutien présentée par Bombardier, le gouvernement de la province a approuvé un montant supplémentaire de 76 millions de dollars pour soutenir la vente à Air Wisconsin. Deux cent vingt-six millions de dollars ont donc été dégagés pour soutenir la vente à l'exportation à Air Wisconsin.

65. Le Canada n'a pas nié qu'Investissement Québec fournit des garanties. Au paragraphe 87 de sa première communication écrite, le Canada note que le Brésil ne se réfère qu'aux garanties de prêt et confirme que ces garanties sont des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord sur les subventions.

66. Le Canada ne nie pas non plus qu'Investissement Québec fournit des subventions pour soutenir la vente d'aéronefs à Air Wisconsin. En fait, à la note de bas de page 37 de sa première communication écrite, le Canada indique que, si la [], le gouvernement du Québec fournit [] une garantie d'un [] unitaire". Et ce n'est pas le seul exemple d'application spécifique de soutien d'Investissement Québec aux ventes à l'exportation de la société Bombardier. Un autre exemple est examiné au paragraphe 90 de la première communication écrite du Brésil.

67. Le Canada estime que les garanties accordées par le Québec par l'intermédiaire d'Investissement Québec pour soutenir les ventes de Bombardier ne sont pas des subventions car elles ne confèrent pas d'avantage et qu'elles ne sont pas des subventions à l'exportation car elles ne sont pas subordonnées à l'exportation. Je vais donc examiner chaque point séparément.

68. S'agissant de l'avantage, comme je l'ai déjà souligné, les garanties fournies par Investissement Québec sont fonction de la cote de crédit de la province de Québec, et non de celle de l'emprunteur. Il est donc indéniable que ces garanties de prêt fourniront un avantage.

69. De plus, concernant la transaction Air Wisconsin, le Canada a déclaré, au paragraphe 46 de sa première communication écrite, que son offre de financement à Air Wisconsin avait été faite dans le but de s'aligner sur ce qu'il supposait être un financement à des conditions inférieures à celles du marché - pour des avions Embraer - soutenu par le Brésil. Ainsi que le Canada l'a confirmé dans la note de bas de page 37, le soutien du gouvernement du Québec faisait partie de la transaction. De toute évidence, le gouvernement québécois fournissait donc aussi un soutien dans le but de s'aligner sur un financement dont on supposait qu'il se faisait à des conditions inférieures à celles du marché avec le soutien du Brésil. Comme je l'ai déjà souligné, il n'y avait aucun financement à des conditions inférieures à celles du marché faisant l'objet d'un soutien public sur lequel on aurait pu s'aligner. Par conséquent, la subvention fournie par le Compte du Canada conférait un avantage, de même que la subvention accordée par le Québec par l'intermédiaire d'Investissement Québec.

70. S'agissant de la subordination à l'exportation, j'ai déjà examiné la question de manière générale. Les garanties d'Investissement Québec sont des subventions à l'exportation car elles sont subordonnées à l'exportation. Dans le cas de la transaction Air Wisconsin, cela est encore plus évident. M. Cyr a confirmé que le gouvernement de la province n'avait décidé d'approuver un montant supplémentaire qu'après que Bombardier "[fut] venu nous voir et [eut] dit qu'il négociait ce une grosse affaire avec Air Wisconsin qui nécessiterait" un montant supérieur aux 150 millions de dollars restants. Air Wisconsin est bien sûr une compagnie aérienne américaine. Chaque avion à réaction régional canadien fabriqué au Québec est en fait exporté non seulement à l'extérieur du Québec, mais aussi à l'étranger. Le gouvernement québécois savait aussi que Bombardier était en concurrence avec Embraer pour l'obtention du contrat et croyait que la société canadienne était là en présence d'un financement à des conditions inférieures à celles du marché, soutenu par le Brésil. Le montant supplémentaire demandé par Bombardier a été approuvé par le gouvernement de la province

afin que cette société puisse remporter le contrat Air Wisconsin. Il est donc manifeste que la subvention accordée pour soutenir la vente d'avions Bombardier à Air Wisconsin était liée aux exportations et, par là même, subordonnée à l'exportation.

71. Pour terminer, toujours à propos d'Investissement Québec, M. le Président, je dois avouer que je suis un petit peu perplexe. J'ai mentionné il y a un instant la déclaration du porte-parole d'IQ, M. Cyr, selon laquelle le fonds d'investissement de la province avait créé, en 1996, un programme d'une durée de cinq ans, doté de 450 millions de dollars, dans le but de fournir des garanties de prêt aux clients de Bombardier. M. Cyr a ensuite déclaré qu'un montant d'environ 300 millions, sur la dotation totale de ce fonds, était déjà utilisé lorsque la société Bombardier s'était adressée à Investissement Québec le 20 décembre 2000 en expliquant qu'elle "négociait une grosse affaire avec Air Wisconsin, qui nécessiterait" un montant supérieur aux 150 millions restants. Cette déclaration figure dans la pièce n° 9 du Brésil. La déclaration de M. Cyr semble être confirmée par une publication du 17 juin 1995, selon laquelle Brit Air, acheteur d'avions à réaction régionaux auprès de Bombardier, avait obtenu l'aide de cette société, d'une banque française et de la Société de développement industriel du Québec (SDI) pour compléter le financement.³⁰ La partie pertinente de cette déclaration - en français - qui fait l'objet d'une pièce jointe, est la suivante: "Chaque RegionalJet coûte 20 millions de dollars, une fois aménagé à l'intérieur. Compte tenu de son prix, Brit Air a obtenu l'assistance de la société Bombardier, celle d'une banque française, de même que celle de la Société de développement industriel du Québec (SDI) pour compléter le financement."

72. Pourtant, au paragraphe 117 de la deuxième communication écrite du Canada dans l'affaire *Canada - Aéronefs*, datée du 4 décembre 1998, le Canada a déclaré qu'*aucune* des garanties ou des opérations de financement réalisées sur la base du critère d'admissibilité dit du "développement des exportations" appliqué par la SDI (devenue Investissement Québec en 1998) ne concernait l'aéronautique civile.³¹ Compte tenu de cette déclaration, le Groupe spécial établi dans l'affaire *Canada - Aéronefs* a estimé, au paragraphe 9.275, que "[l]e Brésil n'[avait] présenté aucun élément de preuve établissant qu'il y [avait] aide de IQ à l'industrie canadienne des avions de transport régional. En conséquence, il n'y a aucun indice permettant de présumer que l'aide de IQ a été accordée à l'industrie des avions de transport régional".³² M. le Président, ces déclarations nous semblent contradictoires. Le Brésil serait reconnaissant au Canada de bien vouloir expliquer cette contradiction apparente et faire savoir au Groupe spécial si Investissement Québec a jamais en fait été utilisé pour aider le secteur aéronautique régional canadien, avant le 4 décembre 1998 et, bien sûr, après cette date.

VII. Conclusion

73. M. le Président, pour toutes ces raisons, le Brésil demande au Groupe spécial de conclure que la SEE, le Compte du Canada et le programme Investissement Québec sont, "en tant que tels" et "tels qu'ils sont appliqués" des subventions à l'exportation prohibées. Nous ferons tout notre possible pour répondre à toutes questions que vous souhaiteriez nous poser.

³⁰ Pièce n° 52 du Brésil.

³¹ *Id.*

³² *Id.*

ANNEXE A-8

RÉPONSE DU BRÉSIL À LA DÉCLARATION ORALE FAITE PAR LE CANADA À LA PREMIÈRE RÉUNION DU GROUPE SPÉCIAL CONCERNANT LES QUESTIONS DE COMPÉTENCE

(28 juin 2001)

1. À la réunion du Groupe spécial tenue le 27 juin 2001, le Brésil a fait observer qu'il souhaiterait examiner certaines questions soulevées par le Canada dans sa déclaration orale concernant des questions de compétence.

2. Le Canada allègue que trois "incohérences" entre la première communication écrite du Brésil et sa réponse du 22 juin 2001 à la communication préliminaire du Canada datée du 18 juin 2001 concernant la compétence du Groupe spécial ont rendu perplexe celui-ci quant à la portée des allégations du Brésil. L'examen de ces trois points jugés incohérents révèle qu'ils ne le sont pas.

3. Avant d'examiner ces trois prétendues incohérences entre deux de ses communications, le Brésil fait toutefois observer qu'elles n'ont pas trait à l'obligation de "spécificité" énoncée à l'article 6:2 du *Mémoire d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends* ("Mémoire d'accord"). L'article 6:2 porte uniquement sur la spécificité de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Brésil. Comme le déclare le Canada, de même que le Brésil ne peut pas utiliser ses communications ultérieures pour "remédier" aux insuffisances de sa demande d'établissement d'un groupe spécial¹, il ne peut pas lui-même s'en servir pour inventer des insuffisances.

4. Dans ses allégations spécifiques, le Canada relève, premièrement, au paragraphe 22 de sa déclaration orale concernant les questions de compétence, une prétendue incohérence entre le paragraphe 78 de la première communication écrite du Brésil et le paragraphe 24 de la réponse de celui-ci datée du 22 juin. Au paragraphe 78 de sa première communication, le Brésil indique que "le Compte du Canada offre ... assurance-crédits à l'exportation, services de financement, assurance-caution de bonne fin et assurance-risques politiques" et note que ces quatre catégories de soutien constituent "des contributions financières" en vertu de l'article 1.1 a) 1) de l'*Accord sur les subventions et les mesures compensatoires* ("Accord SMC"). Cette déclaration est correcte d'un point de vue factuel et n'indique pas que toutes les formes de "contributions financières" susmentionnées sont visées par les allégations du Brésil s'agissant du Compte du Canada.

5. Au contraire, au paragraphe 24 de sa réponse datée du 22 juin, le Brésil identifie les formes spécifiques de "contributions financières" qui ne sont pas visées par ses allégations. Comme il l'a déclaré dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial, ses allégations à l'encontre du Compte du Canada sont limitées au "financement", aux "garanties de prêts" ou à la "bonification d'intérêts" destinés à l'industrie des avions de transport régional.

6. Deuxièmement, au paragraphe 23 de sa déclaration orale concernant des questions de compétence, le Canada relève une prétendue incohérence entre le paragraphe 40 de la première communication écrite du Brésil et le paragraphe 24 de la réponse de celui-ci datée du 22 juin. Le paragraphe 40 dispose que "la SEE offre "toute une gamme de services financiers"", y compris

¹ Déclaration orale du Canada concernant des questions de compétence, 27 juin 2001, paragraphes 15, 18, 21 et 22.

"l'assurance-crédit, les services de financement, les services de cautionnement, l'assurance-risques politiques et les titres de participation". Il indique par ailleurs que toutes ces activités constituent des "contributions financières" en vertu de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC. Cette déclaration est également correcte d'un point de vue factuel et n'indique pas que toutes ces formes de "contributions financières" sont visées par les allégations du Brésil concernant la SEE.

7. Au contraire, au paragraphe 24 de sa communication du 22 juin, le Brésil indique les formes spécifiques de "contributions financières" qui ne sont pas visées par ses allégations. Comme il l'a déclaré dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial, ses allégations à l'encontre de la SEE sont limitées au "financement", aux "garanties de prêts" ou à la "bonification d'intérêts" destinés à l'industrie des avions de transport régional.

8. Troisièmement, au paragraphe 24 de sa déclaration orale concernant des questions de compétence, le Canada relève une prétendue incohérence entre le paragraphe 92 de la première communication écrite du Brésil et le paragraphe 24 de la réponse de celui-ci datée du 22 juin. Le paragraphe 92 dispose qu'IQ fournit des prêts, des garanties ("cautionnement") et procède à "toute autre intervention prévue à son plan d'affaire". Il dispose également que tous les types de soutien susmentionnés constituent des "contributions financières" en vertu de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC. Cette déclaration est correcte d'un point de vue factuel et n'indique pas que toutes les formes de soutien accordées par IQ dans le cadre de prêts ou de cautions sont visées par les allégations du Brésil s'agissant d'IQ.

9. Au contraire, au paragraphe 24 de sa réponse datée du 22 juin, le Brésil identifie les "contributions financières" qui ne sont pas visées par ses allégations. Comme il l'a déclaré dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial, ses allégations à l'encontre d'IQ sont limitées aux "garanties de prêts", aux "garanties de participation, aux garanties de la valeur résiduelle et aux "garanties de perte initiale"" destinées à l'industrie des avions de transport régional.

10. Le Brésil ne pense pas que les termes "garantie" et "cautionnement" sont nécessairement synonymes dans le domaine des crédits à l'exportation. Comme il a été noté, son allégation se limite aux diverses formes de garanties énumérées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial. Si le terme "cautionnement" renvoie à ces garanties, la déclaration du Brésil (au paragraphe 24 de sa réponse datée du 22 juin) selon laquelle il ne met pas en cause le "cautionnement" est peut-être inappropriée. L'intention du Brésil était d'illustrer un type de garantie qui n'était pas visé par ses allégations ("assurance contre les risques de change").

11. La plainte du Canada porte principalement sur le fait que la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Brésil est trop vaste. Dans sa déclaration orale concernant des questions de compétence, il s'est plaint de ce que cette demande d'établissement d'un groupe spécial était "rédigée en termes [...] imprécis".² Une telle plainte est injustifiée. Rien dans l'article 6.2 du Mémoire d'accord n'oblige le Brésil à présenter des allégations bien circonscrites. Dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial, le Brésil était habilité à présenter des allégations générales à l'encontre de la SEE, du Compte du Canada et d'IQ. Il est habilité à maintenir de telles allégations pendant toute la durée de la présente procédure et a par ailleurs le droit de circonscire ces allégations si les faits, tels qu'ils sont exposés, l'obligent à le faire.³

² Déclaration orale du Canada concernant des questions de compétence, 22 juin 2001, paragraphe 34.

³ Par exemple, comme il l'a souligné au paragraphe 32 de sa déclaration à la première réunion du Groupe spécial, le Brésil accepte la rectification du Canada selon laquelle la SEE ne prenait pas part à des transactions concernant Comair et Midway. Cette information aurait pu être communiquée au Brésil au cours des consultations mais cela n'a pas été le cas. Le Brésil en a finalement eu connaissance, et a circonscrit son allégation en conséquence.

12. De fait, comme il l'a fait observer au paragraphe 32 de sa déclaration à la première réunion du Groupe spécial, le Brésil a accepté, de bonne foi, la rectification apportée par le Canada selon laquelle la SEE ne prenait pas part à des transactions concernant Comair et Midway, et circonscrit son allégation en conséquence. En outre, l'observation du Canada concernant la communication des CE en tant que tierce partie, ainsi que les conséquences de l'utilisation de la formule fourre-tout "y compris mais non exclusivement", est inappropriée.⁴ Le Brésil n'a pas revendiqué le droit d'étendre - pas plus qu'il n'a étendu dans les faits - la portée de ses allégations au-delà des formes spécifiques de crédits à l'exportation de la SEE, du Compte du Canada et d'IQ qui sont énumérées dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial.

13. En outre, la vaste portée des allégations du Brésil tient au manque de renseignements disponibles concernant la SEE, le Compte du Canada et IQ. Le Canada n'a notifié aucune des mesures qu'il a prises au titre de l'article 25 de l'Accord SMC.⁵ Il a refusé en outre d'examiner les conditions du soutien qu'il apporte à l'industrie canadienne des avions de transport régional par l'intermédiaire de la SEE, du Compte du Canada et d'IQ pendant les consultations qu'il a tenues avec le Brésil le 21 février 2001. Au reste, il n'a fourni aucune réponse, ni oralement ni par écrit, à la liste des questions que lui avait soumise le Brésil pendant ces consultations.⁶ Les mesures prises par le Canada étaient contraires à l'obligation énoncée par l'Organe d'appel selon laquelle les parties doivent "tout dire" et divulguer volontairement les faits en rapport avec les allégations "pendant les consultations de même que dans le cadre plus formel de la procédure de Groupe spécial".⁷ Le Canada ne peut pas se soustraire à la notification des mesures en question, refuser d'être coopératif s'agissant de répondre aux questions posées pendant les consultations puis objecter que les allégations du Brésil concernant ces mesures sont "rédigé[s] en termes [si] vagues et imprécis" qu'elles compromettent la capacité du Canada à se défendre. Si cela était acceptable, un Membre défendeur négligerait délibérément de "tout dire", sachant qu'il pourrait ainsi contester la compétence du Groupe spécial en se fondant sur le fait que le Membre plaignant n'a pas observé les prescriptions de l'article 6:2 du Mémorandum d'accord.

14. La demande d'établissement du présent Groupe spécial présentée par le Brésil satisfait aux prescriptions de l'article 6:2, comme l'a déclaré l'Organe d'appel dans l'affaire *Corée – Mesures de sauvegarde définitive appliquée aux importations de certains produits laitiers*.⁸ Cette demande a été présentée par écrit et précise que des consultations ont eu lieu. Elle indique que les mesures en cause sont des types spécifiques de crédits à l'exportation accordés par trois programmes canadiens – la SEE, le Compte du Canada et IQ. Enfin, elle contient un bref résumé du fondement juridique de l'allégation du Brésil selon laquelle les programmes susmentionnés, ainsi que les transactions réalisées dans le cadre de ces programmes, constituent des subventions à l'exportation prohibées au sens des articles 1^{er} et 3 de l'Accord SMC. C'est pourquoi, le Brésil demande que le Groupe spécial rejette l'allégation du Canada selon laquelle certaines des allégations du Brésil ne relèvent pas de la compétence du présent Groupe spécial.

⁴ Déclaration orale du Canada concernant des questions de compétence, 27 juin 2001, paragraphe 30.

⁵ Dans l'affaire *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils*, le Groupe spécial a reconnu les difficultés auxquelles est confronté un plaignant s'agissant des éléments de preuve "en particulier lorsque les détails de la prétendue subvention n'ont pas été notifiés au titre de l'article 25 de l'Accord SMC ..." WT/DS70/R (adopté tel que modifié par l'Organe d'appel le 20 août 1999), paragraphe 9.53.

⁶ Pièce n° 1 du Brésil.

⁷ *Inde – Protection conférée par un brevet pour les produits pharmaceutiques et les produits chimiques pour l'agriculture*, WT/DS50/AB/R (19 décembre 1997) (adopté le 16 janvier 1998), paragraphe 94.

⁸ WT/DS98/AB/R (adopté le 14 décembre 1998), paragraphe 120.

ANNEXE A-9

RÉPONSES DU BRÉSIL AUX QUESTIONS POSÉES PAR LE GROUPE SPÉCIAL APRÈS LA PREMIÈRE RÉUNION

(6 juillet 2001)

Questions aux parties - 29 juin 2001

CES QUESTIONS SONT DESTINÉES À FACILITER LES TRAVAUX DU GROUPE SPÉCIAL ET NE PRÉJUGENT EN AUCUNE MANIÈRE DES CONSTATATIONS DU GROUPE CONCERNANT L'AFFAIRE DONT IL EST SAISI. ELLES NE PRÉJUGENT PAS NON PLUS DE TOUTES DÉCISIONS QU'IL POURRA PRENDRE CONCERNANT SA COMPÉTENCE.

IL CONVIENT DE NOTER QUE LE GROUPE SPÉCIAL UTILISE LES EXPRESSIONS "EN TANT QUE TELS" ET "TELS QU'ILS SONT APPLIQUÉS" PARCE QU'ELLES SONT UTILISÉES PAR LES PARTIES. L'UTILISATION DE CES EXPRESSIONS PAR LE GROUPE SPÉCIAL NE DONNE AUCUNE INDICATION QUANT AU POINT DE VUE DU GROUPE SPÉCIAL SUR L'IDENTIFICATION DES MESURES SPÉCIFIQUES EN CAUSE.

Questions aux deux parties

1. Quelle est, le cas échéant, la valeur de précédent des constatations formulées par le Groupe *Canada - Aéronefs* (DS70) pour l'examen, par le présent Groupe spécial, des allégations du Brésil concernant les programmes du Compte du Canada et de la SEE en tant que tels? Quelle est, le cas échéant, la valeur de précédent des constatations formulées par le Groupe spécial *Canada - Aéronefs* pour ce qui est des dispositions relatives à l'alignement contenues dans l'Arrangement de l'OCDE en relation avec le point k) de la Liste exemplative de l'Accord SMC?

Les rapports de groupes spéciaux n'ont pas valeur de précédents juridiques. Dans la présente affaire, le Groupe spécial est donc parfaitement habilité à examiner les allégations du Brésil concernant les programmes du Compte du Canada et de la SEE "en tant que tels". Le mandat et la compétence du Groupe spécial pour ce qui est de l'examen de ces programmes en tant que tels et de la formulation de constatations appropriées ne sont pas, et ne pourraient pas être, affectés par le fait que les mêmes programmes ont été mis en cause en tant que tels dans une affaire précédente.

Le Groupe spécial est habilité à examiner les constatations du Groupe spécial reproduites sous la cote DS70 concernant le Compte du Canada et la SEE, et de l'avis du Brésil, devrait le faire. Le Groupe spécial peut bien entendu être en désaccord avec certaines des constatations formulées dans le document DS70. Il peut aussi déterminer que les constatations et les conclusions de fait et de droit établies par le Groupe spécial dans le document DS70 sont utiles pour son analyse des allégations du Brésil dans la présente procédure.

De même, en ce qui concerne les dispositions de l'Arrangement de l'OCDE relatives à l'alignement en relation avec le point k), le Groupe spécial peut être d'accord avec les conclusions du Groupe spécial dont le rapport a été publié dans le document DS70, mais n'est pas nécessairement tenu de l'être. De l'avis du Brésil, le Groupe spécial pourrait bien entendu ne pas être d'accord avec

certaines des constatations reproduites dans le document DS70 concernant les dispositions relatives à l'alignement, contenues dans l'Arrangement de l'OCDE, mais il trouvera certainement ces constatations utiles dans son analyse des arguments du Brésil selon lesquels le fait d'avoir recours aux dispositions de l'Arrangement relatives à l'alignement n'est pas "conforme" aux "dispositions en matière de taux d'intérêt" aux fins du second paragraphe du point k).

Pour un examen plus détaillé des points ayant trait à cette question, veuillez voir la réponse à la question 2 ci-dessous.

2. Le présent Groupe spécial at-il compétence pour examiner les allégations du Brésil concernant les programmes du Compte du Canada et de la SEE en tant que tels? En particulier, le principe de l'autorité de la chose jugée, ou un principe similaire, s'applique-t-il en l'espèce, afin d'empêcher le Groupe spécial d'examiner des questions précédemment tranchées par un autre groupe spécial?

Le Groupe spécial a bien compétence pour examiner les allégations du Brésil concernant le Compte du Canada et la SEE en tant que tels. Pas plus le principe de l'autorité de la chose jugée que d'autres principes similaires qui pourraient être applicables dans la présente affaire n'empêchent le Groupe spécial d'examiner des questions sur lesquelles un autre groupe spécial de l'OMC a déjà pu statuer. C'est le cas ici, même si les programmes - de prime abord - n'ont pas changé depuis leur dernier examen par un groupe spécial de l'OMC, pour les raisons ci-après.

Au cours de la procédure dont il est rendu compte dans le document DS70, le Groupe spécial n'a pas statué que la SEE était compatible avec l'Accord SMC. Il a statué que "le Brésil n'a pas démontré que le programme de la SEE en tant que tel *prescrivait* l'octroi de subventions" et que pour cette raison, le Groupe spécial ne pouvait pas "rendre de constatations au sujet du programme de la SEE en tant que tel."¹ Dans cette affaire, le Groupe spécial a donc constaté que les éléments de preuve fournis par le Brésil étaient insuffisants. En d'autres termes, le Groupe spécial n'a pas constaté que la SEE était un programme discrétionnaire, mais que le Brésil n'avait pas prouvé qu'il était impératif.

Dans la présente affaire, outre les éléments de preuve déjà présentés, le Brésil a fourni de nouveaux éléments de preuve et de nouveaux arguments sur la base de ces nouveaux éléments de preuve. Le Groupe spécial dont le rapport est reproduit dans le document DS70 n'était pas saisi de ces éléments de preuve ni de ces nouveaux arguments. Rien n'empêche donc le présent Groupe spécial de jeter un regard neuf sur le programme de la SEE et, après avoir examiné les éléments de preuve et les arguments nouveaux présentés par le Brésil, de parvenir à une conclusion différente.

De même, le Groupe spécial dont le rapport est reproduit dans le document DS70 n'a pas statué que le Compte du Canada en tant que tel était compatible avec l'Accord SMC. Il a constaté que le Brésil n'avait pas établi *prima facie* le bien-fondé de ses allégations et que, par conséquent, le Groupe spécial ne pouvait pas "rendre de constatations au sujet du programme concernant le Compte du Canada en soi".² En ce qui concerne le Compte du Canada, le Brésil a désormais présenté des renseignements et des éléments de preuve supplémentaires justifiant *prima facie* ses allégations.

En outre, le Groupe spécial dont le rapport est reproduit dans le document DS70 a demandé au Canada de lui communiquer des renseignements spécifiques concernant les transactions de la SEE. Le Canada a refusé. Si le Canada avait donné suite à cette requête, le Groupe spécial aurait disposé d'éléments de preuve supplémentaires concernant les activités de la SEE au titre du Compte du

¹ *Canada - Mesures visant l'exportation des aéronefs civils*, WT/DS70/R (adopté tel que modifié par l'Organe d'appel le 20 août 1999), paragraphe 9.129 (souligné dans l'original).

² *Id.*, paragraphe 9.213.

Canada et du Compte de la Société. Le Brésil a demandé au Groupe spécial de tirer des déductions défavorables, ce qu'il n'a pas voulu faire.³ L'Organe d'appel a constaté que le Groupe spécial avait certes le pouvoir juridique de tirer des déductions défavorables, mais qu'il n'avait pas commis une erreur de droit ni abusé de son pouvoir discrétionnaire en refusant de le faire.⁴ L'Organe d'appel est toutefois allé plus loin et a déclaré que s'il avait "statué sur la question qui se posait au Groupe spécial", il aurait "certes pu conclure que les faits consignés au dossier justifiaient bien la déduction [défavorable]".⁵ L'Organe d'appel a ensuite souligné qu'avec cette constatation il ne voulait pas "donner à entendre que le Brésil ne peut pas formuler une autre plainte à l'égard du Canada dans le cadre du système de règlement des différends, au titre des dispositions de l'Accord SMC et du Mémoire d'accord, au sujet de la compatibilité de certaines mesures de financement de la SEE avec les dispositions de l'Accord SMC".⁶ Le Brésil, dans la présente affaire, suit le conseil de l'Organe d'appel.

Les renseignements et éléments de preuve nouveaux que le Brésil a fournis dans la présente affaire lui permettent d'établir *prima facie* non seulement que certaines opérations de financement au titre du Compte du Canada et de la SEE sont incompatibles avec les dispositions de l'Accord SMC, mais aussi que le *modus operandi* du programme en tant que tel est également incompatible avec l'Accord. Les nouveaux éléments de preuve ne portent pas seulement sur des transactions spécifiques. Ils concernent également la raison d'être de la SEE pour ce qui est des activités entreprises au titre du Compte du Canada et du Compte de la Société. Ces éléments de preuve montrent que l'existence même de ces programmes - et par conséquent les programmes en tant que tels - a pour objet de fournir des subventions à l'exportation.

Les nouveaux éléments de preuve ne concernent pas uniquement la transaction Air Wisconsin, bien que cette dernière soit un bon exemple de la manière dont fonctionnent les programmes mis en cause et de l'interaction entre le Compte de la Société et le Compte du Canada de la SEE.⁷ Les moyens de défense du Canada concernant la transaction Air Wisconsin peuvent être résumés comme suit. Lorsqu'un financement public est fourni, le Canada "s'aligne" sur le financement offert par d'autres gouvernements. En l'absence de financement par les pouvoirs publics, le Canada intervient par le biais des guichets commerciaux et propose un financement aux conditions disponibles sur le marché commercial. C'est ainsi que la SEE administre le Compte du Canada et le Compte de la Société. Ces activités constituent en d'autres mots les programmes "en tant que tels". Le Brésil met en cause les programmes en tant que tels parce que la manière même dont ils sont destinés à être appliqués est incompatible avec l'Accord SMC. Cet argument est détaillé davantage dans la réponse à la question 28.

En outre, en intervenant par le biais de guichets commerciaux et en offrant un financement aux conditions qui, d'après le Canada, sont disponibles sur le marché commercial - autre fonction inhérente aux programmes mis en cause - ces programmes ne respectent pas l'Accord SMC et constituent une subvention prohibée. Le Canada n'a pas montré que les programmes offrent un financement aux conditions disponibles sur le marché commercial lorsqu'ils interviennent prétendument par le biais des guichets commerciaux. Le Brésil a montré au contraire que lorsque les programmes interviennent ostensiblement par le biais des guichets commerciaux, les conditions

³ *Id.*, paragraphes 9.181 et 9.182.

⁴ *Canada - Mesures visant l'exportation des aéronefs civils*, WT/DS70/AB/R (adopté le 20 août 1999), paragraphes 203 à 205.

⁵ *Id.*, paragraphe 205.

⁶ *Id.*, paragraphe 206.

⁷ À cet égard, le Brésil rappelle que le Ministre Tobin lui-même ne savait pas clairement si la SEE effectuerait la transaction Air Wisconsin au titre du Compte du Canada ou au titre du Compte de la Société et que le communiqué de presse qui accompagnait sa conférence de presse décrivait les deux comptes sans préciser lequel serait utilisé. Pièce n° 3 du Brésil.

offertes sont plus favorables que celles disponibles sur le marché. Pour un examen plus détaillé de la question, le Groupe spécial est prié de se référer aux paragraphes 28 à 39 de la première communication écrite du Brésil et aux paragraphes 15 à 20 de sa déclaration orale à la première réunion du Groupe spécial.

En résumé, les nouveaux éléments de preuve fournis par le Brésil dans la présente affaire, qui montrent incontestablement que les programmes sont incompatibles avec l'Accord SMC "tels qu'ils sont appliqués", montrent également que l'octroi de subventions prohibées est inhérent à la manière dont les programmes sont destinés à fonctionner et par conséquent que ces programmes sont incompatibles avec l'Accord SMC "en tant que tel".

Questions adressées au Canada - Questions n° 3 à 24

Questions adressées au Brésil

25. Le Brésil peut-il indiquer les mesures spécifiques au sujet desquelles il demande au Groupe spécial d'établir des constatations. En particulier, demande-t-il des constatations 1) sur le programme Compte du Canada, le programme de la SEE et le programme *IQ* en tant que tels, 2) sur le programme Compte du Canada, le programme de la SEE et le programme *IQ* tels qu'ils sont appliqués (sur la base d'éléments de preuve concernant des transactions spécifiques), 3) sur les transactions spécifiques effectuées dans le cadre du Compte du Canada, de la SEE et d'*IQ* qui sont indiquées dans sa première communication, ou 4) sur une combinaison des points 1), 2) et 3)?

Le Brésil demande des constatations du Groupe spécial sur les points 1), 2) et 3). Il demande que le Groupe spécial constate que le programme Compte du Canada, le programme de la SEE et le programme *IQ* en tant que tels sont incompatibles avec les obligations du Canada au titre de l'Accord SMC. Il demande également que le Groupe spécial constate que le programme Compte du Canada, le programme de la SEE et le programme *IQ* sont incompatibles, tels qu'ils sont appliqués, avec les obligations du Canada au titre de l'Accord SMC, sur la base d'éléments de preuve concernant des transactions spécifiques. Enfin, le Brésil demande que le Groupe spécial constate que les transactions spécifiques effectuées dans le cadre du Compte du Canada, de la SEE et d'*IQ*, qui sont indiquées dans la première communication écrite du Brésil constituent un manquement aux obligations du Canada au titre de l'Accord SMC.

26. Quelle est la distinction existant entre une allégation concernant 1) une mesure "en tant que telle" et 2) une mesure "telle qu'elle est appliquée"? Quelle est la pertinence des transactions individuelles lorsque l'on examine les allégations concernant 1) une mesure "en tant que telle" et 2) une mesure "telle qu'elle est appliquée"?

Une mesure "en tant que telle" est incompatible avec les obligations d'un Membre lorsqu'elle exige que l'exécutif agisse de manière incompatible avec les obligations d'un Membre au regard de l'OMC. Une mesure est incompatible "telle qu'elle est appliquée" lorsque son application est incompatible avec les obligations d'un Membre au regard de l'OMC.⁸ Des transactions individuelles peuvent servir à illustrer et prouver le fait qu'une mesure est incompatible "en tant que telle" parce qu'elle envisage que les transactions en question soient effectuées d'une manière incompatible avec les règles de l'OMC. Des transactions individuelles peuvent également servir à illustrer et prouver le fait qu'une mesure est incompatible "telle qu'elle est appliquée" parce que, même si elle n'exige pas que

⁸ Voir *États-Unis - Refus d'accorder le traitement NPF aux chaussures autres qu'en caoutchouc en provenance du Brésil*, IBDD, S39/142 (19 juin 1992), paragraphe 6.13, citant *États-Unis - Taxes sur le pétrole et certains produits d'importation ("Fonds spécial")*, IBDD, S34/154 (17 juin 1987) et *CEE - Règlement relatif aux importations de pièces détachées et composants*, IBDD, S37/142 (16 mai 1990).

les transactions en question soient effectuées d'une manière incompatible avec les obligations d'un Membre au regard de l'OMC, elle est appliquée d'une manière incompatible.

Dans la présente affaire, le Brésil met en cause la SEE, le Compte du Canada et *IQ* à la fois "en tant que tels" et "tels qu'ils sont appliqués". Il a montré que des transactions individuelles constituent un manquement aux obligations du Canada au titre de l'Accord SMC. Cela devrait être suffisant pour qu'il soit constaté que ces programmes sont incompatibles "tels qu'ils sont appliqués".

De plus, des transactions individuelles servent au demeurant à illustrer qu'il est inhérent à la conception et au *modus operandi* des trois programmes canadiens mis en cause de fonctionner d'une manière incompatible avec l'Accord SMC.

27. Le Brésil peut-il indiquer, le cas échéant, les constatations ou recommandations spécifiques qu'il demande sur la question de savoir si le Canada a ou non mis en œuvre les constatations et recommandations résultant du recours du Brésil à l'article 21:5 dans la procédure dont il est rendu compte dans le document DS70?

Le Brésil demande au Groupe spécial de statuer que, sur le plan factuel, le Canada n'a rien fait depuis l'adoption du rapport du Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 reproduit dans le document DS70, pour rendre le Compte du Canada compatible avec l'Accord SMC.

Dans la procédure dont il est rendu compte dans le document DS70, le Groupe spécial a constaté que "le financement sous forme de crédits accordé au titre du Compte du Canada depuis le 1^{er} janvier 1995 pour l'exportation d'avions canadiens de transport régional constitue des subventions à l'exportation incompatibles avec l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC"⁹ et a conclu que "le Canada doit retirer dans les 90 jours [ces] subventions".¹⁰ Cela a été confirmé par l'Organe d'appel.¹¹ Le Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 a constaté que "les mesures prises par le Canada pour se conformer à la recommandation de l'ORD concernant l'application du programme Compte du Canada ne sont pas suffisantes pour garantir que les futures opérations du Compte du Canada dans le secteur des aéronefs de transport régional seront conformes aux dispositions en matière de taux d'intérêt de l'*Arrangement de l'OCDE*, et ne sont, par conséquent, pas suffisantes pour garantir que lesdites opérations du Compte du Canada ne seront pas des subventions à l'exportation prohibées".¹² Le Canada n'a pas fait appel de cette constatation.

Le Brésil ne demande pas au présent Groupe spécial de réexaminer les constatations du Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 qui figurent dans le document DS70 ni de corroborer ou confirmer les constatations de ce Groupe spécial. Il ne demande pas non plus au présent Groupe spécial de tirer des conclusions quant à ce que le Canada aurait dû faire. Il demande simplement que soit formulée une constatation de fait selon laquelle, depuis l'adoption du rapport du Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5, reproduit dans le document DS70, le Canada n'a apporté aucun changement au Compte du Canada. Le Brésil croit comprendre que le Canada ne le conteste pas en tant que point de fait. D'ailleurs, en réponse à une question posée par le Groupe spécial le deuxième jour de la première réunion du Groupe spécial, le Canada a confirmé qu'il n'avait apporté aucune modification aux statuts et règlements qui constituent la base juridique de la SEE (Compte de la Société ou Compte du Canada).

⁹ WT/DS70/R, paragraphe 10.1 b).

¹⁰ *Id.*, paragraphe 10.4.

¹¹ WT/DS70/AB/R, paragraphes 220 et 221.

¹² *Canada - Mesures visant l'exportation des aéronefs civils - Recours du Brésil à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS70/RW (adopté tel que modifié par l'Organe d'appel le 4 août 2000), paragraphe 6.1.

28. Les États-Unis font valoir que la distinction entre une législation dispositive et une législation impérative a été décrite par un groupe spécial de l'OMC comme étant un principe "bien établi" (paragraphe 2 de la déclaration orale des États-Unis). Le Brésil estime-t-il que la distinction entre législation dispositive et législation impérative est "bien établie"? Dans l'affirmative, la distinction est-elle applicable dans la présente affaire?

Le Brésil estime, comme les États-Unis, que la distinction entre une législation dispositive ("telle qu'elle est appliquée") et une législation impérative ("en tant que telle") est un principe établi de jurisprudence du GATT et de l'OMC. Le Brésil ne croit cependant pas que le principe dans ces termes exacts soit applicable dans la présente affaire aux programmes canadiens qu'il met en cause.

Il est dit dans le rapport récent *États-Unis - Mesures traitant les restrictions à l'exportation comme des subventions* qu'"un certain nombre de groupes spéciaux, dans des différends concernant la compatibilité d'une législation, n'ont pas examiné la question impératif/dispositif de façon abstraite et en tant que question nécessairement préliminaire. Dans ces affaires, les groupes spéciaux ont en revanche commencé par régler toute controverse concernant ce qu'imposaient les obligations en cause du GATT/de l'OMC et ont ensuite seulement abordé, à la lumière de ces constatations, la question de savoir si la partie défenderesse avait démontré de façon adéquate qu'elle avait un pouvoir discrétionnaire suffisant pour se conformer à ces règles. En d'autres termes, la distinction impératif/dispositif a été appliquée dans un contexte donné quant au fond".¹³

Le "contexte quant au fond" de la SEE est qu'il s'agit d'un organisme de crédit à l'exportation. Ces organismes existent pour subventionner les exportations. C'est leur but. Leurs "subventions ... permettent aux industries du pays de s'adjuger une part accrue du marché mondial pour leurs marchandises - ou du moins ... leur permettent de ne pas en être exclues".¹⁴ Ces organismes "fournissent des crédits ou [...] assurent les crédits accordés à des débiteurs sur des marchés insolubles; ... [ils] assument des risques qu'aucun banquier sain d'esprit n'est disposé à assumer".¹⁵

L'historique du point k) et de l'Arrangement le montre clairement. L'Arrangement a été conclu en 1978, après de longues années de négociation.¹⁶ Les négociations du Tokyo Round se sont achevées seulement un an plus tard en 1979. Le Tokyo Round comportait un Code des subventions qui, entre autres, obligeait les parties à ne pas recourir à des subventions à l'exportation de manière incompatible avec les dispositions du Code (article 8.2) et à ne pas accorder de subventions à l'exportation de produits autres que certains produits primaires (article 9.1).

Les Participants à l'Arrangement de l'OCDE récemment conclu, qui étaient pour la plupart, voire tous, des signataires potentiels du Code plurilatéral du Tokyo Round, étaient confrontés au fait que les activités de leurs organismes respectifs de crédit à l'exportation, autorisées par le nouvel Arrangement, seraient néanmoins incompatibles avec leurs obligations au regard du Code. Selon les mots de Gary Hufbauer, un des négociateurs du Tokyo Round, "de nombreux pays n'étaient pas disposés à condamner en tant que subventions à l'exportation des pratiques tolérées par l'OCDE".¹⁷ La solution à ce problème était le second paragraphe du point k), la clause du refuge pour les

¹³ *États-Unis - Mesures traitant les restrictions à l'exportation comme des subventions*, WT/DS194/R (du 29 juin 2001) (pas encore adopté), paragraphe 8.11 (italique dans l'original) (note de bas de page omise).

¹⁴ JOHN E. RAY, MANAGING OFFICIAL EXPORT CREDITS - THE QUEST FOR A GLOBAL REGIME, Institute for International Economics (1995), page 13 (pièce n° 54 du Brésil).

¹⁵ *Id.* (non souligné dans le texte).

¹⁶ *Id.*, pages 40 à 44. Voir également GARY CLYDE HUFBAUER AND JOANNA SHELTON ERB, SUBSIDIES IN INTERNATIONAL TRADE 68-69 (Washington, D.C. Institute for International Economics 1984) (pièce n° 55 du Brésil).

¹⁷ Hufbauer et Erb, *supra*, page 70 (pièce n° 55 du Brésil).

pratiques conformes aux dispositions en matière de taux d'intérêt de l'Arrangement.¹⁸ Les négociateurs ont reconnu que les opérations des organismes de crédit à l'exportation constituent bien des subventions à l'exportation, mais ont décidé qu'elles ne seront pas considérées comme des subventions à l'exportation tant qu'elles respecteront les dispositions en matière de taux d'intérêt de l'Arrangement.

Par conséquent, le point k) permet aux organismes de crédit à l'exportation de s'acquitter de leur fonction normale et, en même temps, de satisfaire aux prescriptions du GATT et maintenant à celles de l'Accord sur l'OMC. Lorsqu'un organisme de crédit à l'exportation agit dans le champ des activités visées par le point k) il n'est pas considéré comme fournissant une subvention à l'exportation. Toutefois si les activités d'un organisme de crédit à l'exportation ne sont pas couvertes par les exceptions prévues au point k), cet organisme fournit une subvention prohibée "en tant que telle" parce que l'octroi de subventions à l'exportation, comme s'en sont rendu compte les négociateurs du Tokyo Round, est inhérent à l'existence et au fonctionnement mêmes d'un organisme de crédit à l'exportation. Encore une fois, c'est pour cela que le point k) a été prévu.

Dans ce contexte, l'argument du Canada selon lequel les programmes ne sont pas impératifs et ne sont donc pas incompatibles avec l'Accord SMC ne peut pas être retenu. La SEE, que ce soit au titre du Compte du Canada ou du Compte de la Société, constitue une mesure destinée "en tant que telle" à offrir des subventions à l'exportation. Le financement de la SEE constitue une contribution financière qui confère un avantage et qui est subordonnée aux exportations. Le Canada bien entendu peut invoquer comme moyen de défense affirmatif le point k). L'existence de ce moyen de défense potentiel n'affecte cependant pas la nature des programmes "en tant que tels".

Enfin, même si les programmes n'exigent pas *toujours* une infraction à l'Accord SMC (par exemple lorsqu'il y a alignement ou intervention par le biais de guichets commerciaux, à supposer que le Groupe spécial soit d'accord avec le Canada sur ces points), ils resteraient incompatibles avec l'Accord SMC. Comme le Groupe spécial l'a conclu dans *États-Unis - Mesures traitant les restrictions à l'exportation comme des subventions*, si une mesure exige une violation d'une obligation au regard de l'OMC "que ce soit dans certains cas ou dans tous les cas", la mesure "en tant que telle" est incompatible.¹⁹ Se référant au rapport de l'Organe d'appel dans l'affaire *Argentine - Chaussures*, le Groupe spécial a conclu "qu'une mesure était incompatible avec les règles de l'OMC si elle prescrivait une action incompatible avec les règles de l'OMC dans des circonstances particulières, même si, dans d'autres circonstances, l'action pouvait ne pas être incompatible avec les règles de l'OMC".²⁰ Les programmes du Canada exigent l'octroi de subventions à l'exportation prohibées, sauf dans les circonstances dans lesquelles ces subventions peuvent relever du "refuge" prévu au point k).

29. S'agissant de ses allégations concernant le Compte du Canada, la SEE et IQ en tant que tels, le Brésil estime -t-il que le Compte du Canada, la SEE et IQ en tant que tels exigent l'octroi de subventions à l'exportation prohibées?

Oui. Comme nous l'avons vu en détail dans la réponse à la question 28, le Compte de la Société et le Compte du Canada relevant de la SEE en tant que tels exigent l'octroi de subventions à l'exportation prohibées parce qu'ils sont établis et fonctionnent en tant qu'organismes de crédit à l'exportation, dont l'existence a pour raison d'être l'octroi de subventions à l'exportation. Comme le Brésil l'a expliqué dans sa réponse à la question 28, les organismes de crédit à l'exportation offrent des subventions à l'exportation prohibées à moins qu'ils ne respectent les disciplines imposées par le GATT, et par la suite par l'OMC, concernant leur fonctionnement et leurs activités conformément aux

¹⁸ Ray, *supra*, pages 36 à 38 (pièce n° 54 du Brésil).

¹⁹ WT/DS194/R, paragraphe 8.77.

²⁰ *Id.*, paragraphe 8.78.

règles de l'Arrangement de l'OCDE et ne relèvent des exceptions prévues au point k). Le Brésil a montré que les programmes en question offrent des contributions financières qui confèrent un avantage et sont subordonnées à l'exportation. Par conséquent, le Canada doit apporter la preuve de son moyen de défense affirmatif et montrer que les programmes relèvent de l'exception prévue au point k). Le Canada ne l'a pas fait.

Les garanties de crédit à l'exportation sont un exemple classique d'une subvention prohibée et illustrent bien l'argument du Brésil. Les garanties de crédit à l'exportation offertes par les institutions de financement public ou par des organismes de crédit à l'exportation confèrent toujours un avantage parce qu'elles confèrent à une partie privée la cote de crédit supérieure des pouvoirs publics. Si la cote de crédit des pouvoirs publics n'était pas supérieure, la garantie n'aurait guère de sens. Comme le Brésil l'a fait observer dans sa déclaration orale, les garanties de prêt accordées par la SEE permettent au bénéficiaire d'obtenir des fonds à des conditions plus favorables que celles qu'il pourrait obtenir sur le marché.²¹

IQ est quelque peu différent dans la mesure où il couvre des activités diverses, y compris la promotion de l'investissement au Québec, la promotion commerciale au Québec, etc. Un aspect du programme toutefois exige l'offre de garanties de prêt ou de participation. En ce qui concerne cet élément spécifique d'*IQ*, le programme fonctionne comme un organisme de crédit à l'exportation et, pour les raisons décrites ci-dessus, il est incompatible avec l'Accord SMC "en tant que tel".

30. Veuillez répondre au paragraphe 52 de la déclaration préliminaire du Canada, datée du 18 juin 2001, concernant la compétence du Groupe spécial.

Au paragraphe 52 de sa communication préliminaire du 18 juin 2001, le Canada déclare que le Brésil met en cause non seulement les contributions financières de la SEE définies au paragraphe 1.1 a) 1) i) mais aussi une gamme illimitée de services financiers visés au paragraphe 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. Selon le Canada, puisque le Brésil n'a pas précisé dans son allégation quels services il mettait en cause et n'a pas indiqué les dispositions spécifiques de l'article premier sur lequel il s'appuyait, son allégation est contraire à l'article 6:2 du Mémoire d'accord. Il convient de rejeter l'argument du Canada.

Le Brésil fait observer que l'article premier de l'Accord SMC n'a pas trait aux *obligations* du Canada au titre de l'Accord SMC; il se contente de *définir* le terme "subventions". Une subvention telle qu'elle est définie à l'article premier est interdite par l'article 3 si elle est subordonnée aux exportations. L'*obligation* figure à l'article 3.

Dans l'affaire *Corée - Produits laitiers*, l'Organe d'appel a constaté que la demande d'établissement de groupe spécial présentée par les CE était adéquate bien qu'elle ne fasse qu'énumérer des articles énonçant des obligations multiples.²² Par exemple, dans cette affaire, les CE citaient simplement l'article XIX et, comme l'Organe d'appel l'a fait observer, "l'article XIX du GATT de 1994 compte trois sections et cinq paragraphes au total, dont chacun énonce au moins une obligation distincte".²³ Néanmoins, l'Organe d'appel a constaté que la Corée n'avait pas subi de préjudice du fait de la vaste portée de cette demande.²⁴

²¹ Pour plus de détails, le Groupe spécial est prié de se référer aux paragraphes 21 à 25 de la déclaration orale du Brésil du 27 juin 2001.

²² *Corée - Mesure de sauvegarde définitive appliquée aux importations de certains produits laitiers*, WT/DS98/AB/R (adopté le 12 janvier 2000), paragraphe 129.

²³ *Id.*

²⁴ *Id.*, paragraphe 131.

Dans la présente affaire, la demande d'établissement de groupe spécial présentée par le Brésil est beaucoup plus spécifique que la demande des CE que l'Organe d'appel avait jugé adéquate dans l'affaire *Corée - Produits laitiers*. La demande du Brésil spécifiait que certains "crédits à l'exportation" étaient des "subventions à l'exportation" au sens de l'article premier et de l'article 3. Cette description incluait forcément le paragraphe 1 de l'article premier, étant donné que ce paragraphe définit les subventions. Il incluait également forcément les alinéas a) et b) du paragraphe 1 parce que ces alinéas définissent les éléments constituant une subvention. Elle comprend également forcément le sous-alinéa 1) de l'alinéa a) parce qu'il définit une "contribution financière" et que l'expression "crédits à l'exportation" ne pouvait relever que de ce sous-alinéa. Le Canada ne peut quand même pas s'estimer plausible lorsqu'il laisse entendre qu'il croyait que le sous-alinéa 2) de l'alinéa a) portant sur le soutien des revenus ou des prix au sens de l'article XVI du GATT de 1994 avait quoi que ce soit à voir avec les "crédits à l'exportation". À cet égard, le Brésil voudrait souligner que c'est le Canada, et non le Brésil, qui est Participant à l'*Arrangement relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public* de l'OCDE. On peut donc supposer que le Canada sait ce que signifie l'expression "crédits à l'exportation".

De même, et bien que cet argument n'ait pas été soulevé par le Canada ni par les tierces parties, le Brésil fait observer que la référence à des "subventions à l'exportation" au sens de l'article 3 portait forcément sur les deux paragraphes de cet article - il n'y en a que deux, et le second consiste en une seule phrase sans alinéa. Elle ne portait forcément que sur l'alinéa a) du paragraphe 1 car c'est cet alinéa qui concerne les subventions à l'exportation. Le seul autre alinéa, b), concerne l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés et n'a aucun rapport avec "l'exportation", "les crédits à l'exportation" ou les "subventions à l'exportation".

Le fait que le Brésil n'ait pas précisé dans son allégation quels services financiers il mettait en cause ne constitue pas une infraction à l'article 6:2 du Mémoire d'accord. Dans sa demande d'établissement de groupe spécial, l'allégation du Brésil est que les trois programmes canadiens en question sont prohibés au titre de l'article 3 de l'Accord SMC. Au titre de l'article premier, la manière précise dont les programmes canadiens accordent des contributions financières, et la manière dont ils confèrent des avantages, sont des *arguments* à l'appui de cette allégation. Dans l'affaire *Communautés européennes - Bananes*, l'Organe d'appel a souligné que "[l']article 6:2 du Mémoire d'accord prescrit que les *allégations*, mais non les *arguments*, doivent être indiquées de manière suffisante dans la demande d'établissement.²⁵ Il faut souligner qu'il ne peut pas y avoir de "violation" de l'article premier de l'Accord SMC, qui indique simplement divers types de contributions financières et définit une subvention. Le Brésil ne peut pas alléguer que le Canada a violé l'article premier; il ne peut qu'alléguer que le Canada a violé l'article 3.

En outre, le Brésil fait observer une fois encore que la plainte du Canada porte pour l'essentiel sur ce qu'il estime être la vaste portée de l'allégation du Brésil concernant les services financiers de la SEE. Les Membres sont toutefois habilités à formuler des allégations de vaste portée. Après avoir confirmé que le Brésil a répondu aux prescriptions minimales énoncées à l'article 6:2 du Mémoire d'accord - à savoir que la demande d'établissement soit présentée par écrit, précise si des consultations ont eu lieu, indique les mesures spécifiques en cause et contient un bref exposé du fondement juridique de la plainte²⁶ - la question à laquelle le Groupe spécial doit répondre en fin de compte est de savoir s'il a été porté préjudice au droit du Canada à se défendre. Il ne peut être répondu à cette question qu'au cas par cas sur la base des "circonstances entourant l'affaire".²⁷

²⁵ *Communautés européennes - Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes*, WT/DS27/AB/R (adopté le 25 septembre 1997), paragraphe 143.

²⁶ WT/DS98/AB/R, paragraphe 120.

²⁷ *Id.*, paragraphes 127 et 124.

Les "circonstances entourant l'affaire" démontrent que la vase portée des allégations du Brésil tient aux actions du Canada lui-même.²⁸ Comme l'Organe d'appel l'a noté dans *Thaïlande - Acier*, la conduite du défendeur lui-même est pertinente s'agissant de la précision de la demande d'établissement présentée par le Membre plaignant.²⁹ Le Canada n'a notifié aucune des mesures mises en cause au titre de l'article 25 de l'Accord SMC. Il a en outre refusé de débattre des modalités du soutien qu'il accorde à l'industrie canadienne des avions de transport régional par le biais de la SEE, du Compte du Canada et d'*IQ* au cours des consultations tenues avec le Brésil le 21 février 2001. Il a également refusé de donner des réponses orales ou écrites à la liste des questions qui lui ont été soumises par le Brésil au cours des consultations. Les actions du Canada sont contraires aux prescriptions énoncées par l'Organe d'appel à savoir que les parties doivent "tout dire" et divulguer volontairement les faits se rapportant aux allégations "pendant les consultations de même que dans le cadre plus formel de la procédure de groupe spécial".³⁰ Le Canada ne peut pas s'abstenir de notifier ses mesures, refuser de répondre à leur sujet au cours des consultations, puis objecter que les allégations du Brésil les concernant sont si vastes qu'elles portent atteinte au droit du Canada à se défendre.

31. Veuillez répondre au paragraphe 14 de la déclaration orale du Canada datée du 27 juin 2001 (sur le fond)

Au paragraphe 14 de sa déclaration orale, le Canada formule trois possibilités concernant les conditions offertes par Embraer à Air Wisconsin. Le Brésil les examinera une par une.

Premièrement, les pouvoirs publics ne se sont pas engagés ni avant ni maintenant auprès d'Embraer, officiellement ou non, à fournir un soutien en relation avec l'offre faite à Air Wisconsin. Embraer n'aurait pas pu faire des offres à Air Wisconsin "étant entendu" que les pouvoirs publics fourniraient le soutien nécessaire; ceci ne peut pas être entendu avant l'achèvement du processus d'approbation, et encore moins avant le début de ce processus. Le Brésil ne peut pas dire si Embraer a fait les offres "dans l'attente" d'un soutien des pouvoirs publics. Même en supposant que cela ait été le cas, les autorités chargées d'examiner et d'approuver les demandes de soutien n'auraient pas fondé leur décision sur les attentes d'Embraer, mais sur les critères précisés dans les instruments juridiques applicables.

Deuxièmement, le Brésil n'est pas en mesure de débattre de l'exactitude de ce qu'ont dit les cadres d'Air Wisconsin [] ou aux représentants du gouvernement canadien. Comme il n'a pas été ménagé de possibilité de présenter des témoins pour un examen contradictoire, le Groupe spécial devra évaluer les éléments de preuve tels qu'ils se présentent. Le Brésil aimerait penser que sa propre déclaration aura davantage de valeur probante que celle [].

Troisièmement, le Canada estime incroyable qu'Embraer ait pu arranger un tel financement commercial et trouver des sources de crédit commercial proposant les conditions offertes à Air Wisconsin. L'opinion du Canada sur ce point n'est pas pertinente. Essentiellement, le Canada met en doute la stratégie commerciale et de commercialisation d'Embraer, ce qu'il n'est ni habilité à faire ni qualifié pour faire.

²⁸ Aux paragraphes 29 à 33 de sa réponse du 22 juin 2001 à la communication préliminaire du Canada concernant la compétence du Groupe spécial, le Brésil a indiqué d'autres "circonstances entourant l'affaire" démontrant qu'il n'a pas été porté atteinte à la capacité du Canada à se défendre dans la présente procédure.

²⁹ *Thaïlande - Droits antidumping sur les profilés en fer ou en aciers non alliés et poutrelles profilés en H en provenance de Pologne*, WT/DS122/AB/R (adopté le 5 avril 2001), paragraphe 91.

³⁰ *Inde - Protection conférée par un brevet pour les produits pharmaceutiques et les produits chimiques pour l'agriculture*, WT/DS50/AB/R (adopté le 16 janvier 1988), paragraphe 94.

Il arrive que des entreprises appliquent une politique de prix agressive pour s'emparer de parts du marché. La transaction Air Wisconsin []. On peut formuler d'autres conjectures sur ce qu'Embraer comptait faire, mais le fait demeure que le Brésil n'a pas proposé de soutien public à Embraer pour la transaction Air Wisconsin.

32. Conformément à la traduction officieuse de l'offre de financement faite par Embraer à Air Wisconsin, "EMBRAER a fait deux offres de financement, aucune des deux n'impliquant un soutien du gouvernement brésilien". Cela signifie-t-il, en ce qui concerne la transaction proposée à Air Wisconsin, qu'Embraer n'avait pas l'intention d'essayer d'obtenir/d'arranger un soutien des pouvoirs publics à quelque moment que ce soit ni de s'efforcer d'obtenir/d'arranger un soutien au titre du programme du PROEX?

Il est dit dans la même traduction officieuse, pour les deux offres, qu'"EMBRAER s'est engagée à trouver et à structurer le financement par le biais de lignes de crédit obtenues sur le marché financier commercial". Veuillez expliquer comment l'expression "marché financier commercial" peut dériver de l'expression portugaise "mercado financeiro".

Comme nous l'avons dit dans notre réponse à la question n° 31, le Brésil ne peut pas dire quelle était l'intention d'Embraer lorsque l'entreprise a fait des offres à Air Wisconsin. Dans sa réponse à la question n° 33, le Brésil a fourni en tant que pièce n° 56 [].

Le Brésil peut affirmer de manière catégorique que les pouvoirs publics brésiliens n'ont pas fourni de soutien à Embraer ni à Air Wisconsin pour cette transaction. Pour obtenir un soutien des pouvoirs publics, Embraer aurait dû suivre le processus requis et ce soutien n'aurait été approuvé que s'il avait été satisfait aux critères énoncés dans les instruments juridiques applicables. Aucune demande n'a été faite visant à engager ce processus.

Le Brésil voudrait faire observer qu'Embraer a fait deux offres à Air Wisconsin. Embraer s'est entendu dire que sa première offre n'était pas compétitive. Elle a alors amélioré l'offre (doublant notamment la garantie de pertes initiales). Apparemment, même cette offre améliorée n'a pas été suffisante pour concurrencer l'offre faite par Bombardier et le Canada.

En ce qui concerne la traduction, il y a eu une erreur. La traduction exacte en français de l'expression portugaise "mercado financeiro" est "marché financier".

33. La seconde offre d'Embraer à Air Wisconsin a-t-elle été faite par écrit? Dans l'affirmative, veuillez en fournir une copie.

Le Brésil a fourni en tant que pièce n° 56 [].³¹

34. Le Brésil considère-t-il que l'offre faite par le Canada à Air Wisconsin était plus favorable que la seconde offre d'Embraer? Dans l'affirmative, veuillez expliquer précisément pourquoi.

Oui, le Brésil estime que l'offre faite par le Canada à Air Wisconsin était plus favorable que la seconde offre d'Embraer. Les offres n'étaient manifestement pas identiques et il est tout aussi manifeste qu'Air Wisconsin a accepté l'offre de Bombardier avec le soutien des pouvoirs publics

³¹ Conformément à l'article 16 des procédures de travail du Groupe spécial, le Brésil demande que les renseignements confidentiels entre crochets, inclus dans le paragraphe ci-dessus, soient exclus de la version de cette communication jointe au rapport du Groupe spécial. Comme cela a déjà été noté, le Brésil demande que sa pièce n° 56 elle-même soit traitée de la même manière.

canadiens. Air Wisconsin n'aurait pas accepté cette offre si elle ne l'avait pas trouvée plus favorable. Ni le Brésil, ni, selon le Brésil, le Groupe spécial, ne peut établir le contraire.

N'ayant plus de base pour son allégation selon laquelle le Brésil aurait soutenu Embraer dans la transaction Air Wisconsin, le Canada se rabat sur une théorie voulant qu'il n'y ait "pas d'avantage, pas de subvention". Il renvoie à la déclaration d'un cadre d'Air Wisconsin disant que les offres considérées dans leur ensemble étaient équivalentes. Le Brésil a deux observations à formuler à ce propos. Premièrement, il apparaît qu'Air Wisconsin était contractuellement obligée de faire cette déclaration, si nous comprenons correctement la communication du Canada à ce sujet. Personne ne pourrait s'attendre sérieusement à ce qu'Air Wisconsin fasse une déclaration contradictoire - disant par exemple que l'offre du Canada était plus avantageuse - compte tenu de cette obligation contractuelle. Deuxièmement, le porte-parole d'Air Wisconsin a évalué les offres "dans leur ensemble". Cependant, l'offre d'Embraer comportait un élément spécial sans relation avec le financement.³² Ainsi, lorsque le Canada a offert une subvention pour "s'aligner" sur l'offre d'Embraer (à supposer qu'il y ait effectivement alignement sur l'offre d'Embraer) il n'a pas fait que s'aligner sur le financement. Il a eu recours à une subvention pour répondre à l'offre d'Embraer "dans son ensemble", ce qui allait plus loin que le financement.

35. Veuillez commenter le paragraphe 75 de la première communication écrite du Canada, y compris la teneur de la pièce n° 12 du Canada.

Le Canada a affirmé au paragraphe 75 de sa première communication écrite que "les délais qui peuvent être obtenus commercialement pour le financement des ventes d'avions de transport régional se situent normalement entre dix et 18 années". Le Canada n'a pas précisé quelles entités commerciales offraient ces conditions, mais le Brésil se souvient que dans l'affaire *Canada - Aéronefs*, le Canada avait mentionné spécifiquement deux grandes banques, Bank of America et Citibank comme offrant un financement dans ce secteur.³³

Le Brésil a donc effectué une étude Westlaw sur les activités de financement de ces deux banques dans le domaine des aéronefs. Cette étude n'a en rien montré que le marché autorise des conditions de financement du type allégué par le Canada.³⁴

Presque tous les financements accordés par ces banques concernaient des ventes de gros porteurs. Dans la grande majorité des cas, le financement ne dépassait pas 12 ans - soit la limite supérieure fixée dans l'Arrangement de l'OCDE pour les aéronefs gros porteurs. La durée du financement ne dépassait 12 ans que dans deux cas, un crédit à FedEx destiné à un crédit-bail (Bank of America) et un financement de 18 ans accordé à LanChile pour l'achat d'appareils Airbus (Citibank et plusieurs grandes banques européennes).

En outre, contrairement à ce que laisse entendre le Canada, à savoir que Citibank et Bank of America figuraient parmi les banques ayant financé les transactions de Bombardier, l'étude n'a rien révélé de tel. Bombardier n'est mentionnée qu'à propos d'un versement de Citibank d'un montant de 66 millions d'euros pour l'octroi à Bombardier d'un crédit destiné au refinancement de sa dette et aux besoins généraux de l'entreprise.

L'étude n'a révélé qu'un seul exemple de financement d'une transaction portant sur des avions à réaction de transport régional dans laquelle la période de remboursement était précisée. Il s'agissait de la location-vente de deux ERJ-145 à la compagnie polonaise LOT, sur une période de dix ans.

³² Voir la lettre du Brésil au Groupe spécial, datée du 25 juin 2001, contenant la description des conditions offertes par Embraer à Air Wisconsin, dernier paragraphe.

³³ WT/DS70/R, paragraphe 6.31.

³⁴ Pièce n° 57 du Brésil.

36. Veuillez répondre aux arguments avancés par le Canada, les Communautés européennes et les États-Unis (à la fois dans leurs communications écrites et dans leurs déclarations orales) selon lesquels l'alignement est conforme aux "dispositions en matière de taux d'intérêt" de l'Arrangement de l'OCDE.

Le recours aux dispositions relatives à l'alignement contenues dans l'Arrangement de l'OCDE ne constitue pas une action "conforme" aux "dispositions en matière de taux d'intérêt" de l'Arrangement de l'OCDE. Le sens ordinaire du point k) dans son contexte, de même que l'objet et le but de l'Accord SMC, étaye cette interprétation.

De l'avis du Brésil toutefois, la question déterminante est de savoir si le Canada a même respecté les prescriptions des dispositions de l'Arrangement relatives à l'alignement dans la transaction Air Wisconsin. Si le Groupe spécial constate que le Canada n'a pas respecté ces prescriptions, il n'a pas à répondre à ce qui deviendrait une question théorique - l'alignement permet-il à un Membre de continuer à agir de manière "conforme" aux dispositions en matière de taux d'intérêt de l'Arrangement de l'OCDE.

C'est au Canada qu'il appartient de montrer qu'il a bien respecté les prescriptions des dispositions de l'Arrangement relatives à l'alignement dans la transaction Air Wisconsin. Le Brésil fait observer que la date limite à laquelle le Canada devait fournir des éléments de preuve factuels démontrant qu'il avait respecté les dispositions de l'Arrangement relatives à l'alignement, comme il est spécifié au paragraphe 14 des procédures de travail du Groupe spécial, est dépassée. De toute manière, le Canada n'a pas satisfait aux prescriptions des dispositions relatives à l'alignement de plusieurs manières.

Premièrement, bien qu'aux termes de l'article 53 a) de l'Arrangement un Participant "fait tout son possible pour vérifier" que les modalités non conformes à l'Arrangement "bénéficient d'un soutien public", le Canada ne l'a pas fait dans la présente affaire. Faire "tout son possible pour vérifier" si un soutien des pouvoirs publics brésiliens était la source de la non-conformité des modalités, voulait assurément dire poser la question au gouvernement brésilien. Le Canada ne l'a pas fait. S'il l'avait fait, il aurait appris que l'offre faite par Embraer à Air Wisconsin n'impliquait aucun soutien des pouvoirs publics. L'offre faite à Air Wisconsin émanait uniquement d'Embraer.

Deuxièmement, le Canada n'a pas démontré qu'il avait informé les autres Participants de la nature et du résultat des efforts de vérification exigés par l'article 53 a). Il n'a pas non plus fourni d'éléments de preuve démontrant qu'il avait notifié les autres Participants à l'Arrangement des modalités et conditions de son soutien dans la transaction Air Wisconsin, comme l'exigent les articles 53 b) et 47 a) de l'Arrangement.

Troisièmement, dans une note de bas de page figurant dans sa première communication, le Canada dit que "l'alignement autre qu'à l'identique" qu'il a proposé à Air Wisconsin était justifié.³⁵ Comme il ressort clairement de la réponse du Canada datée du 26 juin à la demande de renseignements formulée le 20 juin par le Groupe spécial concernant les modalités de l'offre faite à Air Wisconsin, le Canada a en fait proposé des modalités et des conditions qui n'étaient pas identiques à celles offertes par Embraer. Un alignement autre qu'à l'identique est permis, par l'article 52 de l'Arrangement, en ce qui concerne des modalités et conditions non notifiées et non conformes offertes par *un autre Participant*. Cette option n'est toutefois pas proposée par l'article 53 qui régit l'alignement sur des modalités et conditions non conformes offertes par un *non-Participant*.

³⁵ Première communication écrite du Canada, 18 juin 2001, note de bas de page 36.

Quatrièmement, si le Canada est autorisé à procéder à un alignement autre qu'à l'identique, il lui appartient, et c'est une très grande responsabilité, de démontrer que l'offre "autre qu'à l'identique" qu'il a faite à Air Wisconsin *était égale à l'offre d'Embraer et pas plus favorable que cette offre*. Le Canada ne peut pas s'acquitter de cette charge. Comme cela a été vu dans la réponse du Brésil à la question 34, l'offre du Canada était en fait plus favorable pour Air Wisconsin que celle d'Embraer.

Par conséquent, dans la transaction Air Wisconsin, le Canada n'a pas satisfait aux prescriptions de l'Arrangement relatives à l'alignement. De plus, il a en fait offert à Air Wisconsin des conditions nettement plus favorables que celles d'Embraer. Toutefois, même si le Groupe spécial n'est pas d'accord avec le Brésil sur ces points, le Canada ne peut pas bénéficier du "refuge" prévu au point k) parce que le recours à l'alignement ne permet pas au Canada de continuer à agir de manière "conforme" aux "dispositions en matière de taux d'intérêt" de l'Arrangement de l'OCDE.

Le Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 *Canada - Aéronefs* partageait ce point de vue. Il s'est intéressé surtout au sens du terme "conforme" et a conclu correctement que l'alignement - même s'il était effectué conformément aux procédures énoncées dans les dispositions de l'Arrangement relatives à l'alignement - rend l'offre non conforme aux dispositions en matière de taux d'intérêt de l'Arrangement au lieu de la rendre conforme.³⁶

Le Groupe spécial a établi une distinction entre les "exceptions" prévues dans le cadre de l'Arrangement - pour lesquelles des variations spécifiques et définies très précisément sont énoncées - et des "dérogations" - pour lesquelles aucune variation spécifique ou définie n'est prévue.³⁷ Selon le Groupe spécial, en considérant qu'une dérogation (par exemple l'alignement sur une offre non conforme) est "conforme" aux dispositions en matière de taux d'intérêt de l'Arrangement on saperait le but même de l'Arrangement qui est d'imposer des disciplines aux crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public.³⁸

En outre, le Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 *Canada - Aéronefs* a fait observer qu'il fallait que toute interprétation du point k) "indique avec clarté et certitude ce que sont les règles (de l'Accord SMC) et comment il convient de s'y conformer".³⁹ L'interprétation prônée par le Canada, les CE et les États-Unis - interprétation qui préserve le recours au "refuge" du point k) en cas d'alignement - enlèverait toute clarté et certitude quant à l'application de l'Accord SMC pour les quelque 120 Membres de l'OMC qui se trouvent ne pas être Participants à l'Arrangement de l'OCDE. Si l'Arrangement prévoit une multitude de dispositions relatives à la notification qui rendent les cas d'alignement par les Participants transparents pour les autres Participants, les non-Participants sont tenus dans l'ignorance totale.

Conformément aux règles de l'Arrangement, un Participant souhaitant faire une offre non conforme ou s'aligner sur l'offre non conforme d'un autre Participant est tenu de respecter des prescriptions strictes en matière de notification et de délai, tant vis-à-vis de tous les Participants que du Participant précis qui a fait l'offre initiale non conforme.⁴⁰ Pour ce qui est de l'alignement, les Participants disposent donc de nombreux renseignements concernant ce que tout autre Participant compte faire, conformément aux règles suivantes:

³⁶ WT/DS70/RW, paragraphe 5.125.

³⁷ *Id.*, paragraphes 5.121 à 5.125.

³⁸ *Id.*, paragraphe 5.120. Voir également l'Arrangement de l'OCDE (1998), Introduction ("Objet et champ d'application") (pièce n° 42 du Brésil).

³⁹ WT/DS70/RW, paragraphe 5.133.

⁴⁰ Arrangement de l'OCDE (1998), articles 47 a), 50 et 52.

- ? Un Participant doit notifier tous les autres Participants s'il souhaite faire une offre initiale non conforme.⁴¹ Ce participant doit alors respecter certains délais avant de faire son offre non conforme.
- ? Un Participant ayant l'intention de s'aligner à l'identique sur l'offre non conforme notifiée par un autre Participant peut faire son offre après avoir observé un délai. Cependant, si l'alignement est autre qu'à l'identique, le Participant procédant à l'alignement doit notifier tous les Participants et respecter des délais supplémentaires.⁴²
- ? Si un Participant compte s'aligner à l'identique sur l'offre non conforme et non notifiée d'un autre Participant, il doit en aviser ce dernier et observer certains délais. Mais pour un alignement autre qu'à l'identique, le Participant s'alignant doit également notifier tous les Participants et respecter des délais supplémentaires.⁴³

Cependant, lorsque des non-Participants sont impliqués, les choses sont différentes. Si un Participant compte s'aligner sur l'offre non conforme d'un non-Participant, il lui suffit de notifier les autres Participants et de respecter certains délais. Le non-Participant n'est pas avisé de l'intention du Participant de s'aligner ni de l'alignement lui-même.

Cette différence assez manifeste de traitement entre Participants et non-Participants a préoccupé le Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 *Canada - Aéronefs*.⁴⁴ Le Canada, les CE et les États-Unis ont tous reconnu le problème, bien que chacun ait offert une solution différente.⁴⁵ Cette absence d'accord - même entre des Membres de l'OMC qui sont également Participants à l'Arrangement - montre à quel point le fait d'autoriser le recours à l'alignement empêcherait de voir "avec clarté et certitude ce que sont les règles (de l'Accord SMC) et comment il convient de s'y conformer".⁴⁶

En outre, les diverses interprétations de la manière dont "l'alignement" s'applique, proposées par le Canada, les CE et les États-Unis soulèvent de graves questions de conformité avec le principe de la nation la plus favorisée énoncé à l'article premier du GATT de 1994. Les prescriptions inéquitables en matière de notification qui seraient importées dans l'Accord SMC si l'interprétation prônée par le Canada, les CE et les États-Unis était adoptée constitueraient une règle ou une formalité en rapport avec l'exportation et accorderaient un avantage, une faveur, un privilège ou l'immunité à certains Membres mais pas à tous. Une telle interprétation ne doit pas être acceptée.

Le point de vue du Canada selon lequel les non-Participants seraient libérés des prescriptions en matière de notification des dispositions de l'Arrangement relatives à l'alignement et disposeraient par conséquent d'un avantage compétitif par rapport aux Participants⁴⁷, n'empêche pas qu'il y ait violation de l'article premier. La question n'est pas de savoir si ce serait les Participants ou au contraire les non-Participants qui tireraient avantage de l'importation des règles de l'Arrangement de l'OCDE relatives à l'alignement dans l'Accord SMC; toute interprétation du point k) exigeant un

⁴¹ Arrangement de l'OCDE (1998), article 47 a).

⁴² Arrangement de l'OCDE (1998), article 50.

⁴³ Arrangement de l'OCDE (1998), article 52.

⁴⁴ WT/DS70/RW, paragraphe 5.132.

⁴⁵ Première communication écrite du Canada, note de bas de page 46; déclaration orale du Canada, 27 juin 2001, paragraphe 32; communication des CE à titre de tierce partie, 22 juin 2001, paragraphe 70; communication des États-Unis à titre de tierce partie, 22 juin 2001, paragraphe 16.

⁴⁶ WT/DS70/RW, paragraphe 5.133.

⁴⁷ Déclaration orale du Canada, paragraphes 38 à 40.

traitement plus favorable pour certains Membres de l'OMC entraînerait une violation de l'article premier du GATT de 1994.

En outre, la suggestion du Canada selon laquelle l'absence d'obligation de notifier compense en quelque sorte le fait que les non-Participants ne reçoivent pas eux-mêmes les notifications des Participants n'est pas pertinente. Un tel "équilibre" d'un traitement moins favorable dans un domaine par un traitement soi-disant plus favorable dans un autre n'empêche pas qu'il y ait violation de l'article premier, comme cela a été dit par le Groupe spécial *États-Unis - L'article 337 de la Loi douanière de 1930*, dans le contexte de l'article III:4.⁴⁸

Tant que le point de vue du Canada sur l'acceptabilité d'un alignement autre qu'à l'"identique" prévaut⁴⁹, il est hypocrite de la part du Canada, des CE et des États-Unis de faire valoir qu'en autorisant les Membres à s'aligner et à continuer de bénéficier du refuge prévu au point k), on les incitera à ne pas faire d'offres non conformes.⁵⁰ Comme le Brésil l'a démontré dans le contexte de la transaction Air Wisconsin, "l'alignement autre qu'à l'identique" "n'est pas du tout un alignement". Permettre l'alignement autre qu'à l'identique équivaut tout simplement à autoriser les Membres à répondre avec une offre *plus favorable* et aboutit finalement à un "engrenage". La réalité de l'alignement autre qu'à l'identique et la spirale vers le bas qu'il créerait est précisément ce que le Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 *Canada - Aéronefs* avait à l'esprit quand il s'est déclaré préoccupé de ce qu'en autorisant l'alignement on "affaiblirait directement les disciplines réelles applicables à l'octroi d'un soutien public aux crédits à l'exportation"⁵¹ et on soulèverait la question de savoir en quoi les règles prévues au point k) ou dans l'Arrangement de l'OCDE étaient en fait nécessaires.

C'est pour toutes ces raisons que le respect des dispositions de l'Arrangement de l'OCDE relatives à l'alignement ne devraient pas autoriser les subventions à l'exportation prohibées à bénéficier du "refuge" prévu au point k).

⁴⁸ L/6439, IBDD, S36/386, paragraphe 5.14 ("Le Groupe spécial rejetait toute idée qui consisterait à équilibrer le traitement plus favorable de certains produits importés avec un traitement moins favorable d'autres produits importés. Si cette idée était admise, elle permettrait à une partie contractante de déroger à l'obligation d'accorder un traitement non moins favorable dans un cas, ou même à l'égard d'une partie contractante, sous prétexte qu'elle accorde un traitement plus favorable dans un autre cas ou à une autre partie contractante.").

⁴⁹ Première communication écrite du Canada, paragraphes 18 et 46 (note 36).

⁵⁰ Première communication écrite du Canada, paragraphe 59; communication des CE à titre de tierce partie, paragraphe 66; communication des États-Unis à titre de tierce partie, paragraphe 13.

⁵¹ WT/DS70/RW, paragraphe 5.125.

ANNEXE A-10

DEUXIÈME COMMUNICATION ÉCRITE DU BRÉSIL

(13 juillet 2001)

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
<i>Liste des pièces présentées par le Brésil</i>	A-98
I. INTRODUCTION	A-99
II. QUESTIONS DE COMPÉTENCE	A-100
A. La demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Brésil satisfait aux prescriptions de l'article 6:2 du Mémorandum d'accord.....	A-100
B. Le principe de la chose jugée (<i>res judicata</i>) n'empêche pas le Groupe spécial d'examiner les allégations du Brésil	A-105
III. LE SOUTIEN ACCORDÉ PAR LA SEE À L'INDUSTRIE DES AÉRONEFS RÉGIONAUX DU CANADA CONSTITUE UNE SUBVENTION À L'EXPORTATION PROHIBÉE	A-108
A. Le Compte de la Société de la SEE et le Compte du Canada de la SEE "en tant que tels"	A-108
1. La SEE et un organisme de crédit à l'exportation et, en tant que tel, impose que la fourniture des subventions soit subordonnée aux exportations	A-109
2. Des exemples concrets illustrent le fait que la SEE est un organisme de crédit à l'exportation et, en tant que tel, impose que la fourniture des subventions soit subordonnée aux exportations.....	A-110
a) Garanties de prêts	A-110
b) Services financiers	A-111
c) Le point de référence de la SEE	A-112
3. Le moyen de défense affirmatif que le Canada tire du "refuge" prévu au point k) n'enlève rien au caractère impératif de ces mesures.....	A-113
B. Le Compte de la Société et le Compte du Canada "tels qu'ils sont appliqués".....	A-114
1. ASA	A-115
2. Kendell.....	A-116

IV.	LE SOUTIEN DU CANADA À LA TRANSACTION AIR WISCONSIN CONSTITUE UNE SUBVENTION À L'EXPORTATION PROHIBÉE	A-117
A.	Le soutien du Compte du Canada à la transaction Air Wisconsin.....	A-118
1.	Le moyen de défense qu'invoque le Canada en soutenant que son offre était compatible avec l'Accord SMC parce qu'elle était alignée sur l'offre du Brésil doit être rejeté	A-118
a)	Le Brésil n'a ni offert ni promis de soutenir la transaction Air Wisconsin	A-119
b)	Le Canada n'a pas réussi à prouver que, à supposer que le gouvernement brésilien ait offert ou promis un soutien à Embraer pour la transaction Air Winconsin, le Canada s'est aligné sur cette offre.....	A-119
c)	Le Canada n'a pas démontré que l'"alignement" soit une pratique qui bénéficie du "refuge" du point k)	A-120
2.	L'allégation du Canada selon laquelle, en offrant des conditions équivalentes à celles de l'offre d'Embraer, il offrait des conditions de financement qui étaient celles du marché, doit être rejetée.....	A-121
a)	Le Canada ne peut pas prouver que les conditions de son soutien public au financement soient identiques ou équivalentes aux conditions financières comprises dans l'offre d'Embraer	A-121
b)	Les conditions de l'offre d'Embraer ne constituent pas le "marché".....	A-122
c)	Les conditions de l'offre d'Embraer sont sans importance; le soutien public accordé par le Canada confère un avantage parce que ses conditions sont meilleures que les conditions de financement que Bombardier peut trouver sur le marché.....	A-123
B.	Le soutien d'IQ à la transaction Air Winconsin	A-123
V.	LE SOUTIEN D'INVESTISSEMENT-QUÉBEC À L'INDUSTRIE CANADIENNE DES AÉRONEFS RÉGIONAUX CONSTITUE UNE SUBVENTION À L'EXPORTATION PROHIBÉE	A-125
A.	Investissement-Québec constitue en tant que tel une subvention prohibée.....	A-125
B.	Investissement-Québec constitue une subvention prohibée tel qu'il est appliqué .	A-128
1.	Questions préliminaires.....	A-128
2.	Les garanties d'IQ, telles qu'elles ont été appliquées aux transactions citées par le Canada, constituent une subvention à l'exportation prohibée.....	A-130
VI.	OBSERVATIONS CONCERNANT LES RÉPONSES DU CANADA AUX QUESTIONS POSÉES PAR LE GROUPE SPÉCIAL	A-132
VII.	CONCLUSION	A-133

Liste des pièces présentées par le Brésil

Communiqué de presse du Département des affaires étrangères et du commerce international, 9 juillet 2001	Pièce n° 58
"Bombardier wins big jet order; Ottawa gives Northwest cut-rate financing", <i>The Globe and Mail</i> , 10 juillet 2001	Pièce n° 59
Standard & Poor's, Non-US Local and Regional Government Ratings Since 1975	Pièce n° 60
Moody's Ratings List, Government Bonds and Country Ceilings	Pièce n° 61
<i>Décret concernant le partage des responsabilités</i> entre Investissement-Québec et Garantie-Québec	Pièce n° 62
"S & P affirms Bombardier rating", <i>The Globe and Mail</i> , 9 août 2000	Pièce n° 63

I. INTRODUCTION

1. La présente communication, qui est la deuxième communication écrite présentée par le Brésil dans cette affaire, contient des arguments supplémentaires du Brésil montrant pourquoi le soutien sous forme de financement direct, de garanties de prêts et de bonification d'intérêts accordé par le Canada par l'intermédiaire du Compte de la Société et du Compte du Canada de la Société pour l'expansion des exportations ("SEE"), ainsi que d'Investissement-Québec ("IQ") constitue une subvention prohibée au sens des articles 1^{er} et 3 de l'*Accord sur les subventions et les mesures compensatoires* ("Accord SMC"). Cette deuxième communication complète l'argumentation exposée par le Brésil dans sa première communication écrite, les déclarations qu'il a faites devant le Groupe spécial à sa réunion des 27 et 28 juin 2001, et les réponses qu'il a données le 6 juillet 2001 aux questions posées par le Groupe spécial.

2. À titre liminaire, avant d'aborder les arguments de fond sur la nature des mesures en cause, le Brésil apporte dans la section II ci-dessous des réponses complémentaires aux arguments du Canada concernant les questions de compétence. Le Brésil soutient qu'il n'y a aucune ambiguïté quant à l'identité des mesures du Canada et des dispositions de l'Accord SMC qui sont en cause, et que toutes les questions qui peuvent se poser concernant le caractère factuel de ces mesures ou leur interprétation juridique sont précisément les questions *de fond* que le Groupe spécial doit examiner puisqu'il a été établi pour cela. En outre, le Brésil explique que le fait qu'il y ait eu d'autres procédures devant un autre groupe spécial et que celui-ci ait examiné certains aspects de certaines mesures mises en cause ici ne fait pas obstacle à ce que le présent Groupe spécial examine les questions de fond dont il est saisi.

3. Dans la section III, le Brésil répond aux arguments soulevés par le Canada et les tierces parties au sujet de l'allégation du Brésil selon laquelle le soutien offert par la SEE à l'industrie des avions de transport régional du Canada par l'intermédiaire de son Compte de la Société et de son Compte du Canada constitue une subvention à l'exportation prohibée. Le Brésil affirme que les efforts du Canada pour présenter le Compte de la Société et le Compte du Canada de la SEE comme des mesures "dispositives" et non "impératives" sont vains. Ces mesures peuvent donc être mises en cause "en tant que telles". Le Brésil met aussi en cause l'utilisation qui est faite du Compte de la Société et du Compte du Canada dans des transactions particulières, et il examine les documents produits par le Canada en réponse à des questions expresses posées par le Groupe spécial au sujet de ces transactions. Ces documents montrent que le Compte de la Société et le Compte du Canada de la SEE constituent des subventions à l'exportation prohibées "tels qu'ils sont appliqués".

4. Dans la section IV, le Brésil examine les arguments du Canada concernant l'allégation du Brésil selon laquelle le soutien accordé par le Compte du Canada et par IQ à la transaction Air Wisconsin constitue une subvention à l'exportation prohibée. Le Canada n'a pas réussi à établir que l'offre qu'il avait faite à Air Wisconsin était "conforme" aux "dispositions en matière de taux d'intérêt" de l'*Arrangement de l'OCDE relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public* ("Arrangement de l'OCDE"). Cette offre ne peut donc pas prétendre au bénéfice du "refuge" prévu au point k) de la Liste exemplative de subventions à l'exportation qui figure à l'Annexe I de l'Accord SMC.

5. En outre, le moyen de défense subsidiaire invoqué par le Canada – à savoir que son offre ne conférerait pas un "avantage" à Air Wisconsin parce qu'elle n'était qu'un alignement sur les conditions commerciales offertes par Embraer doit également être écarté. Premièrement, le Canada n'a pas expliqué comment l'instrument de "soutien public" utilisé par la SEE – le Compte du Canada – peut échapper aux contraintes imposées par les "dispositions en matière de taux d'intérêt" de l'Arrangement de l'OCDE sans pour autant constituer une subvention à l'exportation prohibée au sens de l'Accord SMC. Deuxièmement, le Canada n'a pas démontré que les conditions de l'offre d'Embraer à

Air Wisconsin constituent les conditions du "marché". Troisièmement, le Canada n'a pas tenu compte de l'avantage conféré à *Bombardier* par une contribution financière offerte à Air Wisconsin.

6. Dans la section V, le Brésil répond aux arguments du Canada selon lesquels le soutien d'IQ à l'industrie des avions de transport régional du Canada ne constitue pas une subvention à l'exportation prohibée, ni "en tant que tel", ni "tel qu'il est appliqué". Le Brésil examine la pertinence de différents décrets du gouvernement québécois produits par le Canada en réponse aux questions du Groupe spécial, ainsi que des renseignements concernant les garanties fournies par IQ pour certaines transactions portant sur les aéronefs régionaux. Puisque le Canada a omis de fournir une grande partie des renseignements expressément demandés par le Groupe spécial, le Brésil demande au Groupe spécial d'en tirer des déductions défavorables et de présumer que ces renseignements, s'ils avaient été fournis, montreraient que les garanties d'IQ constituent une subvention à l'exportation.

7. Le Brésil commente ensuite brièvement, dans la section VI, les réponses que le Canada a données le 6 juillet 2001 aux questions du Groupe spécial, pour autant qu'il ne les ait pas déjà abordées dans d'autres sections de la présente communication. Il relève toutefois que, en raison de difficultés logistiques rencontrées par le Canada, les pièces accompagnant ces réponses ne sont parvenues aux responsables brésiliens à Genève que le mardi 10 juillet 2001, soit trois jours seulement avant le délai fixé pour le dépôt de la présente communication. En conséquence, le Brésil n'a pas eu le temps d'étudier à fond le dossier présenté par le Canada, et il n'est pas encore en mesure de faire des observations détaillées sur ce dossier. Il fera des observations complémentaires sur les réponses apportées par le Canada aux questions du Groupe spécial dans la déclaration qu'il fera à la deuxième réunion du Groupe spécial.

II. QUESTIONS DE COMPÉTENCE

A. La demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Brésil satisfait aux prescriptions de l'article 6:2 du *Mémoire d'accord*

8. Le Canada a prétendu que la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Brésil ne satisfaisait pas aux prescriptions de l'article 6:2 du *Mémoire d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends* ("Mémoire d'accord"). Le Brésil est convaincu que les communications qu'il a présentées sur cette question les 22 et 28 juin 2001 répondent pleinement aux arguments du Canada, et il n'y reviendra pas ici. Il fait cependant les observations suivantes en réponse aux arguments exposés par le Canada au sujet de la compétence dans sa réponse aux questions du Groupe spécial.

9. Premièrement, la demande de consultations du Brésil et sa demande d'établissement d'un groupe spécial citent l'une et l'autre expressément les crédits à l'exportation et les garanties accordés par le Canada à l'industrie des aéronefs régionaux par l'intermédiaire de la Société pour l'expansion des exportations, du Compte du Canada et de la province du Québec. Dans sa réponse à la question n 5 du Groupe spécial, le Canada a contesté que la demande du Brésil soit limitée à l'industrie des avions de transport régional, disant que certains des alinéas et des paragraphes numérotés de la demande d'établissement du Groupe spécial ne contenaient pas la "précision importante "pour l'industrie des aéronefs régionaux"". Et pourtant, la toute première phrase du premier alinéa de la demande d'établissement d'un groupe spécial mentionne l'industrie des aéronefs régionaux. L'idée que le Canada, dans la suite de la demande, ne savait pas avec certitude quelle branche de production était en cause dans ce différend n'est tout simplement pas crédible.¹ Rien dans

¹ La demande de consultations et la demande d'établissement d'un groupe spécial portent toutes deux le titre *Canada – Crédits à l'exportation et garanties de prêts accordés pour les aéronefs régionaux*. Le Canada a précédemment fait valoir que le titre donné à une affaire est sans pertinence pour la clarté de la demande d'établissement du groupe spécial. Cependant, si le Brésil avait considéré que le titre donné au différend

les communications du Canada sur la question de la compétence ne donne la moindre raison de douter que le Brésil ait dûment indiqué, et que le Canada ait parfaitement compris, que le différend portait sur les crédits à l'exportation accordés à l'industrie des avions de transport régional.

10. Il est indubitable aussi que la demande du Brésil mettait en cause trois mesures du Canada - la SEE, le Compte du Canada et l'aide fournie par la province du Québec par l'intermédiaire d'Investissement-Québec. Le Brésil n'a jamais évoqué ni analysé d'autres mesures et le Canada, dans sa réponse à la question n° 5 du Groupe spécial, paraît admettre que la demande du Brésil citait le Compte du Canada, la SEE et IQ comme mesures en cause, quoique, selon le Canada, "en termes généraux et imprécis".²

11. Deuxièmement, le Brésil a mis en cause ces trois programmes en tant que subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC subordonnées, en droit ou en fait, aux exportations, et donc prohibées en vertu de l'article 3 de cet accord. Le Canada n'a pas allégué que le Brésil prétendait agir sur la base d'articles de l'Accord SMC qui n'étaient pas indiqués clairement dans la demande d'établissement du Groupe spécial.

12. Le Canada a laissé entendre que la demande du Brésil n'était pas suffisamment précise dans la mesure où elle ne citait pas expressément l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.³ Cependant, l'Organe d'appel a déclaré que le renvoi à un article d'un accord visé dans une demande d'établissement d'un groupe spécial implique une allégation d'incompatibilité avec les subdivisions de cet article:

[É]tant donné que la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes comprenait une allégation d'incompatibilité avec l'article 23, une allégation d'incompatibilité avec l'article 23:2 a) relève du mandat du Groupe spécial.⁴

La demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Brésil citait les trois mesures en cause en indiquant qu'elles violaient les articles 1^{er} et 3 de l'Accord SMC. La demande du Brésil est à cet égard comparable à celle du Canada dans l'affaire *États-Unis – Mesures traitant les restrictions à l'exportation comme des subventions*: dans cette demande, le Canada avait simplement allégué que certaines mesures des États-Unis violaient l'article 1.1 de l'Accord SMC, et c'est seulement dans sa première communication écrite qu'il avait précisé que les mesures en cause traitaient les restrictions à l'exportation de manière contraire à plusieurs alinéas de l'article 1.1, y compris aux alinéas 1.1 a) 1) i) à iv).⁵

13. Troisièmement, le Brésil a spécifiquement mis en cause les crédits à l'exportation offerts par l'intermédiaire de ces programmes sous forme de financement, de garanties et de bonification d'intérêts. Il n'a contesté aucune autre activité de ces programmes. Certes, des questions pourront se poser au cours de cette procédure sur la manière précise dont le Canada fournit un financement, des garanties ou une bonification d'intérêts dans le cadre de ces programmes; ce sont là cependant des questions de fond qui devront être réglées au cours de la procédure, et qui ne créent aucun problème de compétence et n'introduisent aucun élément d'incertitude dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Brésil.

restreignait indûment ses allégations, il en aurait certainement discuté avec le Secrétariat avant de déposer sa demande d'établissement d'un groupe spécial.

² Réponses du Canada aux questions du Groupe spécial, 6 juillet 2001, page 5.

³ Déclaration orale du Canada sur les questions de compétence, 27 juin 2001, paragraphe 22.

⁴ *États-Unis – Mesures à l'importation de certains produits en provenance des Communautés européennes*, WT/DS165/AB/R, paragraphe 111 (adopté le 10 janvier 2001).

⁵ *États-Unis – Mesures traitant les restrictions à l'exportation comme des subventions*, WT/DS194/2, Demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Canada (25 juillet 2000). Voir aussi WT/DS194/R (29 juin 2001) (pas encore adopté), paragraphes 5.20 à 5.28.

14. Contrairement à ce qu'allègue le Canada, qui soutient que le Brésil a cherché à "remédier" à de prétendues insuffisances de sa demande d'établissement d'un groupe spécial, le Brésil a à maintes reprises défini la portée de sa demande – le financement, les garanties et la bonification d'intérêts offerts par la SEE, le Compte du Canada et Investissement-Québec à l'industrie des aéronefs régionaux – en répétant à chaque fois mot pour mot la formule qui figure dans la demande et en expliquant que cette formule est claire et précise, et que le Canada la comprend parfaitement.

15. Il semble néanmoins que le Canada s'obstine à refuser les explications du Brésil sur ce point. Le Brésil a beau s'évertuer à expliquer que sa demande ne signifie rien d'autre que ce qui vient d'être dit, le Canada cherche encore à semer la confusion. Les réponses du Canada aux questions du Groupe spécial illustrent parfaitement sa tactique et les difficultés qui en résultent pour le Brésil à cet égard. Dans sa première communication écrite, le Brésil a dit que, selon lui, la SEE accordait des garanties à Comair. Le Canada a répondu en déclarant, dans sa première communication écrite, que la SEE n'accordait *pas* de garanties de prêts à Comair. Le Brésil a dit alors, dans sa réponse à la déclaration orale du Canada sur les questions de compétence, qu'il acceptait les explications du Canada sur ce point et il a modifié son argumentation en conséquence.

16. Or, le Brésil constate aujourd'hui que, dans la réponse du Canada à la question n° 11 du Groupe spécial, il est question de "l'offre qu'avait faite la SEE à Comair". De toute évidence, la SEE a donc bien, sous une forme ou une autre, fourni un financement à Comair – même si ce n'est peut-être pas sous forme de garanties comme le Brésil l'avait pensé d'abord. À ce stade, le Brésil ne sait toujours pas si la SEE a financé les ventes de Bombardier à Comair, ni comment elle l'a fait.

17. Les faux-fuyants du Canada sur la question de savoir si la SEE traitait avec Comair illustrent parfaitement les failles de l'argumentation du Canada sur la compétence. Le Brésil fait observer que le Canada n'a notifié aucun de ces programmes, qu'il n'a pas donné d'informations pendant les consultations, et qu'il prétend maintenant que l'incapacité du Brésil à qualifier exactement les opérations entreprises dans le cadre des trois programmes en cause soulève un problème de compétence. Par exemple, dans sa déclaration au Groupe spécial sur la compétence, le Canada a signalé de prétendues discordances, entre la première communication écrite du Brésil et sa communication du 25 juin 2001 sur les questions de compétence, dans sa manière de décrire le fonctionnement de ces mesures.⁶ Ces prétendues discordances portent toutes sur les détails des opérations effectuées dans le cadre des mesures en cause. Tout comme la question de savoir si la SEE a soutenu la transaction Comair, et comment elle l'a fait, ces prétendues discordances ne sont que des détails de fait concernant ces trois programmes, détails qui, s'ils sont pertinents pour la résolution des questions dont le Groupe spécial est saisi, n'introduisent en aucune manière un manque de clarté sur l'*identité des mesures* en cause.

18. Dans sa réponse à la question n° 6 du Groupe spécial, le Canada continue d'alléguer que la demande du Brésil décrivait "en termes généraux et imprécis" les crédits à l'exportation en cause. Il ne prétend pas toutefois qu'il soit aucunement interdit au Brésil de demander à un groupe spécial d'examiner *tous* les crédits à l'exportation offerts par les trois mesures canadiennes visées. De toute façon, la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Brésil n'a pas mis en cause les crédits à l'exportation en tous genres. Au contraire, le Brésil a délibérément énuméré les types de crédits à l'exportation – financement, garanties et bonification d'intérêts – qui étaient contestés. Dans sa réponse aux questions du Groupe spécial, le Canada ne prétend plus que la formule employée par le Brésil soit l'équivalent de "including but not limited to" ("y compris, mais non exclusivement"), mais il continue à soutenir que l'emploi du mot "including" est imprécis. Le sens normal du mot

⁶ Il serait plus pertinent de comparer la demande d'établissement d'un groupe spécial du Brésil et ses communications ultérieures, mais le Canada n'a pas allégué l'existence de discordances entre la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Brésil et l'énoncé ultérieur de ses allégations.

"including" est "if one takes into account; inclusive of" ("si l'on tient compte de; en incluant").⁷ Le sens de "inclusive" ("incluant") est "that includes, encloses, or contains" ("qui comprend, renferme ou contient"). S'il n'est pas accompagné d'une expression qui en développe le sens, telle que "but not limited to" ("mais non exclusivement") ou "*inter alia*" ("entre autres"), le mot "including" doit être normalement interprété comme introduisant l'énumération des éléments pertinents d'un ensemble. En fait, l'objection du Canada paraît être que le Brésil n'a pas énuméré tous les types de crédits à l'exportation qui n'étaient *pas* visés dans sa demande. Le Brésil n'avait, à sa connaissance, nullement l'obligation de le faire et, selon lui, ne pas l'avoir fait n'enlève rien à la clarté ni à la précision de la description des types de crédits à l'exportation qui sont effectivement énumérés dans sa demande.

19. Quoi qu'il en soit, la demande du Brésil ne soulève pas le genre de problèmes qui a amené l'Organe d'appel à condamner l'emploi d'une formule telle que "entre autres" dans l'affaire *Inde - Protection conférée par un brevet pour les produits pharmaceutiques et les produits chimiques pour l'agriculture*.⁸ Dans cette affaire, les États-Unis n'avaient pas du tout mentionné l'article 63 de l'Accord sur les ADPIC dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, ni même dans leur première communication écrite. Ce n'est que dans leur déclaration orale à la première réunion du Groupe spécial sur le fond, que les États-Unis avaient essayé pour la première fois d'invoquer l'article 63 dans une allégation subsidiaire, sur la base de la formule "entre autres" qui figurait dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial. L'Organe d'appel avait décidé que cette expression n'était pas suffisante pour faire entrer l'allégation dans le mandat du Groupe spécial.

20. Les circonstances sont très différentes dans cette espèce. Premièrement, la demande du Brésil ne contient pas de formule comparable à l'expression "entre autres" qui puisse être interprétée d'une manière qui permette au Brésil d'élargir après coup la portée de sa demande d'établissement d'un groupe spécial. Deuxièmement, le Brésil n'a en fait formulé postérieurement à sa demande aucune allégation nouvelle ou subsidiaire qui soit allée d'une quelconque manière au-delà du contenu de la demande d'établissement d'un groupe spécial.

21. Le Canada allègue maintenant que la demande du Brésil n'est pas conforme aux prescriptions de l'article 6:2 du Mémoire d'accord, parce que le Brésil n'a pas dit qu'il contestait les trois mesures citées "en tant que telles, telles qu'elles sont appliquées et dans le cadre de transactions particulières". Le Brésil n'a pas conscience que l'expression "en tant que telles, telles qu'elles sont appliquées et dans le cadre de transactions particulières" soit une formule juridique qui doit obligatoirement figurer dans toutes les demandes d'établissement d'un groupe spécial. La question de savoir si les mesures en cause – la SEE, le Compte du Canada et IQ – violent l'Accord SMC "en tant que telles" ou "telles qu'elles sont appliquées" touche au fond du différend dont est saisi le Groupe spécial, et non à la question liminaire de sa compétence.

22. Le Canada a dans la présente affaire une position diamétralement opposée à celle qu'il avait prise dans l'affaire *États-Unis – Restrictions à l'exportation*. Dans cette affaire, les États-Unis soutenaient que la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Canada ne satisfaisait pas aux conditions de l'article 6:2 du Mémoire d'accord parce que le Canada n'avait pas indiqué clairement s'il mettait en cause les mesures des États-Unis "en tant que telles" ou "telles qu'elles étaient appliquées". Les États-Unis reprochaient aussi au Canada d'avoir indiqué de manière vague quelles étaient les "pratiques" en cause.⁹ Le Canada avait fait valoir en réponse que les États-Unis prétendaient en fait que, dès lors que leurs mesures n'étaient pas impératives, le Groupe spécial n'avait pas compétence pour les examiner et la plainte devait être rejetée. De l'avis du Canada, au contraire, la question de savoir si une mesure a un caractère impératif ou dispositif était "un point qui touche à la

⁷ THE NEW SHORTER OXFORD ENGLISH DICTIONARY (3^{ème} édition, 1993), pages 1337 et 1338. La racine latine de "to include" (inclure) est "*in + claudere*", ce qui signifie enfermer, enclorre.

⁸ WT/DS50/AB/R (adopté le 16 janvier 1998), paragraphe 90.

⁹ WT/DS194/R, paragraphes 4.24 à 4.27.

question de savoir si une mesure en tant que telle est contraire aux dispositions du GATT invoquées, et non à celle de savoir si un groupe spécial a compétence pour connaître d'une question particulière".¹⁰ Selon le Groupe spécial, le Canada avait qualifié la demande de décision préliminaire des États-Unis d'effort pour "le détourner de sa véritable mission, à savoir: régler le différend entre les États-Unis et [le Canada]".¹¹ Le Groupe spécial donna raison au Canada et refusa de rendre une décision préliminaire au motif que les questions soulevées par les États-Unis au titre de l'article 6:2 portaient sur le fond des allégations du Canada et qu'il convenait donc de les examiner dans le cadre de l'analyse des allégations quant au fond.¹²

23. La position prise par le Canada, et aussi d'ailleurs par le Groupe spécial, dans l'affaire *États-Unis – Restrictions à l'exportation* est tout aussi valable ici. La question de savoir si les mesures du Canada constituent "en tant que telles" ou "telles qu'elles sont appliquées" des violations de l'Accord SMC est de l'essence des questions de fond que le Groupe spécial est appelé à interpréter. La manière dont il les réglera dépendra de l'analyse qu'il fera des éléments factuels qui lui ont été soumis concernant la nature de ces mesures et leur fonctionnement.¹³ Pour reprendre les termes employés par le Canada dans l'affaire *États-Unis – Restrictions à l'exportation*, le Groupe spécial ne doit pas se laisser détourner de cette analyse.¹⁴

24. Cette distinction entre questions de compétence et questions de fond est également conforme au raisonnement suivi par l'Organe d'appel dans l'affaire *Inde – Protection conférée par un brevet pour les produits pharmaceutiques et les produits chimiques pour l'agriculture*, dans laquelle, renvoyant à la décision qu'il avait rendue dans l'affaire *Communautés européennes – Bananes*, l'Organe d'appel avait "observé ... qu'il y avait une grande différence entre les *allégations* indiquées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial ... et les *arguments* étayant ces allégations, qui sont exposés et progressivement précisés dans les premières communications écrites, dans les communications présentées à titre de réfutation et lors des première et deuxième réunions du groupe spécial avec les parties".¹⁵ Ainsi, le Groupe spécial chargé de l'affaire *États-Unis – Restrictions à l'exportation* avait considéré que l'allégation du Canada était que les mesures des États-Unis violaient l'article 1.1 de l'Accord SMC, et que la question de savoir si ces mesures des États-Unis étaient impératives ou dispositives, ou si elles constituaient des violations "en tant que telles" ou "telles qu'elles étaient appliquées", relevait de l'argumentation de fond présentée à l'appui de ces allégations. De même, dans la présente affaire, le Brésil allègue que les trois formes qu'il cite de crédits à l'exportation accordés par la SEE, le Compte du Canada et IQ, qui constituent selon lui les subventions au sens de l'article 1^{er} de l'Accord SMC, sont des violations de l'article 3. Il y a "une grande différence" entre ces allégations et les arguments que le Brésil peut faire valoir pour les étayer, et que le Groupe spécial devra examiner dans son analyse sur le fond.

25. Dans sa réponse à la question n° 6 du Groupe spécial, le Canada prétend qu'"une mesure qui n'est pas indiquée dans la demande d'établissement d'un groupe spécial" ne relève pas de la compétence de celui-ci, "que le défendeur ait ou non subi un préjudice". Cet argument présente deux failles. D'abord, comme le comprend le Brésil, le Canada ne prétend pas que le Brésil ait présenté des allégations concernant des mesures qui n'étaient pas indiquées dans la demande d'établissement du Groupe spécial, mais il prétend que, pour les trois programmes, "la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Brésil utilisait des termes généraux et imprécis". Il y a une différence entre ne pas indiquer une mesure dans la demande d'établissement d'un groupe spécial et utiliser pour ce faire une formule "générale et imprécise". De plus, la position prise par le Canada sur l'existence

¹⁰ *Id.*, paragraphes 4.60 et 4.61.

¹¹ *Id.*, paragraphe 4.81.

¹² *Id.*, paragraphe 8.2.

¹³ On se reportera aussi à la réponse du Brésil à la question n° 27 du Groupe spécial.

¹⁴ WT/DS194/R, paragraphe 4.81.

¹⁵ WT/DS50/AB/R, paragraphe 88. (les italiques sont dans l'original)

d'un préjudice semble contredire celle qu'il avait prise dans l'affaire *États-Unis – Restrictions à l'exportation*, dans laquelle il avait objecté à l'allégation faite par les États-Unis au titre de l'article 6:2, au motif que les États-Unis n'avaient pas subi de préjudice puisqu'ils avaient été à même de réagir pleinement aux allégations du Canada.¹⁶

26. Enfin, le Canada allègue que ses droits à une procédure régulière ont été violés par le prétendu manque de clarté ou de précision de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Brésil. Le Brésil relève, cependant, que le Canada n'a apporté aucune preuve de ce que sa capacité de se défendre devant le Groupe spécial avait été effectivement freinée, compliquée ou entravée par ce prétendu manque de clarté.

27. Au contraire, la manière d'agir du Canada jusqu'ici a causé de graves difficultés pratiques au Brésil. Premièrement, comme il l'a déjà expliqué, le Canada n'a pas répondu sur le fond aux questions posées au Brésil pendant les consultations. L'Organe d'appel, dans l'affaire *Inde – Protection conférée par un brevet pour les produits pharmaceutiques et les produits chimiques pour l'agriculture*, a déclaré que les faits doivent être volontairement divulgués pendant les consultations.¹⁷ L'Organe d'appel a reconnu que "les faits qui sont établis pendant les consultations influent beaucoup sur la teneur et la portée de la procédure de groupe spécial ultérieure".¹⁸ Dans la mesure où le Canada estime que le manque de clarté qu'il reproche à la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Brésil a été source de confusion quant aux questions en litige – et le Brésil conteste vigoureusement l'allégation selon laquelle le Canada aurait subi un tel préjudice – le fait que le Canada n'a pas donné de réponses complètes pendant les consultations a "beaucoup influé" sur la teneur de la demande du Brésil.

28. En outre, comme le Groupe spécial le sait, le Canada a préféré ne pas faire part au Brésil – en temps voulu et comme l'exigent les procédures de travail du Groupe spécial – de la réponse qu'il a faite à la demande d'information du Groupe spécial datée du 20 juin 2001 concernant la transaction Air Wisconsin. Le Canada n'a pas non plus fait parvenir à temps – le 6 juillet 2001 – à la Mission permanente du Brésil les pièces accompagnant ses réponses aux questions du Groupe spécial. En ces deux occasions, le Canada n'a pas demandé qu'un délai supplémentaire de même durée soit accordé aux deux parties pour déposer leurs pièces. En conséquence, alors que le Canada a reçu les deux communications du Brésil en temps voulu, le Brésil, lui, n'a pas eu le temps d'examiner le dossier Air Wisconsin fourni par le Canada avant la réunion du Groupe spécial des 27 et 28 juin 2001; il n'a pas eu non plus suffisamment de temps pour examiner les réponses du Canada au Groupe spécial avant la date limite fixée pour la remise de la présente communication.¹⁹ En pratique, donc, la manière d'agir du Canada à cet égard a eu des incidences beaucoup plus grandes sur les droits du Brésil à une procédure régulière que les prétendus "termes généraux et imprécis" employés par le Brésil n'en ont eu sur les droits du Canada.

B. Le principe de la chose jugée (*res judicata*) n'empêche pas le Groupe spécial d'examiner les allégations du Brésil

29. Dans ses questions aux Parties, le Groupe spécial a demandé si le principe de la chose jugée l'empêchait d'examiner les allégations du Brésil concernant le Compte de la Société et le Compte du

¹⁶ WT/DS194/R, paragraphe 4.80.

¹⁷ WT/DS50/AB/R, paragraphe 94.

¹⁸ *Id.*

¹⁹ Le Brésil comprend les difficultés éprouvées par le Canada pour rassembler en un temps relativement bref l'abondante documentation réclamée par le Groupe spécial. Il connaît lui-même des difficultés analogues, et il est donc toujours prêt à s'efforcer de répondre favorablement aux demandes raisonnables des autres parties en matière de délais. Cependant, il s'oppose vigoureusement à ce que d'autres Membres cherchent à faire du processus de règlement des différends un jeu de chicanerie dans lequel une partie manipule à son avantage les règles de la procédure.

Canada "en tant que tels". Ce principe signifie que, lorsqu'une question a été réglée par un jugement, elle ne peut plus à nouveau faire l'objet d'une plainte. Le Canada ne semble pas certain que le principe s'applique en fait aux différends de l'OMC, notant seulement qu'il s'agit "peut-être" d'un principe du droit généralement reconnu. Bien qu'il n'y ait pas de jurisprudence de l'OMC sur l'applicabilité de ce principe, le Canada souligne que le Groupe spécial chargé de l'affaire *Inde - Protection conférée par un brevet pour les produits pharmaceutiques et les produits chimiques pour l'agriculture* a conclu que les groupes spéciaux ne sont pas légalement tenus de suivre les décisions précédentes d'autres groupes spéciaux ou de l'Organe d'appel, même si l'objet du différend est le même. Cela montre clairement que le principe de la chose jugée n'est pas applicable.

30. En soutenant que le principe de la chose jugée n'est pas applicable, le Brésil ne veut pas donner à entendre, cependant, qu'une partie déçue peut continuer à recourir indéfiniment au système de règlement des différends pour la même plainte jusqu'à ce qu'elle obtienne un résultat favorable. Néanmoins, puisque tout le but du mécanisme de règlement des différends est de permettre aux Membres de préserver les droits et obligations qu'ils tiennent des accords à l'égard desquels il s'applique, un Membre ne doit pas s'y voir refuser l'accès dans des circonstances où le recours antérieur au mécanisme n'a pas vidé le litige et où les faits survenus ensuite aggravent les préoccupations concernant les droits et obligations de ce Membre.

31. Quoi qu'il en soit, comme le Brésil l'a expliqué dans ses réponses aux questions du Groupe spécial, les questions dont le Groupe spécial est aujourd'hui saisi n'ont *pas* été réglées par les décisions rendues dans la précédente affaire *Canada – Aéronefs*.²⁰ Dans cette affaire, le Groupe spécial a refusé de constater, comme le lui demandait le Brésil, que la SEE et le Compte du Canada, en tant que tels, violaient l'Accord SMC, en relevant que le Brésil "n'avait pas démontré" ses allégations.²¹ Le Brésil a fait appel de la décision du Groupe spécial, en notant que le Canada avait omis de fournir une grande partie des renseignements dont le Brésil avait besoin (et que le Groupe spécial avait expressément réclamés en demandant au Canada de produire des preuves documentaires), en soutenant que le Groupe spécial aurait dû en tirer des déductions défavorables.

32. Sans examiner expressément l'applicabilité du principe de la chose jugée, l'Organe d'appel a considéré que sa décision et celle du Groupe spécial chargé de l'affaire *Canada – Aéronefs* n'empêcheraient pas le Brésil de "formuler une autre plainte à l'égard du Canada dans le cadre du système de règlement des différends, au titre des dispositions de l'Accord SMC et du Mémoire d'accord, au sujet de la compatibilité de certaines mesures de financement de la SEE avec les dispositions de l'Accord SMC".²² Il est peu probable que l'Organe d'appel eût écrit cela s'il avait pensé qu'un quelconque principe du droit pouvait faire obstacle à une action subséquente du Brésil.

33. En outre, les circonstances dans lesquelles le Groupe spécial chargé de l'affaire *Canada – Aéronefs* s'est refusé à faire sur les mesures "en tant que telles" les constatations que lui réclamait le Brésil militent fortement contre toute possibilité d'opposer le principe de la chose jugée aux allégations du Brésil dans la présente espèce. Comme le relève le Brésil dans sa réponse à la question n° 2 du Groupe spécial, le Canada a refusé de donner au précédent Groupe spécial les renseignements qui lui auraient permis de statuer - dans un sens ou dans un autre - sur les allégations du Brésil concernant la SEE et le Compte du Canada "en tant que tels".²³ Le Canada ne peut donc

²⁰ *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils*, WT/DS70/R (adopté, tel que modifié par l'Organe d'appel, le 20 août 1999).

²¹ WT/DS70/R, paragraphes 9.129, 9.213.

²² *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils*, WT/DS70/AB/R (adopté le 20 août 1999), paragraphe 206.

²³ On trouvera des exemples de cas où le Canada a omis de fournir des renseignements spécifiquement demandés par le Groupe spécial dans l'affaire *Canada – Aéronefs* dans le document WT/DS70/R, aux paragraphes 6.80, 6.171, 6.203, 6.258, 6.259, 6.260, 6.279, 6.303, 6.304, 6.326, 6.327, 9.716, 9.188, 9.218, 9.244, 9.253, 9.272, 9.293, 9.294, 9.299, 9.303, 9.313, 9.314 (note 621), 9.327, 9.345, 9.347 (note 633).

s'en prendre qu'à lui-même si le Groupe spécial *Canada – Aéronefs* n'a pas été en mesure de rendre sur les allégations du Brésil des décisions finales qui pourraient avoir valeur de chose jugée dans la présente affaire.

34. Dans sa réponse aux questions du Groupe spécial, le Canada a déclaré que le Groupe spécial n'a pas à décider si le principe s'applique aux différends de l'OMC parce que, à son avis, le Brésil "n'a pas présenté d'éléments de preuve ou d'arguments qui permettraient de justifier que le Groupe spécial s'écarte dans cette affaire des constatations" adoptées par le Groupe spécial dans la précédente affaire *Canada – Aéronefs*.²⁴ Comme on l'a vu plus haut, il n'y a pas la moindre constatation concernant les allégations sur les mesures "en tant que telles" qui puisse mettre en œuvre le principe de la chose jugée dans la présente affaire. De plus, la question de savoir si les preuves ou arguments avancés par le Brésil justifient que le Groupe spécial fasse les constatations qui lui sont demandées dans la présente affaire touche au fond des questions dont le Groupe spécial est saisi, et non à la question de sa compétence pour connaître de ces allégations.

35. Les allégations actuelles du Brésil contre la SEE, le Compte du Canada et IQ "en tant que tels" reposent en grande partie sur des arguments et des éléments de preuve qui n'avaient pas été présentés au Groupe spécial chargé de l'affaire *Canada - Aéronefs*. En fait, beaucoup des éléments de preuve soumis par le Brésil au présent Groupe spécial ne sont venus au jour que très récemment, en raison notamment du manque de transparence du système canadien de crédit à l'exportation. Par exemple, le Brésil n'avait aucune idée de la mesure dans laquelle la SEE intervient par le biais des guichets commerciaux et accorde un financement à des conditions moins strictes que celles qui sont prescrites dans l'Arrangement de l'OCDE avant que le Canada ne l'ait reconnu dans la procédure au titre de l'article 21:5 dans l'affaire *Brésil - Aéronefs*.²⁵ Le Canada s'était apparemment montré plutôt discret sur ces activités, même avec les autres participants à l'Arrangement de l'OCDE, vraisemblablement parce que beaucoup d'entre eux, notamment les États-Unis, condamnent les activités effectuées par les guichets commerciaux.²⁶ Le Brésil relève par exemple que le Canada paraît considérer sa politique de "guichet commercial" comme secrète, puisqu'il a demandé que l'on traite comme confidentiel un [].

36. De nouvelles preuves continuent à apparaître. Dans ses réponses aux questions du Groupe spécial, le Canada révèle pour la première fois l'existence de quatre décrets qui expliquent comment la Société de développement industriel du Québec ("SDI"), devenue aujourd'hui IQ, était utilisée pour soutenir les ventes des avions de Bombardier. Les pièces n° 33 à 36 du Canada n'ont jamais été examinées par le Groupe spécial chargé de l'affaire *Canada - Aéronefs*, pas plus que les éléments de preuve concernant IQ qui se trouvent dans la pièce n° 9 du Brésil.

37. De même, dans la deuxième communication écrite, datée du 4 décembre 1998, qu'il a présentée dans le précédent différend *Canada - Aéronefs*, le Canada affirmait qu'*aucune* des garanties ou activités de financement visées par le critère d'admissibilité au "développement des exportations" de la SDI (devenue IQ en 1998) n'avait de lien avec le secteur de l'aviation civile.²⁷ Le Groupe spécial chargé de l'affaire *Canada - Aéronefs*, au paragraphe 9.275 de son rapport, a accepté cette affirmation en concluant que "le Brésil n'a présenté aucun élément de preuve établissant qu'il y a aide d'IQ à l'industrie canadienne des avions de transport régional". Or, dans la pièce n° 9 du Brésil, datée

²⁴ Réponses du Canada aux questions du Groupe spécial, 6 juillet 2001, question n° 2.

²⁵ Brésil - Programme de financement des exportations pour les aéronefs - Recours du Canada à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends, WT/DS46/RW (adopté, tel que modifié par l'Organe d'appel le 4 août 2000), paragraphe 81.

²⁶ Lawrence H. Summers, "The Importance of Continuing to Fight Against International Trade Finance Subsidies", remarques faites lors du 65^{ème} anniversaire de l'Export Import Bank, le 16 mai 2000, page 3 ("Discours Summers") (pièce n° 29 du Brésil).

²⁷ Voir la pièce n° 52 du Brésil, qui contient l'extrait pertinent (paragraphe 117) de la deuxième communication écrite du Canada datée du 4 décembre 1998.

du 11 janvier 2001, Jean Cyr, porte-parole d'IQ, reconnaît qu'IQ a créé *en 1996* un fonds quinquennal destiné à fournir des garanties de prêts aux clients de Bombardier. Ces nouvelles preuves contredisent purement et simplement l'affirmation faite par le Canada devant le précédent Groupe spécial selon laquelle IQ ne servait pas à financer le secteur de l'aviation civile, et elles démontrent que le Groupe spécial a de nouveaux faits à examiner concernant IQ.

38. Le Groupe spécial a aussi de nouvelles preuves concernant le Compte du Canada. Par exemple, comme en ce qui concerne IQ le précédent groupe *Canada - Aéronefs* ne disposait pas des renseignements contenus dans les pièces n° 15 à 24 du Canada, alors que ces pièces révèlent les moyens par lesquels le Compte du Canada fournit des fonds et des garanties aux clients de Bombardier. De plus, le Compte du Canada de la SEE s'est complètement transformé par rapport à ce qu'il était à l'époque de l'affaire *Canada - Aéronefs*, lorsqu'il a été examiné pour la première fois.²⁸ Ajoutés aux nouveaux arguments et éléments de preuve avancés par le Brésil, ces faits requièrent le réexamen du programme du Compte du Canada "en tant que tel". Il en va de même, comme nous l'avons dit plus haut, de la SEE et d'IQ.

39. Le Brésil a déjà exposé ses arguments de fond concernant ces éléments de preuve dans ses communications antérieures, et il les développera à nouveau ci-après. Comme il est indiqué plus haut, les rapports sur le précédent différend *Canada - Aéronefs* précisent que les allégations du Brésil sur les mesures "en tant que telles" n'étaient pas avérées sur la base des éléments de preuve dont disposait le Brésil à l'époque et qu'il avait fournis au Groupe spécial. Quant à savoir si l'effet cumulé des "vieilles" preuves soumises au précédent Groupe spécial et des "nouvelles" preuves présentées pour la première fois ici au Groupe spécial suffira à prouver les allégations du Brésil, c'est une question de fond que devra trancher le Groupe spécial, et non pas une question de compétence.

III. LE SOUTIEN ACCORDÉ PAR LA SEE À L'INDUSTRIE DES AÉRONEFS RÉGIONAUX DU CANADA CONSTITUE UNE SUBVENTION À L'EXPORTATION PROHIBÉE

A. Le Compte de la Société de la SEE et le Compte du Canada de la SEE "en tant que tels"

40. Le Brésil soutient que le Compte de la Société de la SEE et son Compte du Canada constituent des subventions à l'exportation prohibées "en tant que tels". Avant d'examiner les preuves qu'il apporte à l'appui de cette affirmation, le Brésil voudrait aborder deux questions liminaires.

41. Premièrement, la réfutation par le Canada des allégations du Brésil porte entièrement sur le point de savoir si le Compte de la Société et le Compte du Canada de la SEE confèrent des avantages "en tant que tels". Le Canada ne conteste pas le fait que le soutien de la SEE est *de jure* subordonné aux exportations. C'est pourquoi le Brésil centrera son attention sur l'allégation du Canada selon laquelle les contributions financières du Compte de la Société et du Compte du Canada de la SEE ne confèrent d'avantages "en tant que telles".

42. Deuxièmement, l'allégation du Canada selon laquelle le précédent Groupe spécial qui a examiné le Compte de la Société et le Compte du Canada de la SEE a constaté de manière positive que ces mesures étaient, "en tant que telles", compatibles avec l'Accord SMC est inexacte. Comme il est indiqué plus haut, le Groupe spécial chargé de l'affaire *Canada - Aéronefs* a conclu que, sur le plan de la preuve, le Brésil n'avait pas présenté d'éléments "établissant" que le Compte de la Société et le Compte du Canada de la SEE constituaient des mesures impératives contestables "en tant que

²⁸ Voir, par exemple, la directive présentée par le Canada dans la pièce n° 16, qui est postérieure au rapport du Groupe spécial dans l'affaire *Canada - Aéronefs*.

telles".²⁹ Dans ses communications au présent Groupe spécial, le Brésil a présenté de nouveaux éléments de preuve, les ajoutant à ceux qui avaient été présentés au Groupe spécial chargé de l'affaire *Canada - Aéronefs*. Le Brésil estime qu'il s'est ainsi acquitté de l'obligation de démontrer *prima facie* que le Compte de la Société et le Compte du Canada ont un caractère impératif et qu'ils constituent "en tant que tels" une subvention à l'exportation prohibée.

1. La SEE est un organisme de crédit à l'exportation et, en tant que tel, impose que la fourniture des subventions soit subordonnée aux exportations

43. Les allégations du Brésil portent à la fois sur le Compte de la Société et sur le Compte du Canada, qui sont les deux volets d'un même programme, la SEE. Comme le Canada le relève au paragraphe 4 de sa première communication, "la SEE gère deux programmes, le Compte du Canada et le Compte de la Société".³⁰ Lorsqu'elle fournit un "soutien public", elle le fait essentiellement par l'intermédiaire du Compte du Canada.³¹ Lorsqu'elle fait des opérations de "guichets commerciaux" en fournissant, comme le prétend le Canada, un financement comparable à "ce que l'emprunteur concerné a récemment payé sur le marché pour des conditions semblables et avec des garanties semblables", elle le fait par l'intermédiaire du Compte de la Société.³²

44. Qu'elle opère par l'intermédiaire du Compte de la Société ou du Compte du Canada, la SEE "en tant que telle" octroie des subventions à l'exportation au sens des articles 1^{er} et 3 de l'Accord SMC. Comme il est expliqué en détail dans les réponses données par le Brésil le 6 juillet aux questions n° 28 et 29 du Groupe spécial, le Compte de la Société et le Compte du Canada de la SEE "en tant que tels" supposent la fourniture de subventions à l'exportation, parce qu'ils ont été créés et qu'ils fonctionnent en tant qu'organismes de crédit à l'exportation (OCE) dont la raison d'être est précisément de fournir des subventions à l'exportation.

45. L'histoire et l'existence du "refuge" prévu au point k) de la Liste exemplative des subventions à l'exportation, que le Canada a invoqué pour justifier sa subvention à Air Wisconsin, le montrent bien. Pendant la négociation du Code des subventions au cours du Tokyo Round, les États parties à l'Arrangement de l'OCDE qui venait d'être conclu se trouvèrent confrontés au fait que leurs organismes de crédit à l'exportation, bien qu'autorisés par l'Arrangement, allaient néanmoins être incompatibles avec les obligations qui découleraient pour eux du Code. La solution qu'ils imaginèrent à ce problème fut d'adopter le second alinéa du point k).³³ Les crédits à l'exportation que ces organismes fournissent sont des subventions à l'exportation, reconnaissent les négociateurs, mais ils ne seront pas considérés comme des subventions prohibées dès lors qu'ils seront conformes aux dispositions de l'Arrangement de l'OCDE en matière de taux d'intérêt. Si un organisme de crédit à l'exportation ne bénéficie pas du refuge offert par le point k), il octroie une subvention prohibée "en tant que tel" parce que le fait d'octroyer des subventions à l'exportation, comme les négociateurs du Tokyo Round l'ont reconnu, est inhérent à l'existence et au fonctionnement même d'un organisme de crédit à l'exportation. C'est la raison pour laquelle, nous le répétons, ils ont adopté le second alinéa du point k).

46. C'est dans ce contexte qu'il faut se placer pour examiner les affirmations du Brésil selon lesquelles le soutien accordé par l'intermédiaire du Compte de la Société et du Compte du Canada de la SEE constitue une subvention à l'exportation "en tant que tel". À l'instar d'autres OCE, la SEE ne

²⁹ WT/DS70/R, paragraphes 9.129 et 9.213.

³⁰ Une affirmation identique figure au paragraphe 20 de la première communication écrite du Canada.

³¹ Pour plus de détails, voir les paragraphes 74 à 81 de la première communication écrite du Brésil et les paragraphes 38 à 43 de la déclaration du Brésil à la première réunion du Groupe spécial.

³² Première communication écrite du Canada, paragraphe 67 (italiques supprimés).

³³ JOHN E. RAY, *MANAGING OFFICIAL EXPORT CREDITS – THE QUEST FOR A GLOBAL REGIME*, Institute for International Economics (1995), pages 36 à 38 (pièce n° 54 du Brésil).

paie pas d'impôt, elle ne verse pas de dividendes et elle emprunte grâce au crédit du gouvernement canadien.³⁴ L'Arrangement de l'OCDE était censé limiter les possibilités d'abuser de ces avantages.

47. Le Brésil ne dit pas, comme le soutient le Canada au paragraphe 37 de sa première communication écrite, "qu'étant donné que la SEE est un organisme d'État et, de ce fait, ne paie pas d'impôt sur les bénéfices, *tout* financement de sa part constitue une subvention". L'argument du Brésil est que ne pas payer d'impôts est caractéristique de la capacité d'un organisme de crédit à l'exportation de s'acquitter de sa mission normale qui est d'octroyer des subventions à l'exportation et en est une condition préalable essentielle. Comme l'a relevé Lawrence Summers, ancien Secrétaire au Trésor des États-Unis:

Les institutions offrant un guichet commercial contreviennent directement ou potentiellement aux règles de l'Arrangement [de l'OCDE] parce qu'elles sont dirigées et implicitement subventionnées par l'État. Ainsi, les institutions qui offrent un guichet commercial jouissent d'un avantage concurrentiel déloyal du fait qu'elles bénéficient de concessions spéciales du gouvernement, y compris des garanties de l'État qui leur permettent de recueillir des fonds à un coût inférieur à celui que doivent supporter leurs concurrents du secteur privé et du fait qu'elles sont exemptées de certains impôts et du versement de dividendes. Par ailleurs, en tant qu'organismes officiels de crédit à l'exportation, elles n'offrent un financement qu'aux exportateurs nationaux.³⁵

48. Les allégations du Brésil englobent diverses formes de contributions financières que la SEE fournit par l'intermédiaire du Compte de la Société et du Compte du Canada – les garanties, les prêts et les services financiers. Les avantages qu'offre la SEE en tant qu'organisme officiel de crédit à l'exportation signifient que, lorsqu'elle fournit ces contributions financières, elle confère des avantages "en tant que telle". C'est la raison même pour laquelle l'Arrangement de l'OCDE a été adopté: pour contrôler la manière dont ces avantages pourraient être conférés. Dire simplement qu'un OCE fonctionne "selon les principes commerciaux" n'efface pas les avantages mentionnés par M. Summers, ni l'importance des règles de l'Arrangement de l'OCDE visant à limiter les possibilités d'abus. Dans ce contexte, le critère du guichet commercial avancé par le Canada ne transforme pas une mesure impérative en une mesure dispositive.

2. Des exemples concrets illustrent le fait que la SEE est un organisme de crédit à l'exportation et, en tant que tel, impose que la fourniture des subventions soit subordonnée aux exportations

49. Quelques types de contributions financières mises en cause par le Brésil illustrent la mesure dans laquelle la SEE "en tant que telle" confère des avantages. Ils sont décrits ci-après.

a) Garanties de prêts

50. Les garanties de prêts offertes par le Compte de la Société et le Compte du Canada de la SEE confèrent des avantages en offrant au bénéficiaire "des conditions plus favorables que celles auxquelles il a accès sur le marché".³⁶ Comme l'a noté le Canada, lorsqu'un gouvernement garantit un prêt, "la banque prêteuse établit des conditions de financement en fonction du risque encouru par le gouvernement ..., et non par l'emprunteur".³⁷ De même, la Résolution de la SEE sur le respect des

³⁴ Société pour l'expansion des exportations, Guide de référence 1999-2000, page 8 (pièce n° 23 du Brésil).

³⁵ Discours Summers, page 3 (pièce n° 29 du Brésil).

³⁶ WT/DS70/AB/R, paragraphe 158.

³⁷ WT/DS46/RW, annexe 1-2 (paragraphe 36).

rendements minimaux des prêts, qui constitue la pièce n° 47 du Canada, prévoit que "lorsque le financement est accompagné d'une garantie, c'est la cote de crédit du garant qui est utilisée ...".

51. La SEE, en tant qu'organisme public du Canada, s'est vu attribuer une cote de crédit AAA par Standard & Poors.³⁸ Une garantie de prêt de la SEE permet aux acheteurs d'aéronefs régionaux canadiens, qui ne jouissent pas d'une cote aussi élevée, de profiter des avantages résultant de la cote de crédit AAA de la SEE, ce qui leur permet certainement d'obtenir de meilleures conditions de financement qu'ils n'en obtiendraient seuls. Ainsi, les garanties de la SEE confèrent des avantages "en tant que telles".

52. Le Canada affirme que la SEE fait payer des frais pour les garanties qu'elle accorde³⁹, mais il n'a démontré nulle part que les frais qu'elle fait payer aux acheteurs d'aéronefs régionaux sont proportionnés à ceux que les garants commerciaux font payer aux acheteurs d'aéronefs régionaux désireux de profiter de leur cote de crédit AAA. Même si le Canada pouvait apporter cette démonstration, la garantie de la SEE n'en conférerait pas moins un avantage dès lors qu'il y a "une différence entre le montant que l'entreprise bénéficiaire de la garantie paie sur le prêt garanti par les pouvoirs publics et celui qu'elle paierait sur un prêt commercial comparable en l'absence de garantie des pouvoirs publics".⁴⁰ À cet égard, le Brésil relève que les garanties de prêts sont expressément mentionnées au point j) de la Liste exemplative de subventions à l'exportation figurant à l'Annexe I de l'Accord, et qu'elles sont, en soi, prohibées.

b) Services financiers

53. De même, le Brésil a démontré que les services financiers de la SEE confèrent des avantages "en tant que tels". Aux termes de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC, les contributions financières peuvent prendre la forme de "services autres qu'une infrastructure générale". Le sens ordinaire du mot "services" est "aide ou avantage conféré à quelqu'un par une personne ou une chose".⁴¹ Le soutien financier et les montages financiers offerts par la SEE aux acheteurs d'avions de transport régional, ainsi que les garanties de financement et de prêts qui font partie de ce soutien et de ces montages, constituent une assistance à l'industrie canadienne des aéronefs régionaux et à ses acheteurs.

54. Le Canada reconnaît que la SEE offre un soutien en matière de financement et des montages financiers à des conditions plus favorables que celles que le bénéficiaire pourrait obtenir sur le marché. Selon la SEE elle-même, elle est un "*complément* aux banques et aux autres intermédiaires financiers" et absorbe les risques des exportateurs canadiens "*au-delà de ce que peuvent faire* d'autres intermédiaires financiers".⁴² En outre, "le financement que fournit la SEE représente un *avantage* pour les exportateurs canadiens qui soumissionnent à l'étranger"⁴³, avantage constitué, selon les explications du Canada, par "la capacité des fonctionnaires de la SEE à mettre en place des *montages financiers mieux structurés* ...".⁴⁴ Tous ces services - les montages financiers mieux structurés, l'aide qui vient en complément et va au-delà de celle que fournissent les banques commerciales, le soutien qui constitue un avantage – offrent, par définition, mieux que ce que les exportateurs canadiens peuvent trouver sur le marché. Ils offrent donc un avantage.

³⁸ Société pour l'expansion des exportations, rapport annuel 2000, page 41 (pièce n° 22 du Brésil).

³⁹ Première communication écrite du Canada, paragraphe 84.

⁴⁰ Accord SMC, article 14 c).

⁴¹ The New Shorter Oxford English Dictionary (Troisième édition, 1993), page 2789.

⁴² Société pour l'expansion des exportations, Message du président du Conseil et du Président, 1995, pages 4 et 2 (pas d'italique dans l'original) (pièce n° 24 du Brésil).

⁴³ WT/DS70/R, paragraphe 6.57 (*citant* l'ancien Président de la SEE, Paul Labbé) (pas d'italique dans l'original).

⁴⁴ WT/DS70/R, paragraphe 9.163 (pas d'italique dans l'original).

55. Comme il est dit au paragraphe 28 de la déclaration orale du Brésil, le Groupe spécial chargé de l'affaire *Canada - Aéronefs* n'a pas constaté, comme le prétend le Canada, qu'il n'est pas possible de déterminer qu'un avantage est conféré "en faisant des déductions ou des extrapolations à partir des déclarations faites collectivement par la SEE ou ses représentants".⁴⁵ Ce Groupe spécial a constaté que les preuves fournies par le Brésil, y compris quelques déclarations de responsables de la SEE, ne permettaient pas d'établir que celle-ci offrait des taux d'intérêt inférieurs aux taux commerciaux. Dans la présente affaire, l'allégation du Brésil est différente et en fait plus large: le Brésil allègue que les déclarations en question permettent d'établir que la SEE fournit des "services" qui sont supérieurs à ceux que le bénéficiaire pourrait obtenir sur le marché. L'argument du Canada doit donc être rejeté.

56. L'idée avancée par les Communautés européennes ("CE"), à savoir que les "services" ne peuvent constituer des "contributions financières" que s'ils sont offerts "moyennant contrepartie non totale" ou s'ils "donnent lieu à un coût pour les pouvoirs publics" doit également être rejetée⁴⁶, car elle téléscopie indûment les éléments "contributions financières" et "avantage" d'une allégation de subvention à l'exportation prohibée.⁴⁷

57. En outre, même s'il s'appliquait à l'élément "avantage" d'une allégation de subvention à l'exportation prohibée, l'argument des CE est un retour à l'interprétation dite du "coût pour les pouvoirs publics" que l'Organe d'appel avait rejetée dans la précédente affaire *Canada - Aéronefs*.⁴⁸ Un "avantage" est conféré lorsqu'un bénéficiaire reçoit une contribution financière à des conditions plus favorables que celles qu'il obtiendrait sur le marché. Les éléments de preuve apportés par le Brésil démontrent que la SEE fournit des services - des montages financiers mieux structurés, une aide qui vient en complément et va au-delà de celle que fournissent les banques commerciales, un soutien qui constitue un avantage - qui, par définition, offrent mieux que ce que les exportateurs canadiens ou leurs clients peuvent trouver sur le marché.

58. Les CE semblent aussi soutenir que le point de référence pertinent, pour apprécier si des services confèrent un avantage, est fourni par "les conditions auxquelles des services équivalents sont offerts par les pouvoirs publics ailleurs dans le pays Membre en question".⁴⁹ Là non plus, cependant, les CE n'appliquent pas le critère de l'"avantage" qu'avait adopté l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada - Aéronefs*. La question à laquelle il faut répondre est celle de savoir si un Membre accorde au bénéficiaire mieux que ce que ce bénéficiaire ou ses clients pourraient obtenir sur le marché. Un Membre ne confère pas moins un "avantage" parce qu'il accorde à plusieurs bénéficiaires distincts des conditions semblables et qui sont inférieures à celles du marché.

c) Le point de référence de la SEE

59. Enfin, en ce qui concerne le Compte de la Société de la SEE, le Canada prétend qu'il fonctionne "selon les principes commerciaux" en fournissant un financement conforme à "ce que l'emprunteur concerné a récemment payé sur le marché pour des conditions semblables et avec des garanties semblables".⁵⁰ De même, il prétend que le "soutien public" accordé par l'intermédiaire du Compte du Canada de la SEE ne confère pas un avantage lorsqu'il est octroyé conformément à ce critère.⁵¹ En appliquant ce critère, le Canada considère qu'il ne fournit pas de subventions à

⁴⁵ Première communication écrite du Canada, paragraphe 77.

⁴⁶ Communication des CE en tant que tierce partie, paragraphes 46 et 51; déclaration orale des CE, paragraphe 24.

⁴⁷ *Brésil - Programme de financement des exportations pour les aéronefs*, WT/DS46/AB/R (adopté le 20 août 1999), paragraphe 157.

⁴⁸ WT/DS70/AB/R, paragraphe 156.

⁴⁹ Communication des CE en tant que tierce partie, paragraphe 50.

⁵⁰ Première communication écrite du Canada, paragraphe 67 (pas d'italique dans l'original).

⁵¹ En particulier, dans la transaction Air Wisconsin, le Canada prétend que, s'il n'y avait pas de soutien du gouvernement brésilien et si le Canada ne faisait que s'aligner sur l'offre d'Embraer, le soutien du Compte du

l'exportation par l'intermédiaire du Compte de la Société de la SEE puisqu'il ne confère pas d'"avantage" au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Ce critère, cependant, masque i) la nature de l'avantage et ii) l'identité du véritable bénéficiaire.

60. L'Organe d'appel, en se plaçant dans le contexte de l'article 14 b) de l'Accord sur les subventions, imposerait un critère de l'"avantage" en vertu duquel les opérations de la SEE ne devraient pas aller au-delà des conditions que l'emprunteur "aurait pu obtenir sur le marché purement commercial".⁵² Pour sa part, le Canada déclare que la SEE fonctionne selon les principes commerciaux, affirmant que cela signifie qu'elle pratique des tarifs commerciaux et fournit des financements aux taux du marché.⁵³

61. Il y a une différence, cependant, entre fonctionner selon les principes commerciaux et fournir effectivement des financements aux taux du marché. Cela s'explique dans de nombreux cas par le fait que les produits et conditions offerts par la SEE n'existent pas sur le marché commercial. Le Brésil a noté par exemple comment le Canada proclame la capacité de la SEE de "compléter" les services des banques et autres intermédiaires financiers ou, en d'autres termes, de fournir des services que le marché commercial ne fournit pas. Comme les États-Unis le relèvent au paragraphe 7 de la communication qu'ils ont présentée en tant que tierce partie, les conditions qu'il faut prendre comme référence pour apprécier si la SEE offre des conditions plus favorables que celles du marché sont *celles qui sont effectivement offertes sur le marché commercial*. Fonctionner selon les principes commerciaux ne suffit pas - la référence pour les opérations des guichets commerciaux de la SEE doit être ce qui se trouve sur le marché même.

62. Un autre défaut du point de référence du Canada est qu'il ne considère comme bénéficiaire des contributions financières de la SEE que l'acheteur des avions régionaux canadiens. Or, il y a un autre bénéficiaire: c'est Bombardier, le constructeur des avions. Il n'est pas contesté que les constructeurs d'avions soient souvent appelés à offrir un financement à leurs clients. La question est donc de savoir si - sans l'intervention de la SEE - Bombardier pourrait offrir à ses clients des conditions de financement également attrayantes. Dans le cas contraire, pour que le montant des versements mensuels que doivent effectuer les acheteurs ne dépasse pas ce qu'il serait avec le soutien de la SEE, Bombardier aurait été obligé de baisser ses prix. La question de savoir si Air Wisconsin, par exemple, aurait pu obtenir des conditions aussi favorables que celles qu'offrait la SEE ailleurs sur le marché est sans intérêt si *Bombardier*, lui, ne pouvait pas les obtenir. Cette conclusion s'applique à toutes les opérations des "guichets commerciaux" du Compte de la Société de la SEE et, par conséquent, au programme "en tant que tel". Si Bombardier était en mesure de trouver un financement aussi favorable ailleurs, les opérations des "guichets commerciaux" seraient complètement inutiles - puisqu'elles sont censées ne pas offrir plus que ce qui se trouve déjà sur le marché. Bien entendu, cela soulève une autre question: si les guichets commerciaux de la SEE ne font rien d'autre que d'offrir ce qui se trouve déjà sur le marché, quelle est la fonction de la SEE? Le Canada ne l'explique nulle part.

3. Le moyen de défense affirmatif que le Canada tire du "refuge" prévu au point k) n'enlève rien au caractère impératif de ces mesures

63. Conformément aux intentions des négociateurs du Code des subventions du Tokyo Round, et conformément à l'Accord SMC, le "refuge" prévu au deuxième alinéa du point k) pourrait être invoqué pour les opérations de la SEE. Mais l'existence de ce moyen de défense potentiel ne change rien à la nature de la SEE "en tant que telle". Le fait qu'il puisse exister un moyen de défense

Canada serait octroyé "à des conditions qui ne sont pas plus favorables que celles que le bénéficiaire aurait pu obtenir sur le marché". Déclaration orale du Canada, paragraphe 16.

⁵² Voir la communication des États-Unis en tant que tierce partie, paragraphe 6.

⁵³ Première communication écrite du Canada, paragraphe 67.

affirmatif ne transforme pas une mesure impérative en une mesure dispositive. Comme il est indiqué plus haut, et également dans la réponse du Brésil à la question n° 28 du Groupe spécial, le point k) a été rédigé et adopté pour fournir une exception limitée à l'interdiction de *la subvention à l'exportation, et non pas à son caractère obligatoire*. Une mesure dont la raison d'exister est de fournir des subventions à l'exportation continue d'avoir un caractère obligatoire, qu'elle ait ou non le droit de bénéficiaire du refuge prévu au point k).⁵⁴

64. On peut établir une analogie utile avec l'article 27 de l'Accord SMC. Celui-ci contient une exception temporaire, d'une durée de huit ans, à l'article 3 de l'Accord SMC, en faveur des pays en développement qui répondent à certaines conditions. L'existence de ce moyen de défense ne modifie pas le caractère de la subvention à l'exportation: il rend simplement l'interdiction inopérante pendant un certain temps. De la même façon, le second alinéa du point k) offre un refuge pour les crédits à l'exportation qui remplissent les conditions requises, sans égard à leur caractère "impératif" ou "dispositif".

B. Le Compte de la Société et le Compte du Canada de la SEE "tels qu'ils sont appliqués"

65. Dans sa première communication écrite, le Brésil a indiqué cinq transactions portant sur des avions de transport régional, qui montrent que, tels qu'appliqués, le Compte de la Société et le Compte du Canada de la SEE fournissent des subventions à l'exportation prohibées.⁵⁵ Étant donné que, pour l'une de ces transactions - la transaction Air Wisconsin - le Canada invoque le "refuge" du point k), le Brésil réfutera les arguments du Canada au sujet de cette transaction dans une section distincte de sa communication.

66. Quant aux quatre autres clients indiqués par le Brésil, le Canada affirme que ni Midway, ni Comair n'ont reçu de soutien de la SEE. Précisément, il indique que le Compte de la Société de la SEE n'a pas pris part à la transaction Midway.⁵⁶ Dans la réponse faite le 6 juillet par le Canada à la question n° 14 du Groupe spécial, le Brésil apprend aujourd'hui que le soutien à la transaction Midway venait d'IQ. Cela montre une fois de plus comment la tactique d'"obstruction" adoptée par le Canada dans les consultations prive le Brésil de la procédure régulière à laquelle il a droit. Le Brésil examinera dans la section V ci-dessous le soutien d'IQ à la transaction Midway.

67. Le Canada a aussi déclaré que le Compte de la Société de la SEE n'a pas offert de garanties de prêts pour la transaction Comair.⁵⁷ Comme on l'a vu plus haut, cependant, le Canada ne dément pas les éléments de preuve fournis par le Brésil⁵⁸ pour montrer que la transaction Comair faisait intervenir soit le soutien du Compte de la Société de la SEE sous une forme autre que des garanties, soit des garanties d'une autre entité publique du Canada (qui pourrait être par exemple le Compte du Canada). Le Brésil note par exemple que, aux paragraphes 3 et 4 de sa réponse du 6 juillet à la question n° 11 du Groupe spécial, le Canada déclare que les prix d'ASA [] "de l'offre qu'avait faite la SEE à Comair". Le Canada n'ayant pas "tout dit" au sujet des transactions Comair et Midway, le Brésil prie le Groupe spécial de demander expressément au Canada si une garantie ou un autre soutien a été offert à Comair ou à Midway par les pouvoirs publics et par l'intermédiaire de quel organisme.

⁵⁴ L'existence du moyen de défense potentiel tiré du point k) ne modifie pas non plus la nature des programmes "en tant que tels", même si, dans certains cas, le financement peut relever du point k). Comme le Brésil l'explique aussi dans sa réponse à la question n° 28 du Groupe spécial, même si les programmes n'imposaient pas dans tous les cas une violation de l'Accord SMC, ils seraient quand même incompatibles avec l'Accord SMC "en tant que tels".

⁵⁵ Première communication écrite du Brésil, paragraphes 43 et 59.

⁵⁶ Première communication écrite du Canada, paragraphe 64.

⁵⁷ Première communication écrite du Canada, paragraphe 65.

⁵⁸ Première communication écrite du Brésil, paragraphes 43 et 59.

68. En outre, le Brésil demande au Groupe spécial de se rappeler que, dans une autre procédure, le Canada a reconnu que le Compte de la Société de la SEE avait offert des crédits à l'exportation à taux fixe à des taux inférieurs au TICR, le taux minimum prévu par l'Arrangement de l'OCDE.⁵⁹ Le Brésil a parlé de ces transactions au paragraphe 56 de sa première communication écrite, et à nouveau aux paragraphes 34 et 35 de sa déclaration orale. Ces contributions financières confèrent un avantage. Le Groupe spécial se rappellera que l'Organe d'appel, dans l'affaire *Brésil – Aéronefs*, a déclaré qu'un taux d'intérêt net pour un emprunteur inférieur au TICR pertinent "tend à prouver" que ce taux assure un "avantage important" ("material advantage") au sens du point k) de l'Annexe I de l'Accord sur les subventions.⁶⁰ Comme nous l'avons montré aux paragraphes 51 à 54 de la première communication du Brésil, un soutien à l'exportation qui procure un "avantage important" confère toujours un "avantage" ("benefit"), puisque le point k) et le critère de l'"avantage important" n'entrent en ligne de compte que lorsque l'existence d'une subvention, comprenant un "avantage", a déjà été démontrée.

69. Le Canada n'a pas précisé de quelles transactions spécifiques il s'agissait, disant seulement que ces transactions s'étaient produites après le 1^{er} janvier 1998.⁶¹ Les taux inférieurs au TICR "tendant à prouver" l'existence d'un "avantage" et d'un "avantage important", le Brésil prie le Groupe spécial de demander expressément au Canada des détails sur ces transactions.

70. Le Brésil abordera maintenant le cas des deux autres clients mentionnés dans sa première communication écrite, ASA et Kendell. Le Canada a donné des renseignements sur les conditions du soutien du Compte de la Société de la SEE aux ventes à ces clients, dans ses réponses à la question n° 11 du Groupe spécial.

1. ASA

71. ASA Holdings, Inc. et Atlantic Southeast Airlines (collectivement dénommées "ASA") ont décrit certaines des conditions applicables à leurs achats d'avions de transport régional dans les pièces qu'elles ont déposées auprès de la US Securities and Exchange Commission. Le Brésil a analysé ces conditions aux paragraphes 43 et 59 de sa première communication écrite, et dans ses pièces n° 36 à 38. Le Canada a fourni d'autres détails sur le soutien de la SEE dans sa réponse du 6 juillet à la question n° 11 du Groupe spécial. Le financement par la SEE des ventes à ASA a conféré et confère encore un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, de deux manières.

72. Premièrement, comme il est dit dans les documents de la Securities and Exchange Commission des États-Unis repris dans les pièces n° 36 à 38 du Brésil, le soutien de la SEE au financement comprenait des délais de remboursement excédant le délai maximal de dix ans prescrit dans l'Arrangement de l'OCDE pour les aéronefs de transport régional. Comme nous l'avons noté aux paragraphes 50 à 54 de notre première communication, un délai de remboursement de plus de dix ans constitue "un élément de preuve positif" de l'existence d'un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

73. Dans sa réponse à l'argumentation du Brésil, le Canada allègue que "[l]es délais qui peuvent être obtenus commercialement pour le financement des ventes d'avions de transport régional se situent normalement entre dix et 18 années" et que le financement offert par la SEE est donc "entièrement dans les limites de la pratique commerciale ordinaire".⁶² Dans sa réponse du 6 juillet à la

⁵⁹ WT/DS46/RW, paragraphe 6.99 (Le Groupe spécial a été "[é]tonné" par l'affirmation du Canada selon laquelle les crédits à l'exportation fournis par la SEE dans le cadre du "guichet commercial", même à des taux d'intérêt inférieurs au TICR, étaient néanmoins des crédits à l'exportation "commerciaux" qui ne conféraient pas un avantage au sens de l'article premier").

⁶⁰ WT/DS46/AB/R, paragraphe 182.

⁶¹ Première communication écrite du Canada, paragraphe 71.

⁶² Première communication écrite du Canada, paragraphe 75.

question n° 35 du Groupe spécial, le Brésil réfute cette assertion. Les recherches qu'il a faites sur les activités des deux grandes banques internationales citées par le Canada, dont les conclusions sont présentées dans la pièce n° 57 du Brésil, ne montrent nullement que le marché offre pour les avions de transport régional des conditions de financement correspondant à la fourchette indiquée par le Canada.

74. Deuxièmement, la réponse faite le 6 juillet par le Canada à la question n° 11 du Groupe spécial, et ainsi que les pièces n° 42 à 44 du Canada, montrent que les contributions financières de la SEE ont été accordées à des conditions plus favorables que celles du marché. Dans sa réponse à la question n° 11, le Canada décrit comment il a fourni un financement à ASA en mars 1997 et en août 1998 à un taux [] plus [] points de base, taux qu'il dit être [] points de base []. Dans le précédent différend *Canada – Aéronefs*, le Groupe spécial avait eu l'occasion d'évoquer ce []. Après avoir noté qu'une résolution du Conseil permanent de la SEE datée du 17 juin 1992 s'applique à toutes les opérations portées au Compte de la Société, y compris dans le secteur de l'aéronautique civil, le Groupe spécial a noté que "le rendement des prêts de la SEE doit permettre de couvrir le coût des fonds, ainsi qu'une marge de risque minimale (qui varie selon la cote de crédit du bénéficiaire)".⁶³ Le Groupe spécial a poursuivi en disant que "le Brésil ne cherche pas à dire que cette politique n'est pas conforme à celle des ventes commerciales".⁶⁴ Faute de ces éléments de preuve, le Groupe spécial a conclu ainsi: "nous ne sommes pas convaincus par l'argument avancé par le Brésil qui estime que la marge d'intérêt nette de la SEE ne constitue pas une base suffisante pour comparer les résultats en matière de financement sous forme de crédits de la SEE et ceux des banques commerciales".⁶⁵

75. Le Brésil n'a pas cherché à établir ces faits parce que l'opacité de la SEE et de ses opérations l'ont empêché d'obtenir les renseignements pertinents. La réponse du Canada à la question n° 11 fournit maintenant ces renseignements. Elle montre clairement que, non seulement dans la transaction ASA, mais même dans toutes les autres transactions où il obtient [], le Canada fournit en fait un financement à un taux inférieur à celui du marché. Le Canada déclare, au paragraphe 4 de sa réponse à la question n° 11, qu'il a fourni un financement à ASA au taux [], soit [] points de base en dessous de son []. Le TCR de l'OCDE, rappelons-le, est de 100 points de base supérieur à celui des bons du Trésor des États-Unis à sept ans. Au moment où nous rédigeons la présente communication, le taux des bons du Trésor des États-Unis plus []. Mais le TCR, en soi, n'inclut *pas* de prime de risque. Donc si, le TCR seul peut suffire à justifier le "refuge" du second alinéa du point k), il ne suffit pas pour éviter qu'un avantage soit conféré. [].⁶⁶ Cependant, ce taux de base n'est offert qu'aux clients jouissant de la meilleure cote de crédit, et même le Canada ne soutient pas que les compagnies de transport régional puissent prétendre l'obtenir. Ainsi, le [] de la SEE conférerait un avantage à un emprunteur qui peut prétendre obtenir le taux de base, et à plus forte raison à une compagnie d'aviation régionale, en particulier une compagnie d'aviation régionale comme ASA, pour qui le taux déjà subventionné est []. En fait, la pièce n° 47 du Canada, la [] laisse entendre que [] la SEE [].

2. Kendell

76. Des articles de presse ont décrit certaines des conditions du soutien de la SEE aux ventes d'aéronefs régionaux à Kendell Airlines. Le Brésil a analysé ces conditions aux paragraphes 43 et 59 de sa première communication écrite et dans ses pièces n° 34 et 35. Le Canada a donné des détails supplémentaires sur le soutien de la SEE dans sa réponse du 6 juillet à la question n° 11 du Groupe

⁶³ WT/DS70/R, paragraphe 9.173. La "Résolution sur le respect des rendements minimaux des prêts" de la SEE, sans indication de date, qui constitue la pièce n° 47 du Canada, semble être ce document dont a parlé le précédent Groupe spécial.

⁶⁴ *Id.*

⁶⁵ *Id.*, paragraphe 9.174.

⁶⁶ *Id.*

spécial. Le financement par la SEE de la vente à Kendell a conféré et confère encore un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, de deux manières.

77. En premier lieu, le financement offert par la SEE était assorti d'un délai maximum de remboursement plus long que le délai maximum prévu dans l'Arrangement de l'OCDE pour les avions de transport régional, qui est de dix ans.⁶⁷ Comme on l'a vu plus haut, un délai supérieur au maximum de dix ans constitue un "élément de preuve positif" d'un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

78. En second lieu, la réponse donnée par le Canada le 6 juillet à la question n° 11 du Groupe spécial, ainsi que les pièces n° 37 à 41 du Canada, montrent que les contributions financières de la SEE ont été accordées à des conditions plus favorables que celles du marché. Par exemple, le délai de [] révélé dans la pièce n° 38 du Canada est supérieur au délai maximum de dix ans prévu dans l'Arrangement de l'OCDE pour les aéronefs régionaux, et le financement se fait sur la base d'un taux flottant, le LIBOR, si bien que le refuge prévu au point k) ne peut pas être invoqué pour cette transaction. En outre, la marge ajoutée au LIBOR [] pour un emprunteur à qui, selon la pièce n° 39 du Canada, le système canadien "LA Encore" n'a lui-même attribué que la note [] est inférieure à ce qu'offre le marché selon toute définition raisonnable qu'on peut donner à ce terme.

IV. LE SOUTIEN DU CANADA À LA TRANSACTION AIR WISCONSIN CONSTITUE UNE SUBVENTION À L'EXPORTATION PROHIBÉE

79. L'intervention du Canada dans la transaction Air Wisconsin, annoncée le 10 janvier 2001 par M. Brian Tobin, Ministre canadien de l'industrie, a été l'événement déclencheur qui a amené le Brésil à demander l'établissement du présent Groupe spécial.⁶⁸ Un mois plus tôt seulement, en décembre 2000, le Brésil avait modifié sa mesure de crédit à l'exportation, PROEX, pour la mettre en conformité avec les prescriptions de l'OMC. Le Canada n'a tenu aucun compte de ces modifications. En outre, ce qui est plus important, le Brésil n'a jamais fourni ni offert, officiellement ou officieusement, aucun soutien d'aucune sorte à Embraer dans la transaction Air Wisconsin – et, depuis la date de la conférence de presse de M. Tobin, le Canada n'a fourni aucun élément pour prouver le contraire. Pourtant, M. Tobin, dans cette conférence de presse, avait annoncé que le Canada ne faisait que s'aligner sur le soutien que "le Brésil" apportait à Embraer.

80. Cette déclaration très regrettable et très inexacte de M. Tobin n'avait aucun fondement dans les faits. D'autres responsables canadiens ont plusieurs fois, de façon tout aussi inexacte et imprudente, répété cette déclaration. Ni M. Tobin, ni aucun autre représentant du gouvernement canadien, n'ont jamais demandé au Brésil si celui-ci, en fait, avait apporté un soutien à Embraer dans cette transaction. C'est pourquoi la transaction Air Wisconsin, si elle est loin d'être la seule sur laquelle porte ce différend, est très importante. Et il est de fait que c'est le Canada, et non le Brésil, qui a soutenu la transaction Air Wisconsin avec des subventions à l'exportation qui sont prohibées par l'OMC.

81. Le Canada a soutenu la transaction Air Wisconsin au moyen d'un prêt du Compte du Canada et d'une garantie d'IQ. M. Tobin a parfaitement résumé le soutien donné à Bombardier lorsque, dans sa conférence de presse du 10 janvier 2001, il a déclaré que le Canada "utilisait la capacité d'emprunt

⁶⁷ Dominic Jones, "Ready, Steady ...," *Air Finance Journal*, janvier 2000, page 48 (le financement de la SEE portait sur une période de 12 années) (pièce n° 34 du Brésil).

⁶⁸ Transcription de la conférence de presse du Ministre de l'industrie, M. Brian Tobin, 10 janvier 2001 ("Conférence de presse Tobin") (pièce n° 21 du Brésil).

des pouvoirs publics et leur aptitude à offrir, pour un prêt, un meilleur taux d'intérêt que celui que Bombardier pourrait obtenir par ailleurs".⁶⁹

82. Bien que M. Tobin ait répété à plusieurs reprises pendant sa conférence de presse du 10 janvier 2001 que le recours au Compte du Canada pour s'aligner sur des offres concurrentes, à des conditions plus favorables que celles du marché, n'était pas une pratique générale, il semble que cela commence à en être une. Cette semaine encore, le 9 juillet 2001, Bombardier a annoncé la vente de 75 aéronefs à Northwest, pour un montant de 1,7 milliard de dollars. M. Tobin et le Ministre du commerce international, M. Pierre Pettigrew, ont annoncé que le gouvernement canadien "s'alignera sur les conditions financières que le Brésil offre à Northwest Airlines".⁷⁰ M. Pettigrew a dit que ce soutien était octroyé "à des conditions libérales".⁷¹ Même si Bombardier a déjà emporté le marché, le Canada s'est aussi engagé à doubler son soutien si, à l'avenir, Northwest exerce son option d'acheter 75 autres appareils.⁷²

83. La transaction Air Wisconsin illustre parfaitement la façon dont les trois programmes mis en cause par le Brésil dans la présente affaire sont incompatibles "en tant que tels" avec les obligations découlant pour le Canada de l'Accord SMC. Elle démontre aussi l'incompatibilité de ces programmes "tels qu'ils sont appliqués" avec l'Accord SMC.

A. Le soutien du Compte du Canada à la transaction Air Wisconsin

84. Le Canada soulève un moyen de défense alternatif en ce qui concerne le soutien du Compte du Canada à la transaction Air Wisconsin: ou bien, dit-il, le gouvernement brésilien est intervenu pour soutenir l'offre d'Embraer à Air Wisconsin – ce qui n'est pas le cas – et alors le Canada n'a fait que "s'aligner" sur le soutien du Brésil, et peut donc invoquer le "refuge" du point k). Dans cette hypothèse, le Canada admet que le soutien confère un "avantage" au sens de l'article 1.1. b) de l'Accord SMC. Ou bien au contraire, le gouvernement brésilien n'est pas intervenu, et le Canada n'a fait que "s'aligner" sur les conditions de Embraer, et donc sur celles du marché. Le Brésil examinera successivement les deux branches de cette alternative.

1. Le moyen de défense qu'invoque le Canada en soutenant que son offre était compatible avec l'Accord SMC parce qu'elle était alignée sur l'offre du Brésil doit être rejeté

85. Le premier argument du Canada est que, dans la transaction Air Wisconsin, il a recouru aux dispositions de l'Arrangement de l'OCDE sur l'"alignement", moyennant quoi était préservée la "conformité" avec les "dispositions en matière de taux d'intérêt" de cet arrangement. Le recours au point k) est, bien entendu, un moyen de défense affirmatif et il incombe au Canada de prouver qu'il est en droit de l'invoquer. Dans ses précédentes communications au Groupe spécial, le Brésil a déjà donné trois raisons qui empêchent le Canada de le faire. Premièrement, l'offre d'Embraer à Air Wisconsin ne faisait intervenir aucun soutien du gouvernement brésilien. Deuxièmement, le Canada ne s'est pas aligné sur l'offre d'Embraer, il a au contraire offert des conditions plus favorables. Troisièmement, opérer un "alignement" ne met pas un Membre "en conformité" avec les "dispositions en matière de taux d'intérêt" de l'Arrangement de l'OCDE.

⁶⁹ Conférence de presse Tobin, paragraphe 66 (pièce n° 21 du Brésil).

⁷⁰ Communiqué de presse du Département des affaires étrangères et du commerce international, 9 juillet 2001 (pièce n° 58 du Brésil).

⁷¹ "Bombardier wins big jet order; Ottawa gives Northwest cut-rate financing", *The Globe and Mail*, 10 juillet 2001, (pièce n° 59 du Brésil).

⁷² *Id.*

a) Le Brésil n'a ni offert ni promis de soutenir la transaction Air Wisconsin

86. Les raisons que donne le Canada pour justifier son soutien à la transaction Air Wisconsin reposent sur l'hypothèse qu'il s'est "aligné" sur une offre concurrente bénéficiant d'un soutien public. Comme le Brésil l'a déjà expliqué, les justifications du Canada ne tiennent pas, pour deux raisons. Premièrement, si le Canada s'était conformé à l'article 53 de l'Arrangement de l'OCDE, qui dispose qu'un participant qui souhaite "s'aligner" sur l'offre d'un non-participant "fait tout son possible pour vérifier" que les modalités et conditions sur lesquelles il entend s'aligner "bénéficient d'un soutien public", il aurait appris que les offres faites par Embraer l'avaient été pour son propre compte et à ses propres risques. Embraer n'a même pas demandé, et il n'a à plus forte raison pas reçu, de soutien d'aucune sorte du gouvernement brésilien ou de tout autre organisme public brésilien.

87. Les efforts qu'a faits le Canada pour vérifier la part prise par le gouvernement brésilien à la transaction Air Wisconsin sont très loin de répondre aux exigences de l'article 53 de l'Arrangement de l'OCDE. Selon la pièce n° 1 du Canada et le paragraphe 13 de sa première communication écrite, le 20 octobre 2000, un représentant du service des ventes de Bombardier "a appris que le Brésil était prêt à financer la vente d'avions de transport régional à réaction Embraer à Air Wisconsin à des conditions beaucoup plus favorables que celles qu' Air Wisconsin aurait pu obtenir sur le marché".⁷³

88. Entre le 20 octobre 2000 et le 10 janvier 2001, date à laquelle M. Tobin, Ministre de l'industrie, a annoncé que le Canada "s'alignait" sur le soutien octroyé par le Brésil à la transaction Air Wisconsin⁷⁴, le Canada n'a pas pris contact avec le Brésil pour vérifier, de bonne foi, l'exactitude des renseignements qu'il avait reçus. Le Canada ne s'est donc pas acquitté de son obligation de prouver qu'il "avait fait tout son possible pour vérifier" que l'offre d'Embraer à Air Wisconsin faisait effectivement intervenir un soutien du gouvernement brésilien. Qui plus est, comme l'a démontré le Brésil, Embraer n'avait en fait ni demandé ni reçu aucun soutien de ce genre.

b) Le Canada n'a pas réussi à prouver que, à supposer que le gouvernement brésilien ait offert ou promis un soutien à Embraer pour la transaction Air Wisconsin, le Canada s'est aligné sur cette offre

89. À supposer même que l'offre d'Embraer ait été faite avec le soutien du gouvernement brésilien, le Canada doit prouver qu'il s'est aligné sur cette offre. Le Canada affirme qu'il était fondé à faire une offre à Air Wisconsin en opérant un "alignement autre qu'à l'identique".⁷⁵ Dans sa réponse à la question n° 36 du Groupe spécial, le Brésil a noté que l'"alignement autre qu'à l'identique" ne semble pas permis lorsque les conditions prétendument non conformes sont offertes par des pays comme le Brésil qui ne sont pas participants de l'Accord de l'OCDE. Mais, même si cet alignement était permis dans la présente affaire, le Canada a l'obligation de prouver que son offre "autre qu'à l'identique" comprend des conditions de financement qui sont équivalentes du point de vue économique à celles offertes par Embraer.⁷⁶ Or le Canada ne l'a pas fait.

90. Pour prouver qu'il s'est contenté de s'aligner sur l'offre de Embraer, le Canada produit une déclaration d'un représentant de Air Wisconsin disant que l'offre du Canada, "considérée dans son ensemble", n'était "pas plus favorable que" celle d'Embraer.⁷⁷ La déclaration d'une compagnie d'aviation qui a intérêt à ce que la légalité, et donc la viabilité, d'un marché qu'elle vient de négocier

⁷³ La même affirmation se retrouve au paragraphe 43 de la première communication écrite du Canada.

⁷⁴ Conférence de presse Tobin, paragraphes 7, 15, 20, 27, 74, 126 (pièce n° 21 du Brésil).

⁷⁵ Première communication écrite du Canada, note 36.

⁷⁶ Le sens ordinaire du verbe "to match" (qui, dans la version française de l'Arrangement de l'OCDE est traduite par "s'aligner") est "être égal à, correspondre à, être assorti à, être le pendant ou la contrepartie de". THE NEW SHORTER OXFORD ENGLISH DICTIONARY (troisième édition, 1993), page 1713.

⁷⁷ Pièce n° 2 du Canada.

ne soient pas mises en cause, est d'un intérêt limité. Mis à part l'intérêt personnel du représentant de la compagnie, il semble aussi que Air Wisconsin ait en fait été contractuellement obligé de faire cette déclaration.⁷⁸

91. En outre, il est significatif que le représentant d'Air Wisconsin ait déclaré que les deux offres étaient équivalentes prises dans leur "ensemble". Alors que l'alignement ne porte que sur les conditions financières d'une offre, l'offre dans son "ensemble" s'étend au-delà de l'aspect financier. Celle d'Embraer, par exemple, contenait un élément spécial, sans rapport avec le financement.⁷⁹

92. L'argument du Canada selon lequel il s'est aligné sur l'offre du Brésil est aussi curieux, étant donné sa réaction de surprise et d'incrédulité en apprenant les conditions de l'offre d'Embraer que le Brésil a produites devant le Groupe spécial le 25 juin 2001. Le Canada a dit de nombreuses reprises pendant la première réunion du Groupe spécial qu'il ignorait certaines des conditions de l'offre d'Embraer et qu'il ne comprenait pas certaines autres dont il avait connaissance. Mais, si le Canada ne connaissait pas ou ne comprenait pas certaines conditions essentielles de l'offre d'Embraer, comment peut-il prétendre s'être "aligné" sur cette offre?

93. Il incombe au Canada de démontrer qu'il s'est vraiment aligné sur l'offre d'Embraer - condition pour condition, élément pour élément - et que le choix d'Air Wisconsin n'a pas été déterminé par les conditions de financement plus favorables offertes par le Canada mais, comme celui-ci l'a affirmé à la première réunion du Groupe spécial, par la qualité des avions. Le Canada n'a même pas essayé de le faire, et il n'a donc pas réussi à démontrer qu'il était en droit d'invoquer un moyen de défense affirmatif.

c) Le Canada n'a pas démontré que l'"alignement" soit une pratique qui bénéficie du "refuge" du point k)

94. Même si l'offre d'Embraer avait bénéficié d'un soutien du gouvernement brésilien, et que le Canada se soit en fait aligné sur cette offre, il appartenait au Canada de prouver que le recours à l'alignement préservait la "conformité avec" les "dispositions en matière de taux d'intérêt" de l'Arrangement de l'OCDE. Cela non plus, le Canada ne l'a pas fait.

95. Dans ses réponses aux questions du Groupe spécial, le Brésil a positivement démontré que, en s'alignant, un Membre ne se met pas en conformité avec les dispositions de l'Arrangement en matière de taux d'intérêt. Plutôt que de répéter ici ces arguments, le Brésil renvoie le Groupe spécial à la réponse détaillée qu'il a faite à la question n° 36 du Groupe spécial.

96. En conclusion, le Canada n'a pas "fait tout son possible pour vérifier" que l'offre d'Embraer à Air Wisconsin bénéficiait d'un soutien du gouvernement brésilien. En fait, Embraer n'a ni demandé ni reçu un tel soutien. Mais, à supposer même que l'offre d'Embraer ait bénéficié d'un tel soutien, le Canada ne s'est pas contenté de s'aligner sur ce soutien, même à des conditions "autres qu'à l'identique". Il a en fait offert des conditions beaucoup plus favorables que celles de l'offre d'Embraer. Enfin, même si le Canada ne s'est pas aligné sur l'offre d'Embraer, le recours à l'alignement n'a pas pour effet de permettre à un membre de rester "en conformité" avec les "dispositions en matière de taux d'intérêt" de l'Arrangement de l'OCDE. Pour toutes ces raisons, le Canada n'a pas démontré qu'il était en droit d'invoquer le "refuge" du point k).

⁷⁸ Réponse du Canada à la demande de renseignements du Groupe spécial, en date du 20 juin 2001, concernant la transaction Air Wisconsin, soumise tardivement par le Canada le 26 juin 2001, page 14 de la pièce jointe. (Une []).

⁷⁹ Voir la lettre du 25 juin 2001 du Brésil au Groupe spécial, contenant la description des conditions de l'offre d'Embraer à Air Wisconsin, dernier paragraphe.

2. L'allégation du Canada selon laquelle, en offrant des conditions équivalentes à celles de l'offre d'Embraer, il offrait des conditions de financement qui étaient celles du marché, doit être rejetée

97. Le Canada fait valoir que, si le gouvernement brésilien n'a pas soutenu l'offre d'Embraer à Air Wisconsin, le soutien qu'a accordé le Canada en s'alignant sur l'offre d'Embraer comprenait "des conditions qui ne sont pas plus favorables que celles que le bénéficiaire aurait pu obtenir sur le marché".⁸⁰ Cet argument doit être rejeté pour deux raisons: premièrement, le Canada a en fait offert des conditions plus favorables que celles de l'offre d'Embraer, et deuxièmement les conditions du soutien public du Canada, même si elles étaient équivalentes à celles de l'offre d'Embraer, n'étaient pas celles que *Bombardier* aurait pu obtenir sur le marché.

a) Le Canada ne peut pas prouver que les conditions de son soutien public au financement soient identiques ou équivalentes aux conditions financières comprises dans l'offre d'Embraer

98. Selon le Canada, si Embraer n'a pas reçu de soutien du gouvernement brésilien, les conditions de son offre correspondaient à celles du marché. En s'alignant sur l'offre d'Embraer, affirme le Canada, il n'a pas offert à Air Wisconsin des conditions plus favorables que celles que l'on pouvait obtenir sur le marché. Selon le Canada, aucun "avantage" au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC n'a été conféré par cette offre. Cependant, même dans l'hypothèse où l'offre d'Embraer aurait compris des conditions financières reflétant celles du marché – hypothèse qui, comme le démontrera le Brésil, ne correspond pas à la réalité, le Canada ne s'est pas "aligné" sur les conditions de financement comprises dans l'offre d'Embraer.

99. D'emblée, le Brésil relève le caractère extraordinaire de l'argument du Canada. Le soutien accordé à la transaction Air Wisconsin l'a été par l'intermédiaire de l'instrument de "soutien public" de la SEE – le Compte du Canada. La SEE n'utilise ce compte que lorsqu'elle est obligée de descendre en dessous du critère exposé au paragraphe 67 de la première communication écrite du Canada, autrement dit, lorsqu'elle offre un "avantage" sous forme de conditions plus favorables que "ce que l'emprunteur concerné a récemment payé sur le marché pour des conditions semblables et avec des garanties semblables".

100. Dans la transaction Air Wisconsin, cependant, le Canada allègue que même un "soutien public" accordé par l'intermédiaire du Compte du Canada de la SEE ne confère pas toujours un avantage et ne tombe pas toujours sous le coup de l'Arrangement de l'OCDE. Si le "soutien public" est octroyé à titre d'alignement sur une offre comportant elle aussi un "soutien public", le Canada se considère comme assujéti aux contraintes imposées par l'Arrangement de l'OCDE, et comme n'ayant d'autres recours que le "refuge" du point k). Paradoxalement, si le "soutien public" est octroyé à titre d'alignement sur une offre qui ne comporte pas elle aussi un "soutien public", aucune contrainte résultant de l'Arrangement de l'OCDE ne limite la faculté pour le Canada d'utiliser son instrument de "soutien public", avec l'extraordinairement faible coût du financement offert par cet instrument, pour soutenir Bombardier dans la concurrence avec une entité purement privée, agissant sans soutien public.

101. En fait, l'argument du Canada est que la SEE n'est soumise aux contraintes imposées par l'Arrangement de l'OCDE - et donc aux dispositions de l'Accord SMC - que lorsque le Canada en décide ainsi. De plus, les autres Membres n'ont aucun moyen de savoir si, dans une situation donnée, le Canada considère que la SEE est liée par l'Arrangement, et ils doivent, semble-t-il, attendre les explications du Canada pour déterminer à quelles règles de l'Arrangement (et donc du deuxième

⁸⁰ Déclaration orale du Canada, paragraphe 16. Voir aussi la réponse du Canada à la question n° 10 du Groupe spécial, paragraphe 1.

alinéa du point k)) la SEE s'estimerait éventuellement obligée de se conformer dans une situation donnée. La flexibilité que conserve la SEE de choisir, et de modifier, les contraintes auxquelles son soutien est assujéti amène à se demander pourquoi le Canada a adhéré à l'Arrangement de l'OCDE.

102. Quoi qu'il en soit, le Canada n'a pas réussi à démontrer qu'il s'est aligné sur l'offre d'Embraer. Il allègue seulement, comme on l'a vu plus haut, que les offres d'Embraer et du Canada étaient équivalentes dans leur "ensemble".⁸¹ La question de savoir si l'offre du Canada était équivalente à celle d'Embraer "dans son ensemble" est cependant sans intérêt. Les offres étaient peut-être équivalentes dans leur ensemble, du moins aux yeux d'un acheteur potentiel, par exemple parce que les conditions de financement plus favorables de l'une compensaient éventuellement les meilleures conditions de prix ou autres attraits de l'autre. Mais, ce que le Canada doit démontrer, c'est que les *conditions financières* de l'une et de l'autre étaient équivalentes.

103. Or, le Canada ne peut pas le faire. Comme on l'a vu plus haut, ainsi que dans la réponse faite le 6 juillet par le Brésil à la question n° 34 du Groupe spécial, l'offre d'Embraer comprenait un élément spécial non lié au financement⁸² et que, lorsque le Canada s'est "aligné" sur l'offre d'Embraer "dans son ensemble", il ne s'est pas simplement aligné sur les conditions financières de cette offre. Il a fourni une subvention pour faire une offre équivalant à celle d'Embraer "dans son ensemble", c'est-à-dire sans se limiter au financement proprement dit.

104. Enfin, la combinaison d'un prêt du Compte du Canada de la SEE et d'une garantie de participation d'IQ ne pouvait pas donner des conditions comparables à celles de l'offre d'Embraer. En offrant un prêt et des garanties de participation, le Canada transfère sa forte cote de crédit à l'emprunteur et aux investisseurs, et il confère donc toujours un avantage. Comme M. Tobin l'a expressément reconnu dans sa conférence de presse, le Canada "utilisait la capacité d'emprunt des pouvoirs publics et leur aptitude à offrir, pour un prêt, un meilleur taux d'intérêt que celui que Bombardier pourrait obtenir par ailleurs".⁸³

b) Les conditions de l'offre d'Embraer ne constituent pas "le marché"

105. Le Canada affirme que, s'il s'est aligné sur les conditions d'une offre faite par Embraer à Air Wisconsin sans soutien du gouvernement brésilien, il n'a pas conféré d'avantages, puisqu'il a simplement offert "des conditions qui ne sont pas plus favorables que celles que le bénéficiaire aurait pu obtenir sur le marché".⁸⁴ Le Canada n'avance aucun élément pour étayer son affirmation selon laquelle les conditions offertes par Embraer ne sont, en fait, pas plus favorables que celles du marché. De plus, le Canada refuse d'admettre que les conditions du "marché" ne peuvent pas être déterminées uniquement par référence à une offre, non acceptée, faite par une seule compagnie et portant sur une seule transaction.

106. Comme le Brésil l'a exposé plus en détail dans sa réponse du 6 juillet à la question n° 31 du Groupe spécial, Embraer a pu faire une offre à des conditions *inférieures à celles du marché* pour toutes sortes de raisons. Il voulait peut-être obtenir une part du marché. Il était peut-être prêt à renoncer à des bénéfices (ou même à subir des pertes) pour s'assurer une compagnie de lancement, ou pour trouver un nouveau client dans l'espoir de conclure d'autres marchés par la suite. Il peut en outre avoir arrangé le financement par des investisseurs privés, ou s'être autofinancé. On peut spéculer sur

⁸¹ Voir la pièce n° 2 du Canada.

⁸² Voir le dernier paragraphe de la lettre adressée le 25 juin 2001 au Groupe spécial, qui contient la description des conditions de l'offre d'Embraer à Air Wisconsin. Voir aussi les deux dernières pages de la pièce n° 56 du Brésil.

⁸³ Conférence de presse Tobin, paragraphe 20 (pièce n° 21 du Brésil).

⁸⁴ Déclaration orale du Canada, paragraphe 16.

ce qu'a pu être la stratégie commerciale d'Embraer. Ce qui compte, cependant, c'est que le Canada ne peut pas prouver que l'offre d'Embraer soit l'équivalent du "marché".

c) Les conditions de l'offre d'Embraer sont sans importance; le soutien public accordé par le Canada confère un avantage parce que ses conditions sont meilleures que les conditions de financement que Bombardier peut trouver sur le marché

107. Enfin, le point de savoir si l'alignement sur une offre d'Embraer ne bénéficiant pas d'un soutien a entraîné des conditions qui ne sont pas "plus favorables que celles que le bénéficiaire aurait pu obtenir sur le marché" dépend de l'identité de ce bénéficiaire. Un avantage peut être conféré à Air Wisconsin par une contribution financière provenant du Compte du Canada. Mais, par la même occasion, un avantage peut être conféré à Bombardier par cette contribution financière. En offrant le soutien du Compte du Canada à Air Wisconsin, le Canada a "ainsi conféré" un avantage à Bombardier, puisqu'il a permis à celui-ci de faire à Air Wisconsin une offre assortie de conditions de financement qu'il n'aurait pas pu lui offrir sinon.

108. Cela a été indiqué clairement par M. Tobin lors de sa conférence de presse, où il a déclaré: "Ce qui se passe avec Embraer, c'est qu'il a pu obtenir des taux d'intérêt préférentiels inférieurs aux taux commerciaux pour financer la vente des appareils, et c'est là quelque chose que Bombardier ne peut pas faire seul."⁸⁵ Il a encore souligné: "Ce que nous faisons, consiste à utiliser la capacité d'emprunt des pouvoirs publics et leur aptitude à offrir, pour un prêt, un meilleur taux d'intérêt que Bombardier pourrait obtenir par ailleurs."⁸⁶ En fait, M. Tobin a ainsi expliqué très précisément pourquoi le Canada a conféré un avantage par son soutien à la transaction Air Wisconsin: c'est parce qu'il a fourni à Bombardier un financement à des conditions que celui-ci n'aurait pas pu obtenir sinon sur le marché commercial.

109. L'intervention du Canada dans la transaction Air Wisconsin constitue une subvention à l'exportation prohibée qui ne bénéficie pas du "refuge" du point k). Ce que le Canada a dit en substance à Bombardier, c'est: "Descendez autant qu'il le faudra pour emporter le marché, nous ferons tout ce qu'il faudra faire pour vous soutenir". Aucun prêteur du marché ne tiendrait ce langage à un vendeur avec lequel il n'aurait pas de lien. Seul un organisme de crédit à l'exportation peut tenir ce langage à un vendeur national. En réduisant le coût de l'élément financement de l'offre de Bombardier à Air Wisconsin, le Canada a permis à Bombardier d'éviter de réagir à la concurrence d'Embraer sur les prix dans toute la mesure où il aurait dû le faire pour s'aligner sur le montant global (prix plus financement) de l'offre d'Embraer. Ce faisant, le Canada a conféré une subvention à l'exportation prohibée à Bombardier en même temps qu'à Air Wisconsin.

B. Le soutien d'IQ à la transaction Air Wisconsin

110. Dans la note 37 de sa première communication écrite, puis à nouveau dans sa réponse du 26 juin à la demande de renseignements adressée le 20 juin par le Groupe spécial au sujet de la transaction Air Wisconsin, le Canada parle de la fourniture par IQ d'une garantie sur titres de [] à Air Wisconsin. Le porte-parole d'IQ, M. Jean Cyr, a déclaré que le gouvernement québécois avait augmenté le montant des fonds d'IQ disponibles pour soutenir les ventes de Bombardier après que Bombardier, le 20 décembre 2000, "est venu nous voir et nous a dit qu'il négociait une grosse affaire avec Air Wisconsin qui nécessiterait" davantage que ce qui restait à l'époque dans un programme existant d'IQ.⁸⁷ Ce même jour, le gouvernement provincial a adopté le Décret 1488-2000 portant à

⁸⁵ Conférence de presse Tobin, paragraphe 15 (pièce n° 21 du Brésil).

⁸⁶ Conférence de presse Tobin, paragraphe 20 (pièce n° 21 du Brésil).

⁸⁷ "Ottawa backs Bombardier: Loan to US firm to buy jets slaps Brazil's aerospace subsidies," *The Montreal Gazette*, 11 janvier 2001 (pièce n° 9 du Brésil).

226 millions de dollars le montant qui pouvait être utilisé pour les clients de Bombardier. Le Canada a produit ce décret qui constitue sa pièce n° 36.⁸⁸

111. Dans la section V ci-dessous, le Brésil examine pourquoi le soutien d'IQ est subordonné en droit ou en fait aux exportations. Ces arguments s'appliquent de la même façon au soutien d'IQ à la transaction Air Wisconsin. Le Brésil s'en tiendra ici aux raisons pour lesquelles la garantie offerte à Air Wisconsin constitue une contribution financière et confère un "avantage". Ce raisonnement s'applique également aux autres garanties de prêt et de participation que le Canada, dans sa réponse à la question n° 14 du Groupe spécial, reconnaît avoir été accordées par IQ pour soutenir les exportations d'avions de transport régional de Bombardier. Ces autres garanties d'IQ seront étudiées dans la section V.

112. Le Brésil a déjà expliqué pourquoi les garanties de prêt à l'exportation fournies par les pouvoirs publics sont des subventions prohibées. Les garanties de prêt sont en soi prohibées par le point j) de la Liste exemplative des subventions à l'exportation. En outre, une garantie de prêt d'IQ, comme une garantie de prêt de la SEE, constitue une contribution financière et confère un avantage parce qu'elle substitue la cote de crédit élevée de l'État à la cote de crédit inférieure de l'emprunteur. La garantie de prêt permet à une compagnie d'aviation d'emprunter sur la base de la cote de crédit du gouvernement québécois, qui est de A+ ou A2.⁸⁹ Comme le Canada lui-même l'a dit, lorsque le gouvernement accorde une garantie, "la banque prêteuse établit des conditions de financement en fonction du risque encouru par le gouvernement ..., et non par l'emprunteur".⁹⁰ La garantie d'IQ confère donc un avantage important et, partant, une subvention.

113. Les garanties de participation sont également prohibées. Elles aussi constituent des contributions financières qui confèrent des avantages et qui, dans le cas d'IQ, sont subordonnées aux exportations. Avant d'aborder ces points, cependant, le Brésil analysera la tentative du Canada pour faire passer les garanties de participation d'IQ pour une forme parmi d'autres de produits qui se trouvent sur le marché.

114. Dans sa pièce n° 50, le Brésil a apporté des éléments de preuve montrant que les garanties de participation accordées par un tiers, comme c'était le cas dans ces transactions, ne se trouvent pas sur le marché. Le Canada essaie de contrer ces éléments de preuve en disant, au paragraphe 4 de sa réponse du 6 juillet à la question 14 du Groupe spécial, qu'il "a été informé" que "des acteurs commerciaux du secteur privé tels que GE, Rolls-Royce et Pratt & Whitney" ont parfois fourni de telles garanties. Cela est tout à fait vrai, mais ce fait ne contredit en rien ce qu'a montré le Brésil: les garanties de participation ne peuvent pas être obtenues sur le marché.

115. Chacune de ces sociétés fabrique des moteurs d'avions: ce sont en fait les trois principaux fabricants de moteurs d'avions dans le monde, fournissant à la fois Bombardier et Embraer, ainsi qu'Airbus et Boeing. Le moteur est l'élément le plus cher d'un avion, dont il représente généralement 30 à 40 pour cent de la valeur totale. Ces fabricants sont en concurrence lorsqu'il s'agit d'équiper un avion et ils sont fortement intéressés au succès de celui-ci. Le ERJ 145, par exemple, utilise des moteurs Rolls-Royce, tandis que le CRJ 200 utilise des moteurs GE. Comme les fabricants de moteurs sont virtuellement associés aux constructeurs de cellules d'aéronefs, il leur arrive parfois d'aider à commercialiser et à financer un avion. Ce qui se passe dans un tel cas, cependant, c'est que les deux sociétés privées - le fabricant de moteurs et le constructeur de cellules d'aéronefs - unissent

⁸⁸ Décret 1488-2000 du 20 décembre 2000, concernant une participation de 226 000 000 \$ d'Investissement-Québec pour la vente d'avions par Bombardier Inc. (pièce n° 36 du Canada).

⁸⁹ Standard & Poor's, Non-US Local and Regional Government Ratings Since 1975, page 7 (pièce n° 60 du Brésil); Moody's Ratings List, Government Bonds and Country Ceilings, page 5 (pièce n° 61 du Brésil).

⁹⁰ WT/DS46/RW, Annexe 1-2 (paragraphe 36).

globalement leurs efforts pour vendre un produit qui présente pour l'un et l'autre un intérêt. À la connaissance du Brésil, les fabricants de moteurs ne fournissent pas de garanties de participation, ni aucune autre forme de soutien, pour la vente d'appareils équipés par un concurrent. Ce ne sont pas des acteurs du marché qui, dans le cadre de leur activité commerciale, fournissent des garanties en vue d'obtenir des bénéfices. Ce sont des fabricants qui cherchent à vendre les moteurs qu'ils produisent. Les preuves fournies par Embraer n'ont pas été réfutées: il n'est pas possible de trouver sur le marché des garanties de participation offertes par des tiers. IQ fournit donc aux exportateurs canadiens quelque chose que l'on ne trouve sur le marché à aucun prix et qui, par définition, est donc plus favorable que le marché.

116. Ayant réglé cette question préliminaire, le Brésil abordera maintenant la question de savoir si les garanties de participation sont des subventions. Les garanties de participation sont des contributions financières dans le même sens que les garanties de prêt sont des contributions financières. Le Canada reconnaît que les garanties de participation et les garanties de prêt d'IQ sont les unes et les autres des "transferts directs potentiels de fonds ou de passifs" et donc des "contributions financières" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.⁹¹

117. Aux paragraphes 89 à 91 de sa première communication écrite, le Brésil a exposé comment les garanties de participation protègent les actionnaires des risques inhérents aux transactions portant sur les avions de transport régionaux. Des garanties de participation comme celles qu'IQ a fournies à Air Wisconsin confèrent un avantage en offrant aux actionnaires une garantie de l'État, ce qui encourage les prises de participation à la transaction. Dans le cas présent, elles substituent la cote de crédit A+ à A2 du Québec à la cote A- de Bombardier.⁹² En fait, même si la cote de crédit des pouvoirs publics n'était pas meilleure que celle du fabricant, dans le cas présent, un avantage n'en serait pas moins conféré à Bombardier, parce que la garantie supprimerait un passif potentiel des comptes de Bombardier améliorant ainsi sa cote de crédit. La garantie d'IQ à Air Wisconsin confère donc un avantage et constitue une subvention.

118. Le Canada n'a pas abordé le point de savoir si la garantie à Air Wisconsin est assortie de frais. Le Brésil note que, si certains des décrets antérieurs du Québec relatifs à l'établissement et au financement du programme de garantie d'IQ pour les clients de Bombardier prévoyaient effectivement qu'IQ devait faire payer des "honoraires annuels"⁹³, le Décret 1488-2000 qui, comme on l'a vu plus haut, a été adopté pour faciliter la transaction Air Wisconsin, supprime complètement l'obligation de faire payer des frais.⁹⁴

V. LE SOUTIEN D'INVESTISSEMENT-QUÉBEC À L'INDUSTRIE CANADIENNE DES AÉRONEFS RÉGIONAUX CONSTITUE UNE SUBVENTION À L'EXPORTATION PROHIBÉE

A. Investissement-Québec constitue en tant que tel une subvention prohibée

119. Comme le Brésil l'a noté dans sa première communication écrite⁹⁵, IQ fournit un éventail de mesures de soutien à l'industrie canadienne des aéronefs régionaux, notamment des garanties de prêt, des garanties de pertes initiales pour les actionnaires et "toute autre intervention prévue [au] ... plan

⁹¹ Première communication écrite du Canada, paragraphe 87.

⁹² Notation Standard & Poor, publiée dans "S&P affirms Bombardier rating", *The Globe and Mail*, 9 août 2000 (pièce n° 63 du Brésil).

⁹³ Voir le Décret 1187-98 du 16 septembre 1998, concernant une participation de 150 000 000 \$ d'Investissement-Québec pour la vente d'avions par Bombardier Inc., point b) (pièce n° 35 du Canada). Voir aussi le Décret 879-97, du 2 juillet 1997 concernant la participation de la Société de développement industriel du Québec relativement à la vente d'avions par Bombardier Inc., au quatrième alinéa b) (pièce n° 34 du Canada).

⁹⁴ Voir la pièce n° 36 du Canada.

⁹⁵ Première communication écrite du Brésil, paragraphes 84 à 86.

d'affaires [d'Investissement-Québec]".⁹⁶ Le Canada a reconnu que "l'octroi de telles garanties par des pouvoirs publics ou un organisme public constitue des transferts directs potentiels de fonds ou de passifs au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC et serait donc une "contribution financière".⁹⁷

120. Le Canada allègue que les garanties d'IQ ne sont pas susceptibles d'être mises en cause "en tant que telles" parce que "[r]ien dans la Loi sur Investissement-Québec ne prescrit à celui-ci de fournir quelque financement que ce soit".⁹⁸ Cela est inexact. Les séries de décrets du gouvernement québécois produites par le Canada en réponse à la question n° 9 du Groupe spécial expliquent que les garanties d'IQ aux acheteurs d'aéronefs régionaux ont été émises en application de l'article 28 d'une *Loi sur Investissement-Québec et à Garantie-Québec* ("Loi sur IQ").⁹⁹ Cet article 28 dispose que:

Le gouvernement peut, lorsqu'un projet présente un intérêt économique important pour le Québec, *confier* [à IQ] le *mandat* d'accorder et d'administrer l'aide qu'il définit pour en favoriser la réalisation. Le mandat peut autoriser la société à fixer les conditions et les modalités de l'aide.¹⁰⁰

121. Ainsi, lorsque l'article 28 constitue la base légale d'un décret disposant que des garanties sont fournies par IQ pour une transaction portant sur des aéronefs régionaux, le gouvernement québécois "confie" à IQ le "mandat" de fournir l'assistance décrite dans le décret.

122. Le Canada allègue aussi que les garanties d'IQ ne sont pas susceptibles d'être mises en cause "en tant que telles" parce qu'IQ n'est pas tenu, en fournissant ces garanties, de conférer un "avantage" au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.¹⁰¹ En disant cela, il fait vraisemblablement allusion à l'article 28 de la Loi sur IQ, qui dispose que la société peut elle-même "fixer les conditions et les modalités de l'aide". Ainsi, le Canada semble soutenir que, même si l'article 28, qui est la base légale des décrets en vertu desquels sont fournies les garanties d'IQ, "prescrit" la fourniture de ces garanties, il ne prescrit pas qu'elles doivent conférer un "avantage" ou, en d'autres termes, des conditions "plus favorables que celles auxquelles [le bénéficiaire] a accès sur le marché".¹⁰²

123. Cela aussi est inexact. Les garanties de prêt sont *en soi* prohibées par le point j) de la Liste exemplative des subventions à l'exportation. De plus, le Brésil a noté que, chaque fois qu'un gouvernement émet une garantie de prêt à un acheteur, cette garantie permet au bénéficiaire d'emprunter des fonds grâce à la cote de crédit du gouvernement qui, dans le cas du Québec est, comme on l'a vu plus haut, A+ ou A2. Celle-ci étant inmanquablement plus élevée que celle de pratiquement n'importe quel acheteur commercial, en particulier d'aéronefs régionaux, les garanties de prêt offertes par IQ confèrent donc un avantage important, en permettant aux sociétés qui achètent des avions Bombardier d'emprunter à un taux plus favorable que celui qu'elles obtiendraient sur le marché. IQ n'a pas la faculté de supprimer cet avantage: celui-ci découle automatiquement des différences entre la cote de crédit de l'acheteur et celle du gouvernement québécois. Donc, les garanties de prêt d'IQ confèrent des avantages et constituent des subventions "en tant que telles".

⁹⁶ Loi concernant Investissement-Québec et Garantie-Québec ("Loi sur IQ" "IQ Act"), article 25 (pièce n° 18 du Brésil).

⁹⁷ Première communication écrite du Canada, paragraphe 87.

⁹⁸ Première communication écrite du Canada, paragraphe 42.

⁹⁹ Décret 1488-2000 du 20 décembre 2000, concernant une participation de 226 000 000 \$ d'Investissement-Québec pour la vente d'avions par Bombardier Inc. (pièce n° 36 du Canada); Décret 1187-98 du 16 septembre 1998, concernant une participation de 150 000 000 \$ d'Investissement-Québec pour la vente d'avions par Bombardier Inc. (pièce n° 35 du Canada).

¹⁰⁰ Loi sur IQ, article 28 (pièce n° 18 du Brésil).

¹⁰¹ Première communication écrite du Canada, paragraphe 42 ("Rien ne prescrit à [IQ] de fournir un financement qui conférerait un "avantage" au sens de l'article premier de l'Accord SMC.").

¹⁰² WT/DS70/AB/R, paragraphe 158.

124. Comme on l'a vu plus haut à propos de la transaction Air Wisconsin, les garanties de participation confèrent de même un avantage en donnant aux actionnaires une garantie de l'État, ce qui encourage ainsi la prise de participation à la transaction. Une garantie de participation d'IQ substitue la cote de crédit du Québec (A+ à A2) à celle de Bombardier (A-).¹⁰³ Et même si la cote de crédit du gouvernement n'était pas meilleure que celle d'un fabricant comme Bombardier, un avantage n'en serait pas moins conféré à celui-ci parce que la garantie supprimerait un passif potentiel des comptes de Bombardier, améliorant ainsi sa cote de crédit. Là non plus, IQ n'a pas le choix de supprimer cet avantage, qui résulte de la supériorité de la cote de crédit du gouvernement québécois. Ainsi, les garanties de participation d'IQ confèrent des avantages et constituent des subventions "en tant que telles".

125. À titre de défense, le Canada affirme qu'IQ fait payer des frais pour les garanties qu'il accorde.¹⁰⁴ Si certains des décrets produits par le Canada dans sa réponse du 6 juillet à la question n° 9 du Groupe spécial prescrivent en effet, comme condition d'octroi d'une garantie, qu'IQ fasse payer des "honoraires" minimaux de 0,5 pour cent¹⁰⁵, le plus récent, comme nous l'avons déjà signalé, supprime complètement cette condition.¹⁰⁶ Au paragraphe 7 de sa réponse du 6 juillet à la question n° 14 du Groupe spécial, le Canada déclare que, en échange de sa garantie, "le Québec reçoit une commission initiale de [] points de base ... ainsi qu'une commission annuelle de [] points de base ...". Cependant, et comme le Brésil l'a aussi relevé à propos des garanties de la SEE, le Canada ne fait aucun effort, dans sa défense, pour prouver que ces commissions sont proportionnées à celles que font payer les garants commerciaux ayant une cote A+ ou A2 aux sociétés qui sont désireuses de profiter des avantages résultant de cette cote de crédit.

126. Même si le Canada pouvait démontrer que les acheteurs d'aéronefs régionaux jouissent de la même cote de crédit que le gouvernement québécois, l'article 14 c) de l'Accord SMC dispose quand même qu'une garantie confère un avantage dès lors qu'il y a "une différence entre le montant que l'entreprise bénéficiaire de la garantie paie sur le prêt garanti par les pouvoirs publics et celui qu'elle paierait sur un prêt commercial comparable en l'absence de garantie des pouvoirs publics".¹⁰⁷ Chaque fois qu'un acheteur d'aéronefs régionaux – qui a inévitablement une cote de crédit inférieure à celle du gouvernement québécois – reçoit une garantie de prêt d'IQ, il y aura, selon les termes de l'article 14 c), une différence entre le montant qu'il paie sur le prêt garanti et le montant qu'il aurait payé sur ce prêt en l'absence de garantie. On pourrait de façon analogue appliquer, sinon la lettre, du moins la logique, de l'article 14 c) aux garanties de participation.

127. Ainsi, IQ est tenu de donner des garanties et ces garanties confèrent toujours un avantage. Les garanties d'IQ constituent donc des subventions au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC.

128. En ce qui concerne la subordination aux exportations, le Brésil a démontré, aux paragraphes 98 et 99 de sa première communication écrite, que le soutien d'IQ à des transactions comportant la vente de marchandises telles que des aéronefs est *de jure* subordonné à l'exportation de ces marchandises hors du Québec. Le Canada allègue que les décrets relatifs à IQ invoqués par le

¹⁰³ Notation Standard & Poor, publiée dans "S&P affirms Bombardier rating", *The Globe and Mail*, 9 août 2000 (pièce n° 63 du Brésil).

¹⁰⁴ Première communication écrite du Canada, paragraphe 91; réponse faite par le Canada le 6 juillet à la question n° 14 du Groupe spécial.

¹⁰⁵ Voir Décret 1187-98 du 16 septembre 1998, concernant une participation de 150 000 000 \$ d'Investissement-Québec pour la vente d'avions par Bombardier Inc., point b) (pièce n° 35 du Canada). Voir aussi Décret 879-97 du 2 juillet 1997 concernant la participation de la Société de développement industriel du Québec relativement à la vente d'avions par Bombardier Inc. quatrième alinéa, b) (pièce n° 34 du Canada).

¹⁰⁶ Décret 1488-2000 du 20 décembre 2000, concernant une participation de 226 000 000 \$ d'Investissement-Québec pour la vente d'avions par Bombardier Inc. (pièce n° 36 du Canada).

¹⁰⁷ L'Organe d'appel a considéré l'article 14 de l'Accord SMC comme le "contexte pertinent" pour interpréter le critère de l'"avantage" à l'article 1.1 b) de l'Accord. WT/DS70/AB/R, paragraphe 155.

Brésil dans ces paragraphes de sa communication ne s'appliquent pas au financement des ventes d'aéronefs.¹⁰⁸ Ces décrets, cependant, s'appliquent sans conteste au soutien aux transactions comportant la vente de marchandises. Or, les aéronefs régionaux sont des marchandises. Les décrets prescrivent ainsi que, chaque fois qu'IQ soutient la vente d'aéronefs, il doit le faire à la condition que le bénéficiaire exporte ces aéronefs à l'extérieur du Québec. De plus, le Canada ne tient pas compte du fait que le Brésil a invoqué l'article 25 de la Loi sur IQ, qui dispose qu'IQ "participe à la croissance des entreprises en favorisant notamment la recherche et le développement ainsi que l'exportation".¹⁰⁹

129. Le Canada soutient que l'obligation d'exporter à l'extérieur du Québec n'équivaut pas à une obligation d'exporter à l'extérieur du Canada.¹¹⁰ Dans sa déclaration orale à la première réunion du Groupe spécial, le Brésil a démontré qu'obliger les bénéficiaires du soutien d'IQ à exporter hors du Québec revient à les obliger à exporter hors du Canada.¹¹¹ Le Brésil a fait observer que, le Canada ayant déclaré qu'une partie de son territoire n'était pas admise à bénéficier du soutien d'IQ, cela va nécessairement encourager les producteurs à exporter et augmenter les probabilités pour qu'ils le fassent, parce qu'ils ne pourront plus écouler leurs produits sur la totalité du territoire national. Le Canada semble dire que, les marchés de neuf de ses dix provinces restant ouverts aux produits subventionnés, on est encore suffisamment près du dix sur dix. Selon cette théorie du Canada, le soutien d'IQ ne serait pas considéré comme subordonné aux exportations tant que le Canada permettrait à – disons l'Île du Prince Edouard – de bénéficier de ce soutien pour la production d'avions régionaux. Cette théorie anéantirait les disciplines à l'exportation incorporées dans l'Accord SMC. S'il suffit, pour supprimer la subordination à l'exportation, qu'un Membre déclare qu'une partie, mais une partie seulement, de son territoire peut bénéficier de la subvention, il est vraisemblable que les déclarations dans ce genre vont se multiplier rapidement. Les garanties d'IQ sont donc, *de jure*, subordonnées à l'exportation.

B. Investissement-Québec constitue une subvention prohibée tel qu'il est appliqué

1. Questions préliminaires

130. Aux paragraphes 90 et 91 de sa première communication écrite, le Brésil a examiné la fourniture de garanties par IQ à plusieurs clients de Bombardier, dont Mesa, Atlantic Southeast, Midway et Northwest Airlines.¹¹² Le Groupe spécial a relevé, dans sa question n° 14 au Canada, que le Canada n'avait pas nié la part prise par IQ à ces transactions.

131. Alors que, dans sa réponse à la question n° 14, le Canada cite plusieurs clients de Bombardier à qui IQ a fourni des garanties, il déclare, au paragraphe 1 de cette réponse, qu'IQ n'a pas pris part aux transactions Atlantic Southeast et Northwest. Cependant, il ne nie pas que le prédécesseur direct d'IQ, la Société de développement industriel du Québec ("SDI"), ait participé à ces deux transactions. En mars 1998, comme il est dit au paragraphe 82 de la première communication du Brésil, IQ a effectivement remplacé la SDI et repris les opérations de celles-ci en totalité.¹¹³ La SDI a en fait

¹⁰⁸ Première communication écrite du Canada, paragraphe 93.

¹⁰⁹ Loi sur IQ, article 25 (pièce n° 18 du Brésil).

¹¹⁰ Première communication écrite du Canada, paragraphe 94.

¹¹¹ Déclaration orale du Brésil, paragraphes 56 à 62.

¹¹² IQ a également fourni un soutien sous forme de garantie à Air Wisconsin. Voir la première communication écrite du Brésil, paragraphe 85.

¹¹³ Voir aussi l'article premier du *Décret concernant le partage des responsabilités entre Investissement-Québec et Garantie-Québec*, qui dispose que "Dans tout règlement, contrat, certificat ou autre document, quel qu'en soit la nature ou le support, une référence à la "Société de développement industriel du Québec" est une référence à Investissement-Québec lorsqu'elle se rapporte", par exemple, à l'exécution d'un mandat confié à la SDI en vertu de l'article 7 de sa loi habilitante. (Pièce n° 62 du Brésil). Avant qu'IQ ne reprenne les opérations de la SDI en mars 1998, l'article 7 était indiqué comme base légale des décrets du Québec relatifs aux garanties pour les clients de Bombardier. Voir les pièces n° 33 et 34 du Canada.

administré deux des décrets du Québec (concernant les garanties pour les clients de Bombardier) produits par le Canada en réponse à la question n° 9 du Groupe spécial.¹¹⁴ Le Brésil prie le Groupe spécial de demander au Canada si la SDI est intervenue dans les transactions mentionnées au paragraphe 91 de la première communication écrite du Brésil.

132. D'un simple point de vue mathématique, la liste des transactions énumérées dans la réponse du Canada à la question n° 14 ne peut pas être complète. Jean Cyr, porte-parole d'IQ, a déclaré que, à la date de la transaction Air Wisconsin, 300 millions de dollars avaient été utilisés sur les 450 millions de dollars du fonds d'IQ établi en 1996 pour soutenir les transactions de Bombardier (des fonds supplémentaires ont été ajoutés pour répondre aux besoins de Bombardier aux fins de la transaction Air Wisconsin).¹¹⁵ La liste du Canada énumère [] avions, dont chacun a reçu une garantie sur titres de [] pour cent maximum. [] de ces [] avions ont reçu en outre une garantie de prêt de [] pour cent. Le prix moyen d'un avion Bombardier étant de [] millions de dollars, une garantie sur titres de [] pour cent pour [] avions représente [] millions de dollars. Quant à la garantie de prêt – [] pour cent pour [] avions – elle représenterait un montant supplémentaires de [] millions de dollars, soit un engagement total de [] millions de dollars. Or M. Cyr a déclaré que 300 millions avaient été utilisés. Le Canada n'a pas expliqué cette différence de près de [] millions de dollars, et le Brésil prie le Groupe spécial de demander au Canada de le faire.

133. Le Canada cite plusieurs clients de Bombardier à qui IQ a fourni des garanties, à savoir Mesa, Midway, Air Littoral, Atlantic Coast Airlines et Air Nostrum. Le Brésil relève cependant que le Canada n'a pas fourni les renseignements expressément demandés par le Groupe spécial au sujet de ces transactions. Dans la question n° 14, le Groupe spécial a demandé au Canada de fournir "toute la documentation concernant l'examen de ces transactions par IQ", ainsi que "les cotes qu'avaient les compagnies d'aviation concernées au moment de ces transactions". Malgré les demandes expresses du Groupe spécial, le Canada n'a fourni absolument aucun document concernant l'examen de ces transactions, et il n'a pas non plus fourni la cote de crédit des clients.

134. Cette information est très importante pour la détermination que le Groupe spécial devra rendre sur la question de savoir si les garanties fournies par IQ confèrent un "avantage" au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Le Brésil a fait observer que ces garanties confèrent un bénéfice, puisqu'elles permettent d'utiliser la cote de crédit du gouvernement québécois, qui est meilleure. Grâce à cela, des sociétés dont la cote de crédit est moins bonne peuvent prendre des participations ou emprunter des fonds à de meilleures conditions que celles qu'elles obtiendraient sinon sur le marché. Le Canada n'a pas produit les cotes de crédit des clients dont il a donné la liste dans sa réponse à la question n° 14. Le Brésil demande donc au Groupe spécial d'en tirer des déductions défavorables au Canada et de présumer que ces renseignements, s'ils avaient été fournis, auraient montré que les cotes de crédit de ces clients, au moment des transactions considérées, auraient en fait été inférieures à celle du gouvernement québécois.

135. Le Canada n'a pas non plus fourni *en totalité*, ni même *en partie*, la "documentation concernant l'examen de ces transactions par IQ", comme le Groupe spécial le lui avait demandé. La documentation demandée par le Groupe spécial aurait indubitablement fait la lumière sur la question de savoir si les garanties d'IQ conféraient des avantages à ces clients (ou à Bombardier). Elle aurait aussi fourni d'autres informations sur les conditions qui peuvent être attachées à la fourniture du soutien d'IQ, par exemple la condition que les avions doivent être exportés.

¹¹⁴ Pièces n° 33 et 34 du Canada.

¹¹⁵ "Ottawa backs Bombardier: Loan to US firm to buy jets slaps Brazil's aerospace subsidies", *The Montreal Gazette*, 11 janvier 2001 (pièce n° 9 du Brésil).

136. Pour ces raisons, le Brésil demande au Groupe spécial de tirer des déductions défavorables et de présumer que la documentation, si elle avait été fournie, aurait montré que les garanties d'IQ conféraient des avantages et étaient subordonnées aux exportations.

137. Le Canada n'a pas non plus pleinement répondu à la demande que lui a adressée le Groupe spécial dans sa question n° 17 pour qu'il fournisse les "réglementations, lignes directrices, politiques ou documents similaires applicables à la décision visant à approuver des transactions spécifiques et/ou concernant l'établissement des modalités et conditions du soutien accordé par IQ à l'industrie des aéronefs régionaux". D'une part, la pièce n° 51 du Canada concerne la SDI et non IQ. Le Brésil remarque que, lorsque IQ a remplacé la SDI en 1998, les décrets du Québec concernant la fourniture de garanties aux clients de Bombardier ont été mis à jour.¹¹⁶ Le Brésil soupçonne qu'il existe une version plus récente, analogue aux décrets figurant dans les pièces n° 35 et 36 du Canada, des "critères d'évaluation" se rapportant à IQ et contenant les éléments modifiés, et il prie le Groupe spécial de demander au Canada de fournir tout document correspondant.

138. Ce qui est plus important, c'est que les "critères d'évaluation" généraux indiqués dans la pièce n° 51 du Canada ne répondent pas à la demande du Groupe spécial, qui a réclamé les règlements, directives, principes directeurs, etc. "concernant la fixation des modalités et conditions du soutien d'IQ à l'industrie des aéronefs régionaux". La pièce n° 51 du Canada ne porte absolument pas sur la fixation de modalités et conditions, et encore moins de celles du soutien d'IQ aux transactions portant sur les aéronefs régionaux. Il existe certainement des directives. Le Brésil prie le Groupe spécial de demander une fois de plus au Canada de fournir les documents correspondants.

2. Les garanties d'IQ, telles qu'elles ont été appliquées aux transactions citées par le Canada, constituent une subvention à l'exportation prohibée

139. Comme nous l'avons indiqué plus haut, dans sa réponse du 6 juillet à la question n° 14 du Groupe spécial, le Canada a déclaré que cinq clients de Bombardier avaient reçu des garanties de participation d'IQ. L'un d'entre eux avait en outre reçu une garantie de prêt d'IQ.

140. Le Brésil a examiné séparément la garantie accordée par IQ à un sixième client, Air Wisconsin, dans la section IV de la présente communication. Bien que le Canada ne mentionne pas la garantie accordée par IQ à Air Wisconsin dans sa réponse à la question n° 14, il a reconnu l'existence de cette garantie dans la note 37 de sa première communication écrite.

141. Le Canada a reconnu que les garanties de participation et de prêt d'IQ, en tant que "transferts directs potentiels de fonds ou de passifs", sont des "contributions financières".¹¹⁷ De plus, le Brésil a exposé plus haut comment ces garanties confèrent un "avantage" en permettant d'utiliser la cote de crédit plus élevée du Québec pour aider à obtenir un crédit ou des actions à des conditions plus favorables que celles qui pourraient être obtenues sur le marché en l'absence des garanties.

142. À titre de défense, et bien qu'il n'ait fourni aucune preuve documentaire, le Canada allègue qu'IQ fait payer des frais pour ses garanties.¹¹⁸ Le Canada n'a pas établi, cependant, que ces frais sont proportionnés à ceux que font payer les garants commerciaux ayant une cote de crédit A+ ou A2 aux sociétés qui sont désireuses de profiter des avantages résultant de cette cote de crédit.

¹¹⁶ Comparer les pièces n° 33 et 34 du Canada (datées de 1996 et 1997, respectivement, qui mentionnent la SDI) et les pièces n° 35 et 36 du Canada (datées de 1998 et 2000, respectivement, qui mentionnent IQ).

¹¹⁷ Première communication écrite du Canada, paragraphe 87.

¹¹⁸ Réponse donnée par le Canada le 6 juillet à la question n° 14 du Groupe spécial, paragraphe 7.

143. Le Canada allègue aussi que []. [] peut atténuer les risques d'IQ, elle n'atténue pas l'avantage conféré par la garantie d'IQ au bénéficiaire. La question de savoir si IQ parvient à obtenir quelque chose de []. Quelle que soit la mesure dans laquelle IQ participe, sa participation contribue à l'attrait comparatif de l'offre de Bombardier.

144. De toutes façons, il semble que [].

145. Le Brésil renvoie aux décrets du gouvernement québécois produits par le Canada en réponse à la question n° 9 du Groupe spécial. Ces décrets, qui figurent dans les pièces n° 33 à 36 du Canada, établissent le programme de garanties SDI/IQ au titre duquel ont été accordées les garanties examinées dans la réponse du Canada à la question n° 14. Le décret de 1996, qui constitue la pièce n° 33 du Canada dans son préambule, à la page 4203 (et dans son dispositif à la page 4204) prévoit la création d'une société dont le capital-actions sera entièrement détenu par la SDI. L'unique objet de cette société est d'investir dans une "société commerciale" nouvellement créée qui, dans les décrets ultérieurs, est indiquée comme étant CQC.¹¹⁹

146. Le décret de 1996 dispose aussi que la société commerciale aura des capitaux permanents provenant par parts égales de Bombardier et de la société détenue à 100 pour cent par la SDI. Chacun devra fournir un apport initial de 100 000 dollars et un montant égal à dix pour cent du prix net de chaque avion Bombardier faisant l'objet d'une garantie SDI/IQ.¹²⁰ Le décret de 1996 dispose expressément que ce capital est destiné à [] les garanties consenties aux clients de Bombardier par la SDI/IQ.¹²¹ En conséquence, même si les [] des garanties émises par IQ avaient une importance pour déterminer si les garanties d'IQ confèrent un avantage à leur bénéficiaire, il apparaît que ces [] sont émises par CQC, entité qui est financée par moitié par IQ lui-même.

147. En réponse à la question n° 14, le Canada note aussi que toutes les garanties d'IQ ont été fournies pour des durées dépassant le délai maximum de dix ans prévu dans l'Arrangement de l'OCDE (pour les aéronefs régionaux). Comme il est dit aux paragraphes 50 à 54 de la première communication écrite du Brésil, un délai de remboursement supérieur au maximum de dix ans est un "élément de preuve positif" de l'existence d'un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

148. Enfin, en ce qui concerne la subordination *de jure* à l'exportation, le Brésil renvoie le Groupe spécial aux arguments développés ci-dessus concernant IQ "en tant que tel". Ces arguments s'appliquent également aux garanties d'IQ dans les transactions citées par le Canada dans sa réponse à la question n° 14.

149. Ces garanties d'IQ sont aussi subordonnées *de facto* à l'exportation. Comme l'a relevé le Groupe spécial chargé de l'affaire *Australie – Subventions accordées aux producteurs et exportateurs de cuir pour automobiles*, si un Membre a conscience du fait que son marché intérieur est trop exigu pour absorber la production d'un produit subventionné, cela prouve que la subvention est accordée à la condition que ce produit soit exporté.¹²² Les réponses faites par le Canada le 6 juillet aux questions du Groupe spécial montrent bien qu'il avait conscience du fait que son marché intérieur ne pouvait pas absorber la production d'aéronefs régionaux de Bombardier – et les événements montrent qu'il ne l'a pas fait. Le Canada note que 96,4 pour cent des aéronefs régionaux de Bombardier - ont été vendus à

¹¹⁹ Pièce n° 36 du Canada, point a) du dispositif; pièce n° 35 du Canada, point a) du dispositif.

¹²⁰ Le total des contributions est plafonné à 24 millions de dollars.

¹²¹ Pièce n° 33 du Canada, page 4203 ("[L]e capital social [de la société commerciale] sera destiné à contre-garantir des garanties ou des contre-garanties émises par la SDI en faveur d'acheteurs d'avions fabriqués par Bombardier Inc. (ou en faveur d'entités ou fiducies intermédiaires à but unique formées au pays ou à l'étranger) ...").

¹²² WT/DS126/R (adopté le 16 juin 1999), paragraphe 9.67.

l'extérieur du Canada¹²³ et que 100 pour cent des transactions portant sur des aéronefs régionaux bénéficiant d'un soutien d'IQ concernaient des exportations à l'extérieur du Canada.¹²⁴ Les garanties d'IQ sont donc aussi subordonnées *de facto* à l'exportation.

150. Le Brésil note aussi que, le Canada n'ayant pas, conformément à la demande formulée par le Groupe spécial dans la question n° 14, communiqué "toute la documentation concernant l'examen de ces transactions par IQ", il est difficile pour le Groupe spécial et pour le Brésil de déterminer si les garanties d'IQ étaient en fait subordonnées à l'exportation. Le Brésil demande une fois de plus au Groupe spécial d'adopter des déductions défavorables, et de présumer que la documentation que n'a pas fournie le Canada établirait que les garanties d'IQ étaient subordonnées à l'exportation, au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.

VI. OBSERVATIONS CONCERNANT LES RÉPONSES DU CANADA AUX QUESTIONS POSÉES PAR LE GROUPE SPÉCIAL

151. Le Brésil a reçu les réponses du Canada aux questions du Groupe spécial le vendredi 6 juillet 2001 mais, à cause de difficultés logistiques rencontrées par le Canada, les pièces jointes par le Canada à ses réponses ne sont pas parvenues à la Mission du Brésil à Genève avant le mardi 10 juillet 2001. En conséquence, le Brésil n'a pas eu assez de temps pour les examiner à fond, et il aura des observations complémentaires et plus détaillées à faire sur les réponses du Canada dans la déclaration qu'il fera à la deuxième réunion du Groupe spécial. Pour le moment, il a déjà fait des observations concernant certaines réponses du Canada tout au long de cette communication, et il y ajoutera aussi les brèves observations suivantes.

152. La définition que donne le Canada du mot "marché", dans sa réponse à la question n° 4b), paraît incompatible avec les justifications qu'il donne, dans sa réponse à la question n° 10, de son alignement sur l'offre d'Embraer à Air Wisconsin. En effet, en réponse à la question n° 4b), le Canada déclare que le marché "comprend les banques, d'autres établissements financiers commerciaux et le marché public des obligations mais n'englobe pas les organismes de crédit à l'exportation". Cette définition est compatible avec d'autres déclarations dans lesquelles le Canada définissait les conditions du marché comme ce que l'emprunteur avait récemment payé pour des conditions et garanties semblables. Le Canada a aussi répété à maintes reprises que le taux de financement approprié à appliquer aux compagnies aériennes emprunteuses doit être déterminé par référence à la cote de solvabilité de la compagnie d'aviation et non aux conditions de transactions particulières.¹²⁵ Dans sa réponse à la question n° 10, cependant, le Canada prend pour position qu'une offre unique d'Embraer constitue par elle-même le "marché", sans égard apparemment à ce que "les banques, d'autres établissements financiers commerciaux et le marché public des obligations" cités dans la réponse à la question n° 4 pourraient faire. Le Canada ne reconnaît pas que l'offre d'Embraer à Air Wisconsin puisse elle-même avoir été faite à des conditions inférieures à celles du "marché". La définition que donne le Canada du "marché" dans la réponse à la question n° 4, en revanche, est conforme à l'affirmation de M. Tobin relevée par le Groupe spécial dans la question n° 10, et à laquelle le Canada ne répond pas directement, à savoir que, dans la transaction Air Wisconsin, le

¹²³ Réponse donnée le 6 juillet par le Canada à la question n° 20 du Groupe spécial. Bien que le Canada ne fournisse aucun chiffre à l'appui de son allégation, une grande part du pourcentage des ventes intérieures (3,6 pour cent) concerne les livraisons à Air Canada. Cependant, la vente à Air Canada a été décrite par l'ancien président de la SEE, Paul Labbé, comme une vente à l'exportation. Pour justifier le soutien de la SEE – la Société pour l'expansion des *exportations* – la vente à Air Canada a été faite par l'intermédiaire d'une société à vocation spécifique (SVS) sise aux États-Unis. Les avions ont ensuite été fournis à Air Canada dans le cadre d'un contrat de crédit-bail avec la SVS mais, comme ils avaient été vendus par l'intermédiaire d'une société des États-Unis, la transaction pouvait être traitée comme une exportation relevant du mandat de la SEE. WT/DS70/R, paragraphe 6.112.

¹²⁴ Réponse donnée le 6 juillet par le Canada à la question n° 19 du Groupe spécial.

¹²⁵ Voir, par exemple, WT/DS46/RW, annexes 1 à 3, déclaration orale du Canada, paragraphe 79.

Canada avait offert "un meilleur taux que celui qui serait normalement obtenu dans le cadre d'un prêt commercial".

153. Dans sa question n° 23, le Groupe spécial a demandé au Canada d'indiquer combien de transactions impliquant la vente d'aéronefs Bombardier depuis 1995 ont été "financées sur le marché commercial, c'est-à-dire sans aucune ... forme d'assistance des pouvoirs publics". En réponse, le Canada déclare que "[] pour cent du carnet de commandes de Bombardier ont été financés sur le marché commercial". La réponse du Canada n'est pas claire, cependant, puisque dans sa définition du "marché commercial", le Canada a inclus le soutien des pouvoirs publics canadiens offerts par les opérations dites "des guichets commerciaux".¹²⁶ Pour cette raison, le Groupe spécial devrait chercher à obtenir des explications complémentaires sur la manière dont de nombreuses transactions Bombardier ont été financées sur le marché commercial, sans tenir compte des transactions dans lesquelles les pouvoirs publics canadiens ont pu participer au titre d'opérations "des guichets commerciaux".

VII. CONCLUSION

154. Pour les raisons qui précèdent, le Brésil demande au Groupe spécial de conclure que le soutien apporté à l'industrie canadienne des aéronefs régionaux par l'intermédiaire du Compte de la Société et du Compte du Canada de la SEE, et par Investissement-Québec, constitue une subvention à l'exportation prohibée à la fois "en tant que tel" et "tel qu'il est appliqué". Conformément à l'article 4.7 de l'Accord SMC, le Brésil demande également au Groupe spécial de recommander que le Canada retire ces subventions sans retard.

¹²⁶ Voir, par exemple, le paragraphe 3 de la réponse du Canada à la question n° 4: "La SEE peut – et c'est ce qu'elle fait effectivement - participer aux financements accordés par les banques commerciales aux conditions du marché."

ANNEXE A-11

RÉPONSES DU BRÉSIL AUX QUESTIONS POSÉES PAR LE GROUPE SPÉCIAL AVANT LA DEUXIÈME RÉUNION

(26 juillet 2001)

Canada

40. Veuillez indiquer les cotes de crédit qui étaient celles d'Air Littoral, d'Atlantic Coast Airlines et d'Air Nostrum lors des transactions auxquelles il est fait référence dans la réponse du Canada à la question n° 14 du Groupe spécial.

Le Brésil estime que la question du Groupe spécial devrait également faire référence à Midway. Bien que le Canada allègue qu'aucune "cote de crédit publique" n'était disponible pour Midway, il a assurément utilisé son programme de cotation interne pour évaluer le risque que présentait l'octroi d'un soutien sous forme de garanties correspondant à [] pour cent d'une transaction de [] millions de dollars environ. Si IQ ne connaissait pas la cote de crédit de Midway, le Brésil se demande comment le Canada peut alléguer que le soutien accordé par celui-ci à Midway l'est aux conditions du marché.

De l'avis du Brésil, le Groupe spécial devrait également demander des renseignements additionnels concernant le point de savoir comment le Canada établit les cotes de crédit pour les transactions réalisées par la SEE. Dans sa réponse à la question n° 4 du Groupe spécial, le Canada déclare qu'il établit des notations internes à l'aide d'un logiciel utilisé pour la conception de modèles financiers. Toutefois, le Canada n'a fourni aucun renseignement précis concernant les données qui figurent dans sa base et la manière dont cette base les analyse. En conséquence, le Groupe spécial devrait poser les questions suivantes:

Veuillez indiquer en détail comment fonctionne le processus d'établissement d'une notation interne? Ce processus repose-t-il uniquement sur des données financières quantitatives ou fait-il intervenir un quelconque jugement subjectif? Veuillez indiquer, le cas échéant, les facteurs non quantitatifs qui entrent en jeu et expliquer comment ils ont été pris en compte dans l'établissement de la cote.

Veuillez fournir des copies de tous les documents émanant de sources du secteur qui sont utilisées pour établir des cotes de crédit pour les transactions énumérées.

41. Veuillez communiquer la documentation requise à la question n° 14 du Groupe spécial, eu égard en particulier aux frais de garanties spécifiques en jeu et au [] ou expliquer pourquoi cette documentation n'est pas disponible.

En outre, veuillez communiquer toute la documentation concernant l'examen, par IQ, des transactions Air Littoral, Atlantic Coast Airlines et Air Nostrum mentionnées dans la réponse du Canada à la question n° 14 du Groupe spécial.

De l'avis du Brésil, la question du Groupe spécial devrait également prendre en compte Mesa et Midway. En réponse à la question n° 14 du Groupe spécial, le Canada a déclaré qu'IQ a accordé des garanties aux compagnies aériennes suivantes Mesa, Midway, Air Littoral, Atlantic Coast Airlines et Air Nostrum. Le Canada n'a pas communiqué "toute la documentation concernant l'examen" non

seulement des transactions Air Littoral, Atlantic Coast Airlines et Air Nostrum *mais également des transactions Mesa et Midway*. En conséquence, le Brésil demande que le Groupe spécial élargisse la portée de sa demande de documentation à ces deux dernières transactions.

En outre, le Brésil note que le fait que le Canada a négligé, au départ, de communiquer les renseignements documentaires expressément demandés par le Groupe spécial ne doit pas amener celui-ci à formuler de nouvelles demandes en ce sens. Comme l'a fait observer un participant devant l'Organe d'appel, dans le cadre du différend *Canada - Aéronefs*, le Canada sait pertinemment que le Groupe spécial est autorisé à tirer des déductions défavorables à la suite d'un refus, par une partie, de communiquer les renseignements qu'il demandait. Le Canada a toutefois négligé de communiquer ces renseignements. Le Brésil estime que cette attitude justifie l'adoption de déductions défavorables, comme il l'a fait observer au paragraphe 136 de sa deuxième communication écrite.

45. Aux paragraphes 74 et 75 de sa deuxième communication écrite, le Brésil fait valoir en substance que, s'agissant de la transaction ASA, "les contributions financières de la SEE ont été accordées à des conditions plus favorables que celles du marché". Prière de donner des précisions.

Le Brésil relève que, dans sa réponse à la question n° 11 du Groupe spécial, le Canada n'a communiqué aucun renseignement spécifique concernant les références ou les cotes de crédit utilisées pour les transactions ASA. Au lieu de cela, le Canada déclare qu'il a été en mesure d'attribuer à ASA une cote officieuse fondée sur les résultats financiers de la société, qu'il allègue avoir communiquée en tant que pièce n° 44. Néanmoins, cette pièce n'indique que les sommes nettes à recevoir pour 1991/95 et les sommes dues pour 1995. Le Groupe spécial devrait déterminer s'il s'agissait des seuls résultats financiers ayant été pris en compte pour établir la cote de crédit d'ASA et, si tel n'est pas le cas, obtenir tous les renseignements utilisés à cette fin.

Enfin, le Brésil relève que, dans sa réponse à la question n° 11 du Groupe spécial, le Canada déclare qu'une [] a toutefois été approuvée, bien que le prix pratiqué par la SEE soit []. Le Groupe spécial devrait déterminer si la SEE a accordé de telles exceptions dans le cadre d'autres transactions concernant les avions de transport régional et, si tel est le cas, obtenir des précisions concernant les circonstances dans lesquelles ces exceptions ont été accordées.

48. Aux paragraphes 66 et 67 de sa deuxième communication écrite, le Canada déclare qu'IQ perçoit une commission initiale de [] points de base, ainsi qu'une commission annuelle équivalant à [] points de base pour couvrir le risque effectivement encouru. En outre, il affirme qu'IQ reçoit une []. Dans sa lettre du 25 juin 2001, qui contient des précisions concernant la participation d'IQ à la transaction Air Wisconsin, il n'est fait référence à aucune commission annuelle ou []. Veuillez expliquer pourquoi la participation d'IQ à la transaction Air Wisconsin ne semble pas conforme à la pratique énoncée aux paragraphes 66 et 67 susmentionnés.

De l'avis du Brésil, le Groupe spécial devrait déterminer si IQ reçoit ses commissions initiales de [] points de base et ses commissions annuelles de [] points de base uniquement pour couvrir le risque de [] pour cent effectivement encouru (sa garantie de [] pour cent moins une contre-garantie de [] pour cent) ou pour couvrir intégralement cette garantie. Le Groupe spécial devrait également déterminer si IQ a pris des participations dans des transactions qui bénéficient d'un quelconque financement ou soutien de la SEE.

Brésil

49. Dans sa communication à titre de réfutation (paragraphe 38), le Brésil soutient que "le Compte du Canada de la SEE s'est complètement transformé par rapport à ce qu'il était à

l'époque de l'affaire Canada - Aéronefs". Puis, dans une note de bas de page, il cite la Ligne directrice de la politique communiquée par le Canada en tant que pièce n° 16. Veuillez décrire les transformations alléguées. Le Brésil considère-t-il que ces transformations ont eu une incidence sur la nature du Compte du Canada en tant que tel, c'est-à-dire en tant que texte obligatoire ou facultatif?

Aux paragraphes 29 à 39 de sa deuxième communication écrite (datée du 13 juillet), le Brésil cite des documents, dont ceux inclus dans la pièce n° 16 du Canada sous la rubrique "Le principe de la chose jugée n'empêche pas le Groupe spécial d'examiner les allégations du Brésil". L'objectif du Brésil était de démontrer que, même si le principe de la chose jugée était applicable aux différends de l'OMC, il ne s'appliquait pas en l'espèce. La raison en est que, si le Brésil n'a pas réussi à démontrer le bien-fondé de son allégation concernant les programmes "en tant que tels" dans le différend antérieur *Canada - Aéronefs*, c'était par défaut de *preuve*. L'allégation actuelle du Brésil sur ce point repose sur des éléments de preuve et des arguments dont n'avait pas eu connaissance le Groupe spécial dans le différend antérieur *Canada - Aéronefs*.

Dans les réponses qu'il a faites, le 6 juillet, aux questions n° 8 et 9 du Groupe spécial, le Canada a communiqué une série d'instruments juridiques concernant la création, le financement, le fonctionnement et l'administration du Compte du Canada de la SEE, qui sont reproduits dans les pièces n° 15 à 24 du Canada. Bien que certains de ces documents ne soient pas datés, la date figurant sur plusieurs d'entre eux indique qu'ils ont été publiés ou modifiés après que le Groupe spécial eut rendu sa décision dans l'affaire *Canada - Aéronefs*, laquelle a été distribuée le 14 avril 1999.¹ Par exemple, la pièce n° 16 du Canada est datée du 18 novembre 1999 et la pièce n° 17 du 29 décembre 1999 et du 15 novembre 1999.

La pièce n° 17 du Canada et l'Appendice de la pièce n° 16 contiennent une "Ligne directrice de la politique" qui est pertinente pour l'allégation du Brésil concernant les programmes "en tant que tels". Devant le Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 dans l'affaire *Canada - Aéronefs*, le Canada a déclaré qu'en vertu de cette ligne directrice de la politique, "les futures transactions au titre du Compte du Canada seront compatibles avec les obligations du Canada au titre de l'Accord SMC en ce sens qu'elles rempliront les conditions voulues pour bénéficier du refuge offert par le second paragraphe du point k) ...".² En conséquence, le Canada a reconnu que, en l'absence de la ligne directrice de la politique et du refuge offert par le point k), le soutien accordé par le Compte du Canada constituerait une subvention à l'exportation prohibée.

Le Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 a déterminé que la ligne directrice de la politique ne suffisait pas pour que le soutien accordé par le Compte du Canada soit admis à bénéficier du refuge.³ Comme le Canada l'a lui-même admis, sans la protection du refuge, le soutien au titre du Compte du Canada constitue une subvention à l'exportation prohibée. En conséquence, c'est l'*insuffisance* de la Ligne directrice contenue dans les pièces n° 16 et 17 du Canada qui est révélatrice de la nature du Compte du Canada de la SEE "en tant que tel".

¹ WT/DS70/R (adopté tel qu'il a été modifié par l'Organe d'appel, 20 août 1999).

² *Canada - Mesures visant l'exportation des aéronefs civils – Recours du Brésil à l'article 21:5 du Mémoire d'accord*, WT/DS70/RW (adopté tel que modifié par l'Organe d'appel, 4 août 2000), paragraphe 5.61.

³ *Id.*, paragraphe 5.148. Le Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 examinait nécessairement si le Compte du Canada "en tant que tel" était conforme à l'Accord SMC. L'examen au titre de l'article 21:5 du Mémoire d'accord est limité aux mesures prises pour se conformer aux recommandations et aux décisions de l'ORD. Le Compte du Canada "tel qu'appliqué" dans le cadre de transactions particulières ne doit pas faire l'objet d'un examen au titre de l'article 21:5.

Le Brésil fait toutefois observer que cette ligne directrice n'est pas le seul argument ou élément de preuve à l'appui de son allégation à l'encontre des programmes "en tant que tels" du Compte du Canada. Le Groupe spécial se souviendra que la SEE se sert du Compte du Canada uniquement lorsque les conditions de son soutien ne sont pas conformes à "ce que l'emprunteur concerné a récemment payé sur le marché pour des conditions analogues et avec des garanties analogues" et, partant, quand ce soutien ne peut pas être fourni par le biais du Compte de la Société.⁴ En conséquence, le soutien au titre du Compte du Canada n'est apparemment pas compatible avec ce que le Canada estime être le marché et, partant, il confère un avantage et constitue une subvention. En outre, le Brésil a fait valoir devant le présent Groupe spécial que les garanties de prêts accordées par le Compte du Canada constituaient des subventions "en tant que telles", étant donné qu'elles permettaient au bénéficiaire d'obtenir des crédits à des conditions dont seuls les emprunteurs cotés AAA, tels que le gouvernement canadien, pouvaient bénéficier. À cet égard, toute utilisation du Compte du Canada constituera donc nécessairement une subvention. En outre, le soutien accordé par le Canada à la vente d'avions Bombardier à Air Wisconsin par le biais du Compte du Canada, une infraction que le Canada reconnaît, constitue un exemple du Compte du Canada "tel qu'appliqué" mais également un exemple de la manière dont ce compte "en tant que tel" fonctionne.

50. Au paragraphe 75 de sa deuxième communication écrite, le Brésil fait référence au taux préférentiel du dollar et au TICR à la date de sa communication. Pourquoi les données actuelles sont-elles pertinentes aux fins de l'évaluation des transactions réalisées entre mars 1997 et août 1998?

Le Brésil a fait référence au taux du dollar EU et au TICR à la date de sa communication uniquement à des fins illustratives. Les principaux arguments exposés au paragraphe 75 sont, premièrement, que le TICR correspond au taux des bons du Trésor américains à sept ans majorés de 100 points de base et qu'un financement accordé par le Canada au taux des bons du Trésor + [] était présumé inférieur aux conditions du marché. Surtout, le financement accordé par le Canada à ASA ne semble pas refléter une quelconque prime de risque en rapport avec la cote de crédit de la compagnie aérienne. Le Canada a déclaré précédemment que "dans les opérations de financement, la prime de risque [était] un élément constituant du taux d'intérêt effectif payé par l'acheteur aussi important que le taux de base auquel s'ajout[ait] cette prime".⁵ En outre, le Canada a également déclaré que la prime de risque applicable à des compagnies aériennes telles que Northwest et US Air correspondait approximativement au taux des bons du Trésor américains à dix ans +250 points de base, et que ces compagnies aériennes "[avaient] des cotes de crédit bien plus élevées qu'un certain nombre d'autres compagnies aériennes du secteur. Les compagnies aériennes qui sont moins solvables peuvent être confrontées à des marges aussi grandes que 350 points de base".⁶ Il peut être présumé qu'une petite compagnie aérienne comme ASA encourerait un risque de crédit plus élevé qu'US Air ou Northwest. Le Brésil fait par ailleurs observer que l'offre faite à ASA (pièce n° 43) indique []. Cela semble montrer une fois encore que la transaction a été réalisée à un taux inférieur aux conditions du marché.

⁴ Le critère concernant le soutien au titre du Compte de la Société figure dans la première communication écrite du Canada, datée du 18 juin 2001, paragraphe 67.

⁵ *Brésil - Programme de financement des exportations pour les aéronefs - Recours du Canada à l'article 21:5 du Mémoire d'accord*, WT/DS46/RW (adopté tel que modifié par l'Organe d'appel, 4 août 2000), Annexe 1-3, déclaration orale du Canada, 3 février 2000, paragraphe 79.

⁶ WT/DS46/RW, Annexe 1-3, déclaration orale du Canada, 3 février 2000, graphique 3 (présenté conjointement avec la pièce n° 14 du Canada) (ci-joint en tant que pièce n° 64 du Brésil).

51. S'agissant du paragraphe 78 de la communication à titre de réfutation du Brésil, le financement est-il fondé sur un taux variable (par exemple le LIBOR), qui n'est pas disponible sur le marché commercial? En outre, le Brésil soutient que "la marge ajoutée au LIBOR, qui n'est que de [], pour un emprunteur à qui, selon la pièce n° 39 du Canada, le Système canadien "LA Encore" n'a lui-même attribué que la note [], est inférieure au marché selon toute définition raisonnable qu'on peut donner à ce terme". Sur quelle base le Brésil se fonde-t-il pour soutenir que ce financement est "inférieur au marché"? Dans la réponse à cette question, veuillez répondre à la communication du Canada à titre de réfutation (paragraphe 40), et en particulier à l'argument selon lequel "la SEE a participé à la transaction Kendell, qui était une offre de financement publique sur la base d'un partage égal des risques avec sept banques commerciales".

Bien qu'il connaisse l'existence de transactions à taux variable bénéficiant d'un soutien public dans le secteur des aéronefs gros porteurs. Le Brésil ne sait pas qu'il existe, dans le secteur des avions de transport régional, des transactions à taux variable qui ne sont pas soutenues par des organismes de crédits à l'exportation publics (agissant ou non par le biais des dénommés "marchés commerciaux") et ne peut donc pas affirmer avec certitude qu'un tel financement est disponible sur le marché commercial.

Le Brésil note par ailleurs que les transactions à taux variable ne sont pas protégées par le refuge prévu au point k) de l'Annexe 1 de l'Accord SMC. Le Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 dans l'affaire *Canada – Aéronefs* a déclaré ce qui suit:

[I] semblerait que le refuge ne soit potentiellement disponible que pour les formes spécifiques de soutien financier public auxquelles les TICR ... sont applicables, puisque ce sont là les seuls systèmes *existants* de taux d'intérêt minimaux prévus par l'*Arrangement* ... Comme les TICR sont exprimés exclusivement sous la forme de taux d'intérêt fixes, ils ne peuvent être valablement appliqués qu'à des transactions à taux d'intérêt fixes. En d'autres termes, il n'y a simplement pas de moyen pratique ou valable d'appliquer des règles concernant des taux d'intérêt *fixes* minimaux à des transactions à taux *variable*. Nous concluons donc que seul le soutien financier public à taux d'intérêt fixe est assujéti à des taux d'intérêt minimaux, puisque les TICR sont définis comme taux fixes et ne peuvent donc être appliqués qu'à des transactions à taux fixe.⁷

Le Brésil fait observer que le Canada n'a pas expliqué comment son programme LA Encore établissait les cotes de crédits, soit en communiquant les données d'entrée (celles utilisées pour établir les cotes de crédit), soit les données de sortie (les cotes mêmes) qui sont établies par ce programme. Le simple fait que le Canada utilise un logiciel dont peuvent également se servir les banques commerciales ne prouve rien quant à la *manière* dont ce programme est utilisé pour le Canada ou quant au point de savoir s'il établit des cotes de crédit (que le Canada utilise par la suite) qui reflètent pleinement tous les risques commerciaux liés à la transaction.

La marge du LIBOR + [] points de base pour un emprunteur noté [] à l'aide du logiciel utilisé par le Canada est [], selon les propres définitions du Canada. Le Canada a déclaré précédemment que les taux variables fondés sur le LIBOR pouvaient être exprimés en taux fixes fondés sur les bons du Trésor américains en ajoutant une "marge de swap" d'environ [] au taux fondé

⁷ *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils - Recours du Brésil à l'article 21:5 du Mémoire d'accord*, WT/DS70/RW (adopté tel que modifié par l'Organe d'appel, 4 août 2000), paragraphes 5.101-102.

sur le LIBOR.⁸ Ainsi, par exemple, le Canada a déclaré que "British Airways, qui est la compagnie aérienne non souveraine ayant la meilleure notation, obtient les taux LIBOR +30 à 40 points de base pour les achats d'avions gros porteurs (il faut ajouter 20 à 30 points de base pour les avions de transport régional, même pour les clients qui ont la même notation que British Airways). Cela donne T+105-120 (+125-150 pour les aéronefs régionaux)" avec la marge de swap.⁹

Le Canada a également déclaré que "[a]u cours des neuf dernières années, la marge moyenne pour les emprunteurs ayant la cote de crédit AAA a été approximativement de 43 points de base au-dessus du taux des bons du Trésor à dix ans¹⁰; or, aucune compagnie aérienne ne bénéficie d'une telle cote de crédit" et que "en décembre 1999, un échantillon représentatif de compagnies aériennes opérant sur le marché des États-Unis ont obtenu des financements à un taux égal au taux des bons du Trésor américains à dix ans majoré de 110 à 250 points de base"¹¹, et finalement que le "taux d'intérêt net accordé à un emprunteur dont la cote de crédit est particulièrement mauvaise peut être supérieur au taux des bons du Trésor américains à dix ans majoré de 350 points de base."¹²

En conséquence, pour reprendre les termes du Canada, la marge appropriée pour la compagnie aérienne la mieux cotée pour une transaction concernant des avions à réaction de transport régional, correspondrait, soit au LIBOR +50 à 70 points de base (taux variable), soit au taux des bons du Trésor +125-150 points de base (transactions à taux fixe). Pour une compagnie aérienne "représentative" ayant une cote de crédit comprise entre AAA et BBB-, la marge maximale appropriée serait le taux des bons du Trésor +250 points de base ce qui, avec l'ajustement de la marge de swap, donnerait un taux variable correspondant au LIBOR +170 points de base. Une compagnie aérienne ayant une mauvaise cote de crédit, telle que BB, obtiendrait un taux d'intérêt "supérieur au taux des bons du Trésor +350 points de base", soit le taux LIBOR +270 points de base. [].¹³

S'agissant des conditions de la transaction Kendell, le Brésil relève que la déclaration du Canada selon laquelle cette transaction a eu lieu sur une "base de partage égal des risques" ne semble pas totalement exacte. En premier lieu, le Brésil fait observer que le Canada n'a pas, à ce jour, communiqué l'accord concernant le prêt effectif. Au contraire, il s'est simplement contenté de fournir les comptes-rendus des conditions anticipées des transactions. Bien entendu, il est possible que ces conditions aient considérablement changé avant la signature définitive.

En tout état de cause, il apparaît que la SEE a financé [] pour cent de la transaction, le reste [] ayant été réparti entre quatre autres garants d'émission.¹⁴ Alors que sept banques devaient initialement participer à la transaction, trois d'entre elles semblent s'être retirées.¹⁵ Cela donne à

⁸ WT/DS46/RW, Annexe 1-2, Communication à titre de réfutation du Canada, 17 janvier 2000, paragraphe 40, note 24.

⁹ WT/DS46/RW, Annexe 1-2, Communication à titre de réfutation du Canada, 17 janvier 2000, paragraphe 51, note 26.

¹⁰ WT/DS46/RW, Annexe 1-5, Observations du Canada concernant les réponses du Brésil aux questions du Groupe spécial, 17 février 2000, paragraphes 10-11 (observations concernant la réponse du Brésil à la question n° 9).

¹¹ *Id.*

¹² *Id.*

¹³ Compte tenu des renseignements communiqués par le Canada dans sa réponse du 6 juillet aux questions du Groupe spécial, il apparaît que la transaction Kendell a eu lieu peu après juillet 1999. Les renseignements communiqués par le Canada dans l'affaire *Brésil – Aéronefs* concernant les marges de swap et les cotes de crédit de diverses compagnies aériennes ont été indiqués comme étant d'actualité en décembre 1999, une date très proche de celle de la transaction Kendell.

¹⁴ Pièce n° 39 du Canada.

¹⁵ Dans sa réponse, à la question n° 11 du Groupe spécial, le Canada énumère les sept établissements qui devaient initialement participer (il n'en comptabilise toutefois que cinq), alors que les documents fournis dans la pièce n° 39 du Canada (page 2) ne mentionnent que quatre banques participantes en plus de la SEE.

penser que ces banques considéraient que la transaction n'était pas assez rentable et qu'elle présentait un risque trop élevé pour qu'elles y prennent part.

Les renseignements communiqués par le Canada laissent en suspens plusieurs questions relatives à la transaction Kendell. Les banques commerciales auraient-elles été disposées à financer elles-mêmes en intégralité le montant du prêt si un organisme de crédit à l'exportation public n'avait pas participé? Il est certain que plus le montant du prêt est important, plus le risque est grand et, partant, plus le taux d'intérêt est élevé. En conséquence, la participation de la SEE a-t-elle été essentielle pour que la transaction ait lieu?

Le Canada estime que deux des banques qui se sont retirées "ont fixé les conditions" de la transaction. Il semble toutefois qu'elles ont nécessairement agi en sachant pertinemment que la SEE avait des chances d'être l'intervenant principal. En conséquence, la participation de la SEE a eu une incidence sur les conditions que ces banques étaient susceptibles de fixer, au profit de Kendell et de Bombardier. C'est ce qu'atteste le fait que la SEE semblait initialement disposée à financer à hauteur de [] pour cent le prix de l'avion alors que les banques étaient quant à elles disposées à n'en financer que [] pour cent.¹⁶ Cela démontre que la SEE était prête à offrir des conditions plus avantageuses que celles offertes par les banques commerciales.

Bien que la transaction Kendell ait manifestement eu lieu à des conditions plus favorables que celles qui étaient disponibles sur le marché, le Groupe spécial devrait néanmoins demander au Canada de répondre aux questions suivantes et de communiquer les renseignements additionnels demandés:

Veillez communiquer l'accord définitif signé concernant le financement de la transaction Kendell.

L'une ou l'autre des banques participantes était-elle au courant de la participation de la SEE avant que les conditions de la transaction n'aient été fixées?

Pourquoi trois des sept banques initiales ont-elles décidé de ne pas participer à la transaction?

Pourquoi, compte tenu de la participation à [] pour cent de la SEE, le Canada estime-t-il que la transaction a eu lieu sur la base d'un partage égal des risques?

Veillez fournir des précisions concernant l'une ou l'autre commission reçue par [] pour avoir consortialisé le prêt

La SEE a-t-elle conclu un quelconque accord avec [] ou avec l'une des banques ayant pris part à cette transaction qui serait susceptible de modifier d'une manière ou d'une autre le risque assumé par la SEE ou l'une de ces banques?

La SEE et les banques participantes sont-elles intervenues sur une base *pari passu* s'agissant de chacune des modalités et conditions de la transaction? Existait-il des différences quant à la nature et à l'ampleur du risque assumé par la SEE et les banques participantes? Quelle entité a assumé le risque lié à la rentrée en possession? Quelle entité a assumé le risque d'annulation des commandes d'avions?

¹⁶ Pièce n° 39 du Canada (page 3).

Les réponses à ces questions donneraient des renseignements beaucoup plus précis sur la participation de la SEE à la transaction Kendell et, en particulier, sur le point de savoir si cette participation a eu lieu dans des conditions qui constituaient un "avantage".

52. À quels égards le Brésil estime-t-il que l'offre de Bombardier ne remplit pas les conditions requises pour constituer une "offre d'alignement" au titre de l'Arrangement de l'OCDE? En particulier, au paragraphe 89 de sa deuxième communication, le Brésil fait valoir que "[m]ais même si cet alignement était permis dans la présente affaire, le Canada a l'obligation de prouver que son offre "autre qu'à l'identique" comprend des conditions de financement qui sont équivalentes du point de vue économique à celles offertes par Embraer". Le Brésil estime-t-il que l'"équivalence du point de vue économique" est le critère utilisé pour déterminer si une offre remplit les conditions requises pour constituer un "alignement" valable au titre de l'Arrangement de l'OCDE? Dans l'affirmative, prière d'expliquer pourquoi.

L'offre du Canada ne remplit pas les conditions requises pour constituer une "offre d'alignement" au titre de l'*Arrangement* de l'OCDE parce qu'elle ne satisfait pas aux obligations en matière d'alignement contenues dans l'*Arrangement*.

Le fait le plus important à cet égard est que, comme le Brésil l'a fait observer à plusieurs reprises, le Canada ne s'est pas conformé à l'obligation qui lui incombait en vertu de l'article 53 de l'*Arrangement* de "fai[re] tout son possible pour vérifier" que les conditions supposées non conformes à l'*Arrangement* "bénéficient d'un soutien public". S'il avait procédé de la sorte, en s'adressant simplement au Brésil, il aurait découvert qu'aucune demande de soutien n'avait été formulée et qu'aucun soutien n'avait été accordé. Embraer a fait une offre à Air Wisconsin pour son propre compte.

Dans sa réponse à la question n° 36 du Groupe spécial, le Brésil explique que, même si un soutien avait été accordé, les modalités et conditions de l'offre faite par le Canada à Air Wisconsin n'étaient manifestement pas "identiques" à celles que contenait l'offre d'Embraer. Se pose alors la question de savoir si le Canada peut offrir des modalités et conditions qui, tout en n'étant pas réellement identiques, "s'alignent" néanmoins sur l'offre concurrente en ce sens qu'elles font intervenir des modalités financières essentiellement identiques. Comme le Brésil l'a expliqué dans sa réponse à la question n° 36, l'article 52 de l'*Arrangement de l'OCDE* autorise un alignement autre qu'à l'identique en ce qui concerne les modalités et conditions offertes par un autre Participant à l'*Arrangement* qui ne sont pas conformes et qui n'ont pas été notifiées. Toutefois, l'article 53, qui régit l'alignement des modalités et conditions non conformes offertes par un non-Participant ne prévoit pas d'alignement autre qu'à l'identique. En conséquence, du point de vue juridique, le Canada ne semblerait pas autorisé, en vertu de l'*Arrangement*, à procéder à un alignement autre qu'à l'identique de l'offre faite par Embraer à Air Wisconsin.

C'est pourquoi, même si le recours à l'alignement préservait effectivement la "conformité avec" les dispositions en matière de taux d'intérêt contenues dans l'*Arrangement* – ce qui n'est pas le cas de l'avis du Brésil et du Groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 dans l'affaire *Canada - Aéronefs*, le Canada ne s'est pas conformé aux dispositions en matière d'alignement énoncées dans l'*Arrangement*.

Le Brésil réitère la déclaration qu'il a faite dans sa deuxième communication écrite, selon laquelle, si un alignement non identique de l'offre d'un non-Participant était autorisé, le Canada assumerait la charge de démontrer que son offre non identique "s'alignait" sur l'offre d'Embraer. Après tout, le Canada invoque le moyen de défense affirmatif figurant au second paragraphe du point k) de la Liste exemplative de subventions à l'exportation. Comme le note le Groupe spécial, le Brésil a déclaré, dans sa communication que, le Canada serait donc tenu de démontrer que son offre non identique prévoyait des conditions qui étaient équivalentes du point de vue économique à celles

contenues dans l'offre d'Embraer. Le Brésil ne considère pas l'expression "équivalent du point de vue économique" comme la seule expression juridique utilisée pour exprimer le critère auquel le Groupe spécial doit se conformer. Elle correspond simplement au sens que donne le dictionnaire du terme "alignement". Le Brésil estime que l'expression "équivalent du point de vue économique" récapitule avec justesse le critère applicable, c'est-à-dire, pour "s'aligner" sur l'offre d'Embraer, l'offre non identique du Canada doit faire intervenir des conditions financières ou économiques identiques ou équivalentes. Au paragraphe 103 de sa deuxième communication écrite, le Canada déclare lui-même que "[l]alignement, par définition, implique des attributs égaux ou similaires". Si tel n'était pas le cas, cela aboutirait à une sous-enchère, ce qui, comme le Canada le confirme au paragraphe 102 de sa communication, n'est pas autorisé en vertu de l'*Arrangement*.

Même en présumant, pour les besoins de l'argumentation, i) que l'offre d'Embraer faisait intervenir "un soutien public" du Brésil, ii) que le Canada se conformait aux obligations spécifiques en matière d'alignement contenues dans l'*Arrangement de l'OCDE* et iii) que le recours à l'alignement présumait la "conformité" avec les dispositions en matière de taux d'intérêt contenues dans l'*Arrangement*, le Canada n'a pas démontré que l'offre qu'il avait faite à Air Wisconsin ne constituait pas une sous-enchère par rapport à celle d'Embraer. Le Brésil est allé un peu plus loin en expliquant, dans sa réponse à la question n° 34 du Groupe spécial (datée du 6 juillet) et aux paragraphes 89 à 93 et 102 à 118 de sa deuxième communication écrite, pourquoi les conditions régissant la transaction Air Wisconsin ont été plus favorables que toute offre faite par Embraer et, partant, pourquoi elles ne pouvaient pas être considérées comme "s'alignant" sur une telle offre.

53. S'agissant des paragraphes 52 et 125 de sa deuxième communication écrite, le Brésil est-il d'avis que les frais de garanties de la SEE et d'IQ sont inférieurs à ceux perçus par les garants commerciaux cotés AAA (la SEE) ou A+ ou A2 (IQ) auprès des sociétés qui souhaitent profiter des avantages offerts pour ces garants? Dans l'affirmative, veuillez expliquer pourquoi et comment. En outre, prière d'expliquer comment doivent être prises en compte les éventuelles [].

Le Canada a simplement déclaré qu'une commission était perçue pour l'octroi des garanties en question. Il est le seul à détenir l'information mais n'a pas expliqué comment était déterminé le montant de ces commissions. Étant donné qu'il a invoqué des commissions comme moyen de défense à l'encontre de l'allégation du Brésil selon laquelle les garanties accordées par IQ conféraient des avantages, c'est à lui qu'il incombe de fournir cette information.

S'agissant des commissions afférentes aux garanties de prêt, un autre moyen de défense contestable en vertu d'une interprétation *a contrario* du point j) de l'annexe I de l'Accord SMC serait que des commissions suffisantes pour couvrir les frais de fonctionnement à long terme et les pertes liées au programme de garantie suffisent pour exclure une telle mesure des prohibitions énoncées à l'article 3. Néanmoins, c'est à la partie qui invoque l'une ou l'autre protection offerte par le point j) qu'il devrait appartenir de démontrer qu'elle est admise à bénéficier de cette protection. Le Canada n'a même pas tenté de faire une telle démonstration.

En outre, il n'existe pas de point équivalent au point j) en ce qui concerne les garanties de participation. Le Brésil a par ailleurs présenté des éléments de preuve non réfutés selon lesquels le marché n'offre pas de telles garanties. La pièce n° 50 du Brésil contient des lettres de grands organismes financiers dans lesquelles il est indiqué que le marché n'offre pas de garanties de participation. En conséquence, s'agissant de ces garanties, le Brésil a démontré que le Canada offrait quelque chose que le marché n'offrait, apparemment à aucun prix. De l'avis du Brésil, cela constitue en soi un avantage. Même en présumant, pour les besoins de l'argumentation, que le marché pourrait fournir des garanties de participation à un certain prix, c'est au Canada qu'il appartiendrait de démontrer 1) que le prix qu'il perçoit est égal ou supérieur au prix du marché et 2) que le prix du

marché est celui d'un garant dont la cote de crédit est égale ou supérieure à celle du Compte du Canada ou d'IQ, selon le cas.

Pour ce qui est des [], veuillez vous reporter à l'observation du Brésil concernant la question n° 48, susmentionnée, ainsi qu'aux paragraphes 143 à 146 de la deuxième communication écrite du Brésil.

ANNEXE A-12

DÉCLARATION ORALE DU BRÉSIL À LA DEUXIÈME RÉUNION DU GROUPE SPÉCIAL

(31 juillet 2001)

Monsieur le Président, Messieurs et Mesdames les membres du Groupe spécial et de la délégation du Canada,

1. Dans les communications qu'il a jusqu'à ce jour présentées dans le cadre de cette procédure, le Brésil a fourni des éléments de preuve montrant que les subventions accordées par le Canada par l'intermédiaire du Compte du Canada et du Compte de la Société gérés par la Société pour l'expansion des exportations, ainsi que les subventions accordées par le Canada par l'intermédiaire de la province du Québec, étaient prohibées par l'article 3 de l'Accord sur les subventions.

2. Le dossier public ne contient toutefois que des fragments des renseignements pertinents; tout au long du différend entre le Brésil et le Canada, qui a duré plusieurs années, le Canada a obstinément refusé de fournir des renseignements pertinents. De fait, la plupart des renseignements que le Brésil a pu obtenir provenaient de sources situées dans des pays tiers où les clients de Bombardier, le constructeur canadien d'aéronefs, étaient tenus de divulguer certains aspects de leurs finances aux investisseurs publics. Très peu de données provenaient du Canada lui-même.

3. Néanmoins, grâce aux efforts du présent Groupe spécial qui a pris ses responsabilités au titre de l'article 13 du Mémoire d'accord au sérieux, la situation a changé. Vous avez posé les questions qu'il fallait et le Canada a fini par présenter des renseignements qui auraient dû être soit notifiés au Comité des subventions il y a longtemps, soit fournis au Brésil pendant les consultations, conformément à l'obligation énoncée par l'Organe d'appel selon laquelle les Membres doivent "tout dire" à tous les stades de la procédure de règlement des différends de l'OMC.¹

4. La majeure partie de ces renseignements ont été fournis par le Canada dans les réponses aux questions du Groupe spécial qu'il a présentées le jeudi 26 juillet. Dans les deux jours ouvrables restant pour examiner ces renseignements, notre équipe a travaillé sans relâche pour analyser ces données dans le contexte des questions soulevées dans le présent différend. Il y a beaucoup de renseignements et certains d'entre eux, comme je l'indiquerai, posent encore plus de questions.

5. Il nous faudra un certain temps pour répondre à ces renseignements que nous examinons pour la première fois, mais nous pensons qu'il est important d'être aussi exhaustif que possible. Je vous prie donc par avance de m'excuser pour la longueur de cette déclaration.

6. La présente déclaration est structurée de la manière suivante. Réfutant les arguments présentés par le Canada, je montrerai pourquoi le Compte du Canada et le Compte de la Société relevant de la SEE confèrent un avantage, pourquoi les garanties accordées par IQ confèrent un avantage, pourquoi les garanties accordées par la SEE et IQ sont des subventions prohibées et pourquoi le soutien d'IQ est subordonné à l'exportation. Je passerai ensuite en revue des transactions spécifiques soutenues par les programmes canadiens en cause, en commençant par la transaction Air Wisconsin.

¹ Inde – Protection conférée par un brevet pour les produits pharmaceutiques et les produits chimiques pour l'agriculture, WT/DS50/AB/R (adopté le 16 janvier 1998), paragraphe 94.

7. Avant de continuer, Monsieur le Président, je voudrais faire une observation préliminaire. Dans la note de bas de page 1 de sa deuxième communication, le Canada demande au Brésil de préciser si par "SEE" il se réfère à autre chose qu'au Compte de la Société relevant de la SEE. À la connaissance du Brésil, la SEE n'a pas d'autres activités que celles qui relèvent du Compte du Canada et du Compte de la Société, qui font tous deux l'objet des allégations présentées par le Brésil. C'est ainsi que le Canada décrit la SEE au paragraphe 20 de sa première communication écrite. Toutefois, si d'autres activités existaient, le Brésil et, j'en suis sûr, le Groupe spécial, seraient très intéressés d'en savoir davantage.

I. LA SEE CONFÈRE UN AVANTAGE

8. Le Canada n'a pas contesté que le soutien offert par l'intermédiaire soit du Compte de la Société soit du Compte du Canada de la SEE était une contribution financière subordonnée à l'exportation. Il a toutefois fait valoir que le soutien offert par le Compte de la Société et le Compte du Canada de la SEE ne conférait pas un avantage.

9. Dans sa réponse à la question n° 44 du Groupe spécial, le Canada fait valoir que l'incapacité de Bombardier d'offrir à ses clients des conditions de financement également attrayantes sans le soutien de la SEE n'est pas pertinente. Selon le Canada, c'est l'acheteur des avions Bombardier, et non la société Bombardier elle-même, qui demande un financement. Du point de vue du Canada, la contribution financière est apportée à l'acheteur et par conséquent la seule question qui se pose est de savoir si l'acheteur – le bénéficiaire du financement – a reçu un avantage.

10. L'argument du Canada est vicié. Rien dans le texte de l'article 1.1 b) de l'Accord ne donne à penser qu'il ne doit y avoir qu'un seul bénéficiaire de l'avantage. Cet article n'est pas libellé de la manière suivante: "si un avantage est ainsi conféré *au bénéficiaire de la contribution financière*". Il indique simplement "si un avantage est ainsi conféré", ce qui veut dire conféré à n'importe qui.

11. La contribution financière de la SEE permet à la société Bombardier de proposer à ses clients un produit à des conditions plus favorables que celles qu'elle pourrait se permettre d'offrir sans le soutien de la SEE. Un avantage est conféré à Bombardier parce que, du fait de la contribution financière apportée par l'intermédiaire de la SEE, la nécessité pour Bombardier de baisser ses prix afin de gagner des clients est éliminée ou diminuée. Le Groupe spécial *Brésil – Aéronefs* a reconnu qu'une contribution financière fournie à un acheteur ou à un prêteur pour soutenir une opération de crédit à l'exportation avantageait aussi le producteur. Le Groupe spécial a indiqué ce qui suit:

Nous relevons que les versements au titre du PROEX III sont effectués pour soutenir les crédits à l'exportation accordés à *l'acheteur*, et non pas au *producteur* d'aéronefs régionaux brésiliens ... [C]es versements permettent aux acheteurs d'un produit de se procurer des crédits à l'exportation à des conditions plus favorables que celles qui leur sont offertes sur le marché ... [C]ela ... confèr[e] un avantage aux *producteurs* de ce produit également, puisqu[e ces versements] abaissent le coût du produit pour les acheteurs et le rendent donc plus attrayant par rapport aux produits concurrents.²

12. L'allégation du Canada selon laquelle le Compte de la Société est géré "selon des principes commerciaux" n'a aucun rapport avec cette conclusion. En donnant des explications sur un prétendu point de référence du marché au paragraphe 67 de sa première communication écrite, le Canada se focalise indûment sur l'allégation selon laquelle les clients de Bombardier ne tirent pas d'"avantages" du soutien accordé par l'intermédiaire du Compte de la Société de la SEE. Ce faisant, il oublie un

² *Brésil – Programme de financement des exportations pour les aéronefs – Deuxième recours du Canada à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS46/RW/2 (26 juillet 2001) (pas encore adopté), paragraphe 5.28 (note 42) (italique dans l'original).

bénéficiaire clé des transactions, la société Bombardier elle-même, qui a recours à la SEE parce qu'elle ne peut pas trouver des conditions de financement aussi favorables ailleurs.

II. LES GARANTIES FOURNIES PAR IQ CONFÈRENT UN AVANTAGE

A. LES COMMISSIONS DE GARANTIE PERÇUES PAR IQ NE CORRESPONDENT PAS AU "MARCHÉ"

13. Comme il le fait pour la SEE, le Canada allègue qu'IQ perçoit des commissions correspondant au "marché" pour les garanties qu'elle accorde. Dans sa réponse à la question n° 47 du Groupe spécial, le Canada fait valoir que les commissions de garantie perçues par IQ sont au taux du marché parce "le risque effectivement encouru par IQ" qui "est un élément capital pour la détermination de ce qui constitue une commission appropriée", "est fortement diminué" du fait des [].³

14. Un certain nombre d'observations doivent être faites au sujet de cet argument. **Premièrement**, []. En donnant des garanties à l'emprunteur, IQ lui permet d'avoir des conditions de financement plus favorables en raison de la cote de crédit supérieure du Québec, ce qui confère un avantage. C'est ce qui rend l'affaire plus intéressante pour l'acheteur d'aéronefs de Bombardier et donc pour la société Bombardier elle-même. Le fait qu'IQ pourrait recevoir [] n'est pas pertinent pour ce qui concerne la question de l'"avantage".

15. La transaction Air Wisconsin illustre parfaitement l'argument présenté par le Brésil. De l'aveu même du Canada, la [] "ne fait pas partie de l'offre à Air Wisconsin" parce qu'elle "[]".⁴ Quand l'acheteur s'adresse à un prêteur ou cherche des investisseurs muni d'une garantie d'IQ, le prêteur ou les investisseurs ne voient que les [] pour cent de garantie d'IQ couverts par la cote de crédit du gouvernement québécois. La [] peut réduire les risques encourus par IQ, mais elle ne réduit pas l'avantage conféré aux acheteurs et à Bombardier.

16. **Deuxièmement**, contrairement à ce qu'affirme le Canada, il apparaît que les []. Comme le Brésil l'a expliqué au paragraphe 144 de sa deuxième communication écrite, les [] semblent être émises par Canadair Québec Capital ("CQC"), une société au capital de laquelle participent par parts égales Bombardier et une société détenue à 100 pour cent par IQ. Ainsi, la [] de la garantie d'IQ vient d'une entité qui reçoit une partie de ses fonds d'IQ elle-même. Au paragraphe 3 de sa réponse à la question n° 48 du Groupe spécial, le Canada invoque le Décret n° 879-97 de 1997 à l'appui de l'affirmation selon laquelle []. Or, la disposition invoquée par le Canada a trait à la capitalisation de CQC. En outre, un décret ultérieur, le Décret n° 1187-98 de 1998, indique clairement que les [] doivent être fournies non pas par [] mais par CQC, société spécialement dédiée à cette fin.⁵ [].

17. À cet égard, le Brésil souhaiterait aussi souligner l'importance de la participation de Bombardier dans les garanties fournies par IQ. Les activités d'IQ et de Bombardier sont très étroitement liées. Ensemble, ces sociétés ont formé CQC en vue de fournir des [] en regard des garanties offertes par IQ à Bombardier et de faciliter autrement les activités de Bombardier. En tant que [], Bombardier joue de toute évidence un rôle important dans la détermination des modalités et conditions de la fourniture des [] et, partant, elle influe sur les modalités et conditions de la fourniture par IQ des garanties elles-mêmes. De fait, à travers CQC, IQ et Bombardier sont des partenaires commerciaux ayant pour objet de soutenir et de faciliter l'exportation d'aéronefs régionaux.

18. Je souhaiterais également faire remarquer qu'au paragraphe 117 de la deuxième communication écrite du Canada dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, datée du 4 décembre 1998, le Canada a déclaré qu'*aucune* des garanties ou des opérations de financement relevant du critère

³ Réponse du Canada datée du 26 juillet à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 2.

⁴ Réponse du Canada datée du 26 juillet à la question n° 48 du Groupe spécial, paragraphe 3.

⁵ Décret n° 1187-98, page 1, paragraphe a) (pièce n° 35 du Canada).

d'admissibilité dit du "développement des exportations" de la SDI (devenue IQ en 1998) ne concernait le secteur de l'aviation civile.⁶ En l'espèce, le Canada a toutefois été obligé de fournir des documents montrant non seulement qu'IQ a de fait été utilisée pour aider l'industrie canadienne des avions de transport régional, mais aussi qu'aider l'industrie canadienne des avions de transport régional était l'une des principales fonctions d'IQ et que, pour la mener à bien, IQ travaillait en très étroite collaboration avec Bombardier - ce qu'elle faisait apparemment avant décembre 1998.

19. **Troisièmement**, le Canada fait valoir, dans les paragraphes 3 et 4 de sa réponse à la question n° 47 du Groupe spécial, que "l'aéronef à financer l'est à [] pour cent sans garantie sur titres d'IQ", ce qui "démontre que, la plupart du temps, les clients de Bombardier sont pour le moins indifférents aux garanties sur titres offertes par IQ". Le Canada conclut que "les commissions perçues par IQ en contrepartie des garanties sont au taux du marché".

20. Le raisonnement du Canada est erroné. Le fait que l'aéronef à financer l'est à [] pour cent sans garantie sur titres d'IQ n'est pas pertinent. Ce qui importe, ce sont les conditions attachées aux garanties sur titres d'IQ dans les cas où elles sont fournies, quel que soit le pourcentage de ces cas. Le Brésil a montré qu'IQ confère un avantage chaque fois qu'il fournit une garantie. De plus, comme le Canada l'a expliqué dans sa réponse à la question n° 39 du Groupe spécial, IQ a utilisé presque tous les fonds disponibles dans le budget dont elle disposait pour soutenir l'industrie canadienne des avions de transport régional. On peut supposer que si le budget dont il disposait à cette fin avait été plus important, davantage de fonds auraient été utilisés pour fournir des garanties sur titres. De fait, en décembre 2000, le fonds d'IQ destiné au soutien des aéronefs régionaux a été réapprovisionné pour soutenir la transaction Air Wisconsin.⁷

21. **Quatrièmement**, le Canada indique que "le financement proposé par IQ entre en concurrence avec celui qui est offert par d'autres établissements de financement intéressés par une participation au marché du financement des aéronefs".⁸ Il ne précise toutefois pas quels sont ces services financiers ni quels pourraient être les autres établissements de financement concurrents. Il indique en outre que la commission pour frais de dossier perçue par IQ "est habituellement appliquée par tous les établissements de financement commerciaux".⁹ Il s'agit d'une affirmation creuse. Nous ne connaissons aucun établissement de financement commercial qui fournisse des garanties sur titres et nous avons présenté des éléments de preuve non réfutés dans la pièce n° 50 montrant qu'il n'y a pas de garantie sur titres disponible sur le marché. Pour réfuter l'argument du Brésil selon lequel les garanties sur titres d'IQ confèrent un avantage, le Canada doit montrer que d'autres établissements de financement fournissent des garanties sur titres dans le domaine du financement des aéronefs et perçoivent des commissions équivalentes à celles qui sont perçues par IQ. Le Canada ne l'a pas fait. Il a simplement signalé que des fournisseurs de moteurs d'avion contribuent parfois aux garanties sur titres offertes pour les avions qui utilisent leurs moteurs. Il s'agit d'une garantie fournie par une partie prenante à la vente. Ce n'est pas une garantie offerte par un établissement de financement sur le marché.

22. De plus, le dernier décret du Québec qui a été adopté en 2000 afin de reconstituer le fonds de garantie d'IQ pour la transaction Air Wisconsin élimine même l'obligation de percevoir des commissions.¹⁰ Le Canada continue toutefois de prétendre que des commissions sont en fait perçues. Il s'appuie sur le paragraphe B des critères suivis par IQ énoncés dans la pièce n° 51 du Canada, où il

⁶ Voir la déclaration du Brésil à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 72, et la pièce n° 52 du Brésil.

⁷ "Ottawa backs Bombardier: Loan to US firm to buy jets slaps Brazil's aerospace subsidies", *The Montreal Gazette*, 11 janvier 2001 (pièce n° 9 du Brésil).

⁸ Réponse du Canada à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 4.

⁹ Réponse du Canada datée du 26 juillet à la question n° 48 du Groupe spécial, paragraphe 2.

¹⁰ Décret n° 1488-2000 (pièce n° 36 du Canada).

est prescrit que "le support de la Société ne sera pas disponible pour des transactions si la rémunération que la société est appelée à recevoir est inférieure à ce qui est offert sur le marché".¹¹ Un examen plus attentif du paragraphe B démontre toutefois le contraire. D'après le paragraphe B, si la "nature compétitive" des transactions exige qu'IQ reçoive une rémunération inférieure à ce qu'elle serait sur le marché, la Société apportera son soutien. Vu la tendance du Canada, dans le cas de la transaction Air Wisconsin et à présent dans l'affaire Northwest qui vient d'être annoncée à trouver des justifications aux subventions canadiennes fondées sur la concurrence faite par Embraer, la clause figurant au paragraphe B prend une grande importance.

23. Le critère prévu au paragraphe B pose de nouveau la question de savoir ce que le Canada considère être le "marché" lorsqu'il s'agit de garanties. Comme nous le montrerons plus loin dans notre examen des transactions spécifiques, IQ a fourni des garanties sans percevoir de commissions et, lorsqu'elle en a perçu, elle a appliqué uniformément le taux de [] pour cent quelle que soit la cote de crédit de la compagnie aérienne concernée. Il est difficile de déceler dans ce comportement un quelconque effort de suivre le marché. Aucun organisme de garantie commercial n'appliquerait la même commission à des bénéficiaires ayant des cotes de crédit extrêmement différentes.

24. Comme je l'ai déjà noté, les garanties d'IQ conféreront automatiquement un avantage en donnant à l'acheteur la cote de crédit supérieure du gouvernement québécois, ce qui lui permettra d'obtenir un financement plus intéressant que celui qu'il pourrait obtenir tout seul. Pour démontrer qu'il n'y a pas avantage, le Canada devrait prouver que les commissions perçues par IQ correspondent à celles que les acheteurs d'aéronefs régionaux doivent acquitter auprès des organismes de garantie commerciaux notés A+. Au titre de l'article 14 c) de l'Accord sur les subventions, un avantage serait conféré tant qu'il y aurait une différence entre le montant que l'acheteur paie sur le prêt garanti par IQ et celui qu'il paierait sur un prêt non garanti par IQ.

B. IQ N'EST PAS UNE MESURE DISCRÉTIONNAIRE

25. Dans les paragraphes 25 et 28 de sa deuxième communication écrite, le Canada fait valoir que même si IQ était tenue de conférer un avantage avec ses garanties, il ne lui était pas "prescrit" (mandated) de fournir ces garanties. Selon le Canada, IQ a simplement le pouvoir discrétionnaire de fournir des garanties. Le Brésil a démontré que cela n'était pas vrai. L'article 28 de la *Loi sur l'Investissement Québec*, qui est le fondement juridique des décrets québécois au titre desquels les garanties d'IQ sont émises, confie à IQ le "mandat" (mandates) de fournir de l'aide.¹² Je note, M. le Président, que le Canada n'a pas présenté cet argument en ce qui concerne les garanties émises sur le Compte de la Société ou sur le Compte du Canada de la SEE.

26. De toute façon, le type de pouvoir "discrétionnaire" évoqué par le Canada n'est pas pertinent dans le cadre de la distinction traditionnelle impératif/dispositif (mandatory-discretionary). Ce pouvoir "discrétionnaire" n'empêche pas les garanties d'IQ de faire partie de la catégorie des mesures impératives (mandatory) susceptibles d'être mises en cause "en tant que telles". Dans une situation analogue, le Groupe spécial du GATT *CE – Cassettes audio* a été d'avis qu'une mesure antidumping n'allait pas devenir une mesure discrétionnaire simplement parce que les autorités administrantes d'un pays avaient le pouvoir discrétionnaire d'ouvrir une enquête antidumping.¹³ De même, qu'IQ ait ou non le choix d'émettre ou de ne pas émettre des garanties ne rend pas la mesure discrétionnaire.

27. Je renvoie également le Groupe spécial à la récente décision rendue dans l'affaire *États-Unis - Restrictions à l'exportation*. En l'espèce, le Groupe spécial a noté qu'une "mesure était incompatible

¹¹ Deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 32.

¹² Deuxième communication écrite du Brésil, paragraphes 120 et 121.

¹³ CE – Droits antidumping sur les bandes audio en cassettes originaires du Japon, ADP/136, 28 avril 1995, paragraphe 362.

avec les règles de l'OMC si elle prescrivait une action incompatible avec les règles de l'OMC dans des circonstances particulières, même si dans d'autres circonstances, l'action pouvait ne pas être incompatible avec les règles de l'OMC".¹⁴ Par analogie, dans les "circonstances particulières" dans lesquelles IQ émet des garanties, le Brésil affirme que ces garanties seront toujours incompatibles avec les règles de l'OMC, même si dans les "autres circonstances", lorsque IQ n'émet pas de garanties, elle n'agit pas de manière incompatible avec les règles de l'OMC.

III. TOUTE CONTRIBUTION FINANCIÈRE D'UN ORGANISME PUBLIC N'EST PAS UNE SUBVENTION PROHIBÉE, MAIS LES GARANTIES FOURNIES PAR LA SEE ET IQ SONT DES SUBVENTIONS PROHIBÉES

28. Le Brésil a montré que la SEE et IQ fonctionnent comme des organismes de crédit à l'exportation et fournissent des subventions "en tant que telles". Le Canada fait valoir que, si l'on suit le raisonnement du Brésil, "tout financement fourni par un organisme de crédit à l'exportation serait *en soi* illégal".¹⁵ De l'avis du Canada, l'attaque du Brésil contre les garanties signifierait qu'un Membre ne pourrait jamais fournir de contribution financière sous la forme d'une garantie sans conférer en même temps un avantage et donc octroyer une subvention.

29. Ce n'est pas le cas et le Brésil n'a pas présenté d'argument en ce sens. Par exemple, même si la garantie constituait une subvention, elle ne serait pas prohibée si elle n'était pas subordonnée à l'exportation (ou à la teneur en éléments d'origine nationale). Par ailleurs, les crédits à l'exportation qui sont conformes aux dispositions en matière de taux d'intérêt mentionnées au point k) ne sont pas prohibés. En outre, on pourrait soutenir qu'un programme de garantie de prêts à l'exportation à des taux de primes suffisants pour couvrir, à longue échéance, les frais et les pertes au titre de la gestion de ce programme serait autorisé sur la base d'une interprétation *a contrario* du point j). Il va sans dire que, compte tenu de la position adoptée par le Canada dans l'affaire *Brésil – Aéronefs*, nous considérons que ce pays ne pense pas que ces interprétations *a contrario* s'appliquent. Il s'agit toutefois d'une question que le Groupe spécial n'a pas besoin d'aborder, puisque le Canada n'a pas soulevé de moyens de défense au titre du point j).

IV. LE SOUTIEN D'IQ EST SUBORDONNÉ À L'EXPORTATION

30. Le Canada fait valoir que le soutien offert par IQ n'est pas subordonné en droit ou en fait à l'exportation. Le Brésil a démontré le contraire. L'article 25 de la *Loi sur l'investissement Québec* prévoit que la société "participe à la croissance des entreprises en favorisant notamment la recherche et le développement ainsi que l'*exportation*". IQ est donc tenue de participer au commerce d'exportation. Elle a respecté cette prescription en accordant un soutien au titre des décrets québécois portant établissement d'un fonds *uniquement disponible pour des transactions concernant des avions Bombardier*.¹⁶ Comme le Canada l'a lui-même indiqué dans sa réponse à la question n° 19, chaque transaction relative à des aéronefs régionaux recevant un soutien d'IQ en vertu de ces décrets a été une vente à l'exportation à l'extérieur du Canada. Les transactions portant sur des aéronefs régionaux sont donc une parfaite illustration de la prescription énoncée à l'article 25 selon laquelle IQ doit soutenir l'exportation et les décrets reproduits dans les pièces n° 33 à 36 du Canada sont des mesures qui correspondent au respect de cette prescription par IQ.

31. Pour renforcer l'argument sur la subordination *de jure* d'IQ à l'exportation, il convient de se référer aux autres décrets québécois examinés aux paragraphes 98 et 99 de la première communication écrite du Brésil. Au paragraphe 35 de sa deuxième communication écrite, le Canada

¹⁴ États-Unis – Mesures traitant les restrictions à l'exportation comme des subventions, WT/DS194/R (29 juin 2001) (pas encore adopté), paragraphe 8.78.

¹⁵ Réponse du Canada datée du 26 juillet à la question n° 44 du Groupe spécial, paragraphe 6.

¹⁶ Pièces n° 33 à 36 du Canada.

passé sous silence le deuxième décret cité par le Brésil – qui porte le numéro 841-2000 et concerne le Programme d'aide au financement des entreprises. Ce décret a trait au soutien accordé par IQ aux projets de développement de marchés, y compris la vente de biens. Il précise qu'IQ ne peut accorder un soutien à des transactions concernant la vente de biens que si les biens sont vendus à l'exportation. Le Canada allègue que ce décret n'est pas applicable aux transactions portant sur des aéronefs régionaux. Pourtant, M. Le Président les aéronefs régionaux sont des biens et le décret s'applique à première vue.

32. Je note que l'article 25 de la *Loi sur Investissement Québec* exige un commerce d'"exportation", et c'est tout. Il n'indique pas que le soutien d'IQ est subordonné à l'exportation à l'extérieur du Québec. Il exige un commerce d'"exportation". Le Décret n° 841-2000 du Québec exige en revanche un commerce d'exportation seulement "à l'extérieur du Québec". Or dans sa déclaration orale à la première réunion du Groupe spécial et de nouveau dans sa deuxième communication écrite, le Brésil a démontré qu'obliger les bénéficiaires du soutien d'IQ à exporter à l'extérieur du Québec équivaut à les obliger à exporter à l'extérieur du Canada.¹⁷

33. Même si le Décret n° 841-2000 ne s'applique pas aux transactions portant sur les aéronefs régionaux, les quatre décrets québécois figurant dans les pièces n° 33 à 36 du Canada sont d'application. Ces décrets ne prévoient pas une obligation expresse d'exporter, mais l'Organe d'appel a reconnu dans l'affaire *Canada – Automobiles* qu'il serait rare que la subordination à l'exportation soit "énoncée expressément en toutes lettres dans le texte de la loi, du règlement ou d'un autre instrument juridique".¹⁸ En conséquence, l'Organe d'appel a été d'avis qu'"il n'[était] pas toujours nécessaire qu'il soit indiqué *expressis verbis* dans l'instrument juridique sur lequel [la subvention] reposait que celle-ci [était] offerte uniquement si la condition que constitu[ai]ent les résultats à l'exportation [était] remplie. Cette conditionnalité [pouvait] aussi découler nécessairement, par implication, des termes effectivement employés dans la mesure".¹⁹

34. Je note, M. le Président, que les "termes effectivement employés" dans les décrets reproduits dans les pièces n° 33 à 36 du Canada précisent que les garanties d'IQ ne peuvent être accordées que pour soutenir des transactions concernant des avions Bombardier. La condition découlant "nécessairement par implication" de ces termes est que les garanties sont destinées à soutenir les exportations. Le Canada lui-même admet que 100 pour cent des avions bénéficiant de ces garanties ont été exportés.²⁰ Aussi bien les responsables qui accordent les garanties que les bénéficiaires eux-mêmes comprennent la condition découlant "nécessairement par implication des termes effectivement employés dans la mesure".

35. Ces mêmes facteurs impliquent que les garanties d'IQ sont également subordonnées en fait à l'exportation, ou "lié[es] aux exportations ... effectives". En ce qui concerne la subordination *de facto* à l'exportation, je renvoie le Groupe spécial à la décision rendue dans l'affaire *Australie – Cuir pour automobiles*. Le Groupe spécial chargé de cette affaire a indiqué que le fait qu'un Membre savait que son marché intérieur était trop exigü pour absorber la production nationale d'un produit subventionné montrait que la subvention était accordée à la condition que le produit soit exporté.²¹ Le Canada sait bien entendu que la totalité des transactions relatives à des aéronefs régionaux bénéficiant du soutien d'IQ concernait l'exportation à l'extérieur du Canada. Les garanties d'IQ sont "lié[es] aux

¹⁷ Déclaration orale du Brésil à la première réunion du Groupe spécial, paragraphes 56 à 62; deuxième communication écrite du Brésil, paragraphe 129.

¹⁸ *Canada – Certaines mesures affectant l'industrie automobile*, WT/DS139/AB/R, WT/DS142/AB/R (adopté le 19 juin 2000), paragraphe 100.

¹⁹ *Id.*

²⁰ Réponse du Canada datée du 6 juillet aux questions n° 19 et 20 du Groupe spécial.

²¹ *Australie - Subventions accordées aux producteurs et exportateurs de cuir pour automobiles*, WT/DS126/R (adopté le 16 juin 1999), paragraphe 9.67.

exportations ... effectives" parce qu'IQ ne les accordera pas si la vente à l'exportation effective d'un aéronef régional n'a pas lieu. En conséquence, les garanties d'IQ sont aussi subordonnées *de facto* à l'exportation.

V. LA TRANSACTION AIR WISCONSIN

36. Beaucoup de choses ont été dites sur la transaction Air Wisconsin, qui a bénéficié du soutien à la fois du Compte du Canada et d'IQ. Le Canada a reconnu que le soutien fourni à la transaction Air Wisconsin constituait une subvention. Le Ministre de l'industrie, M. Tobin, l'a indiqué très clairement: "Ce que nous faisons, c'est que nous utilisons la capacité d'emprunt du gouvernement et son aptitude à offrir, pour un prêt, un meilleur taux d'intérêt que celui que Bombardier pourrait obtenir par ailleurs".²² Il aurait difficilement pu mieux paraphraser la définition du terme "avantage" donné par l'Organe d'appel.

37. Comme je l'ai déjà noté, la transaction Air Wisconsin a bénéficié à la fois du soutien du Compte du Canada et d'IQ. Je commencerai par examiner les trois éléments devant être établis par le Canada pour justifier le soutien offert par le Compte du Canada à la transaction Air Wisconsin au regard du point k), compte tenu du fait reconnu par M. Tobin.

38. **Premièrement**, le Canada doit montrer qu'il a suivi les prescriptions énoncées dans les dispositions de l'*Arrangement de l'OCDE* relatives à l'alignement. Il ne l'a pas fait. Il n'a pas, par exemple, "fait tout son possible pour vérifier" que le Brésil intervenait pour fournir un soutien public dans l'offre faite par Embraer à Air Wisconsin. Le fait est que le Brésil n'intervenait pas dans l'offre faite par Embraer à Air Wisconsin et qu'il aurait suffi de lui poser la question pendant les nombreux mois qu'a durés la transaction pour clarifier ce point. Comme le Brésil n'intervenait pas dans l'offre faite par Embraer à Air Wisconsin, la colonne intitulée "Brésil" dans l'annexe des réponses du Canada datées du 26 juillet aux questions du Groupe spécial devrait être vide.

39. **Deuxièmement**, le Canada doit démontrer que son offre "autre qu'à l'identique" s'alignait sur l'offre d'Embraer. Là encore, il ne l'a pas fait. Par "s'aligner", il faut entendre offrir des conditions financières qui sont les mêmes ou tout au moins équivalentes. La déclaration faite par un responsable d'Air Wisconsin et citée par le Canada dans sa pièce n° 2, selon laquelle l'offre du Canada, considérée "dans son ensemble", n'était pas plus favorable que celle d'Embraer ne prouve pas qu'il y a équivalence. L'équivalence de l'"ensemble" des deux offres n'est pas pertinente. Ce qui compte, c'est l'équivalence des conditions financières. Le tableau figurant dans l'annexe A des réponses du Canada datées du 26 juillet démontre de fait que l'offre du Canada et l'offre d'Embraer n'étaient pas, pour le moins, équivalentes. Par exemple, il n'y est même pas fait mention de [] figurant dans l'offre d'Embraer.²³

40. **Troisièmement**, le Canada devrait montrer que le recours à l'alignement maintient la "conformité" avec les dispositions en matière de taux d'intérêt de l'*Arrangement*. Comme le Brésil l'a expliqué dans sa réponse du 6 juillet à la question n° 36, ce n'est pas le cas.

41. Le Canada n'a pas satisfait à ces trois prescriptions. En conséquence, il fait valoir à titre subsidiaire que le soutien offert par le Compte du Canada n'a pas conféré un avantage à Air Wisconsin. Lorsque le Canada s'est aligné sur une offre privée faite par Embraer, il a toutefois conféré un énorme avantage à *Bombardier*. En s'occupant du financement, il a évité à *Bombardier*

²² Conférence de presse de Tobin, paragraphe 20 (pièce n° 21 du Brésil).

²³ Pièce n° 56 du Brésil (de la deuxième à la dernière page). Conformément à l'article 16 des Procédures de travail du Groupe spécial, le Brésil demande que les renseignements confidentiels placés entre crochets dans le paragraphe ci-dessus ne figurent pas dans la version de la présente communication annexée au rapport du Groupe spécial.

d'avoir à baisser ses prix pour emporter l'affaire. Par exemple, bien que des [] soient mentionnées à la fois dans la colonne "Canada" et dans la colonne "Brésil" à la page B-17 du tableau figurant dans l'annexe A des réponses apportées par le Canada le 26 juillet aux questions du Groupe spécial, le Canada sait bien que le gouvernement brésilien ne fournit pas de telles []. La société Embraer a dû prendre en charge le coût de cette [] elle-même, alors que le Canada a pris ce coût en charge pour Bombardier.

42. Je vais à présent brièvement revenir sur la question des garanties sur titres offertes par IQ dans le cadre de la transaction Air Wisconsin. Le moyen de défense invoqué par le Canada est qu'IQ faisait payer une commission de garantie à Air Wisconsin. Il ne semble pas que cela soit vrai. Comme je l'ai déjà noté, le Décret québécois de décembre 2000 qui permettait à IQ de fournir une garantie pour la transaction Air Wisconsin élimine l'obligation, qui figurait dans les décrets antérieurs, de percevoir une commission. [].

43. Même si IQ percevait une commission de [] points de base en échange de la garantie, le Canada ne pourrait se borner à dire, de nouveau dans sa réponse à la question n° 48, que "[c]ette commission de [] points de base pour frais de dossier est habituellement appliquée par tous les établissements de financement commerciaux". Le Canada n'a pas donné un seul exemple de garantie sur titres fourni par un établissement de financement commercial, quels que soient le temps, le lieu ou la commission concernés, sans parler d'un exemple où une commission de [] points de base serait perçue.

44. Le Canada a fourni au Groupe spécial des documents concernant d'autres garanties proposées par IQ²⁴, mais *il ne l'a pas fait pour la garantie offert à Air Wisconsin*. Des documents fournis par le Canada portant sur d'autres garanties proposées par IQ montrent que 60 pour cent des autres compagnies aériennes régionales bénéficiant de ces garanties ont des cotes de crédit []. Le Canada n'ayant pas fourni les documents pertinents s'agissant de la transaction Air Wisconsin, le Groupe spécial devrait présumer que la note d'Air Wisconsin est également []. Le Canada a lui-même décrit Air Wisconsin comme une compagnie ayant "une cote de crédit relativement basse".²⁵ Il n'a pas établi qu'un établissement de financement commercial noté A+ ferait payer [] points de base pour fournir une garantie à une société ayant un risque de crédit []. Le soutien offert par IQ pour la transaction Air Wisconsin confère donc un avantage et constitue une subvention.

45. J'ai déjà noté que les [] partielles fournies par CQC ou [] ne sont pas pertinentes et ne diminuent pas la valeur de la garantie d'IQ pour le bénéficiaire et pour Bombardier. Une telle [] pourrait limiter les risques encourus par IQ, mais elle ne réduit pas l'avantage conféré au bénéficiaire ou à Bombardier.

VI. AUTRES TRANSACTIONS

46. J'aimerais à présent passer en revue les éléments de preuve présentés au Groupe spécial au sujet de transactions particulières, autres que la transaction d'Air Wisconsin, bénéficiant du soutien de la SEE et d'Investissement Québec qui sont en cause dans le présent différend. Avant d'examiner en détail les conditions de chaque transaction, j'expliquerai comment nous avons déterminé que, sur la base des éléments de preuve fournis par le Canada, les transactions en cause dans le présent différend ont été financées à des taux inférieurs au "marché". Je souhaiterais également faire certaines observations générales au sujet des méthodes utilisées par le Canada pour déterminer les taux du marché pour chaque transaction.

²⁴ Pièces n° 60 à 64 du Canada.

²⁵ Deuxième communication écrite du Canada, paragraphe 92.

A. MÉTHODOLOGIE

1. Déclarations antérieures et points de repère utilisés par le Canada

47. La première méthode que nous avons utilisée pour déterminer si le Canada finançait aux taux du "marché" consistait à comparer les taux appliqués pour chaque transaction avec ce que le Canada lui-même disait au sujet du marché des avions à réaction régionaux. Il y a un peu plus d'un an, comme on peut le voir dans la pièce n° 64 du Brésil, le Canada a déclaré que les primes de risque applicables aux grandes compagnies aériennes comme Northwest et US Air étaient de l'ordre des taux des bons du Trésor des États-Unis à dix ans plus 250 points de base. Le Canada a également déclaré ce qui suit: "British Airways, qui est la compagnie aérienne non souveraine ayant la meilleure notation, obtient les taux LIBOR + 30 à 40 points de base pour les achats d'avions gros porteurs (il faut ajouter 20 à 30 points de base pour les avions de transport régional), même pour les clients qui ont la même notation que British Airways. Cela donne T + 105-120 points de base (+125-150 pour les aéronefs régionaux)" lorsque la "marge de swap" appropriée est ajoutée.²⁶ Il convient de noter que la "marge de swap" correspond au calcul de ce que la conversion d'un taux variable en un taux fixe coûterait. Les marges de swap peuvent varier avec le temps, mais la "marge de swap" actuelle entre le LIBOR et le taux des bons du Trésor est à peu près la même que celle qui existait au moment où le Canada a fait ses déclarations, soit environ 75 à 85 points de base.

48. Sur la base de ces chiffres, le Canada a dit qu'"en décembre 1999, un échantillon représentatif de compagnies aériennes opérant sur le marché des États-Unis [avaient] obtenu des financements à un taux égal au taux des bons du Trésor américain à dix ans majoré de 110 à 250 points de base"²⁷ et que les compagnies aériennes comme British Airways, American, Northwest et US Air "[avaient] des cotes de crédit bien plus élevées qu'un certain nombre d'autres compagnies aériennes du secteur. Les compagnies aériennes qui sont moins solvables peuvent être confrontées à des marges aussi grandes que 350 points de base".²⁸

49. Ainsi, selon le Canada, la marge appropriée pour la compagnie aérienne *la mieux notée* pour une transaction portant sur des avions à réaction régionaux serait soit le LIBOR + 50 à 70 pdb (taux variable) soit T + 125 à 150 pdb (transactions à taux fixe). Pour une compagnie aérienne "*représentative*" notée entre AAA et BBB-, la marge appropriée pourrait aller jusqu'à T + 250 pdb. Les compagnies aériennes *moins solvables* ont une note correspondant à "plus de T + 350 pdb".

50. En outre, les marges sur les crédits ont tendance à être moins élevées dans les transactions nord-américaines que dans les affaires concernant des compagnies aériennes d'autres marchés. Les transactions portant sur des avions à réaction régionaux ont des marges plus élevées que celles qui concernent des avions gros porteurs.

51. Je ferais aussi observer que devant le Groupe spécial *Brésil – Aéronefs – Article 21:5 (II)*, le Canada a réaffirmé qu'au 31 janvier 2001 aucune compagnie aérienne des États-Unis ne bénéficiait d'une note "A" quelle qu'elle soit.²⁹ Il n'y a aucune raison de penser que les cotes de crédit de toutes les compagnies aériennes se sont effondrées au cours des deux dernières années. Les notes indiquées par le Canada en réponse aux questions du présent Groupe spécial doivent être considérées par référence au contexte de ces déclarations.

²⁶ *Brésil - Programme de financement des exportations pour les aéronefs - Recours du Canada à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS46/RW (adopté le 4 août 2000), Annexe I-2, Communication présentée à titre de réfutation par le Canada, 17 janvier 2000, paragraphe 51, note 26.

²⁷ WT/DS46/RW, annexe I-5, paragraphes 10 et 11.

²⁸ WT/DS46/RW, annexe I-3, déclaration orale du Canada, 3 février 2000, graphique 3 (communiquée avec la pièce n° 14 du Canada) (pièce n° 64 du Brésil).

²⁹ WT/DS46/RW/2, paragraphe 5.36, note 51.

2. Les cotes de crédit du Canada sont incompatibles avec le marché

52. Le Brésil a ensuite comparé les cotes de crédit fournies par le Canada aux notes qui sont publiées par des organismes de crédit comme Standard & Poor's et Moody's. Nous avons noté que dans de nombreux cas, les cotes de crédit du Canada étaient carrément incompatibles avec les notes qui sont publiées. Par exemple, le Canada a attribué à Comair, à un moment donné, la note [].³⁰ Lorsque je passerai à l'examen de transactions particulières, je donnerai davantage d'exemples montrant en quoi les cotes de crédit attribuées par le Canada, et les marges qu'il leur associe, sont incompatibles avec le marché.

53. Le Canada s'appuie largement sur son logiciel LA Encore pour établir les cotes de crédit des compagnies aériennes concernées par les transactions de la SEE ou d'IQ. Comme le Brésil l'a fait remarquer dans sa réponse à la question n° 40 du Groupe spécial le 26 juillet, peu de renseignements sont disponibles sur la manière dont fonctionne concrètement le système LA Encore. Nous ne savons pas précisément quelles données sont introduites dans le système, quels coefficients de pondération correspondent à chaque paramètre et si des critères subjectifs sont ou non utilisés pour l'évaluation des données.

54. Il apparaît toutefois clairement que le système LA Encore n'est pas fiable. Le Canada dit qu'en 1996, alors qu'il utilisait une méthodologie antérieure à celle de LA Encore, il a attribué à Comair la note [].³¹ Par la suite, le Canada a introduit dans le système LA Encore des données sur Comair de 1996 tirées du système d'analyse financière et commerciale FAMAS et a obtenu une cote de crédit de [], ce qui [] de [] échelons complets la note estimée par la SEE. De même, dans sa réponse à la question n° 45, le Canada explique qu'avant d'utiliser LA Encore, il avait donné à ASA, à l'époque de sa première lettre d'offre, la note []. Il poursuit en disant que s'il avait disposé du système LA Encore, il aurait attribué la note [] à ASA, ce qui [] de [] échelons complets la précédente notation. Ces faits semblent indiquer que les erreurs sont fréquentes soit dans les cotes de crédit établies par la SEE elle-même, soit dans les notes calculées par le système LA Encore. Le Canada ne semble pas avoir examiné plus avant la question de ces écarts ni ajusté le système LA Encore compte tenu des différences entre les résultats qu'il permettait d'obtenir et les estimations établies précédemment par le Canada lui-même. Nous avons donc un logiciel qui, lorsque le Canada l'utilise, semble surévaluer les cotes de crédit dans une proportion pouvant aller de [] à [] échelons. Étant donné que chaque échelon peut faire varier d'environ 15 points de base la marge offerte à une société, cet écart pourrait aboutir à une différence de [] à [] points de base dans une marge à l'émission. Voilà qui suscite de sérieuses questions sur la fiabilité des offres élaborées sur la base des résultats obtenus par le système LA Encore.

3. Le Canada utilise des variables comparables qui ne sont pas fiables

55. Le problème que pose le fait que le Canada utilise des cotes de crédit surévaluées est que cela permet à la SEE d'ignorer les risques liés au marché des avions à réaction régionaux et de fonder ses opérations de financement concernant ces avions sur une comparaison avec des titres industriels qui sont associés à un risque bien moindre et n'ont aucun rapport avec le marché des avions à réaction régionaux. Par exemple, dans l'un des tableaux relatifs aux prix figurant dans sa pièce n° 59, le Canada a donné à Comair - société qui n'a jamais été notée par Standard & Poor's - la note [] et fonde le prix fixé pour Comair sur des comparaisons avec des sociétés comme []. Cela n'a aucun sens.

56. De fait, nous avons constaté que dans la plupart des cas ces variables comparables ne sont tout simplement pas fiables ni utiles pour déterminer les taux du marché pour ce qui concerne les opérations de financement des avions à réaction régionaux. Examinons avant tout la variable

³⁰ WT/DS46/RW, annexe I-5, paragraphe 10.

³¹ Pièce n° 59 du Canada.

comparable la plus importante que le Canada n'a *pas* utilisée. Le Canada ne semble pas avoir utilisé de données sur des transactions relatives à des avions à réaction régionaux qui n'ont *pas* bénéficié d'un soutien public, comme point de repère pour déterminer les taux du marché. Le Brésil note que dans sa réponse à la question n° 43 du Groupe spécial, le Canada a déclaré que plus de [] pour cent des ventes de Bombardier ne bénéficiaient d'aucun soutien public, même par le biais des opérations dites des "guichets commerciaux". Ces transactions donneraient sans nul doute des renseignements abondants et précis pour déterminer les taux du marché appropriés pour les transactions du Canada bénéficiant d'un soutien public. Il est difficile de voir comment le Canada pourrait raisonnablement arriver aux taux du marché pour ses transactions sans même se référer à la grande majorité des transactions Bombardier qui, selon ses allégations, étaient financées sans aucune participation des pouvoirs publics, même sans participation des guichets commerciaux.

57. Le Brésil note également que dans sa réponse à la question n° 4 b) du Groupe spécial, le Canada a indiqué que pour établir son taux repère du "marché", le Canada précise que le marché – et je cite – comprend "les banques, d'autres établissements de financement commerciaux ... mais n'englobe pas les organismes de crédit à l'exportation". Il apparaît toutefois que le Canada s'est largement appuyé sur les prix établis par la SEE dans le cadre d'autres transactions pour déterminer les taux du "marché". Par exemple, dans ses réponses aux questions n° 37 et 45 du Groupe spécial, le Canada indique qu'il s'est appuyé sur le prix qui était alors offert par la SEE à d'autres compagnies aériennes pour fixer les taux applicables à des transactions particulières. Il explique que pour élaborer []. Il indique ensuite que [] était fondée sur le prix précédemment fixé par la SEE pour Comair! C'est un raisonnement circulaire: tout d'abord le Canada finance Comair en prenant comme référence ce qu'il a auparavant offert à [], puis il finance [] en prenant comme référence ce qu'il vient juste de donner à Comair. Cela ne permet en aucune façon d'établir si ces transactions sont aux taux effectifs du marché. En outre, lorsque le Canada déclare qu'il prend en considération le marché abstraction faite des transactions des organismes de crédit à l'exportation, cela n'est pas vrai. De fait, le Canada s'appuie sur un marché endogène composé de ses propres transactions – les transactions d'un organisme de crédit à l'exportation.

58. Le Brésil note également qu'au moins une fois en 1996, comme il ressort de la pièce n° 59 du Canada, la SEE s'est appuyée sur "[]" pour déterminer le taux auquel elle fournissait un financement. Cela concorde avec la déclaration faite par M. Tobin, presque cinq ans plus tôt au sujet de l'affaire Air Wisconsin, selon laquelle le Canada s'est servi de la SEE pour "offrir, pour un prêt, un meilleur taux d'intérêt que celui que Bombardier pourrait obtenir par ailleurs". Il est évident que [] n'a rien à voir avec le taux du marché pour cette affaire et réduit à néant les arguments du Canada selon lesquels la SEE cherche vraiment à financer les transactions de Bombardier aux taux du marché. Il semble raisonnable de supposer que "[]" et la volonté de la SEE de prêter de l'argent à Bombardier à des taux inférieurs au marché étaient les facteurs déterminants pour décider quelles transactions, et à quels taux, étaient soutenues par la SEE dans la période comprise entre la note de service de 1996 figurant dans la pièce n° 59 du Canada et la déclaration faite par M. Tobin cette année.

59. Un grand nombre des autres variables comparables sur lesquelles s'appuie le Canada ne présentent en outre que peu d'intérêt pour établir les taux du marché applicables aux transactions concernant les avions à réaction régionaux. Le Canada s'est souvent appuyé sur les taux auxquels des valeurs industrielles générales américaines se négociaient pour établir les taux. Il ne semble toutefois pas avoir examiné si ces valeurs étaient représentatives des conditions existant dans le secteur de l'aviation, et en particulier dans celui des avions à réaction régionaux, ni avoir procédé à des ajustements en conséquence. Étant donné que plus de 70 pour cent des transactions Bombardier pouvaient apparemment servir de variables comparables, le fait de se fonder sans examen complémentaire sur des valeurs industrielles générales est déraisonnable et ne pouvait pas aboutir à des taux du marché fiables. De plus, le Canada s'est appuyé à plusieurs reprises sur les marges offertes pour les valeurs industrielles générales mais dans d'autres cas, il ne les a même pas examinées. La raison, comme je le montrerai sous peu, en est probablement que les marges du

Canada sont souvent inférieures à celles qui sont offertes même pour les valeurs industrielles générales.

60. Le Canada s'est également basé sur d'autres transactions qui n'étaient comparables d'aucune façon significative pour établir ses taux du marché. Par exemple, dans sa pièce n° 39, il a établi son prix pour une vente d'avions à réaction régionaux à Kendell Airlines en se fondant en partie sur une comparaison avec les conditions d'une vente d'un seul []. Il a ainsi comparé une vente de [] avions à réaction régionaux d'une valeur d'environ [] millions de dollars à une petite compagnie aérienne régionale qui n'était pas américaine avec une vente de [] millions de dollars ne portant pas sur des aéronefs faite à une société américaine pesant [] milliards de dollars. Pour des raisons évidentes, aussi bien commerciales que financières, cette comparaison n'est tout bonnement pas pertinente.

61. Enfin, le Brésil note que selon la réponse à la question n° 37, le Canada s'est fondé sur un financement offert par [], acronyme dont le Brésil croit comprendre qu'il se réfère à []. Le Canada n'a pas expliqué en quoi les données relatives au financement [] étaient utiles pour établir les véritables taux du marché applicables aux financements concernant les avions à réaction régionaux.

4. Comparaison avec les émissions d'EETC

62. À plusieurs reprises, le Canada a dit qu'il s'appuyait sur les marges offertes pour les titres revalorisés garantis par nantissement du matériel (EETC) pour déterminer les taux d'emprunt de financement applicables aux transactions soutenues par la SEE et IQ. Les EETC, qui correspondent à un nouvel instrument financier servant aux opérations de financement par voie d'emprunt dans le secteur des aéronefs, sont utilisés depuis le milieu des années 90. Ces titres, dont on a dit qu'ils tenaient à la fois des obligations de société et des titres garantis par des actifs, constituent à l'heure actuelle environ 75 pour cent de l'encours total des dettes des compagnies aériennes des États-Unis. Les EETC sont généralement garantis à la fois par la qualité de la signature des organismes émetteurs sous-jacents et par l'aéronef spécifique servant de nantissement. Jusqu'à présent, il a été fait recours aux EETC généralement dans le secteur des avions gros porteurs et peu dans le secteur des avions à réaction régionaux. En outre, les émissions sont en grande partie garanties par des avions gros porteurs et non par des avions à réaction régionaux. La valeur du nantissement permet aux compagnies aériennes dont la cote de crédit est médiocre de se voir attribuer une meilleure note que celle qu'ils auraient autrement obtenue.

63. Les EETC ont eu beaucoup de succès sur le marché nord-américain parce qu'il existe une disposition dans le Code des faillites des États-Unis qui permet aux détenteurs du titre d'entrer presque immédiatement en possession de l'aéronef donné en nantissement dans le cas où une compagnie aérienne est en défaut de paiement et fait faillite. Voilà pourquoi les EETC ne sont pas encore très prisés sur les marchés européens et autres.

64. Comme ces précisions le montrent, il y a de grandes différences entre une émission d'EETC et un prêt bancaire classique. On peut entre autres citer le fait que les EETC correspondent à des transactions titrisées sur un marché secondaire, qu'ils sont en principe garantis par des avions gros porteurs plutôt que par des avions à réaction régionaux, qu'ils ne sont en principe pas utilisés en dehors du marché nord-américain et que les cotes de crédit peuvent être affectées par l'importance et les conditions de la transaction. C'est pourquoi le risque de crédit ou la marge correspondant à une émission d'EETC sont généralement inférieurs à la marge que la même compagnie aérienne pourrait obtenir dans une transaction financée par une banque commerciale. Le Canada a utilisé les marges sur EETC comme point de repère pour déterminer les taux du marché, à la fois dans l'affaire *Brésil - Aéronefs*, comme le Brésil l'a montré dans sa pièce n° 64, et dans la présente affaire comme il ressort de la pièce n° 17 du Canada. En conséquence, le Brésil a estimé qu'il était également approprié d'utiliser les marges sur EETC comme point de repère. De ce fait, il a comparé les taux

offerts par le Canada avec les marges correspondant à des transactions sur EETC, de différentes manières.

65. Premièrement, le Brésil a comparé les marges offertes par le Canada avec la moyenne pondérée des marges auxquelles tous les EETC émis par chaque compagnie aérienne se négociaient au moment où le Canada a présenté son offre. On trouve ces comparaisons dans la pièce n° 65 du Brésil. Lorsque j'examinerai dans le détail chaque transaction pour laquelle des données sont disponibles, je montrerai comment les marges offertes par le Canada sont dans chaque cas inférieures aux marges auxquelles les EETC sont négociés.

66. Deuxièmement, à des fins de recoupements, le Brésil a comparé les marges offertes par le Canada avec une estimation de la marge susceptible d'être offerte pour cette transaction en se fondant sur les marges moyennes pour tous les EETC pour l'année pendant laquelle la transaction a eu lieu. Aux fins de cette comparaison, il a pris comme point de départ la moyenne des marges à l'émission pour tous les EETC émis pendant les années où les transactions canadiennes ont été effectuées. Nous avons ensuite ajouté l'incidence de la cote de crédit de la compagnie concernée fondée sur les notations du Canada avec lesquelles, je tiens à le souligner, nous sommes en désaccord. Selon des calculs fondés sur une analyse de tous les EETC offerts pendant la période 1996-1999, soit la période pendant laquelle les transactions canadiennes en cause ont eu lieu, cette incidence correspond à plus ou moins 15 points de base. Comme le montre la pièce n° 66 du Brésil, le Brésil a comparé la marge offerte par le Canada, quand elle était connue, avec la marge construite sur la base des marges sur EETC pour déterminer si le taux de la SEE était inférieur au marché.

67. Nombre des données disponibles concernant les transactions du Canada ont été communiquées dans les réponses que ce pays a apportées aux questions du Groupe spécial le 26 juillet. En conséquence, le Brésil n'a pas eu le temps d'examiner de façon approfondie ces transactions dans les deux jours ouvrables dont il disposait après avoir reçu les dernières données du Canada. Plusieurs points ressortent néanmoins clairement: premièrement, pour les raisons que je viens d'exposer, les méthodes employées par le Canada pour fixer les taux applicables au financement bénéficiant d'un soutien public ne sont pas compatibles avec le marché; deuxièmement, le Canada propose des financements pour des périodes plus longues que l'*Arrangement de l'OCDE* ne le permet; et troisièmement, comme je vais maintenant le montrer, les taux offerts par le Canada pour des transactions particulières ont été bien inférieurs à ce qui pourrait cadrer avec toute définition raisonnable du marché.

B. TRANSACTIONS

1. Atlantic Southeast Airlines

68. Le Canada a offert un financement à Atlantic Southeast Airlines (ASA) en plusieurs étapes. Je procéderai de nouveau par ordre chronologique. ASA a acheté [] avions CRJ 200 à Bombardier en avril 1997 et pris des options sur [] autres. Les conditions de l'offre de la SEE sont reproduites dans la pièce n° 42 du Canada. La SEE finançait jusqu'à [] pour cent du prix de ces aéronefs, au taux des bons du Trésor américain à dix ans plus [] points de base. La durée de ce financement était de [] années.

69. Examinons en premier lieu les cotes de crédit attribuées à ASA par le Canada en avril 1997. Le Canada indique dans sa réponse à la question n° 45 qu'au moment de la première offre, il ne disposait pas encore du logiciel LA Encore et s'appuyait donc sur une [] pour ASA de [], ce qui faisait d'ASA []. Au moment de la deuxième offre, le logiciel LA Encore avait été mis au point et attribuait à ASA la cote de crédit [].

70. Abstraction faite de l'écart dont j'ai déjà parlé entre les cotes de crédit attribuées par la SEE elle-même et les notes obtenues par LA Encore, les cotes de crédit d'ASA contrastent fortement avec []. On trouve dans la pièce n° 67 du Brésil une rétrospective des cotes de crédit attribuées par Standard & Poor's à la plupart des grandes compagnies aériennes des États-Unis. Selon Standard & Poor's, en avril 1997, la cote de crédit de [] était [], celle de [] était [] (puis [] à la fin du mois d'avril) et celle de [] était []. Pourtant le Canada a attribué à ASA, petite compagnie aérienne régionale, une cote de crédit de []. Le Canada n'a pas expliqué pourquoi la cote de crédit d'ASA devrait être [] que celle de ces autres grandes compagnies aériennes.

71. Le prix fixé à T + [] points pour cette transaction est manifestement inférieur au marché. Comme le Canada l'a déjà indiqué, la compagnie aérienne la mieux notée pourrait seulement espérer obtenir des marges de T + 125 points de base, au minimum. En outre, le tableau figurant dans la pièce n° 66 montre que le prix offert pour cette transaction était inférieur d'environ [] points au prix estimatif du marché.

72. Le 26 août 1998, le Canada a offert un financement additionnel à des conditions semblables à celles de la première offre, comme le montre la pièce n° 43 du Canada. À ce moment-là, LA Encore avait attribué la note de [] à ASA. Pourtant, [] était notée [], [] [], [] [], [] [] et [] []. Aujourd'hui, les deux compagnies aériennes les mieux notées sont [], dont la cote de crédit est [], et [] dont la cote de crédit est []. De nouveau, ASA, compagnie aérienne régionale qui n'est pas notée par les grandes agences de notation, s'est vue attribuer une note [] que celle de n'importe laquelle de ces compagnies et le Canada n'explique pas pourquoi.

73. La marge proposée pour ASA ne correspond pas non plus au marché. Le Canada a offert à ASA un financement à T + [] points de base. Le premier indicateur du fait que cette offre est inférieure au marché est qu'elle est [] en vigueur à cette date. Le Groupe spécial n'ignore pas que l'Organe d'appel a déclaré qu'un taux inférieur au TICR "tend à montrer" que le soutien public fournit un avantage important et est présumé inférieur au marché.³² En outre, le Canada a dit devant le Groupe spécial *Brésil – Aéronefs* – Article 21:5 (I) que dans certains cas, il a fourni des financements à des taux inférieurs au TICR en vigueur.³³ Le Canada a toutefois expliqué que cela tenait uniquement au délai nécessaire pour ajuster les TICR, annoncés mensuellement, aux conditions du marché. Comme nous le verrons aujourd'hui, le Canada a offert [] dans deux cas au moins d'après l'étude que nous avons faite du très petit nombre de transactions pour lesquelles des données ont été communiquées au Groupe spécial.

74. Le TICR exprimé en dollar EU en vigueur le 26 août 1998 s'élevait à 6,52 pour cent. La moyenne mensuelle des taux des bons du Trésor à dix ans pour le mois d'août 1998 était de [] pour cent. Le taux effectif de [] pour cent offert par le Canada majoré de la marge de [] points de base aboutit donc à un taux total de [] pour cent, ce qui est [] points de base []. C'est au Canada qu'incombe la charge de réfuter la présomption que ce taux est inférieur au marché. Il ne l'a pas fait. Par ailleurs, l'affirmation du Canada selon laquelle le [] uniquement à cause du délai nécessaire à l'ajustement ne résiste pas à l'examen. Comme le TICR est fixé au taux des bons du Trésor à sept ans plus 100 points de base, en établissant le prix au taux des bons du Trésor à dix ans plus []. La pièce n° 70 du Brésil contient la documentation source concernant les TICR et les taux des bons du Trésor applicables.

75. En outre, cette marge est inférieure à ce que, comme le Canada l'a précédemment dit, la compagnie aérienne non souveraine la mieux notée pouvait espérer obtenir dans une transaction portant sur des avions à réaction régionaux. Par ailleurs, comme il ressort du graphique figurant dans

³² *Brésil – Programme de financement des exportations pour les aéronefs*, WT/DS46/AB/R (adopté le 20 août 1999), paragraphe 182.

³³ WT/DS46/RW, Annexe I-4, question 4 a).

la pièce n° 65, elle est inférieure à la moyenne pondérée de toutes les transactions sur EETC pour chaque compagnie aérienne présente sur le marché des EETC en juillet 1998. Dans la mesure où les EETC représentent le marché, le financement offert par la SEE à ASA est []. Enfin, le tableau reproduit dans la pièce n° 66 montre que la marge appliquée à ASA est [].

76. Enfin, le Canada n'a pas établi qu'il y avait un autre point de repère du marché inférieur au TICR et il n'a fait état d'*aucune* opération véritablement commerciale comparable à ces transactions.

2. Comair

77. Passons aux transactions Comair. Avant d'examiner les questions de fond liées à ces transactions, je voudrais faire une observation préliminaire sur l'obligation qu'ont les Membres au titre de l'article 3:10 du *Mémorandum d'accord d'engager les procédures de règlement des différends de l'OMC de bonne foi*. La transaction Comair permet mieux qu'aucune autre affaire de voir combien cette obligation est ignorée et les difficultés qu'ont les Membres pour faire respecter les obligations incombant au Canada au titre de l'Accord sur les subventions.

78. Dans sa première communication écrite, le Brésil a évoqué des formulaires déposés par Comair auprès de la Securities and Exchange Commission des États-Unis indiquant que la SEE soutenait les achats d'avions à réaction Bombardier de Comair avec des garanties. Le Canada a démenti cette allégation au paragraphe 65 de sa première communication écrite.

79. Le Canada a démenti cette allégation parce que le Brésil – ou plutôt les formulaires déposés par Comair auprès d'un organisme du gouvernement des États-Unis – décrivait de manière erronée la forme du soutien en cause – des garanties et non des prêts. Le Brésil ne s'appuyait toutefois pas seulement sur des rumeurs pour étayer son allégation. Il s'appuyait sur des pièces officielles déposées par Comair auprès d'un organisme du gouvernement des États-Unis qui, soit dit en passant, a identifié correctement l'instrument de soutien utilisé par le Canada, la SEE. Dans ces circonstances, l'attitude du Canada consistant à ne rien faire et à garder le silence au sujet du soutien fourni par la SEE dans la transaction n'est tout simplement pas compatible avec son obligation de participer à cette procédure de bonne foi.

80. Quoi qu'il en soit, nous découvrons à présent que les formulaires déposés par Comair auprès de la Securities and Exchange Commission des États-Unis étaient en fait corrects. Dans la note de bas de page 1 relative à sa réponse du 26 juillet à la question n° 37, le Canada reconnaît que la SEE a de fait fourni des garanties pour la transaction Comair, y compris en 1995, soit après la date effective d'entrée en vigueur de l'Accord sur les subventions. Comme ces garanties étaient fournies par l'intermédiaire du *Compte du Canada* de la SEE et non par le biais du *Compte de la Société*, le Canada a estimé conforme à son obligation de faire preuve de bonne foi de démentir l'allégation du Brésil. Or les pièces déposées par Comair auprès de la Securities and Exchange Commission mentionnent simplement la "SEE", sans spécifier s'il s'agit du *Compte du Canada* ou du *Compte de la Société*. Le démenti opposé par le Canada à l'allégation du Brésil était donc trompeur. Le Canada n'a pas fourni de renseignements sur les garanties offertes en 1995 à Comair dont il est question dans la note de bas de page 1 relative à sa réponse à la question n° 37. Dans ces circonstances, le Brésil demande que le Groupe spécial présume que ces garanties étaient accordées à des conditions inférieures au marché.

81. Il apparaît que le Brésil a été victime d'une tactique similaire employée par le Canada pour ce qui concerne la transaction Northwest de 1999 mentionnée dans la première communication écrite du Brésil. Alors que le Canada a nié tout soutien d'IQ ou de la SDI à Northwest et à ASA dans ses réponses aux questions n° 14 et 38 du Groupe spécial, il a reconnu le soutien offert par la SEE à ASA. Il n'a toutefois rien dit au sujet du soutien fourni à Northwest par le biais du *Compte de la Société* ou du *Compte du Canada* de la SEE pour l'affaire de 1999. Comme la portée de la tactique employée par

le Canada n'apparaît qu'aujourd'hui, le Brésil souhaite que le Groupe spécial demande au Canada si un soutien a été fourni pour cette affaire par le biais du Compte de la Société ou du Compte du Canada de la SEE.

82. Permettez-moi à présent de passer aux questions de fond soulevées par les transactions Comair. Dans sa communication du 26 juillet, le Canada a reconnu qu'il avait fourni des prêts pour financer des opérations de crédit-bail adossé américain concernant [] aéronefs livrés entre 1996 et 2000. Il a donné une explication sur la manière dont il avait établi le prix auquel il finançait ces livraisons qui pose bien plus de questions qu'elle ne donne de réponses. Par exemple, le Canada indique que la SEE avait estimé la cote de crédit de Comair en avril 1996 à [].

83. Le Canada dit également qu'en utilisant le logiciel LA Encore il estime à présent à [] la cote de crédit de Comair pour 1996. Comme je l'ai noté, cet écart donne à penser que le logiciel n'est pas fiable. Je pourrais également ajouter que l'estimation de la cote de crédit de Comair obtenue par LA Encore est en totale contradiction avec la déclaration faite par le Canada au cours de la procédure *Brésil – Aéronefs* selon laquelle [].

84. Le Canada a offert en avril 1996 un prix fixé à $T + []$ points de base. Ce prix est inférieur de [] points de base au [] de la SEE et il est également [] à la marge de $T + []$ à [] points de base qui est, selon le Canada, ce que la compagnie aérienne non souveraine la mieux notée, [], peut obtenir sur le marché pour des transactions concernant des avions à réaction régionaux. Une fois de plus, le prix est inférieur à ce qui pourrait être obtenu sur le marché, comme le montre la pièce n° 66.

85. Le Canada explique par ailleurs que la SEE a baissé son prix en décembre 1996 et en mars 1997 pour le ramener à $T + []$, en raison, en partie, des "bons résultats financiers de Comair". À ce stade, l'offre du Canada était inférieure de [] points de base au []. Le Canada a apparemment traité Comair comme une compagnie bénéficiant de la cote de crédit [], ce qui en ferait une des compagnies aériennes les mieux notées de tous les temps.

86. En août 1997, utilisant le logiciel LA Encore, le Canada a attribué à Comair la note []. La marge offerte par le Canada pour cette transaction était $T + []$, selon la note de service reproduite dans la pièce n° 59 du Canada. Celui-ci n'explique pas pourquoi, si Comair enregistrait d'aussi "bons résultats", sa cote de crédit calculée par LA Encore avait diminué de [] échelons ([]) en une année à peine.

87. Le Canada n'explique pas non plus pourquoi, étant donné la baisse de la cote de crédit de Comair, la SEE était prête à diminuer son prix. La pièce n° 59 du Canada montre que le 12 août 1997, la SEE offrait un taux de $T + []$ points de base, ce qui est inférieur de [] points de base au []. C'est la deuxième fois que des données communiquées au Groupe spécial montrent que la SEE a offert [].

88. Le TCR exprimé en dollars EU qui était en vigueur le 12 août 1997 s'élevait à 7,46 pour cent. La moyenne mensuelle des taux des bons du Trésor à dix ans pour le mois d'août 1997 était de [] pour cent. Le taux effectif du Canada de [] pour cent majoré de la marge de [] pour cent aboutit donc à un taux total de [] pour cent, ce qui est [] 21 points de base []. C'est au Canada qu'incombe la charge de réfuter la présomption que ce taux est inférieur au marché. Une fois de plus, il ne l'a pas fait.

89. Le Canada allègue par ailleurs qu'à un moment donné entre décembre 1996 et mars 1997, Comair a reçu des offres pour faire une émission d'EETC. Le Brésil croit savoir qu'il n'est pas possible d'émettre des EETC si une cote de crédit n'a pas été attribuée par l'une des grandes agences de notation, comme Standard & Poor's ou Moody's. Si Comair avait reçu des offres pour émettre des EETC, elle aurait sans doute demandé à être notée. Le Canada ne donne pas de renseignements sur

une telle demande. En outre, étant donné les avantages qui découlent, comme je l'ai indiqué, du financement par EETC, le Canada n'explique pas pourquoi Comair n'a pas profité de cette offre pour émettre des EETC.

90. Le 10 mars 1998, la SEE a fait une nouvelle offre à Comair équivalant à T + [] points de base, comme il ressort de la pièce n° 59. Cette offre était considérée comme étant inférieure de [] points de base au [] de la SEE. La SEE attribuait encore à Comair la note [] à cette époque. Comme on peut le voir dans la rétrospective des cotes de crédit attribuées par Standard & Poor's figurant dans la pièce n° 67 du Brésil, [].

91. Le prix fixé en mars 1998 par la SEE est aussi [] à la marge moyenne pondérée de toutes les transactions pour chaque compagnie aérienne présente sur le marché des EETC ce mois-là, comme il ressort de la pièce n° 65 du Brésil. Il est également inférieur de [] points de base au prix du marché estimé par le Brésil, comme le montre la pièce n° 66 du Brésil.

92. Le Canada indique dans ses réponses qu'au moment où il a présenté son offre de février 1999, la cote de crédit de Comair avait [] de [] autres échelons pour passer à [], alors même que Comair était considérée comme étant "la première dans son secteur". Le Canada n'explique de nouveau pas cette contradiction. Selon la pièce n° 59, il offrait à ce moment-là un taux fixe de T + [] points de base, fondé sur la hausse du coût financier pour la SEE. Je ferai remarquer que la réponse du Canada à la question n° 37 indique que l'offre équivalait à T + [] points de base, mais que dans la note de service du 11 janvier reproduite dans la pièce n° 59 du Canada, qui n'a pas été évoquée dans les réponses écrites du Canada, il est dit que la transaction est approuvée à T + [] points de base. Cette note de service indique par ailleurs que le coût financier pour la SEE équivalait à T + [] points de base - soit seulement [] points de base [] que l'offre approuvée - et qu'il était inférieur de [] points de base au [] de la SEE.

93. Il semble impossible que le Canada puisse estimer qu'une offre [] points de base au coût financier corresponde au marché pour un prêt à taux fixe d'une durée de [] années. Il semble également impossible que le Canada considère qu'un rendement [] de [] points de base au coût financier et [] de [] points au [] corresponde à un risque au niveau du "marché" pour un prêt à taux fixe offert à une société dont la cote de crédit n'a cessé de [] selon les propres calculs du logiciel LA Encore. Je note que le Canada a dit devant le Groupe spécial *Brésil - Aéronefs - Article 21:5 (I)* que les marges de moins de 10 points de base sont habituelles dans le secteur des avions gros porteurs, mais que des marges de moins de 20 à 30 points de base (non compris les primes de risque et les frais de transaction) seraient "peu probables" dans le secteur des avions à réaction régionaux.³⁴

94. De plus, même si l'offre de février 1999 était à T + [] points de base, elle serait encore bien [] au marché des EETC. Comme le montre le graphique figurant dans la pièce n° 65, ce taux de l'offre faite par la SEE à Comair était [] aux taux auxquels tous les EETC émis par d'autres compagnies aériennes se négociaient ce mois-là. Par ailleurs, ce prix était également [] à la marge estimative du marché pour cette transaction, comme le montre la pièce n° 66.

3. Atlantic Coast Airlines

95. Le Canada a offert un financement à Atlantic Coast Airlines (ACA) en plusieurs étapes. Bien que la documentation fournie par le Canada ne soit pas tout à fait claire sur les conditions appliquées aux divers appareils, le Brésil a distingué plusieurs affaires différentes qui semblent avoir été financées par le Canada. J'examinerai ces affaires par ordre chronologique.

³⁴ WT/DS46/RW, annexe I-2, paragraphe 40.

96. Dans sa pièce n° 59, s'agissant du prix offert à Comair, le Canada se réfère au prix proposé à ACA en février 1996, date à laquelle la SEE avait offert à ACA un prix de $T + []$ points de base. Le Canada indique qu'il attribuait à ACA la note $[]$ à l'époque. Le prix établi par le Canada est $[]$ de $[]$ points de base à la marge de $T + []$ points qui est, selon le Canada, ce que l'on pourrait attendre pour des compagnies aériennes représentatives, et il est en tout cas inférieur à ce que l'on pourrait attendre pour une petite compagnie aérienne régionale $[]$.

97. Je ferai également remarquer que le prix offert à ACA est largement $[]$ aux marges auxquelles les $[]$, sur lesquels se base le Canada lui-même, se négociaient en février 1996. Je vous renvoie à la pièce n° 68 du Brésil qui montre $[]$ pendant la période 1996-2001 pour des marges sur des valeurs industrielles reflétant différentes cotes de crédit. Comme vous le verrez, les $[]$ pour les compagnies notées $[]$ dépassaient $[]$ points de base en février 1996. Je vous renvoie également au tableau figurant dans la pièce n° 66 du Brésil dans lequel il est estimé que le financement offert par la SEE pour cette transaction était inférieur d'environ $[]$ points de base à la marge estimative du marché.

98. Dans sa réponse à question n° 14, le Canada indique qu'il a fourni des garanties sur titres d'IQ pour la vente de $[]$ appareils, sur $[]$ commandés, à ACA en mai 1997. Dans sa réponse à la question n° 40, il indique que la cote de crédit d'ACA à la date de la transaction était $[]$. Ainsi, la cote de crédit d'ACA avait apparemment $[]$ pendant l'année $[]$.

99. Le Canada fournit de la documentation sur une transaction ACA dans sa pièce n° 63. Il s'agit d'une recommandation de CQC datée de juin 1998 en vue de l'octroi d'une garantie pour la vente de $[]$ avions Bombardier livrables au début de février 1999. Dans cette pièce n° 63, il est indiqué que la cote de crédit d'ACA était $[]$ en 1998. Il est bien entendu que la note $[]$, comme la note $[]$, est considérée comme $[]$.

100. La pièce n° 39 du Canada concerne une autre transaction bénéficiant d'un soutien public effectuée avec ACA. Dans son analyse de la stratégie en matière de prix appliqué pour Kendall Airlines, le Canada fait référence à une transaction d'avril 1999 pour laquelle la SEE a offert un financement d'une durée de $[]$ années pour un nombre non spécifié d'avions à un taux de $T + []$ points de base, qui est, selon le Canada, le taux choisi à la place du LIBOR + $[]$ points de base. Le Canada indique qu'au moment de cette transaction, ACA était notée $[]$, ce qui équivaut environ, selon ce que le Brésil croit savoir, à $[]$ dans le système de notation de Standard & Poor's. Ainsi, la cote de crédit d'ACA a apparemment $[]$ de 1996 à 1997, puis $[]$ entre 1998 et 1999. Il apparaît qu'ACA voit sa cote de crédit augmenter chaque fois que la SEE décide de lui fournir un financement direct. Le Brésil note que le Canada n'a fait aucun effort pour montrer comment la note d'ACA est fondée sur les cotes de crédit d'autres compagnies aériennes régionales du marché.

101. De toute façon, la marge à l'émission de $T + []$ points de base offerte pour la transaction décrite dans la pièce n° 39 du Canada paraît être largement inférieure au marché. Le Canada avait tout d'abord indiqué que la marge correspondant à des compagnies aériennes $[]$ serait de l'ordre de $T + []$ points de base. Le taux proposé par le Canada est inférieur d'environ $[]$ points de base à cet ordre de grandeur.

102. De même, le prix offert à ACA en avril 1999 est de nouveau largement inférieur aux marges auxquelles les indices des valeurs industrielles générales se négociaient durant ce mois. En examinant de nouveau la pièce n° 68, on peut voir que les $[]$ pour les compagnies notées $[]$ étaient supérieures de plus de $[]$ points de base aux taux des bons du Trésor à dix ans en avril 1999. Je vous renverrai également au tableau figurant dans la pièce n° 66 du Brésil, dans lequel il est estimé que le financement fourni par la SEE pour cette transaction était inférieur d'environ $[]$ points de base à la marge estimative du marché.

103. De plus, comme le montre le graphique figurant dans la pièce n° 65, le taux de T + [] points de base est inférieur à la moyenne pondérée de toutes les transactions sur EETC pour chaque compagnie présente sur le marché des EETC en avril 1999, à l'exception de []. Il est très intéressant de noter que le financement offert par la SEE à ACA à T + [] la marge avec laquelle les *propres EETC d'ACA* se négociaient sur le marché en avril 1999 – soit environ [] points de base. Il est clair, étant donné les explications que j'ai données au sujet des différences entre les EETC et les transactions bancaires, que le financement offert par la SEE à ACA est inférieur - dans une mesure encore plus grande - à celui qu'ACA aurait pu espérer obtenir sur le marché pour cette transaction.

104. En ce qui concerne la description de cette transaction figurant dans la pièce n° 39, je ferai remarquer que le Canada compare cette transaction à une vente d'un []. J'ai déjà expliqué que cette comparaison était tout bonnement inappropriée. En outre, si le Canada peut estimer que la comparaison entre ACA et [] est pertinente, il n'en va certainement pas de même du marché. Je vous renvoie à la pièce n° 69 du Brésil dans laquelle figure une comparaison entre les marges auxquelles les EETC émis par différentes compagnies aériennes se négociaient de mai 1998 à mai 2001. Comme vous le verrez, ACA se négocie à des marges considérablement [] à celles []. Il ressort également de ce graphique que le prix offert par la SEE est régulièrement [] aux marges auxquelles les EETC se négocient.

4. Air Nostrum

105. Le Canada indique dans sa réponse à la question n° 14 qu'il a fourni un financement pour la vente d'avions à réaction Bombardier à Air Nostrum, compagnie aérienne régionale espagnole, en janvier 1999. Il apparaît que le Canada a financé [] avions, avec option [], sur un total de [] appareils commandés. Le Canada n'a fourni aucun renseignement sur la manière dont le reste des avions ont été financés. Le Brésil note que les dates indiquées par le Canada pour cette transaction ne semblent pas concorder puisque le Canada a donné la date de janvier 1999 dans sa réponse à la question n° 14, mais que les documents fournis dans sa pièce n° 64 donnent à penser que l'affaire a été approuvée en décembre 1997, les livraisons devant commencer en mai 1998.

106. Les autres détails de cette transaction ne sont pas tout à fait clairs. Le Canada a indiqué dans sa réponse à la question n° 14 qu'IQ n'avait fourni qu'une garantie sur titres, mais selon le tableau intitulé "Détails du Financement" figurant dans la pièce n° 64 du Canada, il apparaît qu'Air Nostrum a fait un versement initial de [], le reste de la transaction étant financé par des emprunts contractés auprès de []. Dans la mesure où le Canada a financé [] pour cent de la transaction, l'opération n'est manifestement pas conforme aux conditions énoncées dans l'*Arrangement de l'OCDE* qui limitent à 85 pour cent le montant de la transaction pouvant bénéficier d'un financement.

107. À ce stade, je relèverai que la participation du Compte du Canada et l'approbation apparemment donnée pour la transaction en décembre 1997, donnent à penser que le Canada n'a peut être pas fait preuve de la plus grande exactitude lorsqu'il a dit au précédent Groupe spécial *Canada - Aéronefs* que le Compte du Canada n'avait participé qu'à deux transactions à l'exportation dans le secteur de l'aviation civile entre janvier 1995 et juin 1998, qui concernaient la vente de Dash à turbopropulseur à [] et à [].³⁵

108. Le Québec a également fourni une garantie correspondant à [] pour cent du montant financé. Le sommaire de transaction fourni par le Canada dans sa pièce n° 64 désigne cette garantie offerte par CQC sous le nom de "garantie du gouvernement". Ce document indique en outre que la tranche garantie par le Québec serait de rang inférieur à la tranche financée par la SEE.

³⁵ Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils, WT/DS70/R (adopté le 20 août 1999), paragraphe 9.217.

109. Il apparaît que la tranche du financement correspondant au Compte du Canada portait un taux d'intérêt de [] pour cent – []. Les tranches correspondant à CQC et à la SEE portaient un taux d'intérêt de [] pour cent. Le simple calcul de la moyenne pour ces trois tranches, pondérée en fonction des pourcentages de l'affaire financés par chaque organisme, aboutit à un taux moyen pondéré de [] pour cent pour cette affaire.

110. Je relèverai par ailleurs que selon le sommaire de transaction figurant dans la pièce n° 64 du Canada, la commission perçue pour la garantie fournie par CQC - soit [] pour cent - semble avoir été incluse dans le taux de financement correspondant à la transaction. Selon le point de vue dont on se place, on peut donc considérer soit que la garantie a été fournie [] soit que le taux d'intérêt effectif était [] de [] points de base à celui que je viens de mentionner. Si le montant de la commission de garantie est déduit du taux d'intérêt appliqué par la CQC, le taux d'intérêt est alors de [] pour cent, ce qui ramène le taux moyen pondéré pour l'ensemble de la transaction à [] pour cent.

111. Le Brésil note que le financement semble avoir été effectué en deutsche mark. En décembre 1997, le TICR pour les transactions exprimées en deutsche mark était de 5,87 pour cent. En conséquence, la transaction Air Nostrum a été financée à un taux global [] de près de [] points de base []. En outre, comme la cote de crédit d'Air Nostrum était [], note [], le taux d'intérêt était de toute façon largement inférieur au marché.

112. Par exemple, au moment où ce financement a été offert, les bons du Trésor américain à dix ans se négociaient à un taux de [] pour cent. Ainsi, le Canada a fourni un financement à un taux qui était, en termes absolus, supérieur de [] points de base à celui des bons du Trésor. Selon les propres critères du Canada, que j'ai exposés précédemment, on pourrait s'attendre à ce que la marge appliquée à une transaction concernant un acheteur à risque élevé comme Air Nostrum soit égale ou supérieure à T + [] points de base. Même en tenant compte d'un ajustement raisonnable pour la conversion en dollars des taux d'emprunt exprimés en deutsche mark, le Canada a fourni un financement à des taux largement inférieurs au marché.

113. Je note que, d'après une comparaison avec les marges [] figurant dans la pièce n° 68, le taux auquel Air Nostrum, société notée [], a été financée était largement inférieur aux marges qui étaient offertes pour les valeurs industrielles tout aussi mal notées que ce soit en décembre 1997 ou en janvier 1999.

5. Kendell Airlines

114. Le Brésil a expliqué dans sa réponse à la question n° 51 du Groupe spécial qu'il considérait que les conditions de la transaction Kendell étaient inférieures au marché. Je ne reviendrai pas sur ces explications détaillées, si ce n'est pour faire observer que nous ne connaissons pas les taux d'intérêt appliqués par les autres banques qui ont participé à la transaction. Généralement, lorsqu'un organisme de crédit à l'exportation intervient dans une transaction, il est fixe et non preneur de prix. Je renvoie également le Groupe spécial à la pièce n° 65, qui montre qu'en juin 1999 – mois pendant lequel la SEE a approuvé le financement – la marge offerte à Kendell, [] points de base, était [] que [] toute autre compagnie aérienne, à l'exception de [] et de []. En outre, je ferai observer que la SEE a établi son financement en se fondant en partie sur une comparaison entre Kendell et ACA. Or, comme le montre la pièce n° 65 du Brésil, la marge dans le financement offert par la SEE à Kendell était [] à celle avec laquelle les [] se négociaient ce mois-là. Le taux du financement offert à Kendell était également [] à la marge estimée indiquée dans la pièce n° 66.

115. Enfin, je ferai remarquer que la marge établie par la SEE pour Kendell était [] aux marges auxquelles les [] également notées [] se négociaient en juin 1999. Comme il ressort du graphique figurant dans la pièce n° 68, ces [] se négociaient à plus de [] points de base au-dessus du taux des bons du Trésor américain ce mois-là.

6. Air Littoral

116. Le Canada a indiqué qu'en 1997 il avait financé la vente de [] appareils, sur un total de [] commandés, à Air Littoral, compagnie aérienne régionale française. Il dit dans sa réponse à la question n° 14 du Groupe spécial qu'IQ a effectivement fourni une garantie sur *titres* pour cette transaction. Néanmoins, la documentation fournie dans la pièce n° 62 du Canada donne à penser que CQC a accordé une garantie de prêt de [] pour cent (sur le "prêt senior") percevant pour cette transaction une commission de [] pour cent.

117. D'après la pièce n° 62 du Canada, [] pour cent de la transaction a été financée par des banques non spécifiées à un taux égal au LIBOR + [] points de base, ce qui correspond très approximativement à T + [] points de base. Le Brésil note que d'après la réponse donnée par le Canada à la question n° 40, la cote de crédit d'Air Littoral au moment de la transaction était [], ce qui est largement en dessous de la qualité Investissement. Selon les critères du Canada, et compte tenu des [] en vigueur pour les [], il est vraisemblable que le marché aurait financé cette affaire, s'il avait accepté de le faire, à un taux d'au moins T + [] points de base. Il est en tous les cas évident qu'Air Littoral n'aurait pas attiré d'investisseurs sans la garantie du Canada.

7. Mesa Air et Midway Airlines

118. Enfin, j'examinerai brièvement le cas de deux sociétés, Mesa et Midway, auxquelles le Canada – par l'intermédiaire soit d'IQ soit de CQC – a fourni des garanties sur titres et/ou des garanties de prêt. Dans sa réponse à la question n° 14 et dans sa pièce n° 60, le Canada indique que Mesa a obtenu à la fois une garantie de prêt et une garantie sur titres. Le prix fixé pour ces garanties était de [] pour cent, mais le Canada n'a fourni aucun élément de preuve montrant comment il déterminait que ces commissions étaient au taux du marché.

119. Le Canada indique dans sa réponse à la question n° 14 qu'il a fourni une garantie sur titres à concurrence de [] pour cent de la transaction Midway. La documentation communiquée dans la pièce n° 61 du Canada donne toutefois à penser que CQC a également fourni un financement direct correspondant à [] pour cent de la transaction, les [] pour cent restants provenant d'une émission d'EETC.

VII. CONCLUSION

120. Monsieur le Président, pour les raisons exposées dans la présente communication et dans les communications précédentes, le Brésil demande au Groupe spécial de constater que le soutien offert à l'industrie canadienne des aéronefs régionaux par le biais d'Investissement Québec ainsi que du Compte de la Société et du Compte du Canada de la SEE constitue des subventions à l'exportation prohibée, "en tant que telles" et "telles qu'elles sont appliquées".

121. Dans notre déclaration de ce jour, nous avons exposé un grand nombre d'arguments et procédé à une analyse approfondie concernant l'application de ces mesures dans des transactions particulières. Nous aurions préféré présenter ces arguments et cette analyse au Groupe spécial à un stade antérieur de la présente procédure. Comme je l'ai noté au début de la présente déclaration, les renseignements fournis par le Canada dans ses réponses du 26 juillet aux questions du Groupe spécial sont le type de renseignements qui auraient dû être fournis au Brésil lors des consultations. Le Canada n'ayant pas respecté l'obligation de "tout dire" pendant la procédure de règlement des différends, nous n'avons disposé que de deux jours ouvrables pour analyser les données relatives aux transactions soutenues par le Canada et nous avons été forcés de communiquer cette analyse au Groupe spécial à la onzième heure. Ce n'est pas de cette manière que les rédacteurs du Mémoire d'accord, ou l'Organe d'appel, pensaient que les procédures de règlement des différends seraient

menées. Nous vous demandons de tenir compte de ce fait lorsque vous examinerez les éléments de preuve et les arguments communiqués aujourd'hui par le Brésil.

122. Je vous remercie de votre attention et de votre patience. Nous ferons de notre mieux pour répondre à toutes les questions que vous souhaiteriez poser.

ANNEXE A-13

COMMUNICATION DU BRÉSIL CONCERNANT LES DONNÉES SOURCES, PRÉSENTÉE À LA DEUXIÈME RÉUNION DU GROUPE SPÉCIAL

(2 août 2001)

COMMUNICATION DU BRÉSIL CONCERNANT LES DONNÉES SOURCES

1. En réponse à leurs demandes, le Brésil communique au Président du Groupe spécial et au Canada les pièces et renseignements ci-après:

- a) des copies révisées de la pièce n° 65 du Brésil, sur lesquelles le Brésil a rajouté les chiffres appropriés dans les barres de chacun des graphiques reproduits dans cette pièce;
- b) un disque contenant des copies des graphiques reproduits dans la pièce n° 65 du Brésil dans un fichier Excel nommé **eetc.xls**, qui contient également les données à partir desquelles chaque graphique a été établi. Ces données proviennent des rapports périodiques de Morgan Stanley Dean Witter's (MSDW) concernant les marges auxquelles tous les titres revalorisés garantis par nantissement du matériel font l'objet d'une transaction sur le marché. À la première réunion du Groupe spécial, le 26 juin 2001, le Canada a communiqué à celui-ci une copie papier du dernier rapport de MSDW en tant que pièce n° 14 du Canada. Aux fins de l'élaboration des graphiques reproduits dans la pièce n° 65 du Brésil, le Brésil s'est en grande partie servi de la méthode qu'avait utilisée le Canada en février 2001 devant le Groupe spécial¹ établi au titre de l'article 21:5 dans l'affaire *Brésil – Aéronefs*; il a donc utilisé les mêmes données de MSDW et, pour chaque mois où le Canada a accordé un financement aux compagnies aériennes énumérées dans la pièce susmentionnée, calculé la marge moyenne pondérée pour chaque titre revalorisé garanti par nantissement du matériel qui a fait l'objet d'une transaction sur le marché pendant ce mois.² Les coefficients utilisés pour faire la moyenne des données correspondaient aux montants de la tranche d'EETC de chaque compagnie, pondérés comme suit:

$$\bar{S} = \frac{\sum_{i=1}^n A_i S_i}{\sum_{i=1}^n A_i}$$

où:

A_i = Montants de l'émission pour chaque tranche (peuvent varier de 2 à 4 tranches)

S_i = Marge à l'achat pour la tranche I à cette date donnée.

¹ Voir pièce n° 64 du Brésil.

² Une des transactions pour lesquelles le Brésil a établi cette comparaison a eu lieu en mars 1998. Toutefois, MSDW n'a communiqué aucune donnée pour ce mois précis. Le Brésil a donc fondé sa comparaison sur le mois le plus proche pour lequel des renseignements étaient disponibles (mai 1998) (page 2 de la pièce n° 65 du Brésil) et majoré le tarif de la SEE de 5 points de base.

On trouvera ci-après un exemple simple de ce calcul:

Nantissement	Classe	Montant	Cote de crédit	15 mai 1998
Atlantic Coast 1997-1	A	58	A2/A-	125
6 CRJ-200Ers	B	25	Baa2/BBB	140
8 Bae J-41s	C	23	Ba2/BB-	
Émission le 19.09.1997	D	6	B1/BB-	

(144A – pas de droits d'enregistrement)

La marge correspondant à cette transaction serait la suivante:

$$\frac{58 * 125 + 25 * 140}{58 + 25} = 130$$

- c) des copies révisées du graphique communiqué en tant que deuxième page de la pièce n° 68 du Brésil ([]), sur lequel le Brésil a ajouté des repères pour indiquer les marges relatives aux transactions pour lesquelles le Brésil a fait référence à cette pièce;
- d) un disque contenant la pièce n° 68 du Brésil et les sources utilisées pour établir ce graphique. La pièce n° 68 est présentée sous forme de fichier PowerPoint nommé **bloomberg.ppt**. Les graphiques présentés dans cette pièce et les données utilisées aux fins de leur élaboration sont reproduits dans un fichier ZIP intitulé (**bloomberg.zip**) contenant des renseignements exhaustifs obtenus à partir des bases de données de Bloomberg. Il s'agit de données journalières concernant les bons du Trésor américains à dix ans et le [] pour chacune des cotes concernées. Le Brésil a utilisé les données de Bloomberg pour établir les graphiques de la pièce n° 68 en se fondant sur certains renseignements fournis dans la réponse du Canada à la question n° 45 et sur des données figurant dans une note de service de la SEE datée du 18 janvier 1999 (pièce n° 59 du Canada) qui contenait des informations concernant [] pour certains points donnés dans le temps. Le Brésil s'est servi des définitions du Canada pour établir la courbe de toutes les données de Bloomberg pour la période allant du 1^{er} janvier 1996 au 27 juillet 2001, comme suit:

$$\text{Échelon} - (\text{Marge})_t = (\text{Rendement du marché})_t - (\text{Bons du Trésor à dix ans})_t$$

En conséquence, pour chaque échelon (AAA, AA+, etc.), la marge à une date t donnée, telle que l'a calculée le Brésil, correspond à la différence (en points de base au-dessus du bon du Trésor américain à dix ans) entre le rendement du marché pour cet échelon particulier et le rendement du bon du Trésor à dix ans à la date donnée. Conformément à la pratique de la Federal Reserve Bank des États-Unis, le Brésil a établi le graphique de sa pièce n° 68 en se fondant sur les données hebdomadaires au lundi et incorporé l'ensemble de ces données dans le disque ci-joint;

- e) une copie électronique de la pièce n° 69 du Brésil est reproduite dans le fichier **eetc.xls**, qui, comme il est indiqué plus haut, contient également la pièce n° 65 du Brésil. La pièce n° 69 a été établie à partir des mêmes sources que les pièces n° 65 et 68.

ANNEXE A-14

RÉPONSES DU BRÉSIL AUX QUESTIONS POSÉES PAR LE GROUPE SPÉCIAL APRÈS LA DEUXIÈME RÉUNION

(8 août 2001)

Questions posées aux parties après la deuxième réunion du Groupe spécial – 8 août 2001

Les deux parties

54. Dans les cas où il y a plusieurs transactions commerciales, avec une gamme de prix différents, comment détermine-t-on le "prix du marché"?

Il peut être difficile de déterminer le prix du marché lorsqu'il y a plusieurs transactions commerciales, avec une gamme de prix différents. Heureusement, telle n'est pas la situation qui se présente au Groupe spécial. Le "prix du marché" dont il est question ici n'est pas le *prix de vente* d'un aéronef, mais le prix des *conditions de financement* disponibles sur le plan commercial pour soutenir les ventes d'aéronefs régionaux. Ainsi, le point de référence au marché qu'il convient de retenir pour ce qui est du financement offert par le Canada n'est pas le prix de la transaction mais plutôt, selon les termes employés par le premier Groupe spécial *Brésil – Aéronefs* au titre de l'article 21:5, "les taux d'intérêt pratiqués sur le marché pour les aéronefs régionaux"¹ ou, selon les termes de l'Organe d'appel, "la position du taux d'intérêt net applicable à la transaction spécifique en cause en l'espèce par rapport à la gamme des taux commerciaux offerts".² En fait, le Canada lui-même a également reconnu que le marché à prendre en considération était celui qui concerne les conditions de financement plutôt que les prix, déclarant que "la SEE offre des financements aux taux du marché en *fixant le taux d'intérêt dû* par l'emprunteur en fonction du risque, conformément aux principes du marché".³

Ainsi, on détermine le marché pour une transaction donnée en comparant les conditions de financement relatives à cette transaction aux conditions de financement qu'une institution commerciale offrirait pour une transaction similaire. Tel est le marché auquel M. Tobin faisait référence lorsqu'il déclarait que le Canada accordait "un meilleur taux d'intérêt sur un prêt que celui qu'aurait pu assurer Bombardier".⁴ Le marché des conditions de financement ne devrait cependant pas être déterminé par rapport à d'autres transactions faisant l'objet d'un soutien public ou au *prix de vente* des aéronefs.

¹ *Brésil – Programme de financement des exportations pour les aéronefs – Recours du Canada à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS46/RW (9 mai 2000), paragraphe 6.80. Le Canada a en outre implicitement reconnu que le marché à prendre en considération se rapportait aux conditions de financement plutôt qu'au prix, décrivant ses opérations dites de "guichet commercial" comme des financements "à des conditions compatibles avec celles qui sont disponibles auprès des banques et prêteurs commerciaux. En ce sens, l'emprunteur obtient un taux d'intérêt net *qui est compatible avec le marché*". *Id.*, Annexe 1-4, réponses du Canada aux questions posées par le Groupe spécial le 3 février 2000, question n° 2.

² *Brésil – Programme de financement des exportations pour les aéronefs*, WT/DS46/AB, paragraphe 182.

³ Déclaration orale du Canada, 27 juin 2001, paragraphe 6 (pas d'italique dans l'original).

⁴ Pièce n° 21 du Brésil, paragraphe 20.

Comme le Brésil l'a expliqué, il y a de nombreuses sources d'informations au sujet du marché commercial des conditions de financement qui peuvent servir à élaborer une mesure appropriée. Dans la présente affaire et dans l'affaire *Brésil – Aéronefs*, le Canada a utilisé un certain nombre de mesures du marché du financement – titres revalorisés garantis par nantissement du matériel, cotes Moody's et Standard & Poor's, indices des valeurs industrielles générales – mais pas la mesure la plus appropriée, qui serait d'autres ventes d'avions à réaction régionaux qui ont été financées sur le marché commercial. Le Brésil n'a pas critiqué l'emploi de ces mesures en soi, mais il a noté que chacune des mesures avait ses limitations lorsqu'elle était utilisée en tant qu'approximation des taux du marché pour des transactions financées par des banques et portant sur des avions à réaction régionaux (voir aussi la réponse à la question n° 57 ci-dessous) et qu'elle pouvait sous-estimer les marges spécifiques à ce type d'aéronef. Le Brésil a en outre critiqué la manière dont le Canada utilisait ces indices pour déterminer les notes et les marges applicables aux transactions pour lesquelles il apportait un soutien public et le Brésil a montré que, même sur la base de ces indices, il s'avérait que ces transactions se faisaient à des taux inférieurs à ceux du marché.

55. Si c'est la pratique commerciale de s'engager, pour des raisons commerciales à long terme, dans des transactions impliquant des pertes à court terme, faut-il considérer ces transactions comme des transactions "aux conditions du marché"? Veuillez donner des explications.

Les transactions dans lesquelles un vendeur accepte des pertes à court terme pour des raisons commerciales à long terme ne sont pas des transactions "aux conditions du marché" au sens usuel de l'expression. Un vendeur peut décider de "casser les prix", par exemple pour liquider des stocks ou pour pénétrer un nouveau marché. L'article VI du GATT de 1994 et l'*Accord relatif à la mise en œuvre de l'article VI de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994* ("Accord antidumping") reconnaissent explicitement ce phénomène. L'article 2.2 de l'Accord antidumping mentionne des ventes ayant lieu "au cours d'opérations commerciales normales" et l'article 2.2.1 dispose que les ventes à des prix inférieurs aux coûts peuvent être considérées comme n'ayant pas lieu au cours d'opérations commerciales normales. Bien sûr, si la "pratique commerciale" d'un grand nombre des vendeurs consiste, dans une branche donnée, à vendre à des prix inférieurs aux coûts, on peut alors soutenir que ce niveau des prix est devenu celui du marché. Mais les vendeurs peuvent vendre intentionnellement à des prix inférieurs au marché – quel qu'en soit le niveau - et le font effectivement pour diverses raisons commerciales légitimes. Il peut s'agir notamment, comme on l'a noté plus haut, de la nécessité de liquider des stocks ou de l'intention de pénétrer un nouveau marché. Cela peut aussi résulter de la décision d'introduire un nouveau produit ou d'ouvrir un nouveau marché à un produit existant. L'offre faite par Embraer à Air Wisconsin peut se rattacher à un tel cas où l'offre se situe en deçà du marché existant.

Quoi qu'il en soit, la question qui se pose dans le cas présent n'est pas de savoir si le Canada "s'est engagé dans des transactions" impliquant des pertes à court terme avec Air Wisconsin ou d'autres partenaires, mais si, en offrant un financement inférieur à ce que Bombardier aurait pu obtenir sur le marché, pour paraphraser M. Tobin, le Canada a accordé des subventions à l'exportation prohibées. Ainsi qu'il ressort de la réponse à la question n° 56 ci-après, en offrant un financement inférieur au marché dans le cadre de la transaction Air Wisconsin, le Canada a permis à Bombardier de remporter la vente *sans* avoir à se battre sur les prix et, éventuellement, être amené à vendre à perte, que ce soit à court terme ou autrement.

56. Veuillez analyser les éléments importants de la deuxième offre faite par Embraer à Air Wisconsin et de l'offre faite par le Compte du Canada/Bombardier à cette même compagnie et indiquer dans quelle mesure ces éléments importants montrent que ces offres étaient, ou n'étaient pas, comparables.

La deuxième offre d'Embraer et l'offre du Canada/de Bombardier différaient sous divers aspects importants, y compris les suivants:

- ? L'offre d'Embraer consistait en []; l'offre du Canada/de Bombardier consistait en [] commandes fermes et aucune option.
- ? Embraer offrait []; l'offre du Canada/de Bombardier portait sur des avions de 50 places (CRJ-200).
- ? L'offre d'Embraer comprenait []; [].
- ? Embraer [].
- ? Embraer []; []. Pour un financement d'un même montant, cette différence signifie nécessairement que les versements semestriels de l'emprunteur seront considérablement moins importants dans le cadre de la transaction canadienne que dans celui de la transaction avec Embraer.

Les offres étaient nettement différentes, à commencer par le nombre d'aéronefs offerts. En supposant qu'il soit théoriquement possible que deux offres aussi différentes soient "comparables" ou "égales" du point de vue économique, il incombe au Canada, Membre alléguant la comparabilité ou l'égalité, de le prouver. Le Canada ne l'a pas fait. Tout ce qu'il a présenté, c'est la déclaration d'Air Wisconsin, imposée par contrat et précisant, après coup, que l'offre de Bombardier/de la SEE, "considérée dans son intégralité", n'était "pas plus favorable" que celle d'Embraer.⁵ Cette déclaration n'explique pas comment Air Wisconsin "considérait" les deux offres dans "leur intégralité" ni pourquoi la transaction Bombardier/SEE, d'une valeur différente de celle d'Embraer et portant sur des avions très différents, n'était "pas plus favorable" que l'offre d'Embraer.⁶

En outre, cette déclaration ne règle pas la question qui se pose au présent Groupe spécial, à savoir si *les conditions de financement* des deux transactions sont économiquement équivalentes. Elle ne règle pas non plus la question plus vaste qui se poserait au Groupe spécial s'il s'avérait possible de répondre affirmativement à la première question. Cette question consiste à se demander s'il est même acceptable qu'un organisme de crédit à l'exportation se lance dans une guerre des offres, en s'alliant à un constructeur/vendeur national, pour concurrencer un constructeur/vendeur privé qui offre son propre financement pour soutenir la vente de ses marchandises. Le Brésil estime que de telles guerres des offres sont inacceptables et ne peuvent qu'encourager une "course vers le bas", aux dépens d'une concurrence libre et ouverte. Bien sûr, un organisme de crédit à l'exportation peut légitimement offrir un soutien susceptible de bénéficier du refuge du point k) de l'Annexe I. Cependant, le soutien offert par le Canada ne remplit pas les conditions nécessaires pour bénéficier de ce refuge étant donné qu'il dépasse la période maximum de dix ans fixée par l'*Arrangement de l'OCDE*.

Brésil

57. Le Brésil s'est déclaré préoccupé au sujet de l'utilisation des indices des valeurs industrielles générales. En particulier, le Brésil a affirmé que de telles notes ne tiennent pas compte du fait qu'il peut y avoir différents risques à prendre en considération dans le cas d'une compagnie aérienne, par opposition à une société industrielle. Pourquoi la notation ne rendrait-elle pas compte de ces différents risques, de telle sorte que si une compagnie aérienne

⁵ Pièce n° 2 du Canada.

⁶ Le Brésil a expliqué plus tôt que la déclaration d'Air Wisconsin avait peu de valeur parce que Bombardier avait imposé par contrat à Air Wisconsin de la faire. Voir la réponse du Brésil à la question n° 34, 6 juillet 2001.

représente un plus grand risque qu'une société industrielle, sa note sera généralement inférieure?

Le Brésil est convaincu que l'utilité des indices de valeurs industrielles générales en tant que moyen de détermination des taux du marché pour le financement de transactions portant sur des avions à réaction régionaux est limitée par plusieurs facteurs. Premièrement, les obligations [] de sociétés industrielles générales représentent de simples valeurs moyennes auxquelles s'échangent, à un moment donné, des titres émis par des sociétés très diverses dans des secteurs d'activité très variés. Si les titres émis par des compagnies aériennes peuvent entrer dans le calcul de cette moyenne, la moyenne elle-même ne permet pas de savoir si les titres émis par un secteur particulier devraient être cotés au-dessus ou au-dessous de la moyenne à un moment donné.

Deuxièmement, il y a une différence considérable de liquidité entre les marges industrielles moyennes et un prêt bancaire pour le financement d'un achat d'avions à réaction régionaux. Les marges industrielles sont calculées d'après des milliers de titres échangés chaque jour par des opérateurs dans le monde entier et représentant d'énormes montants (le volume des échanges est estimé à 10 milliards de dollars EU par jour). Par contre, un prêt bancaire destiné à financer l'achat d'avions à réaction régionaux dans un cas particulier est une transaction isolée, avec un degré de liquidité beaucoup moins élevé, qui exige du prêteur une prise de risque beaucoup plus importante et plus immédiate que si celui-ci achetait et vendait des valeurs industrielles générales.

Troisièmement, les valeurs industrielles générales ne reflètent pas avec précision les marges pour les secteurs industriels qui ne sont pas forcément cotés publiquement ou n'émettent pas toujours des obligations, comme c'est le cas pour de nombreuses compagnies aériennes qui achètent des avions à réaction régionaux. De plus, la différence de risque entre les compagnies aériennes et les sociétés industrielles n'est pas nécessairement reflétée dans la différence de notation entre les unes et les autres. Comme on l'a indiqué plus haut, les moyennes industrielles générales ne sont que des moyennes. Une grande compagnie aérienne notée A-, comme Southwest Airlines, peut négocier sur la base d'une marge différente de celle qu'obtiendrait, par exemple, une grande société d'informatique ayant la même note. Cette différence de marge résulte des différences quant à la perception, par le marché, des perspectives de chaque secteur, la nature du nantissement garantissant chaque obligation, la compétitivité de chaque secteur et la manière dont les obligations sont structurées dans chaque secteur. Ces facteurs sont pris en compte jusqu'à un certain point dans la notation, mais sont dans une grande mesure soumis à la liberté d'appréciation du marché. Pour simplifier, les marges varient beaucoup plus souvent que les cotes de crédit. En cas de changement dans les résultats de tel ou tel émetteur d'obligations ou du secteur dont il relève, le marché réagira beaucoup plus rapidement que les agences de notation. Il en résultera une différence entre les marges qui peuvent être négociées par des sociétés ayant des notes semblables dans des secteurs différents.

Le marché reconnaît que les indices de valeurs industrielles générales ne traduisent pas les particularités du secteur des compagnies aériennes régionales. Par exemple, dans un rapport sur les EETC, Salomon Smith Barney (SSB) déclare que "les EETC se négocient avec une prime considérable par rapport aux obligations de société génériques ayant une note comparable".⁷ SSB déclare plus loin que "... les investisseurs exigent un surcroît de marge pour les titres revalorisés garantis du fait que ceux-ci sont étroitement liés au secteur hautement volatil et cyclique du transport aérien. Le profil global de crédit du secteur du transport aérien est considérablement inférieur aux profils moyens de crédit du marché en général. ... Mis à part la faible cote de crédit de la plupart des émetteurs de titres revalorisés garantis de compagnies aériennes, nous pensons que le marché exige une prime de crédit en raison de l'extrême volatilité des échanges qui a toujours caractérisé le secteur du transport aérien. En outre, le fait que ce secteur enregistre des mauvais résultats de manière

⁷ Salomon Smith Barney, *The ABCs of EETCs – A Guide to Enhanced Equipment Trust Certificates*, 8 juin 2001, page 37. Les pages 36 à 47 de ce rapport sont jointes en tant que pièce n° 71 du Brésil.

chronique sur le marché des capitaux n'arrange rien".⁸ SSB note ensuite que "... certains investisseurs considèrent que ce secteur n'implique pas particulièrement de liquidités, ou du moins pas autant que d'autres secteurs d'entreprises".⁹

L'analyse de Salomon Smith Barney corrobore les points de vue du Brésil et du marché selon lesquels des sociétés ayant la même cote de crédit ne bénéficieront pas nécessairement des mêmes marges lorsqu'elles émettront des titres sur le marché obligataire. Mis à part le fait évident qu'un prêt diffère radicalement d'une obligation de société ou d'un titre garanti, le secteur du transport aérien dans son ensemble bénéficiera en principe de marges beaucoup plus importantes que d'autres secteurs industriels. Autrement dit, même si la courbe du secteur industriel en général peut servir de repère pour la fixation des prix de soutien, le taux d'un prêt bancaire à une compagnie aérienne devrait être fixé avec une "prime considérable" par rapport à la valeur de la courbe. Les stratégies de fixation des taux de la SEE ne prennent absolument pas en considération ces particularités du secteur du transport aérien, qui sont encore plus saillantes pour les compagnies aériennes régionales que pour le secteur des avions gros porteurs.

En outre, la similarité des notes ne signifie pas en soi que les sociétés obtiendront un financement à un même niveau de marge pour des transactions données. Contrairement aux indications du paragraphe 45 de la déclaration du Canada et en dépit de son nom, Southwest Airlines est une grande compagnie aérienne dont les recettes se sont élevées à 5,6 milliards de dollars EU en 2000 et dont la flotte se compose de plus de 350 avions gros porteurs à réaction Boeing et d'aucun avion à réaction régional.¹⁰ C'est une compagnie très différente d'Atlantic Southeast Airlines (ASA), qui avait réalisé 410 millions de dollars EU de recettes en 1998.¹¹ Southwest est actuellement notée A- par Standard & Poor's.¹² À supposer qu'ASA, avec moins d'un dixième des recettes de vente de Southwest,¹³ ait été [] par la SEE, cela ne signifie pas que le marché financerait une vente de [] avions à réaction régionaux à ASA au même taux qu'il financerait une vente de même importance à Southwest.

Le Brésil n'entend pas soutenir que les indices des titres industriels ne donnent aucune indication sur les taux probables de financement de telle ou telle transaction financée par des banques et portant sur des avions à réaction régionaux. En fait, le Brésil a montré dans la déclaration qu'il a faite à la deuxième réunion du Groupe spécial que le Canada avait financé plusieurs transactions à des taux nettement inférieurs aux marges industrielles du moment. Le Canada a déclaré que plus de [] pour cent du carnet de commande de Bombardier pour ce qui est des avions à réaction régionaux étaient financés de cette manière. Ces transactions feraient apparaître des indices nettement meilleurs que les valeurs industrielles générales.

Il est plus important de noter que le Canada ne peut certainement pas décider à sa guise du moment où il s'en remet aux indices industriels. Le Groupe spécial notera que chaque fois que le Canada classe une société dans la "catégorie Investissement" - note BBB- ou supérieure -, il utilise la courbe de juste valeur marchande parce que les marges associées à ces titres sont relativement faibles. Cependant, lorsqu'une compagnie ne peut obtenir une aussi bonne note, même selon le système de notation de la SEE, alors le Canada ne prend pas comme référence la courbe du secteur industriel en

⁸ *Id.*, page 46.

⁹ *Id.*

¹⁰ http://www.southwest.com/about_swa/press/factsheet.html.

¹¹ <http://www.rati.com/airlines/AirlineFinance>. 1998 est l'année la plus récente pour laquelle des informations concernant ASA ont été mises à la disposition du public.

¹² Pièce n° 67 du Brésil.

¹³ Outre les recettes de vente, de nombreux autres facteurs entreraient dans ce calcul. Le Brésil ne se sert des recettes de vente que pour illustrer le fait que bien que des sociétés puissent avoir des cotes de crédit équivalentes, les conditions dans lesquelles elles pourraient obtenir un financement ne le sont pas forcément.

général, étant donné que les marges augmentent énormément pour les émissions n'appartenant pas à la "catégorie Investissement".

Le Brésil note que le Canada s'est précédemment prévalu devant le Groupe spécial *Brésil - Aéronefs* et devant le présent Groupe spécial d'avoir eu recours aux marges concernant les titres revalorisés garantis par nantissement du matériel en tant qu'approximation prudente des marges de financement des avions à réaction régionaux. Ainsi, dans l'affaire *Brésil - Aéronefs*, le Canada, pas plus tard que le 4 avril 2001, a déclaré ce qui suit:

Ainsi qu'il a été examiné aux paragraphes 78 et 79 de la première communication du Canada, les écarts de financement requis des compagnies aériennes qui achètent des aéronefs régionaux (comme il est montré dans le rapport MSDW figurant dans la pièce n° 17 du Canada) excèdent largement l'écart retenu pour le TICR exprimé en dollars (une marge de 100 points de base au-dessus du taux moyen approprié des bons du Trésor). Les écarts indiqués dans le rapport MSDW concernent les titres revalorisés garantis par nantissement du matériel. Ces titres constituent une forme de financement garanti comportant un certain nombre de tranches en fonction desquelles l'ordre de priorité des créances sur l'avion varie. Chaque tranche est assortie d'une cote correspondant à l'ancienneté de la créance sur l'avion et à d'autres facteurs d'amélioration des crédits qui visent à réduire le risque. En raison de facteurs de réduction des risques, les titres revalorisés garantis se présentent sous forme de tranches dont la cote est habituellement bien supérieure à celle des créances non garanties de la compagnie aérienne. Cela permet aux compagnies aériennes (notamment celles dont la cote de crédit est la plus faible) d'obtenir à un coût globalement inférieur l'emprunt destiné à financer l'achat d'aéronefs. Les ratios coût de l'emprunt-valeur de l'actif initiaux pour les tranches des titres revalorisés garantis les mieux cotées se situent habituellement bien en deçà de 70 pour cent de la juste valeur marchande initiale, ce qui réduit encore le profil de risques lié aux titres revalorisés garantis par rapport au soutien accordé au titre du PROEX III. Dans sa première communication, le Canada fait référence à une tranche relative aux titres revalorisés garantis pour ce qui est d'American Airlines qui se négocient à 135 points de base au-dessus des taux des bons du Trésor. Étant donné qu'il s'agit de la tranche la mieux cotée pour l'une des compagnies aériennes américaines les mieux cotées, cette tranche constitue un repère relatif prudent par rapport aux marges exigées pour le financement des aéronefs régionaux; elle est néanmoins supérieure de 35 points de base au taux obtenu sur la base du seul TICR. Le prêteur conférera sans aucun doute un avantage important à l'emprunteur si, en offrant un financement au TICR, il est autorisé à offrir à un emprunteur moins solvable le même taux d'intérêt bas que celui qu'il offre à un emprunteur plus solvable.¹⁴

La pièce n° 17 du Canada à laquelle celui-ci fait référence dans le paragraphe ci-dessus est le même rapport Morgan Stanley Dean Witter que le Canada a soumis au présent Groupe spécial en tant que pièce n° 14 du Canada jointe à sa première communication et que le Canada a commenté lors de la première réunion du Groupe spécial le 26 juin 2001. À cette réunion, le Canada a interprété les marges concernant les titres revalorisés garantis comme montrant que "les écarts de financement requis des compagnies aériennes qui achètent des aéronefs régionaux *excèdent largement* le TICR exprimé en dollars. Même les compagnies aériennes américaines *les mieux cotées*, comme American Airlines, doivent *couramment* payer des taux d'intérêt *nettement supérieurs* au TICR".¹⁵ Cette

¹⁴ WT/DS46/RW/2, Annexe I-3, déclaration orale du Canada au Groupe spécial, paragraphe 88 (4 avril 2001) (citations omises).

¹⁵ Déclaration orale du Canada, 26 juin 2001, paragraphe 14 (pas d'italique dans l'original).

analyse, faite par le Canada, rejoint et confirme l'analyse présentée par le Brésil au Groupe spécial le 31 juillet 2001, juste un mois plus tard.

58. Quelle proportion des ventes à l'exportation d'Embraer portant sur des aéronefs régionaux n'a pas bénéficié du soutien de la BNDES et/ou au titre du PROEX?

Environ [] pour cent des ventes à l'exportation d'avions à réaction régionaux effectuées à ce jour par Embraer n'ont pas bénéficié du soutien de la BNDES ou d'un soutien au titre du PROEX. Le Brésil note qu'il n'a pris aucun nouvel engagement de soutien à des transactions au titre du PROEX depuis le 18 novembre 1999.

59. Le Brésil a fait valoir qu'en cherchant à savoir si le soutien canadien conférerait ou non un avantage, le Groupe spécial devrait aussi envisager la possibilité d'un avantage pour Bombardier. Dans quelle mesure l'avantage que tirerait Bombardier serait-il différent de celui que tireraient ses clients? Pourrait-il y avoir un avantage pour Bombardier en l'absence de tout avantage pour ses clients?

Oui, il pourrait y avoir un avantage pour Bombardier même en l'absence d'un avantage pour ses clients. La transaction Air Wisconsin illustre la manière dont cela pourrait se produire. Une considération extrêmement importante pour d'éventuels acheteurs d'aéronefs est le coût mensuel d'un appareil. En général, ce coût se compose du montant nécessaire pour amortir le principal du prêt et de l'intérêt sur le solde dû. Dans les nombreuses transactions qui donnent lieu à des contrats de crédit-bail, le client est tenu de procéder à un paiement qui ne représente généralement que le coût de financement, les investisseurs bénéficiant en retour de déductions fiscales sur leurs autres revenus et du produit de la vente des aéronefs à l'expiration du crédit-bail.

Supposons qu'à la fois Embraer et Bombardier proposent des aéronefs au prix de ? dollars et que le client demande un financement. Embraer offre alors d'assurer le montage d'un financement à ? pour cent, alors que Bombardier est en mesure de fournir un financement des pouvoirs publics à ? pour cent. Le soutien des pouvoirs publics a avantagé Bombardier en le dispensant d'avoir à fournir son propre financement ou à en assurer le montage, même si le client peut considérer que les offres sont égales et donc ne pas être avantagé. Si, pour être plus concurrentiel, Embraer proposait un financement moins cher, en deçà de ce que le marché pourrait fournir, cela équivaldrait à une réduction de prix, puisque la conséquence du choix fait par Embraer de l'élément à réduire – le prix qu'il demande pour son produit ou la différence de taux d'intérêt qu'il est prêt à couvrir – serait la même pour le paiement mensuel. Si le Canada devait "s'aligner" sur le financement à coût réduit d'Embraer, on peut à nouveau soutenir qu'il n'y aurait pas d'avantage pour le client (le paiement mensuel est le même), mais l'avantage pour Bombardier serait encore plus important étant donné que celui-ci n'aurait besoin de prendre aucune mesure pour répondre à la nouvelle offre d'Embraer. Pour simplifier, quand Embraer propose à la fois la marchandise et le financement, il propose essentiellement un prix de ? dollars sur la base des mouvements de trésorerie et de ? plus dollars sur la base d'un "autofinancement". Les deux prix représentent le prix demandé par Embraer pour ses aéronefs. Quand Embraer réduit son prix, il propose ? moins dollars. En revanche, lorsque Bombardier obtient le soutien de la SEE, il est en mesure de continuer à proposer un prix de ? dollars, mais aussi d'offrir un financement à ? moins pour cent. Tout soutien financier apporté par le Canada dans ces circonstances équivaldrait donc à une pure subvention aux prix permettant à Bombardier de réduire son offre sans avoir à réduire son prix.

En outre, il serait possible de faire valoir que l'acheteur peut aussi tirer avantage de ce que Bombardier, avec l'aide de la SEE, "s'aligne" sur les prix d'Embraer, parce qu'il a maintenant le choix entre deux fournisseurs au lieu d'en avoir un seul à un prix donné. L'acheteur peut maintenant acquérir un avion Bombardier – pas n'importe quel avion – en bénéficiant de taux de financement inférieurs à ceux qu'offre le marché.

De toute manière, le Brésil note que la présente affaire a pour objet des subventions canadiennes qui assurent à Bombardier des conditions de financement que celui-ci ne pourrait obtenir autrement sur le marché commercial du financement. Ce financement confère un avantage à Bombardier en lui permettant de vendre davantage d'avions, comme dans le cas de la transaction Air Wisconsin et d'autres transactions.¹⁶

60. En réponse à la question n° 25 du Groupe spécial, le Brésil a affirmé qu'il demandait des constatations au sujet de certaines transactions SEE/IQ. Est-ce toujours la position du Brésil?

Oui. Le Brésil a contesté trois mesures ou programmes canadiens – la SEE (Compte de la Société), le Compte du Canada et Investissement Québec – "en tant que tels" et "tels qu'ils sont appliqués". Pour que le Brésil fasse prévaloir ses allégations concernant les programmes "tels qu'ils sont appliqués", le Groupe spécial doit constater que les programmes mis en cause ont été *appliqués dans des transactions spécifiques* d'une façon qui est incompatible avec l'Accord SMC. Le Brésil ne voit pas comment ses allégations concernant les programmes "tels qu'ils sont appliqués" pourraient être recevables *sans* qu'il soit constaté que certaines transactions ont été financées au titre des programmes contestés d'une manière qui n'est pas conforme à l'Accord SMC. Que cette dépendance d'une allégation concernant les programmes "tels qu'ils sont appliqués" par rapport à des constatations au sujet de certaines transactions soit considérée comme une condition juridique préalable ou comme un élément de preuve indispensable à une mise en cause des programmes "tels qu'ils sont appliqués", il n'en demeure pas moins que le Groupe spécial doit faire des constatations au sujet de certaines transactions afin que l'allégation du Brésil concernant les programmes "tels qu'ils sont appliqués" soit recevable. C'est précisément de cela qu'il s'agit en l'espèce, les mesures contestées étant destinées à assurer un financement et des garanties *pour certaines transactions*.

Le Canada a laissé entendre que le Brésil se lançait dans les innovations en se référant, dans ses communications, à son allégation concernant les programmes "tels qu'ils sont appliqués" ainsi qu'à certaines transactions. Le Brésil n'est pas de cet avis et considère que ces références traduisent simplement la dépendance qui existe entre ses allégations concernant les programmes "tels qu'ils sont appliqués" et des constatations au sujet de certaines transactions, comme il l'a expliqué précédemment. La réponse du Brésil à la question n° 25 est conforme à cette position. En fait, le Brésil se demande si, dans le cas où il n'aurait pas fait référence à certaines transactions, le Canada n'aurait pas fait valoir que le Brésil n'avait pas respecté les fondements juridiques et les règles de la preuve pour une mise en cause des programmes "tels qu'ils sont appliqués".

Le Brésil aurait pu contester une transaction déterminée comme constituant une violation "appliquée" de l'Accord SMC. Par exemple, il aurait pu simplement contester la transaction Air Wisconsin elle-même, sans mettre en cause de manière plus générale les programmes du Canada, que ce soit "en tant que tels" ou "tels qu'ils sont appliqués". Les affaires *Norvège – Marché concernant le matériel pour la perception des péages destiné à la ville de Trondheim*¹⁷ et *Australie –*

¹⁶ Voir *Brésil – Programme de financement des exportations pour les aéronefs, deuxième recours du Canada à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS46/RW/2, 10 juillet 2001, paragraphe 5.28 et note de bas de page 42 ("Nous relevons que les versements au titre du PROEX III sont effectués pour soutenir les crédits à l'exportation accordés à l'acheteur, et non pas au producteur d'aéronefs régionaux brésiliens. Toutefois, selon nous, dans la mesure où le Canada peut établir que ces versements permettent aux acheteurs d'un produit de se procurer des crédits à l'exportation à des conditions plus favorables que celles qui leur sont offertes sur le marché, cela, au minimum, montrera *prima facie* que ces versements confèrent un avantage aux producteurs de ce produit également, puisqu'ils abaissent le coût du produit pour les acheteurs et le rendent donc plus attrayant par rapport aux produits concurrents. Il ne nous semble pas que les parties contestent cette proposition.") (italique dans l'original; non souligné dans l'original).

¹⁷ GPR/DS.2/R, adoptée le 13 mai 1992.

*Subventions accordées aux producteurs et exportateurs de cuir pour automobiles*¹⁸ sont des exemples de mise en cause limitée à une seule conséquence de l'application par un Membre d'une mesure particulière. Dans le cas présent, le Brésil conteste la manière dont les mesures sont appliquées en général, les éléments de preuve se trouvant dans certaines transactions.

Le Brésil note en outre que les éléments de preuve concernant des transactions particulières illustrent aussi la manière dont les programmes du Canada constituent "en tant que tels" des violations de l'Accord SMC. Par exemple, les informations communiquées au Groupe spécial sur certaines transactions montrent qu'IQ accorde des garanties bénéficiant de sa cote de crédit A+ à des sociétés notées [], leur permettant ainsi d'obtenir des conditions de financement meilleures que ce qu'elles pourraient trouver ailleurs et leur conférant donc un avantage.

61. Si on suppose que la deuxième offre faite par Embraer à Air Wisconsin ne bénéficiait pas d'un soutien public et que cette offre a été faite à des conditions que l'on pouvait obtenir sur le marché, comment l'offre faite par le Compte du Canada à Air Wisconsin conférerait-elle un avantage à Air Wisconsin?

Le Canada a accordé un soutien public qui, affirme-t-il, constitue un "alignement" sur l'offre faite par Embraer à Air Wisconsin. Cependant, l'offre faite par le Canada à Air Wisconsin diffère de nombreux et importants égards de l'offre d'Embraer. (*Voir la réponse à la question n° 56 ci-dessus.*) Pour ne citer qu'un élément, le Canada a fourni une garantie publique sur titres de [] pour cent pour "s'aligner" sur []. La garantie du Canada est la meilleure.

En outre, le financement offert par le Canada s'étale sur une période de [] ans, avec une durée de vie moyenne de [] ans, alors que, []. Ainsi, les conditions de financement public offertes par le Canada sont apparemment meilleures que celles que propose Embraer.

Le Canada affirme que l'offre d'Embraer est supérieure à certains égards (le montant financé, par exemple) mais ne précise pas l'importance qu'il convient d'accorder à la supériorité dans un domaine par rapport à l'infériorité dans un autre. Le Canada étant le Membre qui affirme que ces offres non identiques sont égales, c'est à lui qu'il incombe de prouver que tel est le cas. Quand un Membre apporte un soutien public pour s'aligner sur une offre sans soutien et quand ces offres ne sont pas identiques, il incombe à ce Membre, et non pas au Membre plaignant, de montrer que ces offres sont égales, afin d'établir qu'aucun avantage n'a été conféré.

En outre, le Canada ne peut sérieusement faire valoir qu'aucun avantage n'a été conféré par l'offre faite par le Canada à Air Wisconsin. Premièrement, M. Tobin lui-même a admis que le soutien apporté à Bombardier par le Canada dans la transaction Air Wisconsin conférait un avantage. Selon lui, Embraer était "en mesure d'assurer des taux d'intérêt préférentiels, inférieurs aux taux commerciaux, pour le financement de la vente d'aéronefs, ce que Bombardier ne pouvait faire par ses propres moyens".¹⁹ Ainsi, M. Tobin déclarait expressément que l'appui fourni par le Canada à Bombardier conférait à celui-ci un avantage en lui apportant quelque chose qu'il n'était pas en mesure d'obtenir par lui-même sur le marché: "Ce que nous faisons est d'utiliser la capacité de l'État d'emprunter et d'offrir un meilleur taux d'intérêt sur un prêt que ce que Bombardier pourrait normalement obtenir".²⁰ Le Brésil note qu'alors que le Canada a affirmé dans ses réponses aux questions du Groupe spécial avoir suivi une méthode de fixation des prix destinée à rendre compte des conditions du marché, il ne déclare pas avoir utilisé la même méthode dans le cadre de la transaction Air Wisconsin. Le Canada n'a fait absolument aucun effort - si ce n'est pour alléguer que le Brésil

¹⁸ WT/DS126/R (25 mai 1999)

¹⁹ Pièce n° 21 du Brésil, paragraphe 15.

²⁰ Pièce n° 21 du Brésil, paragraphe 20.

accordait un soutien au titre du PROEX - pour déterminer si les conditions de financement qu'il offrait à Air Wisconsin correspondaient réellement ou non aux conditions commerciales du marché.

Deuxièmement, il ressort des propres déclarations du Canada que Bombardier a bénéficié d'un avantage. Le Canada fait valoir que si l'offre faite par Embraer à Air Wisconsin n'a fait l'objet d'aucun soutien de la part de l'État brésilien, le Canada n'a rien fait d'autre qu'offrir des conditions que l'on pouvait obtenir sur le marché. Mais l'argument du Canada ne tient pas. Bombardier n'était évidemment pas en mesure de s'assurer sur le marché commercial les conditions de financement qu'il obtenait par l'intermédiaire du Compte du Canada de la SEE. Comme on l'a noté plus haut, le marché dont il s'agit est le marché des conditions de financement et il n'est pas question ici du prix auquel les aéronefs sont offerts à la vente. Le Canada fait valoir qu'aucun avantage n'a été conféré à Air Wisconsin parce qu'avec l'appui de la SEE Bombardier s'est aligné sur l'offre d'Embraer. Mais un avantage a été conféré à Bombardier parce que, de l'aveu même du Canada, Bombardier n'était pas en mesure d'obtenir de telles conditions de financement sur le marché commercial.

En outre, un avantage a aussi été conféré à Air Wisconsin parce que, à nouveau selon M. Tobin, le Canada a fourni un "taux meilleur que ce qu'il serait normalement possible d'obtenir sur la base d'un prêt commercial".²¹

62. La deuxième page de la [] (pièce n° 56 du Brésil) mentionne []. Elle mentionne également une []. Veuillez confirmer que [].

La []. La référence à [] se rapporte à la [].

²¹ Pièce n° 21 du Brésil, paragraphe 66.

ANNEXE A-15

RÉPONSES DU BRÉSIL AUX QUESTIONS ADDITIONNELLES POSÉES PAR LE GROUPE SPÉCIAL APRÈS LA DEUXIÈME RÉUNION

(15 août 2001)

Question additionnelle posée aux parties après la deuxième réunion du Groupe spécial

10 août 2001

Brésil

73. Dans sa réponse à la question n° 56 du Groupe spécial, s'agissant du délai de remboursement, le Canada fait valoir que []. Veuillez donner des précisions compte tenu de la déclaration faite par le Brésil (dans sa réponse à la question n° 56 du Groupe spécial) selon laquelle "[]".

Le Canada semble avoir mal lu la [] qui a été communiquée en tant que pièce n° 56 du Brésil. Bien qu'elle soit un peu difficile à lire, la deuxième page de la télécopie de la proposition de financement, sous la rubrique "[]". Il se peut que le Canada ait pris le chiffre []. Néanmoins, la déclaration faite par le Brésil dans sa réponse à la question n° 56 selon laquelle [].

La mention [].

Veuillez également expliquer l'affirmation du Brésil selon laquelle les versements semestriels de l'emprunteur seraient considérablement moins importants en vertu de l'offre faite par Bombardier. Veuillez démontrer cette affirmation en posant l'hypothèse d'un prêt de 1 milliard de dollars et d'un taux d'intérêt de 6 pour cent dans les deux cas. Veuillez également présumer, dans le cas de l'offre faite par Embraer, que 20 pour cent du prêt [].

Dans sa réponse à la question n° 57, le Brésil a expliqué que, pour le même montant financé, le [] assorti d'un délai de remboursement de [] ans et d'une durée de vie moyenne de [] ans donnerait lieu à un versement semestriel inférieur à []. C'est ce que le Brésil a démontré en procédant à un calcul simple du taux d'intérêt mensuel que doit payer l'emprunteur en vertu des diverses conditions de financement offertes par les deux parties. Il a reproduit ce calcul dans la feuille de travail jointe en tant que pièce n° 72 du Brésil.

Cette feuille de travail présente quatre calculs concernant les versements mensuels, fondés sur les hypothèses du Groupe spécial. On trouvera, dans les cadres 1 et 2 (gauche de la feuille), le calcul du versement mensuel total moyen pour l'offre d'Embraer, fondé sur les hypothèses posées par le Groupe spécial d'un montant total de 1 milliard de dollars EU, dont 200 millions de dollars financés sous forme de prêt classique [] avec un taux d'intérêt de 6 pour cent, et sur les autres conditions indiquées dans la [], qui a été communiquée en tant que pièce n° 56 du Brésil. Les 800 millions restants seraient []. Le taux reste à 6 pour cent.¹ Cela donne un versement mensuel moyen de [] pour

¹ Le Brésil note que selon l'hypothèse posée par le Groupe spécial d'un prix de 200 millions de dollars [] et de 800 millions de dollars [], les aéronefs sont évalués à des prix différents. Néanmoins, cela n'a aucune incidence sur les conclusions tirées à partir de cette hypothèse.

la portion de la transaction correspondant à 200 millions de dollars et de [] pour la portion de 800 millions de dollars. Le versement mensuel moyen total pour la transaction portant sur 1 milliard de dollars serait donc de [].

On trouvera, dans les cadres 3 et 4 (droite de la feuille), le calcul du versement mensuel aux conditions offertes par le Canada. Le cadre 3 indique le calcul du montant pour un prêt classique de 1 milliard de dollars, dont [] pour cent sont financés à un taux d'intérêt de 6 pour cent, avec un délai de remboursement de [] ans et une durée de vie maximale de [] ans. Dans le cas d'un financement sous forme de [], on obtient un versement mensuel moyen de []. Le cadre 4 présente le calcul effectué lorsque la même transaction prend la forme d'un [], ce qui donne un versement mensuel moyen de []. Dans les deux cas, les conditions offertes par le Canada donnent lieu à un versement mensuel moyen sensiblement inférieur à celui que supposerait l'offre d'Embraer, soit [] de moins par mois dans le cadre du [] et [] de moins par mois dans le cadre du [].

Le Brésil a calculé les montants figurant dans les cadres 1 et 3 (calculs relatifs au prêt classique) en se fondant sur les hypothèses posées et sur la fonction "valeur cible". Il a calculé les montants figurant dans les cadres 2 et 4 (calculs relatifs au crédit-bail adossé américain) en utilisant cette fonction et, afin de déterminer le taux d'intérêt mensuel, le logiciel ABC, qui établit un flux des versements compatible avec le taux d'intérêt fixé en vertu du prêt et la durée de vie obligatoire. Ce logiciel, qui est très connu sur le marché, est utilisé notamment par [] (voir pièce n° 70 du Canada).

ANNEXE A-16

OBSERVATIONS DU BRÉSIL CONCERNANT LES RÉPONSES DU CANADA AUX QUESTIONS ET QUESTIONS ADDITIONNELLES POSÉES PAR LE GROUPE SPÉCIAL APRÈS LA DEUXIÈME RÉUNION

(20 août 2001)

Questions posées aux parties après la deuxième réunion du Groupe spécial – 8 août 2001

Questions posées aux deux parties

54. Dans les cas où il y a plusieurs transactions commerciales, avec une gamme de prix différents, comment détermine-t-on le "prix du marché"?

Le Brésil fait observer que le Canada a, en quelque sorte, reconnu que le marché pertinent est celui des conditions de financement que peut obtenir un emprunteur spécifique pour des délais analogues et avec une garantie analogue. En plus des conditions que peut obtenir cet emprunteur, toutefois, le Brésil considère que le marché inclut également les conditions de financement que Bombardier a obtenues sur le marché commercial, pour les [] pour cent de ses transactions qui n'impliquaient aucune participation des pouvoirs publics, pour des emprunteurs analogues et des transactions analogues concernant la vente d'aéronefs régionaux.

55. Si c'est la pratique commerciale de s'engager, pour des raisons commerciales à long terme, dans des transactions impliquant des pertes à court terme, faut-il considérer ces transactions comme des transactions du "marché"? Prière de donner des explications.

Au paragraphe 6 de sa réponse à cette question, le Canada indique qu'une offre quelle qu'elle soit faite par une partie privée est, en soi, une "transaction du marché". Cette affirmation est trop simpliste, étant donné qu'elle force à conclure qu'*aucune* offre ne peut jamais être "inférieure au marché". Cela n'a pas de sens ni sur le plan de la logique ni en droit, et il en résulterait un "engrenage" dans le domaine des crédits à l'exportation puisque chacune des offres faites par une entité privée, aussi basse soit-elle, justifierait la présentation d'une nouvelle offre encore plus basse par des pouvoirs publics désirant simplement s'aligner sur le "marché" établi par l'offre précédente faite par une partie privée. Selon le Brésil, tel n'est pas le but des disciplines de l'*Arrangement de l'OCDE* ou, par-dessus tout, de l'Accord SMC. Comme le Groupe spécial établi dans le cadre de la procédure au titre de l'article 21:5 concernant la première affaire *Canada – Aéronefs* l'a fait observer, si "l'alignement sur des dérogations, si faible que soit le taux d'intérêt ou si généreuses que soient les autres modalités", était permis, "aucune discipline réelle d'aucune sorte ne serait applicable aux crédits à l'exportation".¹

56. Veuillez analyser les éléments importants de la deuxième offre faite par Embraer à Air Wisconsin et de l'offre faite par le Compte du Canada/Bombardier à cette même compagnie, et indiquer dans quelle mesure ces éléments importants montrent que ces offres étaient, ou n'étaient pas, comparables.

¹ Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils – Recours du Brésil à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends, WT/DS70/RW (adopté tel que modifié par l'Organe d'appel le 4 août 2000), paragraphe 5.137.

Dans sa réponse à la question n° 56, le Canada déforme les conditions offertes par Embraer à Air Wisconsin. Le Canada s'appuie ensuite sur cette image déformée qu'il donne pour conclure sommairement que "l'offre de financement faite par le Canada n'était pas plus favorable pour Air Wisconsin que celle d'Embraer". Dans son analyse de la transaction Air Wisconsin, le Canada n'établit pas que l'offre de Bombardier, soutenue par la bonne foi et le crédit du Trésor canadien, était égale à l'offre d'Embraer ou moins favorable que celle-ci.

Avant d'en venir à des exemples spécifiques de l'image déformée que donne le Canada de l'offre faite par Embraer à Air Wisconsin, le Brésil tient à parler de la lettre que le Canada a demandée tardivement à Air Wisconsin le 7 août 2001 (pièce n° 68 du Canada). Il convient de faire remarquer que cette lettre d'Air Wisconsin, dans laquelle il est indiqué que "les conditions de l'aide au financement" prévues dans les deux offres étaient pareillement favorables, contredit une lettre antérieure, contenue dans la pièce n° 2 du Canada, dans laquelle il est indiqué que l'offre du Canada n'était "pas plus favorable que" l'offre d'Embraer, "*considérée dans son intégralité*". (Pas d'italique dans l'original.) Le Groupe spécial se rappellera que l'offre d'Embraer considérée "dans son intégralité" comprend []. Contrairement à ce que le Canada semble donner à entendre au paragraphe 7 de sa réponse à la question n° 62 du Groupe spécial, cet élément de prix ne faisait pas partie des conditions de financement.

Étant donné cette contradiction apparente entre les deux lettres d'Air Wisconsin, le Groupe spécial devrait faire abstraction de la déclaration qui est faite dans la deuxième lettre. Cette lettre a manifestement été préparée à la demande du Canada ou de Bombardier *après* que le Brésil eut fait remarquer que ce sont les conditions de financement contenues dans les offres, et non les offres considérées dans leur intégralité, qui importaient. La valeur probante de cette lettre est donc douteuse. Le Brésil avait déjà signalé qu'Air Wisconsin est tenue par contrat de déclarer que les conditions du soutien accordé par le Canada/Bombardier n'étaient pas plus favorables que celles offertes par Embraer. Pour cette raison, le Groupe spécial devrait considérer les déclarations quelles qu'elles soient des représentants d'Air Wisconsin, y compris la nouvelle pièce n° 68 du Canada, avec une extrême méfiance.

Le Brésil en vient maintenant aux exemples de l'image déformée que donne le Canada de l'offre faite par Embraer à Air Wisconsin.

Nombre d'aéronefs

Mises à part les deux déclarations faites par des représentants d'Air Wisconsin dont il vient d'être question, le Canada n'a pas encore présenté d'éléments de preuve indiquant qu'une offre fondée sur une commande ferme de [] aéronefs, [] CRJ-200 de Bombardier, est égale ou supérieure à l'offre faite par le Canada/Bombardier de soutenir l'achat de [] aéronefs CRJ-200 de 50 places.

Montant financé

Le Canada affirme que l'offre de financement d'Embraer était forcément supérieure à celle du Canada/de Bombardier parce que le Canada a proposé de financer [] pour cent du prix d'achat de [] aéronefs de 50 places, tandis qu'Embraer a proposé []. Le Canada arrive à cette conclusion en alléguant que, sur la base de ces chiffres, Embraer a proposé []. Une fois de plus, cette conclusion est erronée.

Le simple fait qu'Embraer peut avoir proposé [] de chaque aéronef, tandis que le Canada a "uniquement" proposé un financement à hauteur de [] pour cent, ne veut pas dire que le montant total du financement fourni par le Canada était en quelque sorte inférieur au montant total du financement offert par Embraer. La raison en est assez simple. Le financement à hauteur de [] pour cent fourni

par le Canada était le résultat de la garantie sur titres de [] pour cent également fournie par le Canada, par l'entremise d'IQ. L'offre d'Embraer contenait [].

Délai de remboursement

Le Brésil renvoie le Groupe spécial à la réponse du Brésil à la question n° 73 du Groupe spécial, et aux observations que présente le Brésil ci-dessous au sujet de la réponse du Canada à la question n° 74 du Groupe spécial.

Taux d'intérêt

Dans sa réponse à la question n° 56, le Canada reconnaît qu'il n'a pas très bien compris les taux d'intérêt offerts par Embraer et que cette condition ne peut pas faire l'objet d'une comparaison. Plus précisément, le Canada affirme qu'il "ne voit pas très bien ce que recouvre" l'expression "[]". Pourtant, le Canada conclut tout de même que les taux d'intérêt prévus dans les deux offres sont pareillement favorables. Il convient de préciser que le [] offert par Embraer [].

Commission de gestion

Dans sa réponse à la question n° 56, le Canada affirme que "l'offre du Canada requiert le versement d'une commission de gestion initiale équivalant à [] pour cent du montant du financement, exigible au moment du financement de chaque aéronef". Le Canada donne ensuite à entendre que, puisque "l'offre d'Embraer ne contient aucune commission de gestion ou commission initiale analogue", elle est à cet égard plus favorable pour Air Wisconsin que l'offre du Canada.

Le Brésil reconnaît volontiers que [] ne mentionne pas toutes les commissions ni toutes les conditions possibles qu'on peut normalement s'attendre à trouver dans un contrat de vente d'aéronefs régionaux. Comme le Brésil l'a déjà indiqué, toutefois, la raison pour laquelle il en est ainsi est simple – Embraer n'a pas conclu de contrat avec Air Wisconsin pour la vente d'aéronefs, mais Bombardier/le Canada l'ont fait. Par conséquent, il est tout à fait logique de penser que les conditions prévues dans l'offre faite par Bombardier/le Canada à Air Wisconsin sont formulées de façon plus complète que celles d'Embraer. Après tout, Bombardier/le Canada ont signé avec Air Wisconsin un contrat de vente dans lequel sont énoncées toutes les commissions et toutes les conditions possibles de l'entente. Embraer n'a pas signé un tel contrat. Comme le Canada lui-même le fait observer dans l'analyse qu'il fait sous la rubrique intitulée "Garanties", ces dispositions auraient été incorporées dans les contrats de prêt définitifs si Embraer avait remporté la vente.

Contrairement à ce que le Canada affirme, le simple fait que l'offre d'Embraer ne mentionne pas certaines conditions qui auraient probablement figuré dans un contrat de vente définitif ne signifie pas que l'offre d'Embraer était plus favorable que celle du Canada. En fait, comme le Brésil l'a déjà indiqué, la comparaison des offres considérées dans leur intégralité fait clairement ressortir le fait qu'Embraer et Bombardier/le Canada ont offert à Air Wisconsin des ensembles aéronautiques et des montages financiers différents.

Garanties

Dans l'analyse qu'il fait sous la rubrique intitulée "Garanties", le Canada note à juste titre [] "...". Le Canada reconnaît toutefois que si Embraer avait remporté la vente, ces dispositions auraient été ajoutées aux contrats de prêt définitifs. Sans savoir quelles auraient été ces conditions, le Canada conclut quand même, assez curieusement, que ces conditions auraient été "comparables à celles que contenait l'offre du Canada".

Le Canada présume, sans s'appuyer sur quoi que ce soit, que les dispositions quelles qu'elles soient qu'Embraer aurait ajoutées aux contrats de prêt définitifs auraient été "comparables à celles que contenait l'offre du Canada". De plus, même si le Canada reconnaît que ces dispositions auraient figuré dans les contrats de prêt définitifs si Embraer avait remporté la vente, il fait l'affirmation étonnante selon laquelle l'absence de ces dispositions dans la proposition de financement d'Embraer rend l'offre d'Embraer plus favorable que celle du Canada.

Autre soutien en matière de financement

Sous la rubrique "Autre soutien en matière de financement", le Canada affirme qu'en raison du fait que l'offre de Bombardier/du Canada ne comprend pas [] dans le cas où Embraer obtiendrait le contrat, à "cet égard, l'offre d'Embraer est plus favorable pour Air Wisconsin ". Cet argument est également erroné.

Embraer a bel et bien offert une []. Contrairement à ce que le Canada semble affirmer, toutefois, []. Embraer, qui est un constructeur privé d'aéronefs, a fait une offre qui lui aurait vraisemblablement fait subir une perte à court terme dans le but d'obtenir le contrat et de développer un nouveau marché. De son côté, Bombardier s'est adressée au Trésor canadien pour battre l'offre d'Embraer. Elle n'a pas essayé de battre cette offre en obtenant un meilleur financement auprès d'un établissement financier sur le marché ou en fournissant elle-même le financement. Elle n'a pas offert un financement moins coûteux ni des réductions de prix à ses propres frais. Grâce au soutien accordé par le gouvernement canadien, Bombardier n'a pas eu besoin d'accorder la sorte [].² Bombardier a décidé de supprimer tout risque de perdre la vente en s'assurant de présenter une offre imbattable avec l'appui du gouvernement canadien.

Questions posées au Canada

66. Le programme LA Encore utilisé par la SEE a-t-il été adapté en fonction de considérations intéressantes expressément la SEE, ou est-il identique au programme utilisé par la Lloyds Bank, la Barclays Bank et ABN-Amro?

Le Brésil note que le Contrôleur de la monnaie des États-Unis a indiqué que la plupart des modèles de notation sont des systèmes "statistiques" ou des systèmes "experts".³ Un système statistique est un système qui fait appel à des facteurs quantitatifs qui sont des indicateurs de défaut, tandis qu'un système expert est un système qui "tente de reproduire le processus décisionnel d'un analyste de crédit".⁴ Le Contrôleur de la monnaie qualifie le programme LA Encore de système de type "expert".⁵ Par conséquent, le programme LA Encore exige de son opérateur qu'il utilise des facteurs qualitatifs ou subjectifs pour déterminer les cotes de crédit.

Au paragraphe 5 de sa réponse à cette question, le Canada reconnaît que la SEE a personnalisé le programme LA Encore pour tenir compte de ces facteurs qualitatifs ou subjectifs, ou pour "tenir compte de ses propres méthodes d'évaluation des risques liés aux sociétés". Le Canada ne fournit pas de renseignements sur la façon dont cela a été fait, sauf pour dire qu'il a tenu compte d'une

² Voir la pièce n° 56 du Brésil []. Conformément à l'article 16 des procédures de travail du Groupe spécial, le Brésil demande que les renseignements confidentiels entre crochets, inclus dans la présente note et dans le paragraphe ci-dessus, soient exclus de la version de cette communication jointe au rapport du Groupe spécial.

³ *Rating Credit Risk – Comptroller's Handbook, Section A, Assets*, Comptroller of the Currency, Administrator of National Banks, avril 2001, disponible à l'adresse: <http://www.occ.treas.gov/handbook/S&S.htm>.

⁴ *Id.*

⁵ *Id.*

base de données contenant "plus de 900 sociétés industrielles notées par S&P". Le Canada affirme que cette personnalisation a été examinée par des consultants externes, mais il n'a toujours pas fourni de renseignements précis concernant les facteurs subjectifs utilisés pour obtenir les notations LA Encore.

Néanmoins, d'après la réponse du Canada, il semble que la SEE n'essaie nullement de tenir compte de questions propres au secteur aéronautique en général, ou au secteur des aéronefs régionaux en particulier, lorsqu'elle établit ses notations. Comme le Brésil l'a expliqué dans sa réponse à la question n° 57, il y a plusieurs raisons pour lesquelles les marges moyennes qui s'appliquent aux sociétés industrielles en général peuvent ne pas être applicables au secteur des aéronefs régionaux. Le système LA Encore personnalisé de la SEE semble éviter tout examen de ces facteurs et, comme le Brésil en parle de façon plus détaillée dans les observations qu'il présente au sujet de la communication du Canada du 13 août 2001, produit des notes qui sont complètement différentes de celles qui sont publiées par Standard & Poor's.

Le Brésil renvoie le Groupe spécial aux observations qu'il a formulées le 20 août 2001 au sujet de la communication du Canada du 13 août 2001 pour une analyse plus détaillée des faiblesses du programme LA Encore utilisé par la SEE.

67. En ce qui concerne le paragraphe 5 de la déclaration orale du Canada datée du 31 juillet 2001, veuillez préciser quels sont les "éléments de preuve convaincants" indiquant que les offres faites par Embraer à Air Wisconsin ont bénéficié d'un soutien du gouvernement brésilien.

Dans sa réponse à la question n° 67, le Canada reprend des déclarations antérieures concernant les éléments de preuve qu'il posséderait et selon lesquels l'offre faite par Embraer à Air Wisconsin a bénéficié du soutien du gouvernement brésilien. Toutes ces déclarations antérieures et la réponse du Canada à la question n° 67 peuvent être résumées ainsi: i) le Canada ne croit pas qu'Embraer aurait fourni les conditions de financement qu'il a offertes sans le soutien du gouvernement brésilien; ii) le Canada s'appuie sur des déclarations faites par des représentants d'Air Wisconsin et de Bombardier selon lesquelles Embraer "s'attendait" à obtenir le soutien du gouvernement brésilien; et iii) le Canada prétend avoir décelé chez Embraer un "comportement général" qui a forcément été adopté dans la transaction Air Wisconsin. Aucune de ces affirmations ne constitue un "élément de preuve convaincant". En fait, il ne s'agit pas du tout d'éléments de preuve dignes de foi.

Le Canada lui-même commence sa réponse en reconnaissant que les "éléments de preuve convaincants" de ce que comportait l'offre d'Embraer – [].

Il convient de faire remarquer que les affirmations du Canada contredisent ses propres éléments de preuve. Le Canada a fourni des renseignements selon lesquels les propres délais qu'il avait accordés pour le financement de cinq transactions variaient entre [] et [] années, et a fait valoir que ces délais ne conféraient pas un avantage.⁶ De même, le Canada a indiqué qu'"[il] a, à l'occasion, accordé des crédits à l'exportation à des conditions commerciales, à des taux d'intérêt inférieurs au TICR".⁷ Par conséquent, ces conditions ne sont pas nécessairement inférieures au marché. Dans un cas comme dans l'autre, toutefois, le Canada ne s'est pas contenté de répondre aux conditions prévues dans l'offre d'Embraer, []. De plus, il ne s'est pas contenté de répondre aux conditions du marché. Mais même en présumant, *arguendo*, que le Canada a effectivement répondu aux conditions prévues dans l'offre d'Embraer ou aux conditions du marché, il a quand même conféré un avantage à

⁶ Première communication du Canada, 18 juin 2001, paragraphe 75.

⁷ *Id.*, paragraphe 71.

Bombardier, en lui accordant des conditions qu'elle était incapable d'obtenir par elle-même sur le marché.

Le Canada fait grand cas de la déclaration [] et de la nouvelle pièce n° 68 du Canada.⁸ Mais tout ce qui est allégué dans la pièce n° 68 du Canada, c'est qu'Embraer aurait dit à Air Wisconsin qu'elle "s'attendait à ce que son offre bénéficie du soutien du gouvernement du Brésil par l'entremise de la BNDES". Peut-être qu'Embraer s'attendait à ce que le gouvernement brésilien soutienne son offre par l'entremise de la BNDES ou l'espérait, mais elle n'a jamais obtenu ce soutien. Comme le Brésil l'a indiqué, le gouvernement brésilien n'a ni offert ni fourni un soutien à Embraer ou à Air Wisconsin pour cette transaction. Le fait qu'Embraer s'attendait à obtenir le soutien du gouvernement brésilien dans le cadre de l'offre faite à Air Wisconsin ou espérait obtenir ce soutien n'est pas un "élément de preuve convaincant" – et, en fait, n'est pas du tout un élément de preuve – de l'existence d'un soutien accordé par le gouvernement du Brésil à Embraer pour la transaction Air Wisconsin.

Le Canada s'appuie largement sur des soi-disant "offres similaires de soutien public faites par le Brésil" dans d'autres transactions, sur des déclarations générales selon lesquelles Embraer misait sur un soutien du gouvernement du Brésil, et sur la "pratique" d'Embraer consistant à obtenir un soutien public. Le Brésil tient à faire valoir plusieurs points au sujet de ces affirmations.

Premièrement, comme le Brésil l'a indiqué dans sa réponse à la question n° 58 du Groupe spécial, environ [] pour cent des ventes à l'exportation d'avions à réaction régionaux réalisées par Embraer jusqu'à ce jour n'ont bénéficié d'aucun financement par la BNDES ni d'aucun soutien au titre du PROEX. De plus, le Brésil n'a pris aucun engagement en matière de soutien au titre du PROEX pour quelque transaction que ce soit depuis le 18 novembre 1999.⁹ Par conséquent, tous les arguments du Canada au sujet d'un "comportement", d'une "routine" ou d'une "pratique" sont sans fondement. Dans [] pour cent des cas depuis 1995, Embraer n'a pas compté sur le soutien du gouvernement brésilien, que ce soit au titre du PROEX ou dans le cadre d'un autre organisme ou programme.

Deuxièmement, le Canada présume que puisque Embraer, d'après le dossier déposé auprès de la SEC, ne procède pas à son propre autofinancement, et "[]" (pas d'italique dans l'original), la seule autre option était l'octroi d'un soutien par le gouvernement brésilien. Ce n'est qu'une supposition de la part du Canada, et non un "élément de preuve convaincant". Ni le Brésil ni le Canada ne peuvent dire si Embraer pouvait ou aurait pu obtenir [], ou si Embraer aurait modifié sa pratique et fait une exception dans ce cas-ci, vu qu'elle faisait un effort exceptionnel pour remporter une vente.

Le Canada construit ce qu'il appelle des "éléments de preuve convaincants" en s'appuyant sur l'hypothèse selon laquelle [] ne pouvait être obtenu. Aucun élément de preuve n'appuie cette hypothèse. De plus, le Canada fait valoir qu'Embraer ne saurait avoir envisagé de financer l'offre faite à Air Wisconsin directement. Comme le Brésil l'a indiqué dans ses réponses aux questions n° 31 et 32 du Groupe spécial, on peut présumer qu'Embraer espérait le faire et l'aurait fait, mais il ne s'agit certainement pas d'un "élément de preuve convaincant".

⁸ Il convient de signaler que la déclaration (pièce n° 1 du Canada), dans laquelle [], M. [], déclare qu'il a été informé par Air Wisconsin de certains détails de l'offre faite par Embraer, contredit la lettre d'Air Wisconsin (pièce n° 2 du Canada), dans laquelle il est indiqué que des "engagements de confidentialité pris envers Embraer empêchent Air Wisconsin de fournir des renseignements plus détaillés" concernant l'offre d'Embraer. Le seul renseignement contenu dans cette lettre, c'est qu'Air Wisconsin avait jugé que l'offre du Canada n'était "pas plus favorable que celle d'Embraer, considérée dans son intégralité".

⁹ Réponse du Brésil à la question n° 58 du Groupe spécial, 8 août 2001.

Troisièmement, même si les arguments que fait valoir le Canada au sujet d'une pratique générale d'Embraer consistant à s'appuyer sur un soutien des pouvoirs publics étaient fondés, il s'agirait simplement d'un élément de preuve indirect au sujet de l'octroi d'un soutien du gouvernement brésilien dans une transaction spécifique, comme la transaction Air Wisconsin. Il ne s'agirait pas d'un élément de preuve "convaincant".

Quatrièmement, les affirmations du Canada concernant le soutien accordé par le gouvernement brésilien "dans le contexte" des campagnes menées pour la vente d'aéronefs régionaux à SA Airlink et Japan Air Systems sont incorrectes sur le plan des faits. La transaction SA Airlink n'a bénéficié d'aucun soutien quel qu'il soit au titre du PROEX ou de la part de la BNDES, et aucun engagement en vue d'un soutien quel qu'il soit n'a été pris envers Embraer au titre du PROEX ou par la BNDES dans le cadre de l'offre faite à JAS.

Enfin, le Brésil tient à souligner un point systémique très important. La manière dont le Canada aborde cette question en général et la réponse du Canada à la question n° 67 du Groupe spécial, en particulier, sont fondées sur l'hypothèse du Canada selon laquelle le Brésil a la charge de prouver que l'offre faite par Embraer à Air Wisconsin ne bénéficiait pas d'un soutien du gouvernement brésilien. Le Canada a tenté d'inverser la charge de la preuve dans cette affaire. Le Groupe spécial devrait faire échec à la tentative du Canada.

Toute la question de savoir si l'offre faite par Embraer à Air Wisconsin bénéficiait d'un soutien du gouvernement brésilien se rapporte aux présentes procédures uniquement parce que le Canada a fait valoir, en tant que moyen de défense affirmatif, qu'il s'était aligné sur l'offre du Brésil et peut donc bénéficier de la clause du "refuge" prévue au second paragraphe du point k). Le Canada a la charge d'établir ce moyen de défense affirmatif. Il a la charge de prouver que l'offre d'Embraer bénéficiait d'un soutien du gouvernement brésilien, qu'il s'est contenté de s'aligner sur les conditions de ce soutien, et que son "alignement" est conforme à l'Accord SMC.

Le Canada a plutôt tenté de déplacer la charge de la preuve pour amener le Brésil à prouver que l'offre faite par Embraer à Air Wisconsin ne bénéficiait pas d'un soutien du gouvernement brésilien. Par exemple, le Canada indique, dans sa réponse à la question n° 67, que "le Brésil n'a présenté aucun élément de preuve" étayant l'affirmation selon laquelle Embraer peut avoir fait []. Mais le Brésil n'a pas à présenter de tels éléments de preuve. Tout ce que le Brésil a fait, c'est d'exposer quelques-uns des scénarios possibles pour illustrer le fait que, contrairement à ce qu'affirme le Canada, un soutien des pouvoirs publics n'était pas la seule option d'Embraer. En outre, le Canada fait valoir que le Brésil n'a pas expliqué pourquoi "l'offre faite par Embraer à Air Wisconsin aurait été différente de la pratique" d'Embraer consistant à faire appel à une forme de soutien public. Mais le Brésil, une fois de plus, n'a pas à fournir d'explications à ce sujet. En fait, le Brésil a indiqué qu'il peut y avoir plusieurs explications à la stratégie d'Embraer, mais il a expressément mentionné qu'il ignorait quels pouvaient être les intentions, les attentes ou les espoirs d'Embraer. En fait, [].

Le Canada tente de déplacer la charge de la preuve vers le Brésil, puis il reproche au Brésil de ne pas s'être acquitté de la charge de la preuve et, sur cette base, conclut que le Canada avait donc le droit de s'aligner sur l'offre faite par Embraer. Le Groupe spécial devrait rejeter les arguments du Canada. C'est au Canada qu'il incombe d'établir que l'offre d'Embraer bénéficiait d'un soutien du gouvernement brésilien. Le Canada devait "fai[re] tout son possible pour vérifier"¹⁰ que l'offre d'Embraer bénéficiait d'un soutien public avant de soi-disant "s'aligner" sur cette offre; or il n'a même pas essayé de contacter le Brésil. À l'heure actuelle, le Canada fait essentiellement valoir qu'il a présenté une argumentation *prima facie* parce que [] et parce que Embraer avait obtenu "de façon routinière" dans le passé un soutien du gouvernement brésilien. Aucune de ces affirmations ne peut résister à un examen. Le Canada ne s'est donc pas acquitté de la charge de prouver son moyen de

¹⁰ *Arrangement de l'OCDE* de 1998, article 53 a).

défense affirmatif. Il n'y a pas d'éléments de preuve "sérieux" indiquant que le Brésil a fourni un soutien à Embraer pour la transaction Air Wisconsin, et de tels éléments de preuve ne sauraient exister parce que le Brésil n'a ni accordé ni proposé un soutien.

68. L'article 25 de la Loi sur Investissement Québec parle de "l'exportation". Le terme "exportation" est-il défini dans cette loi ou dans un autre texte législatif? Dans l'affirmative, veuillez fournir les documents pertinents. Le terme "exportation" désigne-t-il l'exportation à l'extérieur du Québec, à l'extérieur du Canada, ou les deux?

Selon l'interprétation normale de ce terme, "l'exportation" s'entend de la "vente [de marchandises ou de services] par des résidents d'un pays à des résidents d'un autre pays, généralement en contrepartie de devises"¹¹, ou de l'activité consistant "à transporter ou envoyer à l'étranger".¹² Le Brésil croit savoir que les tribunaux canadiens ont également interprété "l'exportation" comme étant le transfert de marchandises à l'extérieur du Canada plutôt qu'entre les provinces canadiennes. Ainsi, la Cour suprême du Canada a déclaré que:

En règle générale, l'exportation implique sans contredit l'idée de séparer des marchandises de l'ensemble d'objets appartenant au pays dans l'intention de les incorporer dans l'ensemble d'objets appartenant à un pays étranger. Elle implique également l'idée de transporter l'objet exporté hors des frontières du pays dans ce but précis.¹³

Dans le même ordre d'idée, des tribunaux de l'Ontario ont statué qu'"exporter" signifie "exporter à l'extérieur du Canada", en indiquant que:

Selon l'usage pratique commercial, "exporter" veut dire envoyer des marchandises quelles qu'elles soient dans un autre pays. Le sens premier de ce terme est "envoyer hors de", mais on ne parle pas d'"exporter" des marchandises de Toronto vers Montréal, par exemple, même si le navire peut passer en dehors des limites du Canada pendant le voyage.¹⁴

Par conséquent, il semble que les tribunaux canadiens appliquent la définition normale de ce terme. Le Canada reconnaît que ce terme n'est pas défini dans ses textes législatifs. Par conséquent, le Groupe spécial devrait présumer que la définition normale l'emporte.

Le renvoi que fait le Canada au Décret n° 572-2000, qui a été pris en application de la Loi sur Investissement Québec, est également inutile. Le fait que les rédacteurs du Décret ont jugé nécessaire de préciser dans ce texte que "l'exportation" s'effectue "à l'extérieur du Québec" montre simplement que ce terme tel qu'il est employé ailleurs, comme dans la Loi sur Investissement Québec elle-même, avait son sens normal d'"à l'extérieur du pays".

Enfin, même si le terme "exportation" désigne seulement l'"exportation à l'extérieur du Québec", comme le Brésil l'a fait remarquer au paragraphe 129 de sa deuxième communication écrite, une prescription d'exportation à l'extérieur du Québec équivaut à une prescription d'exportation à l'extérieur du Canada. Si un gouvernement rend une partie de son territoire inadmissible à la subvention et prétend que, de ce fait, la subvention n'est pas subordonnée aux exportations, il

¹¹ Walter Goode, *Dictionary of Trade Policy Terms*, Centre for International Economic Studies, University of Adelaide, 2^{ème} éd., 1998, page 103.

¹² *Black's Law Dictionary*, 5^{ème} éd. (1979), page 520.

¹³ *R. v. Carling Export Brewing & Malting Company*, [1930] 2 D.L.R. 725, page 733.

¹⁴ *Rex v. Gooderham and Worts Ltd.*, [1928] 3 D.L.R. 109.

s'ensuivra probablement très vite de nombreuses petites désignations partielles d'admissibilité nationale. Un tel résultat serait incompatible avec la lettre et l'esprit de l'Accord SMC.

69. Les Décrets n° 572-2000 et 841-2000 concernant IQ pourraient-ils en principe s'appliquer au financement des ventes d'aéronefs régionaux de Bombardier?

Le Brésil ne souscrit pas à la déclaration du Canada selon laquelle le "Décret n° 841-2000 ne pourrait pas s'appliquer au financement d'aéronefs régionaux de Bombardier puisqu'il s'applique uniquement aux petites entreprises". Le Canada n'étaye pas cette affirmation. Il ne précise pas la disposition du Décret n° 841-2000 qui limite l'application de ce texte aux petites entreprises seulement.

En fait, rien dans le Décret n° 841-2000 n'indique que l'application de ce texte se limite aux petites entreprises. Le décret approuve un "Programme d'aide financière aux entreprises". Il est précisé à l'article premier du Programme, sous la rubrique "Objectifs", que l'objectif du Programme est de favoriser le développement économique du Québec en accordant une aide financière aux entreprises qui exercent une activité commerciale. Il n'y a pas de restriction quant à la taille de l'entreprise.

En outre, il est précisé à l'article 2 que l'aide a notamment pour objet la réalisation de projets d'investissement, d'innovation technologique et de développement de marchés. Une fois de plus, il n'y a pas de restriction quant à la taille de l'entreprise. Le Brésil note également que la définition de l'expression "développement de marchés" (article 10 de l'annexe II du Programme) comprend le développement de nouveaux marchés à l'extérieur du Québec, la promotion des exportations sur des marchés existants, le financement de contrats et le cautionnement de garanties bancaires. Ces activités sont toutes directement en rapport avec les opérations de Bombardier.

En revanche, il y a des dispositions qui donnent à entendre que le décret ne se limite pas aux petites entreprises. Par exemple, il est indiqué à l'article 19 du Programme que la durée maximale d'une aide financière accordée par Garantie-Québec est de dix ans; toutefois, cette durée maximale est de 15 ans pour les *projets majeurs de développement de marchés*. Il est difficile de concilier cette disposition avec l'affirmation selon laquelle l'aide est accordée aux petites entreprises seulement.

En outre, certaines dispositions du Programme concernent des situations dans lesquelles le montant de l'aide financière pourrait être considérable. Par exemple, l'article 30 du Programme prévoit des situations dans lesquelles le montant de l'aide financière dépasse 10 millions de dollars. On voit mal comment ces dispositions appuient l'affirmation du Canada selon laquelle le Décret s'applique aux petites entreprises seulement.

La seule restriction concernant la taille figure à l'article 8 du décret, qui limite l'octroi d'une aide financière aux entreprises de la "nouvelle économie" qui emploient moins de 100 personnes et dont le volume annuel des ventes est inférieur à 10 millions de dollars. Les entreprises de la "nouvelle économie" sont définies à l'article 3 de l'annexe II comme des entreprises qui exercent des activités dans plusieurs secteurs, y compris le secteur aéronautique. Néanmoins, l'article 8 limite l'octroi d'une aide aux entreprises de la "nouvelle économie", mais *seulement* pour la "réalisation d'un projet de nouvelle économie". *Rien* ne limite l'application du décret à une entreprise quelconque, quelle qu'en soit la taille, en ce qui concerne d'autres activités pouvant bénéficier d'un financement, comme les projets majeurs de développement de marchés, le développement de nouveaux marchés, l'expansion des marchés existants, le cautionnement de garanties bancaires et le financement d'un contrat, qui sont toutes des activités énumérées à l'article 10 de l'annexe II.

Enfin, le Brésil note que le Décret n° 841-2000 a été adopté en juin 2000. À peine un mois plus tôt, il y avait eu l'adoption du Décret n° 594-2000, qui prévoit expressément un programme

d'aide aux petites entreprises.¹⁵ Il est difficile d'expliquer pourquoi, vu l'adoption à peine un mois plus tôt d'un décret qui vise expressément les petites entreprises, il faudrait interpréter le Décret n° 841-2000, qui n'impose aucune restriction quant à la taille des bénéficiaires de l'aide, comme s'appliquant aux petites entreprises seulement.

La réponse donnée par le Canada concernant le Décret n° 572-2000 n'est pas convaincante non plus. Le Décret n° 572-2000 encourage l'investissement et l'emploi au Québec en permettant à IQ d'apporter son soutien financier afin d'inciter les entreprises à réaliser des projets d'investissement et d'exportation et de favoriser l'émergence de nouveaux projets (article premier, "Objectifs"). Le Décret prévoit expressément l'octroi d'une aide financière, entre autres, à des projets d'investissement de plus de 10 millions de dollars (article 6 a)), et l'octroi de crédits et de garanties de prêt à des acheteurs de l'extérieur du Québec pour l'achat de biens et de services. Le Canada reconnaît dans sa réponse que cette mesure pourrait servir à financer la vente d'aéronefs Bombardier, mais affirme que le Décret n° 572-2000 "n'est pas très adapté au financement de ventes d'aéronefs régionaux" en raison de "la limitation de la teneur en éléments d'origine québécoise ainsi que d'autres restrictions".

Comme le Canada le fait remarquer, la limitation de la teneur en éléments d'origine québécoise prescrit qu'une garantie de prêt ne dépasse pas 75 pour cent de la teneur en éléments d'origine québécoise des produits exportés. Toutefois, le Canada n'explique pas pourquoi cette limitation fait en sorte que le décret "n'est pas très adapté" au financement d'aéronefs régionaux canadiens. Le Canada ne précise pas quelles sont les "autres restrictions" qui font en sorte que le décret "n'est pas très adapté" au financement d'aéronefs régionaux. Enfin, le Canada affirme que le décret n'a pas été utilisé pour financer des aéronefs régionaux. C'est peut-être le cas, mais le décret pourra être utilisé pour financer des aéronefs régionaux dans le futur.

70. Le Canada a indiqué au Groupe spécial que des garanties sur titres avaient été accordées par des fabricants de moteurs comme Rolls-Royce, GE et Pratt & Whitney. Le Canada a-t-il connaissance d'autres cas dans lesquels des garanties sur titres ont été accordées pour des transactions concernant des aéronefs? Par exemple, les EETC sont-ils associés à des garanties sur titres dans le cadre d'un instrument global? S'il n'y a pas de marché pour les garanties sur titres en dehors d'IQ et des fabricants de moteurs, comment le Groupe spécial devrait-il déterminer si les garanties sur titres fournies par IQ confèrent ou non un avantage? L'article 14 c) de l'Accord SMC est-il pertinent à cet égard?

Dans la communication qu'il a présentée au Groupe spécial le 31 juillet, le Canada ne conteste pas directement l'argument du Brésil selon lequel il n'existe pas de garantie sur titres sur le marché. De plus, le Canada n'a pas contesté cette déclaration ni fourni d'éléments de preuve indiquant le contraire au moment où il aurait dû le faire – dans la communication qu'il a présentée à titre de réfutation à la deuxième réunion du Groupe spécial. Le Canada a présenté tardivement, soit le 8 août, des renseignements qui constitueraient selon lui "des éléments de preuve manifestes de l'existence d'un marché du secteur privé concernant le transfert d'un risque de manière *analogue* aux garanties fournies par IQ". (Pas d'italique dans l'original.) Selon le Canada, "des instruments financiers *analogues* aux garanties sur titres d'IQ sont en fait disponibles sur le marché". (Pas d'italique dans l'original.)

Toutefois, le Canada n'allègue pas qu'Embraer serait en mesure de trouver une garantie égale à celle offerte par IQ à un prix quel qu'il soit. Fait plus important, même à propos de ce qu'il appelle des garanties "analogues", le Canada demeure extrêmement silencieux sur le prix de ces garanties.

¹⁵ Décret n° 594-2000, 17 mai 2000, Concernant la mise en place du Programme de financement des petites entreprises (pièce n° 74 du Brésil).

La pièce n° 74 du Canada est censée montrer une garantie sur titres offerte [] par un assureur privé. Toutefois, cette garantie ne représente que [] pour cent du prix de l'aéronef pendant [] mois, [], ou la [] de [] pour cent pendant [] que le Canada a fournie à Air Wisconsin par l'entremise d'IQ. De plus, même s'il s'agissait d'une transaction [], le Canada a supprimé de la pièce la prime versée pour l'assurance. Par conséquent, il n'y a pas moyen de savoir comment la prime perçue en contrepartie de cette garantie se compare à la prime apparente de [] pour cent perçue par IQ.

Ce document, qui est daté du 21 février 2001, avait de toute évidence été mis à la disposition du Canada avant la préparation de la communication qu'il a présentée au Groupe spécial. Il est dommage que le Canada n'ait pas jugé bon de présenter ce document comme pièce jointe à sa première ou à sa deuxième communication écrite, car cela aurait permis au Groupe spécial et au Brésil d'en débattre à une réunion du Groupe spécial et, peut-être, de se renseigner auprès du Canada au sujet de la prime.

Le Canada allègue que la pièce n° 75 du Canada "montre que les constructeurs d'aéronefs peuvent mettre en place des mécanismes de financement novateurs axés sur le risque et la rémunération". Sans doute, mais cette pièce aussi se rapporte uniquement à une [] apparente de [] pour cent fournie au moyen d'une assurance, et ne divulgue pas le coût de cette garantie.

La pièce n° 76 du Canada est constituée de lettres envoyées par deux courtiers d'assurance qui affirment qu'il existe un marché bien établi pour les garanties sur titres. Toutefois, en dehors de ces allégations, ils ne fournissent aucun élément de preuve qui contredit la pièce n° 50 du Brésil et, du reste, ils ne font pas état de primes pour les garanties.

Enfin, le Brésil voudrait faire observer qu'aucune de ces soi-disant garanties sur titres ne fait état de la *qualité* de la garantie offerte. Le Groupe spécial se souviendra qu'Embraer s'était heurtée à deux difficultés en ce qui a trait à la rivalité qui l'opposait au Canada au chapitre de la garantie sur titres: 1) le Canada avait offert une garantie de [] pour cent, [] et 2) la cote de crédit supérieure du Québec donnait à sa garantie plus de valeur aux yeux des investisseurs que celle d'Embraer. Pour montrer que le Canada s'est simplement "aligné" sur l'offre d'Embraer, il faudrait que le Canada prouve que, pour la même prime reçue par le Québec, Embraer aurait pu faire appel au marché pour [] qui aurait eu une valeur équivalente pour les investisseurs. Le Canada ne l'a pas fait.

71. En ce qui concerne le paragraphe 105 de la déclaration orale du Brésil du 31 juillet 2001, veuillez préciser les dates de la transaction Air Nostrum.

Les précisions fournies par le Canada n'ont aucune incidence sur le fait que la SEE (Compte de la société et Compte du Canada) et IQ ont fourni un soutien pour la transaction Air Nostrum à des conditions inférieures au marché.

72. Veuillez présenter des observations au sujet du paragraphe 135 de la deuxième communication écrite du Brésil.

Dans sa réponse à la question n° 72, le Canada indique qu'il "a fourni toute la documentation existante" concernant par IQ des transactions Mesa, Midway, Air Littoral, Atlantic Coast Airlines et Air Nostrum. Cette réponse est très suspecte compte tenu des réponses et des documents contradictoires que le Canada a fournis au Groupe spécial au sujet la vente Air Nostrum. Le Brésil demande au Groupe spécial de considérer les points suivants.

Le 29 juin 2001, le Groupe spécial a demandé au Canada, dans la question n° 14, de "fournir des détails complets sur les modalités et conditions" du soutien d'IQ pour certaines ventes d'aéronefs, et "toute la documentation concernant l'examen de ces transactions par IQ". Le 6 juillet 2001, le Canada a fourni une réponse partielle en déclarant fermement qu'IQ avait uniquement pris part à la

transaction Air Nostrum dans la mesure où elle avait fourni une "garantie sur titres" jusqu'à concurrence de [] pour cent du prix d'achat de l'avion". Toutefois, cette déclaration contredit le sommaire de transaction Air Nostrum qui figure dans la pièce n° 64 du Canada, document que le Canada a omis de présenter jusqu'au 26 juillet 2001.

Dans la pièce n° 64 du Canada, il y a un tableau intitulé "Détails du financement". Ce tableau résume les conditions du soutien d'IQ à la transaction Air Nostrum, et indique qu'Air Nostrum devait []. Par conséquent, il est indiqué dans la pièce n° 64 du Canada que, contrairement à l'affirmation du Canada selon laquelle IQ a seulement fourni une simple "garantie sur titres", IQ a en réalité financé un pourcentage important de la transaction Air Nostrum par l'entremise de CQC, qui est, bien entendu, la propriété commune d'IQ et de Bombardier.

Au lieu de signaler cette contradiction au Groupe spécial, le Canada se contente maintenant d'affirmer que sa pièce n° 64 "ne reflétait pas les modalités et conditions finales de la garantie fournie par IQ". En fait, en réponse à la question n° 71, le Canada présente maintenant un nouveau document, sa pièce n° 77, datée du 18 juin 1998. Le Canada déclare que ce document renferme "la recommandation finale [d'IQ] et un sommaire de transaction" concernant Air Nostrum. Il est précisé dans le tableau intitulé "Détails du financement" joint à la pièce n° 77 du Canada que les pourcentages indiqués dans la pièce n° 64 du Canada ont changé. Le nouveau tableau indique toujours que [] ont accordé un financement sous forme de crédits pour [] pour cent du "montant financé", mais les pourcentages ont changé et sont les suivants: [].¹⁶ De plus, il est indiqué dans la pièce n° 77 du Canada que la garantie distincte accordée par la SDI/IQ correspondait à [] pour cent, et non [] pour cent, de la transaction.

Bien que les pourcentages et les conditions qui figurent dans la pièce n° 77 du Canada ne diffèrent que légèrement de ceux de la pièce n° 64 du Canada, le Brésil fait observer qu'ils diffèrent sensiblement de ceux que le Canada a mentionnés dans sa réponse à la question n° 14. Mais surtout, la présentation de la pièce n° 77 du Canada à ce stade avancé du différend est très troublante, et jette un doute sur la déclaration du Canada selon laquelle "il a fourni toute la documentation existante concernant l'examen" par IQ de cette transaction et d'autres transactions. Le Canada affirme qu'il "n'avait pas auparavant connaissance de l'existence" de sa pièce n° 77. Si cela est vrai, on doit alors se demander si les documents que le Canada a fournis au sujet d'IQ représentent, en fait, les recommandations finales d'IQ pour les transactions Mesa, Midway, Air Littoral, Atlantic Coast Airlines et Air Nostrum. C'est particulièrement vrai compte tenu de la déclaration initiale au Canada dans sa réponse à la question n° 14, à savoir qu'IQ a uniquement fourni une "garantie sur titres" à Air Nostrum. Le Brésil demande donc au Groupe spécial de faire des déductions défavorables et de présumer qu'il existe d'autres documents indiquant que des subventions subordonnées à l'exportation ont été accordées.

Questions additionnelles posées aux parties après la deuxième réunion du Groupe spécial - 15 août 2001

74. Veuillez commenter l'affirmation du Brésil (dans sa réponse à la question n° 56) selon laquelle "les versements semestriels de l'emprunteur seraient considérablement moins importants" dans le cadre de l'offre faite par Bombardier que dans le cadre de celle d'Embraer. Veuillez calculer le montant des versements semestriels pour les deux offres, en posant l'hypothèse d'un prêt de 1 milliard de dollars et d'un taux d'intérêt de 6 pour cent dans les deux cas. Veuillez également présumer, dans le cas de l'offre faite par Embraer, [].

¹⁶ La clause "[]" qui figure dans la pièce n° 77 du Canada confirme que ces trois entités ont accordé un soutien sous forme de prêts. Dans cette clause, le soutien accordé par chacune de ces trois entités est appelé un prêt.

La réponse du Canada montre que les conditions de financement offertes par Embraer et les conditions de financement offertes par Bombardier/le Canada ne sont pas équivalentes. Si le Brésil comprend bien la question du Groupe spécial, le but de cette hypothèse est de démontrer si les conditions de financement des deux offres sont différentes. La conclusion du Canada selon laquelle "il est impossible de comparer directement les versements semestriels prévus par les deux offres sur la base des hypothèses du Groupe spécial" constitue dans les faits une reconnaissance du fait que l'offre d'Embraer et l'offre de Bombardier/du Canada sont différentes. Les résultats des calculs fournis par [] dans son modèle [] confirment également ce fait. Comme le Canada lui-même l'a fait remarquer, le modèle fait ressortir "des scénarios de remboursement très différents pour les deux offres". Cette affirmation contredit totalement le point de vue antérieur du Canada selon lequel les conditions de financement des deux offres sont équivalentes. De plus, dans sa réponse à cette question, le Canada n'a pas réfuté les arguments du Brésil selon lesquels les versements semestriels prévus par l'offre de Bombardier seraient considérablement moins importants que les versements semestriels prévus par l'offre d'Embraer.

75. S'agissant de la réponse du Canada à la question n° 67 du Groupe spécial, le Canada est-il d'avis qu'il suffirait de prouver la "possibilité", la "probabilité" ou l'"attente" d'un soutien futur du gouvernement brésilien pour satisfaire à un élément juridique du "soutien public" en vertu de l'Arrangement de l'OCDE pour ce qui est des dispositions en matière d'"alignement"?

Le Canada reconnaît que l'article 53 de l'*Arrangement de l'OCDE* exige d'un Participant qu'il "[fasse] tout son possible pour vérifier" que l'offre sur laquelle il cherche à s'aligner bénéficie d'un soutien public. Le Canada n'a pas fait "tout son possible pour vérifier" que l'offre faite par Embraer à Air Wisconsin bénéficiait d'un soutien public du gouvernement du Brésil. Pour faire "tout son possible", il aurait fallu, en fait, qu'il interroge le Brésil. Si le Canada avait simplement interrogé le Brésil, il aurait découvert que ni Embraer ni Air Wisconsin n'avaient obtenu un soutien du gouvernement brésilien.

Le Canada a indiqué qu'il aurait été futile de demander au Brésil si l'offre d'Embraer impliquait un soutien public du Brésil parce que "le Brésil ... aujourd'hui encore, nie toute participation dans l'offre faite à Air Wisconsin".¹⁷ C'est vrai. Le Brésil "nie" sa "participation dans l'offre faite à Air Wisconsin" justement parce qu'il n'y a pas eu de participation, et le Canada n'a pas fourni d'éléments de preuve indiquant le contraire. Selon la logique du Canada, celui-ci a le droit de faire une supposition erronée parce qu'en se renseignant il aurait appris une vérité inacceptable. L'obligation de "faire tout son possible pour vérifier" quelque chose serait vide de sens s'il s'agissait seulement d'exiger du Canada qu'il procède à des vérifications auprès de sources dont il est certain qu'elles lui fourniront la réponse qu'il veut entendre.

76. Dans sa réponse à la question n° 67 du Groupe spécial, le Canada affirme qu'"il est tout simplement inconcevable que []". Faut-il comprendre qu'Embraer a offert des modalités et conditions de financement qui n'existaient pas sur le "marché"? Dans l'affirmative, l'offre d'Embraer pourrait-elle être utilisée comme un "point de repère du marché" pour déterminer la question de l'"avantage"? Veuillez donner des explications à ce sujet.

Dans sa réponse à la question n° 76 du Groupe spécial, le Canada répète une fois de plus que "l'offre d'Embraer ... devait impliquer un soutien du gouvernement brésilien". La seule réponse véritable du Canada à la question du Groupe spécial est que "la seule autre option" que le soutien du gouvernement brésilien, "aussi improbable qu'elle puisse être, consistait à obtenir []" qui "serait, par définition, accordé aux conditions du marché". Le Canada ne fournit pas d'autres explications.

¹⁷ Deuxième communication du Canada, 13 juillet 2001, paragraphe 92.

Comme le Brésil l'a expliqué ci-dessus, dans les observations qu'il formule au sujet de la réponse du Canada à la question n° 56 du Groupe spécial, Embraer a offert à Air Wisconsin [].¹⁸ De plus, dans sa réponse à la question n° 31 du Groupe spécial¹⁹ et dans sa deuxième communication²⁰, le Brésil a fait remarquer qu'Embraer aurait pu [] pour une foule de raisons. Il convient toutefois de faire remarquer que le Canada ne peut pas prouver que les conditions offertes par Embraer sont équivalentes à celles du marché.

Le Canada veut s'assurer d'être gagnant sur toute la ligne. Que l'offre d'Embraer ait ou non impliqué un soutien du gouvernement brésilien, la position du Canada veut qu'il soit gagnant: ou bien il s'est "aligné" sur l'offre, ou bien il n'a pas conféré un avantage. Le Canada fait tout simplement abstraction du fait que, comme le Ministre Tobin l'a dit clairement, le Trésor canadien a aidé Bombardier à offrir des conditions que Bombardier n'aurait par ailleurs pas pu obtenir sur le marché.

¹⁸ Voir la pièce n° 56 du Brésil. Conformément à l'article 16 des procédures de travail du Groupe spécial, le Brésil demande que les renseignements confidentiels entre crochets, inclus dans la présente note et dans le paragraphe ci-dessus, soient exclus de la version de cette communication jointe au rapport du Groupe spécial.

¹⁹ Réponses du Brésil aux questions posées par le Groupe spécial, 6 juillet 2001.

²⁰ Deuxième communication du Brésil, 13 juillet 2001, paragraphe 106.

ANNEXE A-17

OBSERVATIONS DU BRÉSIL CONCERNANT LA RÉPONSE DU CANADA À LA DÉCLARATION ORALE FAITE PAR LE BRÉSIL À LA DEUXIÈME RÉUNION DU GROUPE SPÉCIAL

(20 août 2001)

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
I. Introduction.....	A-196
II. Les objections du Canada à l'égard de la méthode employée par le Brésil sont inappropriées	A-197
A. Le Brésil a simplement appliqué la propre méthode du Canada au financement offert par la SEE	A-197
B. Le Canada utilise les marges relatives aux EETC comme points de repère du marché	A-199
C. Le Brésil a également montré que les prix fixés par la SEE étaient inférieurs aux marges relatives aux valeurs industrielles générales	A-203
D. Les critiques du Canada visant la méthode employée par le Brésil sont contradictoires	A-203
E. Les autres sources des prix fixés par la SEE ne sont pas non plus fiables.....	A-204
III. La méthode employée par le Canada pour attribuer les cotes de crédit n'est pas fiable et surévalue les notes.....	A-205
A. LA Encore est un instrument qu'on ne peut absolument pas considérer comme objectif	A-205
B. Les cotes de crédit attribuées par la SEE à ses clients sont largement surévaluées.....	A-206
IV. Transactions spécifiques	A-208
A. Atlantic Southeast Airlines	A-208
B. Atlantic Coast Airlines.....	A-208
C. Air Nostrum.....	A-209
D. Kendell Airlines	A-209
V. Investissement Québec	A-210
VI. Conclusion.....	A-212

I. Introduction

1. La présente communication contient les observations du Brésil relatives à la communication du Canada du 13 août 2001, intitulée "Réponse du Canada aux nouveaux arguments avancés par le Brésil dans sa deuxième déclaration orale".¹ Ainsi qu'il l'a déjà expliqué au Groupe spécial, le Brésil ne considère pas que sa deuxième déclaration orale, faite le 31 juillet 2001, contenait des arguments ou des renseignements nouveaux. Au lieu de cela, à la deuxième réunion du Groupe spécial, le Brésil a simplement appliqué les éléments de preuve concernant la mesure du marché, présentés par le Canada dans des déclarations antérieures dans le cadre de la présente procédure ainsi que de la procédure *Brésil – Aéronefs*, aux renseignements fournis par le Canada dans ses réponses aux questions du Groupe spécial communiquées le 26 juillet 2001.

2. Dans le bref intervalle de temps disponible entre la communication des données du Canada et la deuxième réunion du Groupe spécial, le Brésil a pu élaborer des indicateurs indirects raisonnables en ce qui concerne les conditions financières qui auraient été offertes sur le marché à l'époque de chacune des transactions canadiennes en cause. Quel que soit le point de repère que le Brésil employait, le financement accordé par le Canada était inférieur à ce point de repère du marché. Dans certains cas, le Brésil a également démontré que ce financement était accordé à des taux inférieurs au taux d'intérêt commercial de référence (le "TICR") établi au titre de l'*Arrangement de l'OCDE relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public* ("Arrangement de l'OCDE"). En outre, le Brésil a montré que les cotes de crédit attribuées par le Canada aux divers clients de Bombardier ne correspondaient pas aux propres déclarations du Canada concernant la solvabilité des compagnies aériennes ni aux notes publiées par les principaux organismes de notation.

3. Dans sa réponse, le Canada, comme on pouvait s'y attendre, critique les points de repère utilisés comme indicateurs indirects par le Brésil, qu'il qualifie d'imparfaits, et continue de défendre ses pratiques en matière de financement comme étant conformes aux principes commerciaux. Toutefois, comme le Brésil l'explique ci-après, le Canada n'a pas justifié les cotes de crédit qu'il attribue à ses clients, n'a pas démontré qu'il s'appuyait sur des estimations objectives du marché lorsqu'il accorde des crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public et n'a pas réfuté les éléments de preuve avancés par le Brésil attestant que certaines transactions ont été financées à des taux inférieurs au marché.

4. Au paragraphe 5 de sa réponse, le Canada indique que la fixation des prix en matière de financement des aéronefs est un "exercice très technique et hautement spécialisé, exigeant un examen à la fois objectif et subjectif d'un grand nombre de facteurs". C'est incontestablement vrai, mais ni la complexité de la question, ni la subjectivité du Canada dans cet exercice ne soustraient le problème à la compétence du Groupe spécial. Nonobstant la complexité de ce domaine, il existe des règles qui doivent être respectées. Le Brésil fait observer que le Canada est un participant à l'*Arrangement de l'OCDE*, qui constitue un ensemble de règles négociées, et incorporées dans l'Accord SMC, expressément dans le but de réglementer ce domaine. Le Brésil relève également que lorsqu'il a contesté les programmes PROEX du Brésil, parfois avec succès, le Canada n'a pas considéré que le caractère technique et spécialisé du financement des aéronefs l'empêchait de faire valoir que le Brésil accordait un financement à des taux inférieurs aux taux des points de repère du marché clairement établis. En outre, le Canada n'a jamais laissé entendre que l'examen subjectif par le Brésil du grand nombre de facteurs en jeu présentait un intérêt quelconque pour la question.

5. Le Canada affirme que le Brésil demande au Groupe spécial de s'appuyer sur l'appréciation de ces questions que donne le Brésil au lieu de celles que donne le Canada. Au contraire, le Brésil

¹ La communication du Canada est désignée dans le présent document par les termes "Réponse du Canada" ou "Réponse du Canada datée du 13 août".

demande au Groupe spécial de juger par lui-même au lieu de s'appuyer sur l'"examen subjectif d'un grand nombre de facteurs" fait par le Canada lui-même pour déterminer s'il a respecté les règles qu'il a négociées et qu'il a pris grand soin de faire appliquer vis-à-vis du Brésil. Pour les raisons expliquées plus loin, la communication du Canada datée du 13 août 2001 ne réfute pas la démonstration faite par le Brésil à la deuxième réunion du Groupe spécial selon laquelle le Canada n'a pas suivi ces règles lorsqu'il a accordé un soutien public au financement à l'exportation à des conditions inférieures au marché.

II. Les objections du Canada à l'égard de la méthode employée par le Brésil sont inappropriées

A. Le Brésil a simplement appliqué la propre méthode du Canada au financement offert par la SEE

6. Le Canada affirme que pour contester les prix fixés par la SEE, le Brésil s'est fondé sur des méthodes "fondamentalement viciées". Toutefois, malgré les dénégations du Canada, la déclaration faite par le Brésil à la deuxième réunion du Groupe spécial était en grande partie fondée sur les propres éléments de preuve du Canada concernant le marché et, de plus, était le reflet exact de ces éléments de preuve.

7. Aux paragraphes 21 à 25, le Canada s'élève contre l'emploi par le Brésil des mêmes points de repère que ceux que le Canada avaient auparavant utilisés pour contester le programme PROEX II du Brésil. Comme le note le Canada au paragraphe 22, il a employé ces points de repère pour démontrer "que le taux offert au titre du PROEX II, le taux des bons du Trésor américains plus 20 pdb, ne pouvait pas être obtenu sur le marché". Aux paragraphes 47 à 50 de la déclaration qu'il a faite le 31 juillet au Groupe spécial, le Brésil a utilisé ces points de repère pour démontrer que, selon la propre méthode d'évaluation du Canada, les financements accordés par le Compte de la Société et le Compte du Canada de la SEE, et par IQ, ne sont, de la même façon, pas proposés sur le marché.

8. Le Canada n'admet pas que le Brésil considère que les taux employés par le Canada sont indicatifs du marché. Selon le Canada, il n'utilisait pas ces taux dans le cadre de la procédure *Brésil – Aéronefs* pour "[établir une] limite rigoureuse pour le marché international du financement des aéronefs".² Cela n'est pas crédible. Comme le montre une pièce du Canada provenant de la procédure *Brésil – Aéronefs* reproduite sous couvert de la pièce n° 64 du Brésil, le Canada utilisait des taux de financement obtenus par d'autres compagnies aériennes pour démontrer que la référence du taux du PROEX II T + 20 pdb serait *toujours* "très largement inférieure au marché". Pour ce faire, et d'une manière crédible, il fallait que le Canada démontre dans quelle mesure les taux de financement du marché seraient *toujours* "très largement" supérieurs à T + 20 pdb. L'intention du Canada, en employant ces taux de financement du marché, était de crédibiliser son argumentation en montrant *précisément la situation effective du marché*. Le Groupe spécial a apparemment considéré que l'argumentation du Canada était à la fois valable et convaincante, puisqu'il a constaté que le PROEX II n'était pas conforme à la "limite rigoureuse" par rapport à laquelle, selon ce que faisait valoir le Canada, il devait être évalué.

9. C'est tout à fait à juste titre que le Brésil utilise à présent ces mêmes taux comme méthode (parmi celles que le Brésil a présentées dans sa déclaration du 31 juillet adressée au Groupe spécial) pour démontrer que le financement canadien est inférieur au marché.

10. Le Canada critique alors deux aspects particuliers de l'argumentation du Brésil. Il conteste tout d'abord la citation que fait le Brésil de la déclaration du Canada dans le cadre de la procédure *Brésil – Aéronefs* selon laquelle les compagnies aériennes représentatives dont les cotes de crédit vont

² Réponse du Canada, paragraphe 22.

de AAA à BBB- devraient payer des marges allant jusqu'à 250 pdb au-dessus du taux des bons du Trésor américain. Or, le Brésil a directement cité une communication du Canada, qui est ainsi libellée: "en décembre 1999, un échantillon représentatif de compagnies aériennes opérant sur le marché des États-Unis ont obtenu des financements à un taux égal au taux des bons du Trésor américain à dix ans majoré de 110 à 250 points de base".³

11. L'objection du Canada semble porter sur l'hypothèse avancée par le Brésil selon laquelle lorsque le Canada faisait référence aux compagnies aériennes "représentatives", il ne faisait pas référence aux compagnies dont les cotes de crédit allaient de AAA à BBB-. Cependant, en déclarant qu'un "échantillon représentatif de compagnies aériennes opérant sur le marché des États-Unis ont obtenu des financements à un taux égal au taux des bons du Trésor américain à dix ans majoré de 110 à 250 points de base", le Canada faisait référence au tableau à présent inclus sous couvert de la pièce n° 64 du Brésil. On y trouve American Airlines, qui était notée BBB- à l'époque, et que le Canada a décrite à la première réunion du présent Groupe spécial comme l'une des compagnies aériennes "les mieux notées". On est en droit de supposer que les autres compagnies aériennes qui ne sont pas parmi les "mieux notées" se seraient vu imposer des marges encore plus élevées.

12. Le Canada déclare ensuite qu'il "n'a pas fait valoir que les compagnies aériennes bien notées auraient à acquitter un taux correspondant au taux des bons du Trésor américain plus 125 pdb ou davantage".⁴ Cela n'est tout simplement pas vrai. Ce que le Canada a effectivement dit va même encore plus loin. En fait, le Canada a dit que la "compagnie aérienne non souveraine *ayant la meilleure notation*", qui était à l'époque British Airways, aurait à payer "T + 105-120 (plus 125-150 pour les aéronefs régionaux)".⁵ Ce ne sont donc pas seulement les compagnies aériennes bénéficiant d'une note élevée, mais celles qui ont la *meilleure note*, qui auraient à payer T + 125-150 pdb pour financer l'achat d'aéronefs régionaux. Toutes les autres compagnies aériennes se seraient alors vu imposer des marges plus élevées.

13. Or à présent, le Canada fait valoir qu'il n'aurait absolument pas pu vouloir dire ce qu'il a dit, puisqu'il a aussi soutenu dans le cadre de la procédure *Brésil – Aéronefs* (de nouveau dans le tableau maintenant joint sous couvert de la pièce n° 64 du Brésil), qu'American Airlines, qui avait à l'époque la note BBB-, payait T + 111 pdb.⁶ Selon le Canada, cela montre qu'une compagnie aérienne moins bien notée que la compagnie "ayant la meilleure notation" pourrait obtenir un financement au-dessous de T + 125-150 pdb. Mais le Canada néglige de souligner que le taux moyen pondéré T + 111 pdb payé par American Airlines s'appliquait aux *avions gros porteurs, et non pas aux aéronefs régionaux*. Concrètement, le Canada mentionnait le financement par American Airlines pour l'achat de deux Boeing 777-200, trois 767-300 et dix 737-800.⁷ Le Canada lui-même a indiqué que le financement des aéronefs régionaux exigeait 20 à 30 points de base supplémentaires. Ainsi, pour l'achat d'aéronefs régionaux, American Airlines, compagnie aérienne notée BBB-, aurait payé T + 131-141 pdb. Il existe donc une légère incohérence entre les marges mentionnées par le Canada, de T + 125-150 pdb pour British Airways (notée BBB+) et de T + 131-141 pdb pour American Airlines, qui a une note inférieure (BBB-). Nonobstant cette incohérence, la position du Canada était de dire que toute compagnie aérienne ne faisant pas partie des compagnies "ayant la note la plus élevée" aurait à payer des marges supérieures à T plus 150 points de base pour le financement des avions à réaction

³ Déclaration du Brésil datée du 31 juillet adressée au Groupe spécial, paragraphe 48, *citant le rapport Brésil – Programme de financement des exportations pour les aéronefs – Recours du Canada à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS46/RW (adopté tel qu'il a été modifié par l'Organe d'appel le 4 août 2000), annexe I-5, paragraphes 10 et 11.

⁴ Réponse du Canada, paragraphe 24.

⁵ WT/DS46/RW, annexe I-2, communication présentée à titre de réfutation par le Canada, 17 janvier 2000, paragraphe 51, note 26 (pas d'italique dans l'original).

⁶ Réponse du Canada, paragraphe 24.

⁷ WT/DS46/RW, annexe I-4, réponses du Canada aux questions posées par le Groupe spécial, 3 février 2000, réponse à la question n° 11.

régionaux en janvier 2000. Le Brésil relève que les marges pour les valeurs industrielles présentées sous couvert de la pièce n° 68 du Brésil indiquent qu'en janvier 2000, la marge pour un investissement en cas de note BBB- était le taux des bons du Trésor américain augmenté d'environ 160 pdb.

B. Le Canada utilise les marges relatives aux EETC comme points de repère du marché

14. De même, les objections soulevées par le Canada à l'utilisation par le Brésil des marges relatives aux EETC sont vaines. Le Canada laisse entendre que le Brésil a fait un "usage exclusif" des EETC comme "point de repère unique" pour la fixation des prix en ce qui concerne l'industrie des avions de transport régional.⁸ Cela est surprenant, étant donné que, comme l'a expliqué le Brésil, le Canada a lui-même utilisé auparavant les EETC comme indicateur indirect des taux du marché pour les transactions relatives aux avions à réaction régionaux.⁹ Ainsi, le 2 mars 2001, le Canada a affirmé ce qui suit au Groupe spécial *Brésil – Aéronefs* – Article 21:5 (II):

1. Comme il est indiqué dans la version actualisée du rapport sur les marchés de Morgan Stanley Dean Witter (le "rapport MSDW"), la compagnie aérienne ayant la meilleure cote de crédit (c'est-à-dire celle qui présente le risque le plus faible) est American Airlines, dont les emprunts courants se situent à un niveau oscillant entre 135 et 200 points de base au-dessus des taux des bons du Trésor. C'est-à-dire que, même en ce qui concerne la compagnie aérienne présentant le risque le plus faible dans la catégorie la mieux cotée, l'écart de 135 points de base est toujours supérieur de 35 points de base au seul TICR.

2. L'écart entre le TICR et les taux offerts sur le marché est supérieur – et dans certains cas nettement supérieur – pour d'autres compagnies aériennes qui ont une moins bonne réputation de solvabilité. Comme l'indique le rapport MSDW, la différence payée par une compagnie aérienne au-dessus des taux des bons du Trésor américain peut atteindre 500 points de base. En conséquence, même si on le compare aux taux du marché – sans tenir compte des modalités et conditions – le PROEX III confère un avantage important.¹⁰

15. Le rapport MSDW auquel se réfère le Canada est bien entendu le rapport qui montre les marges relatives aux EETC, sur lesquelles le Brésil a fondé les tableaux contenus dans les pièces n° 65 et 66 du Brésil. Dans le cadre de cette procédure, le Canada a également déclaré ce qui suit:

1. Ainsi qu'il a été examiné aux paragraphes 78 et 79 de la première communication du Canada, les écarts de financement requis des compagnies aériennes qui achètent des aéronefs régionaux (comme il est montré dans le rapport MSDW figurant dans la pièce n° 17 du Canada) excèdent largement l'écart retenu pour le TICR exprimé en dollars (une marge de 100 points de base au-dessus du taux moyen approprié des bons du Trésor). Les écarts indiqués dans le rapport MSDW concernent les titres revalorisés garantis par nantissement du matériel. Ces titres constituent une forme de financement garanti comportant un certain nombre de

⁸ Réponse du Canada, paragraphe 34.

⁹ Le Brésil n'a certainement pas utilisé les EETC "exclusivement" comme "point de repère unique". Le Brésil renvoie le Groupe spécial aux paragraphes 46 à 61 de la déclaration du Brésil à la deuxième réunion du Groupe spécial, 31 juillet 2001, en ce qui concerne la méthode qu'il emploie.

¹⁰ Brésil – Programme de financement des exportations pour les aéronefs – Deuxième recours du Canada à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends, WT/DS46/RW/2 (26 juillet 2001), annexe I-1, première communication du Canada, 2 mars 2001, paragraphes 78 et 79.

tranches en fonction desquelles l'ordre de priorité des créances sur l'avion varie. Chaque tranche est assortie d'une cote correspondant à l'ancienneté de la créance sur l'avion et à d'autres facteurs d'amélioration des crédits qui visent à réduire le risque. En raison de facteurs de réduction des risques, les titres revalorisés garantis se présentent sous forme de tranches dont la cote est habituellement bien supérieure à celle des créances non garanties de la compagnie aérienne. Cela permet aux compagnies aériennes (notamment celles dont la cote de crédit est la plus faible) d'obtenir à un coût globalement inférieur l'emprunt destiné à financer l'achat d'aéronefs. Les ratios coût de l'emprunt-valeur de l'actif initiaux pour les tranches des titres revalorisés garantis les mieux cotées se situent habituellement bien en deçà de 70 pour cent de la juste valeur marchande initiale, ce qui réduit encore le profil de risques lié aux titres revalorisés garantis par rapport au soutien accordé au titre du PROEX III. *Dans sa première communication, le Canada fait référence à une tranche relative aux titres revalorisés garantis pour ce qui est d'American Airlines qui se négocient à 135 points de base au-dessus des taux des bons du Trésor. Étant donné qu'il s'agit de la tranche la mieux cotée pour l'une des compagnies aériennes américaines les mieux cotées, cette tranche constitue un critère relatif prudent par rapport aux écarts exigés pour le financement des aéronefs régionaux; elle est néanmoins supérieure de 35 points de base au taux obtenu sur la base du seul TIGR. Le prêteur conférera sans aucun doute un avantage important à l'emprunteur si, en offrant un financement au TIGR, il est autorisé à offrir à un emprunteur moins solvable le même taux d'intérêt bas que celui qu'il offre à un emprunteur plus solvable.*¹¹

Ainsi, en avril de cette année, le Canada a considéré que la tranche des EETC ayant la note la plus élevée constituait un "critère relatif prudent par rapport aux écarts exigés pour le financement des aéronefs régionaux". Or, à présent que ses propres transactions sont évaluées par rapport à ce critère, le Canada qualifie son utilisation de "fondamentalement viciée". Ainsi, au paragraphe 36 de sa réponse, le Canada fait objection à l'utilisation par le Brésil de marges moyennes pondérées pour toutes les tranches d'une émission de titres revalorisés garantis. Étant donné que le Canada a déclaré antérieurement que la tranche la mieux notée (qui correspond à la marge la plus faible) constituait un critère "prudent", il n'y a aucune raison d'estimer que l'utilisation par le Brésil de marges moyennes pondérées a conduit d'une façon ou d'une autre à faire une comparaison inéquitable.

16. Le Canada déclare également que le Brésil a utilisé la moyenne pondérée de toutes les émissions de titres revalorisés garantis pour une année donnée. Or, comme le Brésil l'a expliqué dans sa communication des données sources, les tableaux figurant dans la pièce n° 65 du Brésil n'étaient pas fondés sur les moyennes concernant une année donnée, mais sur les marges auxquelles se négociaient les autres EETC dans le mois où la SEE proposait ou accordait le financement. Selon cette évaluation, le financement accordé par la SEE était régulièrement au-dessous des marges auxquelles se négociaient les EETC durant ce mois. Dans la pièce n° 66 du Brésil, communiquée dans le but de permettre des recoupements¹², les moyennes simples de toutes les transactions portant sur les EETC au cours de ce mois-là ont été utilisées, ce qui a donné des conclusions similaires.

17. À la première réunion du présent Groupe spécial, le 27 juin 2001, le Canada a continué de s'appuyer sur les marges relatives aux EETC pour contester la véracité de la déclaration du Brésil concernant les conditions de l'offre faite par Embraer à Air Wisconsin. Le Canada a affirmé ce qui suit: "Les marges de financement généralement requises des compagnies aériennes qui achètent des

¹¹ WT/DS46/RW/2, annexe A-3, déclaration orale du Canada, 4 avril 2001, paragraphe 88 (pas d'italique dans l'original).

¹² Voir la déclaration du Brésil datée du 31 juillet à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 66.

aéronefs régionaux excèdent largement le TICR exprimé en dollars EU. Même les compagnies aériennes américaines les mieux notées, telles qu'American Airlines, sont normalement tenues de payer des taux d'intérêt sensiblement supérieurs au TICR lorsqu'elles financent des aéronefs même à un rapport prêt/valeur inférieur à 70 pour cent [citant les données concernant le marché des EETC mises à jour le 10 février 2001 dans le rapport MSDW, pièce n° 14 du Canada]¹³. De nouveau, lorsque cette analyse est appliquée aux transactions du Canada, ce dernier la désavoue. Néanmoins, les données communiquées dans la réponse du Canada continuent de montrer que celui-ci accorde des financements à des taux qui ne correspondent pas à la norme "sensiblement supérieurs au TICR" que le Canada a soumise au Groupe spécial à la fin de juin. Par exemple, dans sa déclaration datée du 31 juillet, aux paragraphes 73 et 74, le Brésil a relevé que l'offre faite à ASA par la SEE le 26 août 1998 []. Aux paragraphes 87 et 88 de la même déclaration, le Brésil a noté que l'offre faite à Comair par la SEE le 12 août 1997 [].

18. Le Canada fait à juste titre observer que le Brésil a contesté certains aspects de la manière dont le Canada utilisait les EETC dans le cadre de la deuxième procédure *Brésil - Aéronefs* - Article 21:5. Aux paragraphes 31 et 32 de sa réponse datée du 13 août, le Canada cite des extraits des observations formulées par le Brésil au sujet des réponses du Canada aux questions posées dans le cadre de cette procédure. Mais le Canada n'explique pas le contexte des observations citées. Dans la procédure *Brésil - Aéronefs*, le Canada s'est efforcé de démontrer que le programme PROEX III du Brésil, qui autorisait à abaisser les taux d'intérêt au niveau du TICR, permettait ainsi au Brésil d'accorder des financements à des taux inférieurs au marché. En réponse à la question 18 posée par ce Groupe spécial, le Canada a déclaré ce qui suit:

5. Le Canada a présenté des arguments et des éléments de preuve détaillés devant le présent Groupe spécial aux paragraphes 84 à 97 de sa première communication, ainsi qu'aux paragraphes 78 à 90 de sa communication à titre de réfutation, selon lesquels le TICR n'est pas un critère approprié pour les transactions concernant les aéronefs régionaux parce qu'il ne reflète pas fidèlement les taux auxquels le financement des aéronefs régionaux est généralement offert sur le marché commercial.

6. Dans la plupart des cas, le TICR est bien inférieur aux taux commerciaux applicables aux transactions concernant des aéronefs régionaux. Par exemple, comme il a été démontré au paragraphe 88 de la communication à titre de réfutation du Canada, le TICR est de 35 points de base inférieur au taux atteint par la tranche de certificats revalorisés garantis la mieux cotée pour l'une des compagnies aériennes américaines auxquelles a été attribuée la meilleure cote de crédit (American Airlines).¹⁴

19. Ainsi, le Canada lui-même a utilisé les EETC, plutôt que les éléments établissant les taux offerts par les banques commerciales dans le cadre d'autres opérations de financement d'avions à réaction régionaux, pour déterminer les "taux commerciaux applicables aux transactions concernant les aéronefs régionaux". En particulier, le Canada a utilisé la marge appliquée à la tranche la plus élevée pour la compagnie aérienne ayant la note la plus élevée. Dans sa réponse, le Brésil, outre le passage cité au paragraphe 31 de la réponse du Canada datée du 13 août, a expliqué que, pour nombre de raisons identiques à celles qui sont exposées dans sa déclaration à la deuxième réunion du présent Groupe spécial et dans sa réponse à la question 18, les EETC ne constituaient pas des indicateurs indirects parfaits pour les transactions concernant les avions à réaction régionaux financées par les

¹³ Déclaration du Canada datée du 27 juin à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 14 (puce 2).

¹⁴ WT/DS46/RW/2, annexe A-4, réponse du Canada aux questions posées par le Groupe spécial, 17 avril 2001, paragraphes 5 et 6.

banques. En particulier, le Brésil a souligné que la marge de janvier 2001 appliquée à la transaction American Airlines peut ne pas refléter la marge à l'émission appliquée à l'époque. En conclusion, le Brésil a déclaré ce qui suit:

Enfin, si l'on prend simplement l'analyse du Canada telle qu'elle est présentée, on remarque que le Canada n'y explique pas comment il se peut que la dette de la compagnie aérienne ayant la meilleure cote de crédit se négocie à un niveau oscillant entre 35 et 100 points de base au-dessus du TICR alors que, en même temps, les propres crédits qu'il fournit à des compagnies aériennes à un taux *inférieur* au TICR sont "commerciaux".¹⁵

20. Cette conclusion définit précisément la question qui est soumise au présent Groupe spécial. Le Canada affirme ici, de même que dans la procédure *Brésil – Aéronefs*, que les conditions de financement qu'il offre, bien que nettement inférieures à celles des emprunts de la compagnie aérienne ayant l'une des meilleures cotes de crédit, sont néanmoins en adéquation avec le marché. Le Canada ne peut pas éviter cette contradiction en changeant simplement d'avis quant au caractère approprié des EETC comme indicateur indirect des taux du marché.

21. Le Canada allègue qu'en employant les taux de financement du marché utilisés par le Canada dans le cadre de la procédure *Brésil – Aéronefs*, le Brésil "n'a pas reconnu que le marché des créances sur ces compagnies et d'autres compagnies aériennes notées par des organismes extérieurs est dynamique", il n'a donc lié ces taux ni "aux éléments spécifiques des transactions de la SEE ni à l'époque à laquelle la SEE a fait ses offres".¹⁶ Au contraire, les méthodes employées par le Brésil en l'espèce étaient plus précises que celles qu'a utilisées le Canada dans le cadre de la procédure *Brésil – Aéronefs*. En l'espèce, le Brésil s'est efforcé de comparer les prix fixés par le Canada avec les marges auxquelles les EETC se négociaient à l'époque dans le mois où le Canada a pris ses engagements *et* avec les marges appliquées aux émissions des EETC chaque année. Ainsi, dans la pièce n° 65 du Brésil, les prix fixés par la SEE dans le mois considéré sont comparés aux marges auxquelles se négociaient les EETC *ce mois-là*. Le Brésil relève que, du fait que peu ou pas de nouveaux EETC sont émis dans un mois donné, en utilisant les marges à l'achat plutôt que les marges à l'émission pour la comparaison figurant dans la pièce n° 65 du Brésil, le Brésil a comparé le financement offert par le Canada à un plus grand éventail de données que s'il s'était efforcé de se référer uniquement aux marges applicables aux offres nouvelles.

22. De surcroît, dans la pièce n° 66 du Brésil, le Brésil a comparé les prix fixés par la SEE à la marge à l'émission moyenne pour toutes les nouvelles émissions d'EETC cette année-là. Là encore, l'utilisation d'une marge moyenne annuelle a fourni une gamme de données plus étendue à comparer aux prix fixés par le Canada. En outre, en employant des moyennes annuelles, on est en droit de supposer que le Brésil a "lissé" les éventuels pics des marges pour certaines émissions, ce qui a permis une comparaison plus équitable des prix fixés par la SEE. Le Brésil n'a jamais allégué que l'une ou l'autre de ces comparaisons était statistiquement parfaite¹⁷, mais il estime que les deux méthodes de comparaison sont plus précises que les comparaisons que le Canada a lui-même faites dans le cadre de la procédure *Brésil – Aéronefs* et à la première réunion du présent Groupe spécial et, surtout, qu'elles permettent des comparaisons équitables et cohérentes des prix fixés par le Canada. Avec ces deux comparaisons, la conclusion est nette: les prix fixés par la SEE sont toujours inférieurs à ce qui semble ressortir du marché.

¹⁵ WT/DS46/RW/2, annexe B-6, observations du Brésil au sujet des réponses du Canada et des tierces parties aux questions, paragraphe 26.

¹⁶ Réponse du Canada, paragraphe 25.

¹⁷ Le Brésil fait à nouveau remarquer qu'il n'a disposé que de deux jours ouvrés et d'un week-end pour élaborer ses observations sur les données du Canada, comparé aux neuf jours ouvrés et aux deux week-ends dont a disposé le Canada pour répondre.

23. En tout état de cause, les protestations du Canada selon lesquelles l'utilisation des EETC comme point de repère indirect est "fondamentalement viciée" semblent bien futiles compte tenu du fait que la SEE elle-même se réfère aux [].

C. Le Brésil a également montré que les prix fixés par la SEE étaient inférieurs aux marges relatives aux valeurs industrielles générales

24. Il a été montré, dans la pièce n° 68 du Brésil, que *même à supposer que les cotes de crédit établies par le Canada soient exactes*, les prix fixés par la SEE étaient inférieurs aux marges auxquelles se négociaient les [] au moment de l'offre faite par la SEE concernant plusieurs des transactions analysées dans la déclaration du Brésil. Le Canada ne réfute pas ces conclusions.

25. Néanmoins, le Canada continue d'utiliser largement les [] pour justifier les prix figurant dans les tableaux de ventilation communiqués aux pages 3 à 10 de l'annexe II de sa communication. Le Brésil a déjà expliqué que les indices des valeurs industrielles représentent les moyennes de l'endettement général des entreprises qui sont encore ajustées au moyen des courbes Fair Market qui sont par elles-mêmes des moyennes lissées calculées sur un large éventail de secteurs et d'emprunts. Au moins, les EETC représentent les taux effectifs du marché appliqués au financement des aéronefs garanti par les aéronefs. Dans plusieurs des tableaux de ventilation (voir les pages 7 à 10) communiqués dans l'annexe II, toutefois, les [] constituent le seul facteur venant à l'appui de l'allégation du Canada selon laquelle ses taux correspondent au marché. Si les moyennes générales ne sont pas considérées comme représentatives du secteur des avions à réaction régionaux (et le Canada n'a pas montré qu'elles le sont), les prix fixés par le Canada sont à chaque fois bien inférieurs au marché.

26. Le Canada a également reproché au Brésil d'avoir utilisé des données se rapportant à une période donnée comme variables comparables pour des transactions correspondant à une période différente. Ainsi qu'il est expliqué plus haut, la méthode du Brésil s'efforçait raisonnablement de tenir compte des facteurs temporels. En dépit de cette critique adressée au Brésil, le Canada lui-même utilise des chiffres provenant d'une période donnée pour justifier les prix fixés dans une autre période. Par exemple, à l'annexe II, le Canada se réfère aux [] pour étayer *toutes* les comparaisons à l'exception des offres concernant Atlantic Coast Airlines en février 1996 et Kendell Airlines en août 1999. Le Canada cite ces [] comme éléments représentatifs de comparaison dans les graphiques concernant des financements offerts en juillet 1996 (un an avant []), mars 1998, août 1998, février 1999 et mars 1999. Cela donne à penser que le Canada sélectionne tout simplement les données qu'il considère favorables pour étayer sa propre position. Par contre, le fait que le Brésil utilise les émissions d'EETC a comme avantage de lui donner un échantillon représentatif de plus de 30 émissions différentes et de plus de 100 tranches différentes pour servir de base à des estimations raisonnables des prix du marché.¹⁸

D. Les critiques du Canada visant la méthode employée par le Brésil sont contradictoires

27. Les critiques du Canada visant la méthode employée par le Brésil sont aussi contradictoires à d'autres titres. Par exemple, le Canada déclare à la page 1 de l'annexe I qu'"il existe un "écart important" entre les prix des EETC et les prix obtenus à partir des *marges relatives aux obligations de société comparables* et des marges relatives aux indices Fair Market" (pas d'italique dans l'original). Cependant, le Canada reconnaît à la page 1 de l'annexe II qu'"il n'existe pas beaucoup d'obligations de sociétés non garanties émises par les compagnies aériennes. De plus, à la connaissance du Canada, *aucune compagnie aérienne régionale américaine n'a émis d'obligations de société*" (pas d'italique

¹⁸ Voir, par exemple, la pièce n° 14 du Canada, qui répertorie les émissions et les tranches des titres revalorisés garantis des compagnies aériennes américaines.

dans l'original). Ainsi, le Canada, tout en rejetant l'utilisation des prix des EETC, préfère à la place un indicateur indirect qui, reconnaît-il, n'existe pas dans le secteur des aéronefs régionaux. Néanmoins, lorsqu'il justifie les prix qu'il a fixés transaction par transaction, aux pages 3 à 11, le Canada compare ses prix à des obligations de société "peu nombreuses" dans le secteur des avions gros porteurs sans se préoccuper le moins du monde de savoir s'il conviendrait d'ajuster ces marges en ce qui concerne le secteur des aéronefs régionaux alors même que, ainsi qu'il a été examiné plus haut, le Canada a dit que les marges concernant le secteur des aéronefs régionaux devraient être de 20 à 30 points plus élevées que dans le secteur des avions gros porteurs.¹⁹

E. Les autres sources des prix fixés par la SEE ne sont pas non plus fiables

28. Le Canada rejette les critiques qu'adresse le Brésil aux autres aspects de ses prix pour les transactions concernant les avions à réaction régionaux. Au paragraphe 14, le Canada déclare que la SEE se réfère aux prix qu'elle avait elle-même fixés dans le passé non pas pour déterminer si ces transactions sont en adéquation avec le "marché" mais simplement pour "qu'elles soient cohérentes et qu'elles prennent tout en compte". Cette distinction est futile. Dans l'un ou l'autre cas, les notes de service relatives à la fixation des prix de la SEE montrent que cette dernière s'en tient à ses propres évaluations subjectives, au lieu de suivre les pratiques en vigueur sur le marché, pour définir les conditions de financement applicables à ses transactions.

29. Dans sa déclaration, le Brésil a noté que bien que le Canada affirme que plus de 70 pour cent des ventes d'avions à réaction régionaux de Bombardier ont été financées sur le marché commercial sans aucun soutien du gouvernement, la SEE ne semble pas évaluer ses prix par rapport aux prix fixés pour ces transactions. En réponse, le Canada déclare que la SEE a des difficultés à obtenir des renseignements sur les conditions de ces transactions. Cela n'a aucun sens, Bombardier étant une partie intéressée tant dans les transactions commerciales que dans celles qui bénéficient d'un soutien des pouvoirs publics. Si la SEE souhaite comparer le financement qu'elle accorde à celui que Bombardier obtient sur le marché commercial, il lui suffit de demander à Bombardier les renseignements pertinents.

30. Le Canada tente de faire valoir que l'"importance de la transaction pour Bombardier" est un élément à prendre en considération pour établir le taux du marché pour une affaire donnée.²⁰ Cela est tout simplement incroyable. Le Brésil doute fortement que l'importance d'une transaction donnée pour Embraer puisse jamais justifier que le gouvernement brésilien accorde le soutien qu'il a estimé nécessaire pour qu'Embraer conclue l'affaire. Aucune banque commerciale ne prendrait en considération l'importance d'une vente pour Bombardier pour définir les conditions de financement qu'elle offrirait pour une transaction.

31. Par ailleurs, le fait de dire que [] n'a peut-être été "qu'un des éléments pris en compte par la SEE" ne constitue pas un moyen de défense. Le Canada peut considérer que ses efforts pour faire en sorte que Bombardier l'emporte dans les transactions qui sont importantes pour lui ne sont, selon les propres termes du Canada, "qu'un" des "éléments subjectifs" sur la base desquels, toujours d'après les termes qu'emploie le Canada, il ne faudrait pas "spéculer", mais la question dont est saisi le Groupe spécial est celle de savoir si le financement accordé par la SEE était fondé sur les principes et les conditions du marché commercial.²¹ L'importance d'une transaction pour Bombardier ne saurait en aucun cas être interprétée comme un principe ou une condition du marché commercial.

¹⁹ Voir WT/DS46/RW, annexe I-2, communication présentée à titre de réfutation par le Canada, 17 janvier 2000, paragraphe 51 (note 26).

²⁰ Réponse du Canada, paragraphes 26 à 28.

²¹ Réponse du Canada, paragraphes 28, 3 et 5, respectivement.

III La méthode employée par le Canada pour attribuer les cotes de crédit n'est pas fiable et surévalue les notes

32. La communication du Canada ne justifie ni la manière dont la SEE attribue les cotes de crédit aux emprunteurs ni les notes qu'elle a effectivement attribuées. Dans sa déclaration à la deuxième réunion du Groupe spécial, le Brésil a montré que les notes attribuées par le Canada à divers emprunteurs étaient systématiquement plus élevées que celles qui étaient publiées pour de meilleures compagnies aériennes, plus solvables. En outre, le Brésil a également montré que les notes attribuées par le Canada à certaines compagnies aériennes changeaient fréquemment sans raison apparente, et semblaient être le fruit de rationalisations *a posteriori* concernant certaines marges de financement.

33. Dans sa réponse datée du 13 août, le Canada ne cherche guère à justifier les cotes de crédit sur lesquelles sont fondées les conditions de financement qu'il offre, ne consacrant qu'une seule page de sa communication à cette question. Il s'emploie à défendre son logiciel LA Encore, mais, ainsi que cela est expliqué plus loin, celui-ci n'a aucune valeur comme moyen indépendant ou objectif pour déterminer si les conditions de financement offertes par le Canada sont en adéquation avec le marché. Le Canada suppose simplement que les cotes de crédit qu'il attribue à diverses compagnies aériennes sont valables, et, sur la base de ces notes, s'efforce de justifier les conditions du financement qu'il propose. Or, la précision de la cote de crédit attribuée à un emprunteur est capitale pour déterminer le taux de financement approprié à cet emprunteur. Si le Canada attribue une meilleure cote de crédit à une société que ne le ferait le marché, on est en droit de supposer que tout financement accordé sur la base de cette note est aussi assorti de conditions meilleures que celles qu'offrirait le marché.

A. LA Encore est un instrument qu'on ne peut absolument pas considérer comme objectif

34. Dans sa réponse à la question n° 66 du Groupe spécial, le Canada a reconnu que son système de notation LA Encore avait été personnalisé pour intégrer des facteurs subjectifs. Le Canada affirme avoir communiqué de la documentation supplémentaire sur LA Encore dans sa réponse à la question n° 66 qui établit la fiabilité du programme, mais le Brésil relève que le Canada n'a fourni aucun renseignement concernant la façon précise dont la SEE a personnalisé LA Encore ni aucune description des facteurs subjectifs utilisés dans le programme. En outre, les renseignements que le Canada a versés au dossier au sujet de LA Encore montrent que ce programme, tel qu'il est utilisé par la SEE, n'est absolument pas fiable pour déterminer si le financement offert par le Canada était aux taux du marché.

35. Par exemple, le Canada reconnaît que LA Encore a fait l'objet d'un "nouvel étalonnage de certaines valeurs pondérées", mais n'explique pas comment cela a été fait. En fait, tout ce que le Brésil et le Groupe spécial savent, c'est que ce nouvel étalonnage a entraîné une amélioration des notes antérieurement attribuées par la SEE elle-même allant jusqu'à [].²² La flexibilité et la personnalisation de LA Encore semblent être l'une des principales caractéristiques du logiciel. La pièce n° 72 du Canada fait à plusieurs reprises référence à la manière dont le logiciel peut être personnalisé. Selon cette pièce, le logiciel est doté d'"outils de personnalisation" qui permettent à l'utilisateur d'établir son "approche personnelle en matière de pratiques de crédit, de lignes directrices ou de notation interne". Par ailleurs, "[un] ensemble puissant d'outils d'appui *rendent la personnalisation possible à tous les niveaux...*" (pas d'italique dans l'original). En fait, la personnalisation des résultats est assurée, entre autres, par un "adapteur" qui permet à l'utilisateur de "reconfigurer des questions subjectives et ajuster leur incidence dans tout le réseau d'évaluation".²³

²² Déclaration du Brésil datée du 31 juillet à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 54.

²³ Pièce n° 72 du Canada, page 3.

36. La pièce n° 73 du Canada offre d'autres éléments prouvant le manque d'objectivité du logiciel. Les sections 3.2 et 3.2.1 décrivent en détail comment l'utilisateur peut établir sa propre "règle de pondération" et affecter différents poids aux divers paramètres qu'il a choisi d'examiner. Là encore, le Canada n'a communiqué aucun renseignement sur la manière dont ses propres "règles de pondération" fonctionnent effectivement. En fait, ce logiciel est si facile à personnaliser que les résultats obtenus avec le programme n'ont réellement aucune utilité pour toute personne extérieure à l'institution qui l'utilise. Selon les termes de l'expert cité par le Canada, M. Kumra, "cette flexibilité empêche généralement que les résultats fournis par le système soient utilisés en dehors de l'organisation. Les caractéristiques mêmes qui permettent une personnalisation poussée de la base de connaissances concernant des environnements de crédit spécifiques font que deux organisations ne peuvent pas fonder *objectivement* les transactions sur les résultats obtenus puisqu'elles ne peuvent pas utiliser les systèmes personnalisés (différemment) comme base de comparaison commune".²⁴

37. D'après les propres pièces du Canada, les résultats obtenus par la SEE au moyen de LA Encore correspondent à ses propres méthodes, à sa propre culture, et au degré de risque qu'un organisme public de crédit à l'exportation est disposé à encourir. Aucun de ces facteurs ne dépend du marché commercial en ce qui concerne les conditions de financement des transactions relatives aux avions à réaction régionaux. Il n'est donc pas étonnant que l'utilisation de LA Encore par la SEE puisse améliorer de [] la cote de crédit d'une compagnie aérienne. Dans ces circonstances, le Groupe spécial ne devrait pas considérer que l'utilisation par la SEE de son logiciel personnalisé vienne d'une manière quelconque à l'appui de l'allégation du Canada selon laquelle les financements accordés par la SEE sont aux taux du marché. Le Groupe spécial ne devrait pas seulement considérer telle ou telle transaction financée par l'intermédiaire de la SEE comme des violations de l'Accord SMC, il devrait aussi juger que l'emploi par la SEE des "guichets commerciaux" en tant que tel constitue une violation car toute la notion de "guichet commercial" est fondée sur des cotes de crédit des emprunteurs nettement gonflées.

B. Les cotes de crédit attribuées par la SEE à ses clients sont largement surévaluées

38. Outre le caractère fondamentalement peu fiable et subjectif de LA Encore, et pour cette raison, les cotes de crédit attribuées par la SEE à ses divers clients sont bien meilleures que celles que des organismes comme Standard & Poor's attribuent normalement aux entreprises de ce secteur. Une analyse des notes attribuées par la SEE montre que ses clients obtiennent systématiquement de meilleures notes que *toutes* les compagnies aériennes notées par Standard & Poor's, à l'exception de British Airways (qualifiée par le Canada dans le cadre de la procédure *Brésil – Aéronefs* de "compagnie aérienne non souveraine ayant la meilleure notation"), de Southwest Airlines (considérée comme la grande compagnie aérienne la mieux gérée aux États-Unis), et, dans certains cas, American Airlines (qualifiée par le Canada, à la première réunion du présent Groupe spécial, de compagnie aérienne parmi les "mieux notées" aux États-Unis). Dans sa réponse, le Canada n'essaie pas de montrer comment les notes qu'il attribue ont un lien quelconque avec les notes publiées concernant le secteur des compagnies aériennes. Comme on l'a relevé plus haut, en surévaluant la cote de crédit d'un client, la SEE peut accorder un financement prévoyant des marges qui ne peuvent pas être obtenues sur la base d'une cote de crédit inférieure.

39. Le tableau joint sous couvert de la pièce n° 73 du Brésil permet de voir la mesure dans laquelle le Canada surévalue les cotes de crédit. Ce tableau montre une comparaison entre les cotes de crédit attribuées par la SEE à divers clients, prises dans la communication du Canada, et les notes attribuées par Standard & Poor's à diverses compagnies aériennes commerciales à l'époque de chaque

²⁴ Pièce n° 73 du Canada, pages 16 et 17 (pas d'italique dans l'original). De plus, selon ce même expert, une partie de "la puissance [de LA Encore] provient de son extrême flexibilité qui permet aux utilisateurs de modifier directement les modèles utilisés par le système en augmentant la base de connaissances par des règles additionnelles ou en ajustant la pondération dans la base de connaissances existante". *Id.*, page 14.

transaction de la SEE. Dans les colonnes de droite de ce tableau, le Brésil a calculé l'écart, en termes de nombres d'échelons, entre les notes communiquées par le Canada (en employant les notes concernant les créances garanties et les créances non garanties) et les notes publiées par Standard & Poor's pour la date pertinente.²⁵ Un signe "+" dans les colonnes intitulées "Écart" indique le nombre d'échelons qui confèrent aux clients de la SEE une *meilleure* cote de crédit que celle que publie Standard & Poor's pour chaque compagnie. Un signe "-" dans ces colonnes indique le nombre d'échelons qui confèrent aux clients de la SEE une cote de crédit *plus mauvaise* que la note attribuée par Standard & Poor's.

40. Cette analyse montre que, par exemple, le Canada a attribué à Atlantic Southeast Airlines (ASA) une note [], en août 1998. En mars 1997, le Canada a attribué à ASA une note []. Dans les deux cas, la note attribuée à ASA était []. On peut mesurer l'importance de cette notation en se référant aux marges concernant les [] pour août 1998, figurant dans la pièce n° 68 du Brésil. La première page de cette pièce montre que la marge concernant une [] avec la note [] (non garantie) [] était approximativement de [] pdb au-dessus de T à dix ans. La marge concernant les [] avec la note [] attribuée par Standard & Poor's à American, en revanche, était de plus de [] pdb au-dessus de T à dix ans. Rien dans la réponse du Canada ne justifie, même approximativement, ces écarts, ni n'explique comment ou pourquoi ASA s'est vu attribuer []. Néanmoins, le Canada utilise ces notes pour accorder des conditions aux clients de la SEE comme ASA qui ne seraient apparemment pas offertes aux compagnies aériennes les mieux notées par Standard & Poor's. Autrement dit, le Canada utilise ces notes gonflées pour libérer la SEE des obligations de l'*Arrangement de l'OCDE* et pour justifier son incursion dans le financement relatif aux "guichets commerciaux".

41. C'est la même chose pour les autres clients de la SEE. En mars 1998 et en février 1999, par exemple, la SEE a attribué à Comair une [].²⁶ Là encore, le Canada n'a fourni aucune explication sur la raison pour laquelle Comair méritait []. Cependant, la documentation fournie par le Canada à l'annexe II de sa communication datée du 13 août 2001 montre combien son argumentation dépend de ces notes. À la page 10 de l'annexe II, figurent les comparaisons établies par le Canada en ce qui concerne le prix de T plus [] points de base fixé pour Comair en février 1999, et il est indiqué que cela était "bien supérieur" au marché, y compris les émissions d'obligations et les []. Cela n'est possible que si l'on part du principe que la note [] attribuée à Comair est raisonnable. Si l'on attribuait à Comair [].

42. On trouve le même contraste à la page 9 de l'annexe II. Cette analyse présente les comparaisons effectuées par le Canada en ce qui concerne le prix fixé pour Comair en mars 1998 de T plus [] points de base, ce qui, allègue le Canada, était "dans les limites" du marché pour cette période. Or il est indiqué à la page 9 que les prix fixés par la SEE étaient inférieurs à toutes les variables comparables que le Canada lui-même utilise, à l'exception de []. Là encore, si l'on attribuait à Comair la même note qu'à [], les prix fixés par la SEE seraient [], en plus des autres indices sur lesquels s'appuie le Canada.

43. La même analyse vaut pour tous les clients au sujet desquels le Canada a présenté des renseignements dans sa communication datée du 13 août 2001, éventuellement à l'exception de Kendell.²⁷ En ce qui concerne [], tous les éléments de preuve indiquent que les cotes de crédit de ces

²⁵ Les notes attribuées par Standard & Poor's ont été communiquées sous couvert de la pièce n° 67 du Brésil.

²⁶ La note [] attribuée à Comair [].

²⁷ Kendell est le seul client de la SEE dans cette analyse qui ait obtenu une []. Étant donné que la transaction Kendell [], on peut dire que la cote de crédit attribuée par la SEE à Kendell est conforme aux notes attribuées par Standard & Poor's. Cela ne justifie pas les pratiques de la SEE, cela illustre davantage les anomalies des notes attribuées par la SEE à []. Les observations du Brésil au sujet des caractéristiques de la transaction Kendell sont présentées ci-après.

compagnies ne sont tout simplement pas cohérentes par rapport aux cotes de crédit des autres compagnies aériennes sur le marché, et ne constituent donc pas une base fiable, en adéquation avec le marché, sur laquelle déterminer les marges du marché pour le financement de ces clients.

44. Enfin, le Brésil relève également que les notes attribuées par le Canada sont bien meilleures que celles qu'on trouve normalement, au dire du Canada lui-même, dans le secteur des compagnies aériennes. Dans le cadre de la procédure *Brésil – Aéronefs*, le Canada a noté qu'en janvier 2001 aucune compagnie aérienne n'était notée "A".²⁸ Pourtant, comme il est montré dans la pièce jointe n° 73 du Brésil, [].

IV. Transactions spécifiques

45. Le Brésil a montré que la réponse du Canada ne réfute pas les allégations du Brésil concernant la façon systémique dont le Canada ne tient pas compte des points de repère du marché pour déterminer soit les cotes de crédit, soit les marges relatives à certaines transactions. Outre ces questions systémiques et les notes et marges spécifiques déjà analysées, le Brésil souhaite formuler les observations additionnelles ci-après au sujet des transactions examinées dans la déclaration du Brésil à la deuxième réunion du Groupe spécial et dans la réponse du Canada à cette déclaration. Le Brésil note que ces observations se limitent à la réfutation des arguments figurant dans la réponse du Canada. Elles ne sont pas exhaustives mais complémentaires par rapport aux observations formulées par le Brésil dans les communications et déclarations antérieures.

A. Atlantic Southeast Airlines

46. Le Brésil relève que le Canada a communiqué des notes de service sur les prix fixés pour les transactions Comair et Kendell, mais qu'il ne l'a jamais fait pour la transaction ASA. Ainsi, lorsque le Canada mentionne à l'annexe II de sa réponse du 13 août les différents points de repère qu'a utilisés la SEE pour fixer le prix de la transaction ASA, le Groupe spécial n'a aucun moyen de savoir s'il s'agit des points de repère effectifs utilisés par la SEE pour fixer le prix de la transaction, ou si, au lieu de cela, le Canada a recherché aux fins particulières du présent différend tel ou tel point de repère d'un niveau inférieur aux taux qu'il a offerts à ASA.

B. Atlantic Coast Airlines

47. À la page 5 de l'annexe II, le Canada défend les prix qu'il a fixés pour les offres de la SEE en partie au motif que l'une de ses offres n'a en définitive pas été acceptée par ACA. Le Brésil fait observer que, que les premières offres de la SEE aient été acceptées ou non, cette dernière s'est apparemment servie de son offre de février 1996 à ACA pour fixer le prix de son soutien concernant la transaction Comair. Le tableau à la page 5 de la pièce n° 59 du Canada fait expressément référence à l'offre de février 1996 à ACA comme exemple de "prix offerts dans le passé par la SEE aux compagnies aériennes des États-Unis". Ces offres constituent donc des éléments supplémentaires prouvant que la SEE ne suit pas les principes du marché.

48. Le Brésil note aussi que, comme pour la transaction ASA, le Canada n'a jamais communiqué de notes de service relatives au prix fixé pour la transaction ACA. Les observations formulées ci-dessus par le Brésil au sujet de la transaction ASA s'appliquent donc aussi à la transaction ACA.

²⁸ WT/DS46/RW/2, paragraphe 5.36, note 51.

C. Air Nostrum

49. Le Brésil relève qu'Air Nostrum a obtenu un prêt [] auprès du Compte du Canada, ainsi que []. Comme l'a souligné le Brésil auparavant, la moyenne pondérée des [].²⁹ En outre, Air Nostrum a obtenu une garantie sur titres de [] pour cent accordée par IQ. Dans ses observations distinctes sur la réponse du Canada datée du 8 août à la question n° 72, le Brésil a traité la pièce n° 77 du Canada, et ce que déclare maintenant le Canada représente des conditions différentes pour la transaction Air Nostrum. Par exemple, il est indiqué dans la pièce n° 77 du Canada qu'IQ a offert une garantie de [] pour cent à Air Nostrum, et non pas une garantie de [] pour cent, comme l'avait déclaré le Canada. En tout état de cause, le Brésil a démontré ailleurs que les conditions figurant dans la pièce n° 77 du Canada (de même qu'auparavant, dans la pièce n° 64) ne sont pas des conditions de financement du marché.³⁰

50. Le Canada allègue, aux paragraphes 100 à 103 de sa réponse du 13 août, qu'il s'alignait sur les conditions offertes à Air Nostrum par le gouvernement brésilien. Le Groupe spécial a demandé à deux reprises "toute la documentation concernant l'examen" des transactions IQ, y compris la transaction Air Nostrum.³¹ Le Canada n'a pas communiqué de renseignements sur cet "alignement" allégué en réponse à l'une ou l'autre demande du Groupe spécial. Il est malheureux que le Canada ait choisi maintenant, à cette date tardive, de formuler cette allégation. En tout état de cause, le moyen de défense concernant l'"alignement" employé par le Canada – que le Brésil suppose être un recours à la clause du refuge énoncée au point k) – doit tomber. Le Canada n'a communiqué *aucune* preuve documentaire à l'appui de son allégation; il n'a pas non plus démontré qu'il s'était effectivement aligné sur les conditions offertes par la concurrence. Même le 8 août, lorsqu'il a présenté, sous couvert de la pièce n° 77 du Canada, une version révisée de la documentation concernant le soutien apporté par le gouvernement canadien à Air Nostrum, il n'a pas présenté de renseignements documentaires à l'appui de cet alignement allégué. En outre, comme le sait le Groupe spécial, le Brésil ne considère pas que le recours à l'alignement préserve la "conformité" aux dispositions de l'*Arrangement de l'OCDE* relatives aux taux d'intérêt.

D. Kendell Airlines

51. Le Canada laisse entendre que les banques commerciales s'étant jointes à la SEE pour financer la transaction Kendell, celle-ci doit être considérée "par définition" comme une transaction commerciale. Cet argument est vicié, pour deux raisons. Premièrement, le fait que la SEE a fourni une partie – une grande partie – du financement signifie qu'il s'agit d'une transaction bénéficiant d'un soutien public, et non pas d'une transaction du marché commercial. Deuxièmement, le Canada affirme, sans rien à l'appui, que la SEE n'était pas un leader en matière de prix dans cette transaction, mais un preneur de prix. Étant donné que la SEE jouit de la cote de crédit la plus élevée possible, sa présence dans la transaction a forcément influé sur les conditions de financement. Quel qu'ait été le rôle de la SEE dans l'établissement de ces conditions, il n'en demeure pas moins qu'il s'agissait d'une transaction bénéficiant d'un soutien public, dont les conditions ont été nécessairement affectées par le soutien d'un organisme de crédit à l'exportation noté AAA.

52. Le Brésil relève également que le Canada admet à la page 11 de l'annexe II que les conditions de la transaction Kendell étaient inférieures à ce qu'indiqueraient les courbes des valeurs industrielles.³² Le moyen de défense utilisé par le Canada est de dire que le prix était "déterminé" par

²⁹ Voir la déclaration du Brésil datée du 31 juillet à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 109 et la pièce n° 64 du Canada.

³⁰ Voir, par exemple, *Id.*, paragraphes 105 à 113.

³¹ Voir les questions 14 et 41 du Groupe spécial.

³² Comme on l'a fait observer plus haut, la transaction Kendell est le seul cas dans lequel la cote de crédit de l'emprunteur établie par la SEE semble être en adéquation avec les notes données par les agences de

les banques commerciales. Comme on l'a relevé plus haut, rien ne vient à l'appui de cette affirmation. Pour le Canada, la transaction Kendell "démontre que le marché commercial peut *dans certaines circonstances* fournir un financement plus compétitif que certains points de repère".³³ Le Canada ne semble pas réaliser que les "circonstances" de la transaction Kendell qui permettent au financement d'être "plus compétitif que certains points de repère" ne sont rien de plus que la participation à la transaction d'un grand organisme public de crédit à l'exportation noté AAA. Que la SEE elle-même ait effectivement ou non élaboré les conditions proposées, le fait est que sa participation signifie qu'il ne s'agit pas d'une transaction commerciale et qu'elle ne constitue pas un point de repère au regard duquel d'autres transactions bénéficiant intégralement ou partiellement d'un soutien public peuvent être évaluées.

53. Le Brésil relève que le Canada continue d'affirmer que la SEE a participé à cette transaction sur une base *pari passu*. En outre, le Brésil note que dans sa déclaration à la deuxième réunion du Groupe spécial, le Canada affirme que la SEE avait contribué au financement de cette transaction à hauteur de [] pour cent, et non pas de [] pour cent. Étant donné que quatre autres banques en plus de la SEE ont participé à cette transaction, on voit mal comment la SEE aurait pu en financer [] pour cent tout en offrant précisément les mêmes conditions que les quatre autres banques. De plus, l'affirmation du Canada selon laquelle la SEE n'a financé que [] pour cent de la transaction ne cadre pas avec la stratégie des prix incluse dans la pièce n° 39 du Canada, où il est dit qu'"[i]l est prévu que la SEE financera [] pour cent des obligations, tandis que [], conjointement avec trois autres souscripteurs identifiés, détiendra les [] autres pour cent". Le Canada n'a pas résolu cette incohérence.

54. Le Brésil note aussi que, bien que le Canada ait déclaré à la deuxième réunion du Groupe spécial³⁴ que quatre banques seulement avaient participé à la transaction Kendell, à la page 11 de l'annexe II, il continue de répertorier sept banques participantes.

V. Investissement Québec

55. Le Canada avance plusieurs affirmations au sujet du soutien offert par IQ. Premièrement, alors qu'il continue d'insister, au paragraphe 111 de sa communication, sur le fait qu'IQ prélève des commissions pour les garanties qu'il accorde, il n'a présenté aucun élément prouvant l'existence de ces commissions pour ce qui est de la transaction Air Wisconsin. En fait, le Canada n'a présenté aucune documentation en ce qui concerne la garantie accordée par IQ à Air Wisconsin du type de celle qui figure dans les pièces n° 60 à 64 du Canada pour les garanties accordées par IQ aux autres clients de Bombardier. S'agissant des autres transactions pour lesquelles le Canada a présenté des éléments prouvant l'existence d'une commission³⁵, il a seulement montré l'existence de la "commission initiale" de [] points de base et pas celle de la "commission annuelle" de [] points de base dont il allègue qu'elle est prélevée.

56. Cela étant, la question de savoir si IQ ne prélève aucune commission, prélève une commission initiale de [] points de base, ou une commission annuelle supplémentaire de [] points de base, n'est pas à prendre en considération, à moins que le Canada ne puisse démontrer que ces commissions sont en adéquation avec ce que prélèverait un garant commercial ayant une cote de crédit A+. Une garantie d'IQ, couverte par la cote de crédit A+ du Québec, confère un avantage en permettant à Bombardier ou à ses clients d'obtenir un meilleur financement ou de rendre la

notation commerciales. Cela est peut-être dû à la présence d'autres banques commerciales dans la transaction et à la pression qui s'est par conséquent exercée sur la SEE dans ce contexte pour qu'elle se conforme mieux aux pratiques du marché.

³³ Réponse du Canada, annexe II, page 11 (pas d'italique dans l'original).

³⁴ Déclaration du Canada datée du 31 juillet à la deuxième réunion du Groupe spécial, paragraphe 49.

³⁵ Voir les pièces n° 60 à 64 du Canada.

participation au capital plus attrayante qu'en l'absence de cette garantie. Puisque le Canada a défendu les garanties accordées par IQ en affirmant que celle-ci prélevait des commissions "correspondant au marché", il incombe au Canada la charge d'en apporter la preuve.³⁶ Le Canada ne l'a pas fait.

57. Deuxièmement, le Canada allègue que la transaction Midway, qui faisait intervenir une garantie sur titres accordée par IQ, n'inclut pas un soutien de CQC pour ce qui est du financement. Cela n'est pas crédible. Le tableau intitulé "Détails du financement" figurant dans la pièce n° 61 du Canada indique que [] pour cent du "montant maximal financé" de la transaction Midway ont été obtenus au moyen d'un EETC, les [] pour cent restants provenant de CQC. Le "Sommaire de transaction" également inclus dans la pièce n° 61 du Canada indique que la transaction était composée de [] pour cent sous forme de créance et [] pour cent sous forme de capital, ce qui correspond à la répartition [] entre EETC et CQC exposée dans le tableau "Détails du financement". Le Canada n'a pas communiqué de renseignements complets concernant les conditions du soutien sur titres apporté par CQC pour cette transaction, bien que le Groupe spécial lui ait demandé à deux reprises de le faire.³⁷ Le Brésil demande donc de nouveau que le Groupe spécial adopte des déductions opposées, et qu'il parte du principe que les renseignements concernant le soutien sur titres apporté par CQC pour la transaction ACA, s'ils étaient communiqués, démontreraient l'existence d'un subventionnement à l'exportation.

58. Il est indiqué, à part, dans le "Sommaire de transaction" que [] pour cent de ce "montant financé" ont fait l'objet d'une garantie, que l'on peut supposer être la garantie sur titres de [] pour cent évoquée par le Canada dans sa réponse à la question n° 14.

59. La pièce n° 63 du Canada, concernant la transaction Atlantic Coast Airlines, contient exactement les mêmes conditions. Le tableau intitulé "Détails du financement" inclus avec cette pièce indique que [] pour cent du "montant financé" de la transaction Midway correspondent à une créance d'un créancier non précisé, les [] pour cent restants provenant de CQC. Il est indiqué dans le "Sommaire de transaction" également inclus dans la pièce que la transaction se composait de [] pour cent sous forme de créance et de [] pour cent sous forme de capital, ce qui correspondait à la répartition [] entre le créancier non désigné et CQC exposée dans le tableau "Détails du financement". Là encore, le Brésil note que le Canada n'a pas communiqué de renseignements complets concernant les conditions du soutien sur titres apporté par CQC pour cette transaction, bien que le Groupe spécial lui ait demandé à deux reprises de le faire.³⁸ Le Brésil demande donc de nouveau que le Groupe spécial adopte des déductions opposées, et qu'il parte du principe que les renseignements concernant le soutien sur titres apporté par CQC pour la transaction ACA, s'ils étaient communiqués, démontreraient l'existence d'un subventionnement à l'exportation.

60. Le Brésil relève que le Canada ne nie *pas* que CQC a accordé un soutien au financement de l'emprunt pour la transaction Air Nostrum. Comme il est noté au paragraphe 106 de la déclaration du Brésil datée du 31 juillet à la deuxième réunion du Groupe spécial, le tableau intitulé "Détails du financement" figurant dans la pièce n° 64 du Canada indique qu'après [] d'Air Nostrum []. Il est indiqué dans le "Sommaire de transaction" inclus dans la même pièce du Canada que la SDI (à présent IQ) a par ailleurs garanti [] pour cent de ce "montant financé". Avec sa nouvelle pièce n° 77, analysée plus en détail dans les observations du Brésil sur la réponse du Canada à la question n° 72, datée du 8 août, le Canada déclare à présent que le soutien accordé par le gouvernement canadien a pris la forme d'un financement de l'emprunt, [].

³⁶ *États-Unis – Mesure affectant les importations de chemises, chemisiers et blouses, de laine, tissés en provenance d'Inde*, WT/DS33/AB/R (23 mai 1997), paragraphe 16 ("Divers tribunaux internationaux, y compris la Cour internationale de justice, [ont] systématiquement accepté et appliqué la règle selon laquelle il appartient à la partie qui affirme un fait, que ce soit le demandeur ou le défendeur, d'en apporter la preuve.").

³⁷ Voir les questions n° 14 et 41 du Groupe spécial.

³⁸ Voir les questions n° 14 et 41 du Groupe spécial.

61. Troisièmement, au paragraphe 112 de sa communication, le Canada se prévaut encore de l'incidence des [] alléguées [], cette fois pour réfuter l'allégation du Brésil selon laquelle le fait de prélever la même commission pour les bénéficiaires des garanties d'IQ dont les cotes de crédit varient ne correspond pas aux pratiques du marché. Selon le Canada, [], le risque de défaut de paiement de tel ou tel acheteur encouru par IQ est réparti sur l'ensemble du portefeuille des transactions. [].

62. Même à supposer, pour les besoins de l'argumentation, [], l'argument du Canada n'est pas fondé. Il est tout à fait possible que [], et la façon dont elle [], "réduisent considérablement" le risque encouru par IQ, comme l'a fait valoir le Canada dans sa réponse à la question n° 47. Mais, comme le Canada lui-même l'a souligné dans sa réponse à la question n° 48, []. Ces []. Lorsqu'un acheteur d'aéronefs s'adresse à un prêteur ou cherche des investisseurs avec une garantie d'IQ, le prêteur ou les investisseurs constatent l'existence de la garantie à hauteur de [] pour cent couverte par l'excellente cote de crédit A+ du gouvernement québécois. Quel que soit l'effet d'une [], la note A+ du Québec confère un avantage aux acheteurs moins bien notés qui bénéficient de garanties d'IQ, en leur permettant d'obtenir des conditions plus favorables en ce qui concerne l'emprunt ou le capital.³⁹ En outre, prélever la même commission pour cet avantage, quelle que soit la cote de crédit de l'acheteur, ne correspond pas au marché.

63. Le Brésil note également que []. Les [] alléguées []. Ainsi, le risque encouru par IQ n'est pas réduit en ce qui concerne les [] pour cent restants de sa garantie. De surcroît, enfin, les [] semblent ne s'appliquer qu'aux garanties sur titres accordées par IQ, et non pas celles qu'elle accorde sur le prêt.

VI. Conclusion

64. En utilisant les propres données et la propre méthode du Canada, le Brésil a pu montrer que le financement accordé par le Canada au moyen des programmes contestés est offert à des taux inférieurs au marché. Les critiques formulées par le Canada à l'égard des données et de la méthode employées par le Brésil sont donc sans objet. En outre, le Canada n'a pas pu justifier les cotes de crédit qu'il attribue à ses clients et n'a pas montré qu'il s'appuie sur des estimations objectives du marché pour accorder un soutien public. La réponse du Canada datée du 13 août échoue donc à réfuter la démonstration du Brésil selon laquelle le Canada accorde un soutien au financement à l'exportation à des conditions inférieures au marché.

³⁹ Voir le paragraphe 143 de la communication datée du 13 juillet présentée par le Brésil à titre de réfutation, et les paragraphes 14 et 15 de la déclaration du Brésil datée du 31 juillet à la deuxième réunion du Groupe spécial.

ANNEXE A-18

OBSERVATIONS DU BRÉSIL CONCERNANT LE RAPPORT INTÉRIMAIRE DU GROUPE SPÉCIAL

(26 octobre 2001)

Le Brésil remercie le Groupe spécial et le Secrétariat d'avoir établi le rapport intérimaire du Groupe spécial, daté du 19 octobre 2001. Il ne demande pas qu'une réunion additionnelle soit tenue pour examiner le rapport intérimaire, mais demande au Groupe spécial de prendre en considération les observations ci-après:

1. Paragraphe 7.18. Le Brésil note une erreur typographique dans la première phrase:
"... nous sommes d'avis que les allégations dans la présente procédure sont différentes et de portée plus vaste que celles qui ont fait l'objet de la décision dans l'affaire *Canada - Aéronefs*."
2. Paragraphe 7.106. Le Brésil relève quelques erreurs typographiques dans ce paragraphe:
"Laissant de côté pour le moment la question de la subordination à l'exportation, nous allons examiner tout d'abord celle du subventionnement, en particulier, la question de savoir si le Compte ~~du Canada~~ de la Société de la SEE prescrit l'octroi ~~d'un~~ d'avantages au sens de l'article premier de l'Accord SMC."
3. Paragraphe 7.147. Le Groupe spécial dit que la société United Express est gérée par Air Wisconsin. Il serait plus exact de dire qu'Air Wisconsin opère en tant qu'United Express.¹
4. Paragraphe 7.221. Le Brésil estime que le Groupe spécial a mal interprété son argument dans ce paragraphe. Se référant au paragraphe 15 des observations du Brésil concernant les réponses du Canada aux questions posées par le Groupe spécial après la deuxième réunion, 20 août 2001, le Groupe spécial déclare que le Brésil prétendait "utiliser les données relatives aux EETC de la même manière que le Canada le faisait [dans la procédure *Brésil - Aéronefs - Article 21:5(II)*]". Cependant, rien dans le paragraphe 15 ne donne à penser que le Brésil faisait valoir qu'il utilisait les données relatives aux EETC exactement de la même manière que le Canada le faisait dans la procédure *Article 21:5(II)*. Au contraire, il est dit au paragraphe 15 que, puisque le Canada considérait la tranche la mieux notée d'un EETC comme un point de repère prudent, il n'y avait aucune raison de penser que l'utilisation par le Brésil de marges moyennes pondérées - au lieu d'une marge "prudente"- constituerait une comparaison inéquitable pour ce qui est de mesurer le financement assuré par la SEE. Au paragraphe 15, le Brésil a cité directement la communication du Canada dans la procédure *Brésil - Aéronefs - Article 21:5(II)*, sans jamais laisser entendre que le Canada utilisait des marges moyennes pondérées dans cette phase de la procédure *Brésil - Aéronefs*. Dans plusieurs autres déclarations, le Brésil a clairement fait savoir qu'il ne "prétend[ait] pas utiliser les données relatives aux EETC de la même manière que le Canada". Par exemple, le Brésil a expliqué, aux paragraphes 19 à 22 de sa communication du 20 août 2001, qu'il utilisait les données relatives aux EETC de différentes manières pour établir des "comparaisons équitables et cohérentes" s'agissant des prix établis par le Canada. Il note, cependant, qu'il serait inexact que le Groupe spécial laisse entendre que le Canada n'a jamais utilisé antérieurement comme point de repère les marges moyennes

¹ Voir <http://www.airwis.com/>

pondérées sur les EETC. La pièce n° 64 du Brésil montre que le Canada, en fait, a utilisé des marges moyennes pondérées dans la procédure *Brésil - Aéronefs - Article 21:5(I)*.²

5. Paragraphe 7.226. Le Groupe spécial dit qu'il est "irréaliste" de s'attendre à ce que la SEE ait accès aux données concernant les [] pour cent des ventes de Bombardier ne bénéficiant pas d'un soutien de la SEE, puisque celle-ci n'était pas partie à ces transactions. Le Brésil demande que le Groupe spécial ajoute la note de bas de page ci-après, après la dernière phrase du paragraphe:

"Nous notons, toutefois, que le Brésil a pu donner suite aux demandes du Groupe spécial pour ce qui est de fournir des détails, [], concernant l'offre d'Embraer à Air Wisconsin, bien qu'il n'ait pas été partie à ladite offre. Voir l'appendice de la lettre du 25 juin 2001 adressée par le Brésil au Groupe spécial. Voir aussi la réponse du Brésil à la question n° 33 et la pièce n° 56 du Brésil."

6. Paragraphe 7.231. Il semble y avoir une erreur typographique dans la sixième phrase de ce paragraphe:

Il nous semble difficile d'accepter que l'existence d'un "avantage" ~~ne~~ soit pas déterminée sur la base du point de savoir si Bombardier fournit un financement interne ou externe.

7. Paragraphe 7.232. La troisième phrase semble contenir une erreur typographique. Elle devrait commencer par "la SEE" et non "ASA".

8. Paragraphe 7.294 (note de bas de page 244). La deuxième phrase de la note de bas de page 244 comporte une erreur typographique. La référence devrait renvoyer à la "pièce n° 58 du Canada".

9. Paragraphe 7.304 (note de bas de page 249). La note de bas de page 249 semble comporter plusieurs erreurs typographiques.

10. Paragraphe 7.352 (note de bas de page 278). Le Groupe spécial affirme que la pièce n° 61 du Canada n'indique pas l'existence d'un financement par IQ en faveur de Midway. Or, comme le Brésil l'a noté aux paragraphes 57 et 58 de sa communication du 20 août, le graphique intitulé "Détails du financement" figurant dans la pièce n° 61 du Canada montre que [] pour cent du "montant maximal financé" pour la transaction Midway provenaient d'un EETC, le solde de [] pour cent émanant de CQC. Cela correspond à l'indication figurant dans le "sommaire de transaction" selon laquelle la transaction se composait d'une part de [] pour cent de prêt et d'un apport (*equity*) de [] pour cent. La *garantie* sur titres de [] pour cent de CQC mentionnée dans le "sommaire de transaction" est différente de la prise de *participation* de [] pour cent de CQC dans la transaction. Le Canada a nié que CQC accordait un "financement" à Midway; il n'a pas nié que CQC participait à la transaction en tant qu'investisseur.

Le Groupe spécial a demandé au Canada de fournir "tous les détails concernant les modalités et conditions" du soutien fourni par IQ et "toute la documentation concernant l'examen" des transactions d'IQ.³ Le Canada a uniquement donné des renseignements sur les détails de la *garantie* sur titres de [] pour cent de CQC pour la transaction Midway, et non des détails de la prise de *participation* de [] pour cent de CQC. C'est la raison pour laquelle le Brésil demande que le Groupe spécial adopte des déductions défavorables.

² La pièce n° 64 du Brésil est un graphique utilisé par le Canada dans la première procédure *Brésil - Aéronefs - Article 21:5* qui montre les marges moyennes pondérées pour les EETC émis par différentes compagnies aériennes.

³ Voir les questions n° 14 et 41 du Groupe spécial.

ANNEXE A-19

OBSERVATIONS DU BRÉSIL AU SUJET DES OBSERVATIONS DU CANADA CONCERNANT LE RAPPORT INTÉRIMAIRE DU GROUPE SPÉCIAL

(2 novembre 2001)

Paragraphe 7.18

Dans ses observations concernant le paragraphe 7.18, le Canada indique que le cadre juridique dans lequel le Compte du Canada est géré "n'a pas changé".

Le Brésil note que le cadre juridique dans lequel fonctionne le Compte du Canada a en fait changé depuis la décision rendue par le Groupe spécial dans le premier différend *Canada – Aéronefs*. À la suite de la décision de ce groupe spécial, le Canada a adopté un mémorandum où il était indiqué que le soutien au titre du Compte du Canada serait conforme aux conditions énoncées dans l'*Arrangement de l'OCDE*. Dans ce différend, la procédure au titre de l'article 21:5 a été centrée sur ce mémorandum. Bien que le Groupe spécial *Canada – Aéronefs – Article 21:5* ait constaté que ce mémorandum ne rendait pas le Compte du Canada compatible avec les obligations résultant pour le Canada de l'Accord SMC, il est encore apparemment en vigueur. Le Canada a fourni au présent groupe spécial une copie de ce mémorandum qui constitue sa pièce n° 50. Le Groupe spécial devrait donc rejeter les observations du Canada.

Paragraphe 7.145

Dans ses observations concernant le paragraphe 7.145, le Canada déclare que "dans la dernière phrase, le membre de phrase "... le Canada suppose que, puisque l'offre d'Embraer ne bénéficiait pas d'un soutien des pouvoirs publics brésiliens ..." devrait être remplacé par "... le Canada suppose que, si l'offre d'Embraer ne bénéficiait pas d'un soutien des pouvoirs publics brésiliens ...". Cela décrirait plus exactement l'argument du Canada, qui a été formulé à titre subsidiaire par rapport à la position principale du Canada selon laquelle l'offre d'Embraer bénéficiait d'un soutien des pouvoirs publics brésiliens".

Le Brésil a une objection à formuler à propos de ces observations et de la modification proposée. Dans les paragraphes précédents, le Groupe spécial examine l'argument du Canada selon lequel le Canada s'est "aligné" sur l'offre du Brésil conformément à l'*Arrangement de l'OCDE*. Au paragraphe 7.145, le Groupe spécial se réfère à l'argument présenté par le Canada à titre subsidiaire: puisque l'offre du Canada a été faite aux mêmes conditions que l'offre d'Embraer, elle était fondée sur le marché. La dernière phrase du paragraphe 7.145 n'a donc pas pour objet d'indiquer les doutes du Canada sur la question de savoir si l'offre d'Embraer était réaliste sans le soutien du Brésil. Le mot "puisque" est là pour indiquer une relation de cause à effet, un lien de causalité. Cette phrase signifie que le Canada suppose qu'une offre qui ne bénéficie pas du soutien des pouvoirs publics est, pour cette raison seule, fondée sur le marché. Le Groupe spécial devrait donc rejeter les observations du Canada.

Paragraphe 7.152 et 7.316

Dans ses observations concernant le paragraphe 7.152 et le paragraphe 7.316, le Canada déclare qu'"il est faux de dire qu'un financement au titre du Compte du Canada (ou du Compte de la Société) ne peut être obtenu que pour des opérations d'exportation". Le Canada allègue maintenant que la SEE peut effectuer des ""opérations de financement sur le marché national" ... à condition que, ce faisant, elle soutienne et développe ... le commerce extérieur du Canada ainsi que la capacité du pays d'y participer et de profiter des débouchés offerts sur le marché international".

Le Brésil a une objection à formuler à propos de ces observations et relève que le Canada a choisi de ne pas présenter cet argument devant le Groupe spécial, bien qu'il en ait largement eu la possibilité. Puisqu'il n'a présenté cette allégation qu'après la remise du rapport intérimaire, il n'y a aucun renseignement versé au dossier qui appuie son affirmation. Tout au long de la présente procédure, le Canada a constamment rappelé au Groupe spécial l'importance de respecter le droit des Membres à une procédure régulière. Puisque l'allégation du Canada concernant le soutien allégué de la SEE sur le marché national n'a pas été formulée antérieurement, le Brésil n'a pas eu la possibilité d'exposer pleinement ses arguments sur la question devant le Groupe spécial. En conséquence, le droit du Brésil à une procédure régulière serait gravement compromis si le Groupe spécial devait modifier le rapport intérimaire pour tenir compte de l'allégation tardive du Canada. En tout état de cause, même si le Groupe spécial examinait cet argument (ce qu'il ne devrait pas faire), la condition mentionnée dans la dernière phrase des observations du Canada prouve que le Compte du Canada et le Compte de la Société ne peuvent être utilisés que pour soutenir et développer le commerce extérieur du Canada. Le Groupe spécial devrait donc rejeter les observations du Canada.

Paragraphe 7.218, note de bas de page 177 et paragraphe 7.221, note de bas de page 179

Dans ses observations concernant ces notes de bas de page, le Canada déclare qu'"il faudrait renvoyer aux observations du Brésil concernant la réponse du Canada aux nouveaux arguments présentés dans la deuxième déclaration orale du Brésil".

Le Brésil relève que cette déclaration est fautive. Le Brésil n'a jamais présenté de document portant ce titre au Groupe spécial. Il n'estime pas que les renseignements qu'il a présentés à la deuxième réunion du Groupe spécial contenaient de "nouveaux" arguments. Il faudrait donc renvoyer aux "observations du Brésil concernant la déclaration du Canada datée du 13 août 2001", paragraphe 15.

Paragraphe 7.276

Dans ses observations concernant le paragraphe 7.276, le Canada déclare que "sur la base de la [], le Groupe spécial a conclu, à tort, que le financement offert par la SEE [] ne comportait pas []. En fait, la [] prévoit que [] comportera []. La [] autorise en outre une réduction de la marge fixe relative au risque de crédit indiquée dans la [] sur instruction du Président ou du Premier Vice-Président aux finances et du Directeur financier. Par conséquent, une marge autorisée inférieure à la marge fixe identifiée est [] relatif à la transaction considérée".

Le Brésil a une objection à formuler concernant ces observations. Le Groupe spécial a constaté, à juste titre selon le Brésil, que le [] de la SEE serait à peu près équivalent au taux que demanderait un prêteur du marché, et que des taux [] indiquaient l'existence d'un avantage, en l'absence d'éléments de preuve à l'effet contraire. Le Canada fait valoir à présent que puisque des responsables de la SEE peuvent autoriser des [], ces taux sont "appropriés". Le Brésil ne partage pas cet avis. Le simple fait que quelqu'un à la SEE autorise un taux [] n'établit en aucune façon que ce

taux est d'une façon quelconque "approprié" quand on le compare aux taux commerciaux. On peut présumer que la "marge fixe" incorporée dans le [] reflète les "principes commerciaux" sur la base desquels, selon ce que le Canada a soutenu, la SEE est gérée. Le Groupe spécial a le droit de présumer que tout [] ne reflète pas ces mêmes principes commerciaux.

En tout état de cause, le Canada n'a, ni avant la remise du rapport intérimaire du Groupe spécial, ni dans ses observations concernant ce rapport, fourni d'éléments appuyant la position selon laquelle un taux [] pourrait constituer une "[]". Le Canada a largement eu la possibilité de présenter cet argument au Groupe spécial dans sa communication du 13 août, quand il a répondu aux déclarations du Brésil concernant le soutien offert à Comair à des taux inférieurs au []¹, mais il a délibérément choisi de ne pas le faire. Le Canada ne peut donc pas présenter actuellement, et le Groupe spécial ne peut pas accepter, cet argument additionnel sans violer le droit du Brésil à une procédure régulière. Le Groupe spécial devrait donc rejeter les observations du Canada.

Paragraphe 7.392, note de bas de page 303

Dans ses observations concernant la note de bas de page 303, le Canada déclare notamment que cette note "donne à entendre, à tort, que le Canada n'a pas fourni de renseignements quand il a été invité à le faire par le Groupe spécial".

Le Brésil relève que, bien qu'il soit brièvement fait mention du rôle d'IQ, dans la lettre du Canada datée du 25 juin, comme à la page 12 de la pièce jointe à cette lettre, le Canada n'a pas fourni au Groupe spécial le "Sommaire de transaction" de la CQC (pièce n° 106 du Canada), qui décrit en détail la participation d'IQ, avant le 31 août 2001, en réponse à la lettre du Groupe spécial datée du 24 août 2001. Le Groupe spécial devrait donc rejeter les observations du Canada.

Paragraphe 7.387

Dans ses observations concernant ce paragraphe, le Canada déclare qu'"il semble que le dernier mot de l'avant-dernière phrase, "exclues", devrait être remplacé par "incluses"".

Le Brésil estime que le mot "exclues", dans la phrase à laquelle le Canada se réfère, devrait être remplacé par le mot "fournies".

¹ Voir la déclaration du Brésil à la deuxième réunion du Groupe spécial, 31 juillet 2001, paragraphes 84 et 85.