



**COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES ET CERTAINS ÉTATS MEMBRES –
MESURES AFFECTANT LE COMMERCE DES AÉRONEFS
CIVILS GROS PORTEURS**

**RECOURS DE L'UNION EUROPÉENNE ET DE CERTAINS ÉTATS
MEMBRES À L'ARTICLE 21:5 DU MÉMORANDUM D'ACCORD
SUR LE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS**

RAPPORT DU GROUPE SPÉCIAL

RCC supprimés, comme indiqué [***]

TABLE DES MATIÈRES

1 INTRODUCTION	15
1.1 Procédures antérieures dans l'affaire DS316	15
1.2 Plainte de l'Union européenne	15
1.2.1 Demande de consultations	15
1.2.2 Établissement et composition du Groupe spécial	16
1.3 Travaux du Groupe spécial	16
1.3.1 Généralités	16
1.3.2 Protection des renseignements commerciaux confidentiels et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles	17
1.3.3 Demande du Canada visant à participer à la procédure en tant que tierce partie.....	17
1.3.4 Décision préliminaire concernant le mandat du Groupe spécial	18
1.3.5 Demande de dépôt d'une communication additionnelle concernant l'avenir du programme relatif au LCA A380	18
1.3.6 Demande relative aux observations des États-Unis	19
2 ASPECTS FACTUELS	19
2.1 Produit en cause.....	19
2.2 Mesures en cause	19
3 CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS DEMANDÉES PAR LES PARTIES	20
4 ARGUMENTS DES PARTIES	20
5 ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES	20
6 RÉEXAMEN INTÉIMAIRE.....	20
7 CONSTATATIONS.....	20
7.1 Introduction.....	20
7.1.1 Contexte procédural.....	20
7.1.1.1 Procédure initiale	21
7.1.1.2 Première procédure de mise en conformité.....	21
7.1.1.3 Deuxième procédure de mise en conformité	23
7.1.2 Tâche du Groupe spécial dans la présente procédure de mise en conformité	23
7.2 Communication du 17 mai 2018 de l'Union européenne à l'ORD sur la mise en conformité	24
7.2.1 Introduction	24
7.2.2 Mesures dont il est allégué qu'elles assurent le retrait des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB et contribuent à l'élimination de leurs effets défavorables au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC.....	25
7.2.2.1 Modifications [***] des accords d'AL/FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A380 (mesures 1 à 4)	25
7.2.2.2 Modification [***] de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB (mesure 5).....	26
7.2.2.3 Remboursement de l'AL/FEM britannique pour l'A350XWB restant due en 2018 (mesure 6).....	27
7.2.2.4 Retrait par l'amortissement de l'"avantage" conféré par les accords d'AL/FEM concernant l'A380 et l'A350XWB (mesures 7 et 8).....	27

7.2.3 Mesures dont il est allégué qu'elles constituent des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC.....	28
7.2.3.1 Amortissement de l'"avantage" conféré par les accords d'AL/FEM concernant l'A380 et l'A350XWB (mesures 9 et 14)	28
7.2.3.2 Investissements non subventionnés dans les aéronefs des familles A380 et A350XWB (mesures 10 et 15)	28
7.2.3.3 Réduction des tirages du principal au titre de l'accord d'AL/FEM français concernant l'A380 et des accords d'AL/FEM français et britannique concernant l'A350XWB (mesures 11 et 16)	29
7.2.3.4 Atténuation du lien de causalité entre les AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB et les lancements de l'A380 et de l'A350XWB en raison du temps écoulé (mesures 13 et 17)	29
7.2.3.5 Annulation ou réalisation de livraisons et livraisons en attente d'A380 et réalisation ou conversion de livraisons d'A350XWB sur certains marchés de pays (mesures 12 et 18)	30
7.2.4 Observations sur les mesures prises par l'Union européenne pour assurer la mise en conformité	30
7.3 Demande de l'Union européenne visant à ce que soit rendue une décision préliminaire selon laquelle les allégations des États-Unis concernant certaines mesures pour la recherche et le développement technologique ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial.....	31
7.3.1 Contexte procédural.....	31
7.3.2 Mesures pour la R&DT contestées par les États-Unis dans la présente procédure et constatations pertinentes issues des phases antérieures du présent différend.....	31
7.3.3 Question de savoir si les allégations des États-Unis concernant les mesures pour la R&DT ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial.....	33
7.3.3.1 Introduction	33
7.3.3.2 Les mesures pour la R&DT sont-elles indiquées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne?	34
7.3.3.3 Les mesures pour la R&DT contestées relèvent-elles du mandat du Groupe spécial, même si elles ne sont pas spécifiquement indiquées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne?	36
7.3.4 Allégations des États-Unis concernant les mesure pour la R&DT qui avaient fait l'objet de constatations dans la procédure initiale ou existaient au moment de la première procédure de mise en conformité	41
7.3.5 Allégations des États-Unis concernant le huitième programme-cadre.....	46
7.3.5.1 Moment de l'adoption	49
7.3.5.2 Nature.....	49
7.3.5.3 Effets	51
7.3.6 Conclusions.....	53
7.4 Question de savoir si les subventions AL/FEM pour l'A350XWB et l'A380 ont été retirées aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC	53
7.4.1 Introduction	53
7.4.2 Indications issues de la première procédure de mise en conformité concernant l'obligation de "retirer" la subvention énoncée à l'article 7.8 de l'Accord SMC.....	54
7.4.3 Modification [***] de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB	56
7.4.3.1 Principaux arguments des parties.....	56
7.4.3.2 Évaluation du Groupe spécial.....	58

7.4.3.2.1	Caractéristiques de l'accord de prêt AL/FEM allemand modifié concernant l'A350XWB	58
7.4.3.2.2	Cadre analytique pertinent	59
7.4.3.2.3	Question de savoir si la modification [***] a aligné les modalités de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB sur un point de repère du marché	65
7.4.4	Remboursement du prêt AL/FEM britannique pour l'A350XWB aux conditions bonifiées	67
7.4.4.1	Principaux arguments des parties.....	67
7.4.4.2	Évaluation du Groupe spécial.....	68
7.4.4.2.1	Le prêt AL/FEM britannique pour l'A350XWB a-t-il été intégralement remboursé?	68
7.4.4.2.2	Question de savoir si le remboursement intégral du principal et des intérêts restant dus au titre de l'accord d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB aux conditions bonifiées a assuré le retrait de la subvention	70
7.4.5	Allégation de l'Union européenne selon laquelle les subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380 ont été retirées	78
7.4.5.1	Modifications [***] des accords de prêt AL/FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A380	79
7.4.5.1.1	Principaux arguments des parties.....	79
7.4.5.1.2	Évaluation du Groupe spécial.....	80
7.4.5.1.2.1	Caractéristiques des accords de prêt AL/FEM modifiés concernant l'A380.....	80
7.4.5.1.2.2	Cadre analytique pertinent	82
7.4.5.1.2.3	Les modifications [***] ont-elles aligné les modalités des accords d'AL/FEM concernant l'A380 sur un point de repère du marché?.....	83
7.4.5.2	Retrait de la subvention AL/FEM espagnole pour l'A380 par l'amortissement de l'avantage avec le temps.....	87
7.4.5.2.1	Principaux arguments des parties.....	87
7.4.5.2.2	Évaluation du Groupe spécial.....	88
7.4.5.3	Question de savoir si l'annonce par Airbus de l'"arrêt" du programme relatif à l'A380 assure le retrait des subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380	90
7.4.5.3.1	Principaux arguments des parties.....	90
7.4.5.3.2	Évaluation du Groupe spécial.....	92
7.4.5.3.2.1	Annonce de l'"arrêt" [***].....	93
7.4.5.3.2.2	Accord [***] entre [***] et Airbus	93
7.4.6	Conclusions.....	94
7.5	Question de savoir si l'Union européenne et les États membres pertinents se sont conformés à la prescription imposant de "prendre{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" énoncée à l'article 7.8 de l'Accord SMC	96
7.5.1	Introduction.....	96
7.5.2	Contrefactuel approprié	96
7.5.3	Période de référence appropriée	98
7.5.4	Effets des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB jusqu'en 2013	99
7.5.4.1	Constatations de l'Organe d'appel concernant la présence de l'A380 sur le marché jusqu'en 2013	100
7.5.4.1.1	Effets des subventions AL/FEM pour l'A380 sur l'A380.....	100

7.5.4.1.2 Lien de causalité avec les pertes de ventes sur le marché des produits VLA	102
7.5.4.1.3 Lien de causalité avec l'entrave sur le marché des produits VLA	104
7.5.4.2 Constatations de l'Organe d'appel concernant la présence de l'A350XWB sur le marché jusqu'en 2013	105
7.5.4.2.1 Effets des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sur l'A350XWB	105
7.5.4.2.2 Lien de causalité avec les pertes de ventes sur le marché des produits bicouloirs	106
7.5.4.3 Conclusion – effets des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB jusqu'en 2013	108
7.5.5 Effets des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB après 2013 et jusqu'à aujourd'hui.....	108
7.5.5.1 Agrégation des effets des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB.....	109
7.5.5.2 Conditions de concurrence et marchés de produits	110
7.5.5.3 Présence sur le marché de l'A380, de l'A350XWB et de l'A330neo après 2013 en l'absence des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB.....	111
7.5.5.3.1 Position concurrentielle contrefactuelle d'Airbus après 2013.....	113
7.5.5.3.2 Situation financière contrefactuelle d'Airbus après 2013	117
7.5.5.3.2.1 Constatations pertinentes du premier Groupe spécial de la mise en conformité	117
7.5.5.3.2.2 Rapport Wessels.....	119
7.5.5.3.2.3 Déclaration d'Airbus relative au lancement contrefactuel	120
7.5.5.3.2.4 Économies découlant de l'absence des coûts de développement de l'A380 et de l'A350XWB.....	121
7.5.5.3.2.5 Conclusion -- Situation financière contrefactuelle d'Airbus après 2013.....	122
7.5.5.3.3 Capacités technologiques et de production contrefactuelles d'Airbus après 2013	122
7.5.5.3.4 Demande contrefactuelle.....	124
7.5.5.3.4.1 A380	124
7.5.5.3.4.2 A350XWB	125
7.5.5.3.4.3 A330neo	126
7.5.5.3.5 Conclusions – présence sur le marché contrefactuelle de l'A380, de l'A350XWB et de l'A330neo après 2013.....	126
7.5.5.3.5.1 A380	126
7.5.5.3.5.2 A350XWB	128
7.5.5.3.5.3 A330neo	130
7.5.5.4 Facteurs dont il est allégué qu'ils ont atténué le lien de causalité entre les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB et tous effets défavorables actuels	131
7.5.5.4.1 "Disparition dans le temps" des effets des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB	132
7.5.5.4.2 "Amortissement" de l'avantage des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB	132
7.5.5.4.3 "Tirage non intégral" de certaines subventions AL/FEM	133
7.5.5.4.4 "Investissements non subventionnés" dans l'A380 et l'A350XWB.....	135
7.5.5.5 "Arrêt" du programme relatif à l'A380.....	138
7.5.6 Incidence des effets "sur les produits" des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sur les marchés de produits pertinents	140

7.5.6.1	Entrave et/ou détournement	141
7.5.6.1.1	Marché des produits VLA	142
7.5.6.1.2	Marché des produits bicouloirs	145
7.5.6.2	Pertes notables de ventes	147
7.5.6.2.1	Marché des produits VLA	147
7.5.6.2.2	Marché des produits bicouloirs	150
7.5.7	Conclusions.....	152
8	CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	152

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE A

DOCUMENTS DU GROUPE SPÉCIAL

Table des matières		Page
Annexe A-1	Procédures de travail du Groupe spécial	4
Annexe A-2	Procédures de travail additionnelles pour les réunions ouvertes du Groupe spécial	11
Annexe A-3	Procédures de travail additionnelles pour la protection des renseignements commerciaux confidentiels et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles	13
Annexe A-4	Réexamen intérimaire	28

ANNEXE B

ARGUMENTS DES PARTIES

Table des matières		Page
Annexe B-1	Résumé analytique intégré des arguments de l'Union européenne	32
Annexe B-2	Résumé analytique intégré des arguments des États-Unis	50

ANNEXE C

ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES

Table des matières		Page
Annexe C-1	Résumé analytique intégré des arguments du Brésil	60
Annexe C-2	Résumé analytique intégré des arguments du Canada	64
Annexe C-3	Résumé analytique intégré des arguments du Japon	68

ANNEXE D

DÉCISION DU GROUPE SPÉCIAL SUR LA DEMANDE DE L'UNION EUROPÉENNE DU 12 JUILLET 2019

Table des matières		Page
Annexe D-1	Décision du Groupe spécial sur la demande de l'Union européenne du 12 juillet 2019 concernant: i) le fait allégué que certains arguments et éléments de preuve nouveaux n'ont pas été déposés en temps voulu; et ii) les allégations relatives à des préoccupations additionnelles en matière de régularité de la procédure	71

AFFAIRES CITÉES DANS LE PRÉSENT RAPPORT

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
Canada – Aéronefs (article 21:5 – Brésil)	Rapport de l'Organe d'appel <i>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</i> , WT/DS70/AB/RW , adopté le 4 août 2000
Canada – Maintien de la suspension	Rapport de l'Organe d'appel <i>Canada – Maintien de la suspension d'obligations dans le différend CE – Hormones</i> , WT/DS321/AB/R , adopté le 14 novembre 2008
Canada – Maintien de la suspension	Rapport du Groupe spécial <i>Canada – Maintien de la suspension d'obligations dans le différend CE – Hormones</i> , WT/DS321/R et Add.1 à Add.7, adopté le 14 novembre 2008, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS321/AB/R
CE – Bananes III	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes</i> , WT/DS27/AB/R , adopté le 25 septembre 1997
CE – Hormones	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Mesures concernant les viandes et les produits carnés (hormones)</i> , WT/DS26/AB/R , WT/DS48/AB/R , adopté le 13 février 1998
CE – Linge de lit (article 21:5 – Inde)	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes – Droits antidumping sur les importations de linge de lit en coton en provenance d'Inde – Recours de l'Inde à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS141/AB/RW , adopté le 24 avril 2003
CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs</i> , WT/DS316/AB/R , adopté le 1 ^{er} juin 2011
CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs	Rapport du Groupe spécial <i>Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs</i> , WT/DS316/R , adopté le 1 ^{er} juin 2011, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS316/AB/R
CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)	Rapport de l'Organe d'appel <i>Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs – Recours des États-Unis à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS316/AB/RW et Add.1, adopté le 28 mai 2018
CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)	Rapport du Groupe spécial <i>Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs – Recours des États-Unis à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS316/RW et Add.1, adopté le 28 mai 2018, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS316/AB/RW
CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 22:6 – UE)	Décision de l'Arbitre <i>Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs – Recours de l'Union européenne à l'article 22:6 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS316/ARB et Add.1, 2 octobre 2019
Chili – Système de fourchettes de prix (article 21:5 – Argentine)	Rapport de l'Organe d'appel <i>Chili – Système de fourchettes de prix et mesures de sauvegarde appliqués à certains produits agricoles – Recours de l'Argentine à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS207/AB/RW , adopté le 22 mai 2007
Colombie – Textiles (article 21:5 – Colombie) / Colombie – Textiles (article 21:5 – Panama)	Rapport des Groupes spéciaux <i>Colombie – Mesures visant les importations de textiles, vêtements et chaussures – Recours de la Colombie à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> / <i>Colombie – Mesures visant les importations de textiles, vêtements et chaussures – Recours du Panama à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS461/RW et Add.1, distribué aux Membres de l'OMC le 5 octobre 2018 (fait actuellement l'objet d'un appel)
États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2 ^{ème} plainte)	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte)</i> , WT/DS353/AB/R , adopté le 23 mars 2012
États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2 ^{ème} plainte)	Rapport du Groupe spécial <i>États-Unis – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte)</i> , WT/DS353/R , adopté le 23 mars 2012, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS353/AB/R
États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2 ^{ème} plainte) (article 21:5 – UE)	Rapport du Groupe spécial <i>États-Unis – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte) – Recours de l'Union européenne à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS353/RW et Add.1, adopté le 11 avril 2019, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS353/AB/RW

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Détermination finale en matière de droits compensateurs concernant certains bois d'œuvre résineux en provenance du Canada – Recours du Canada à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS257/AB/RW , adopté le 20 décembre 2005
États-Unis – Coton upland	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Subventions concernant le coton upland</i> , WT/DS267/AB/R , adopté le 21 mars 2005
États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)	Rapport du Groupe spécial <i>États-Unis – Subventions concernant le coton upland – Recours du Brésil à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS267/RW et Corr.1, adopté le 20 juin 2008, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS267/AB/RW
États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Subventions concernant le coton upland – Recours du Brésil à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS267/AB/RW , adopté le 20 juin 2008
États-Unis – Crevettes (article 21:5 – Malaisie)	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Prohibition à l'importation de certaines crevettes et de certains produits à base de crevettes – Recours de la Malaisie à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS58/AB/RW , adopté le 21 novembre 2001
États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger" – Deuxième recours des Communautés européennes à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS108/AB/RW2 , adopté le 14 mars 2006
États-Unis – Maintien de la suspension	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Maintien de la suspension d'obligations dans le différend CE – Hormones</i> , WT/DS320/AB/R , adopté le 14 novembre 2008
États-Unis – Maintien de la suspension	Rapport du Groupe spécial <i>États-Unis – Maintien de la suspension d'obligations dans le différend CE – Hormones</i> , WT/DS320/R et Add.1 à Add.7, adopté le 14 novembre 2008, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS320/AB/R
États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Mesures compensatoires concernant certains produits en provenance des Communautés européennes</i> , WT/DS212/AB/R , adopté le 8 janvier 2003
États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – CE)	Rapport du Groupe spécial <i>États-Unis – Mesures compensatoires concernant certains produits en provenance des Communautés européennes – Recours des Communautés européennes à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS212/RW , adopté le 27 septembre 2005
États-Unis – Plomb et bismuth II	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Imposition de droits compensateurs sur certains produits en acier au carbone, plomb et bismuth laminés à chaud originaires du Royaume-Uni</i> , WT/DS138/AB/R , adopté le 7 juin 2000
États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Lois, réglementations et méthode de calcul des marges de dumping ("réduction à zéro") – Recours des Communautés européennes à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS294/AB/RW et Corr.1, adopté le 11 juin 2009
États-Unis – Réduction à zéro (Japon) (article 21:5 – Japon)	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Mesures relatives à la réduction à zéro et aux réexamens à l'extinction – Recours du Japon à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS322/AB/RW , adopté le 31 août 2009
États-Unis – Thon II (Mexique) (article 21:5 – Mexique)	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Mesures concernant l'importation, la commercialisation et la vente de thon et de produits du thon – Recours du Mexique à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS381/AB/RW et Add.1, adopté le 3 décembre 2015
États-Unis – Thon II (Mexique) (article 21:5 – États-Unis) / États-Unis – Thon II (Mexique) (article 21:5 – Mexique II)	Rapport de l'Organe d'appel <i>États-Unis – Mesures concernant l'importation, la commercialisation et la vente de thon et de produits du thon – Recours des États-Unis à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS381/AB/RW/USA et Add.1 / <i>États-Unis – Mesures concernant l'importation, la commercialisation et la vente de thon et de produits du thon – Deuxième recours du Mexique à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS381/AB/RW2 et Add.1, adopté le 11 janvier 2019
États-Unis – Thon II (Mexique) (article 21:5 – États-Unis) / États-Unis – Thon II (Mexique) (article 21:5 – Mexique II)	Rapports des Groupes spéciaux <i>États-Unis – Mesures concernant l'importation, la commercialisation et la vente de thon et de produits du thon – Recours des États-Unis à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS381/RW/USA et Add.1 / <i>États-Unis – Mesures concernant l'importation, la commercialisation et la vente de thon et de produits du thon – Deuxième recours du Mexique à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends</i> , WT/DS381/RW2 et Add.1, adoptés le 11 janvier 2019, confirmés par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS381/AB/RW/USA / WT/DS381/AB/RW2

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
<i>Japon – DRAM (Corée)</i>	Rapport de l'Organe d'appel <i>Japon – Droits compensateurs visant les mémoires RAM dynamiques en provenance de Corée</i> , WT/DS336/AB/R et Corr.1, adopté le 17 décembre 2007
<i>Japon – DRAM (Corée)</i>	Rapport du Groupe spécial <i>Japon – Droits compensateurs visant les mémoires RAM dynamiques en provenance de Corée</i> , WT/DS336/R , adopté le 17 décembre 2007, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS336/AB/R

PIÈCES CITÉES DANS LE PRÉSENT RAPPORT

Pièce	Titre abrégé	Titre
EU-7 (RCC)	Lettre du BEIS à Airbus, [***]	Department of Business, Energy & Industrial Strategy letter to Airbus, [***]
EU-8 (RCC)	Facture du BEIS à Airbus, [***]	Department of Business, Energy & Industrial Strategy invoice to Airbus, [***]
EU-9 (RCC) (traduction anglaise)	modification allemande [***] concernant l'A350XWB	[***] Addendum to the Loan Agreement dated [***] between KfW and Airbus Operations GmbH, [***]
EU-10 (RCES/RCC) (traduction anglaise)	Accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB	German Loan Agreement between KfW and Airbus Operations GmbH and Airbus S.A.S., Toulouse, [***]
EU-11 (RCES/RCC)	rapport de TradeRx concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB	Professor Klasen Report, "Market Consistency of the [***] Amendment to German MSF Agreement", 8 October 2018
EU-12 (RCC)	Accord d'AL/FEM français concernant l'A380	Protocole d'Accord entre l'État et Airbus France, [***]
EU-13 (RCC)	-	Convention n° [***] 81035002277545, [***]
EU-14 (RCC) (traduction anglaise)	Accord d'AL/FEM allemand concernant l'A380	MSF Agreement for the A380, Germany, [***] (Traduction anglaise)
EU-15 (RCC)	Accord d'AL/FEM espagnol concernant l'A380	Convenio de colaboración entre el Ministerio de Ciencia y Tecnología y la empresa EADS Airbus S.L., relativo a la financiación de la participación de dicha empresa en el desarrollo del programa de la familia de aviones Airbus A-380, [***]
EU-16 (RCC)	Accord d'AL/FEM britannique concernant l'A380	Agreement between the Secretary of State for Trade and Industry, BAE Systems (Operations) Limited and British Aerospace public limited company for the provision of launch investment of the A380, [***]
EU-17 (RCES/RCC)	rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380	PwC Report, "Review of Negotiated Restructurings of A380 MSF Loan Agreements", 8 October 2018
EU-18 (RCES)	-	Minutes of a meeting of the board of directors of Airbus SE, [***]
EU-19 (RCC)	-	Declaration by [***], 4 October 2018
EU-20 (RCES/RCC) (traduction anglaise)	modification [***] de l'AL/FEM allemande pour l'A380	German [***] Addendum to the Loan Agreement of [***] (Traduction anglaise)
EU-21 (RCC)	modification [***] de l'AL/FEM française pour l'A380	Avenant [***] au protocole d'accord entre l'État et Airbus Operations S.A.S. relatif au programme Airbus A380 (Annexe 2 à la convention Airbus A380 no [***] 81 035, notifiée le [***]), [***]
EU-22 (RCC)	modification britannique [***] concernant l'A380	Deed of amendment in relation to the agreement for launch investment in Airbus A380, [***]
EU-23 (RCC)	modification [***] de l'AL/FEM espagnole pour l'A380	[***] addenda al convenio de colaboración entre el extinto Ministerio de Ciencia y Tecnología y la empresa EADS Airbus S.L. relativo a la financiación de la participación de dicha empresa en el desarrollo de la familia de aviones Airbus A380, [***]
EU-24 (RCES/RCC)	rapport de TradeRx sur la durée de vie attendue de l'AL/FEM	Professor Klasen, "Expected Life of MSF Subsidies for the A380 and A350XWB Programmes", 8 October 2018
EU-28 (RCC)	Accord d'AL/FEM britannique [***] concernant l'A350XWB	Repayable investment agreement between the Secretary for Business, Innovation and Skills and Airbus Operations Limited [***] in relation to the Airbus A350XWB, [***]

Pièce	Titre abrégé	Titre
EU-30 (RCES)	-	Annual Continuing Support and Continuing Development for the A350XWB (2013-2018), Proprietary Information Extracted from Airbus' Accounts
EU-40, USA-47	rapport Wessels	Professor David Wessels "Assessing Airbus' Capacity to Fund Large Scale Projects Without LA/MSF", (Oct. 17, 2012); submitted in the first compliance proceeding as USA-364
EU-43	-	"One Journey: One Team – Interview with Tom Enders", Airbus Annual Review 2014
EU-45	-	EADS, "Financial Statements and Corporate Governance", 2006
EU-53 (RCES)	-	Annual Continuing Support and Continuing Development for the A380 (2013-2018), Proprietary Information Extracted from Airbus' Accounts
EU-78 (RCES)	-	A380 Business Case
EU-81 (RCC)	Extraits de la comptabilité d'Airbus se rapportant au prêt britannique pour l'A350XWB	Excerpts from Airbus' accounting system in relation to the A350XWB MSF loan
EU-86 (RCC)	contre-rapport de PwC	PwC, "Response on U.S. Submission from December 19, 2018 regarding c'est-à-dire PwC's 'Review of Negotiated Restructuring of A380 MSF Loan Agreements'", 25 January 2019
EU-89 (RCES)	lettre de [***]	Letter from [***]
EU-90	-	Reuters, "Airbus may cut A380 production to six planes a year: sources", 11 December 2017
EU-92 (RCES/RCC)	déclaration d'Airbus relative au lancement contrefactuel	Statement by [***], 4 November 2018
EU-94 (RCC)	-	Airbus, "Status of A380 orders and deliveries"
EU-99 (RCC)	-	Airbus, "Timing of remaining Emirates A380 deliveries"
EU-101 (RCC)	-	[***]
EU-102 (RCC)	-	Letter from [***]
EU-105 (RCC)	évaluation de KPMG concernant [***]	KPMG Report, Assessment of [***], 28 May 2019
EU-106 (RCC) (traduction anglaise)	-	Email from [***], 20 March 2015
EU-113 (RCC)	[***]	[***]
EU-114 (RCC)	-	[***]
EU-115 (RCC)	-	Email from [***] to Airbus, 8 August 2019
USA-1	téléconférence spéciale sur les bénéfices d'Airbus SE janvier 2018	Fair Disclosure Wire, "Full Year 2017 Airbus SE Commercial Aircraft Orders and Deliveries Call – Final", (15 January 2018)
USA-3	téléconférence spéciale sur les bénéfices d'Airbus SE février 2018	Fair Disclosure Wire, "Full Year 2017 Airbus SE Earnings Call", (15 February 2018)
USA-5	-	Emirates press release, "Emirates welcomes 100 th A380 to its fleet", (2 November 2017)
USA-8 (RCES/RCC)	rapport de NERA sur l'AL/FEM pour l'A380	Effects of the [***] Amendment of German LA/MSF for the A350 XWB on Pre-Existing LA/MSF, NERA (19 December 2018)
USA-9	rapport annuel d'Airbus, 2017	Annual Report 2017, Connecting the skies, Airbus
USA-16	-	FlightGlobal, "Airbus assures on A380 break-even this year, David Kaminski-Morrow", (27 February 2015)
USA-26 (RCES/RCC)	rapport de NERA sur l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB	NERA A350 XWB Report
USA-36	-	EFFICOMP Project, CORDIS website
USA-37	-	LPA GAM 2018 Project, CORDIS website
USA-38	-	Aerostructures Manufacturer, Graphene Flagship website
USA-49	données sur les commandes et livraisons d'Airbus	Airbus Orders & Deliveries Data (Nov. 2018)
USA-50	-	A330 Family, Airbus website
USA-51	présentation d'Airbus concernant l'A330neo	The A330neo: Powering into the future, John Leahy, Airbus presentation

Pièce	Titre abrégé	Titre
USA-53	-	Airbus press release, "Airbus launches the A330neo", (14 July 2014)
USA-54	-	Airbus press release, "AirAsia X orders 34 more A330neo", (19 July 2018)
USA-55	-	Airbus website, "A330-900"
USA-78	-	Airbus website, "A330-800"
USA-119	entreprise commune Clean Sky 2: plan de travail 2018-2019	Clean Sky 2 Joint Undertaking: Work Plan 2018-2019 (October 2018)
USA-126	-	Boeing press release, "Boeing Delivers First Lufthansa 747-8 Intercontinental", (25 April 2012)
USA-128	-	Airbus press release, "Amedeo Firms Up Order for 20 A380s", (12 February 2014)
USA-129	-	AIN online, "Singapore Order Tally Grows to USD 30 Billion", (12 February 2014)
USA-130	-	Airbus press release, "ANA Group Selects the A380", (29 January 2018)
USA-138	données d'Ascend	Ascend aircraft database
USA-143	-	Airbus press release, "Virgin Atlantic Selects the A350 XWB as its Future Flagship", (11 July 2016)
USA-144	-	Airways, "First Virgin Atlantic A350-1000 Spotted in Toulouse (+photo)", (25 October 2018)
USA-149	entreprise commune Clean Sky 2: plan de travail 2014-2015	<i>Clean Sky 2 Joint Undertaking: Work Plan 2014-2015</i> (July 2014)
USA-153	perspectives actuelles du marché de Boeing, 2015-2034	Boeing Current Market Outlook 2015-2034
USA-158	données actualisées d'Ascend	Updated Ascend aircraft database
USA-173 (RCES/RCC)	troisième rapport de NERA sur l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB	Third NERA Report on German A350 XWB LA/MSF

ABRÉVIATIONS UTILISÉES DANS LE PRÉSENT RAPPORT

Abréviation	Désignation
A320ceo	aéronef Airbus A320 "current engine option" (option actuelle de motorisation)
A320neo	aéronef Airbus A320 "new engine option" (nouvelle option de motorisation)
A350XWB	aéronef Airbus A350 "eXtra widebody" (à fuselage extralarge)
A380	aéronef Airbus A380
Accord SMC	Accord sur les subventions et les mesures compensatoires
AL/FEM	aide au lancement/financement des États membres
ANA	All Nippon Airways
BEIS	UK Department of Business, Energy & Industrial Strategy (Ministère britannique des affaires, de l'énergie et de la stratégie industrielle)
CE	Communautés européennes
CORDIS	Service d'information sur la recherche et le développement communautaires
EADS	European Aeronautic Defence and Space Company
EFFICOMP	Efficient Composite parts manufacturing programme (fabrication de parties en composites efficaces)
EUR	euro
FPR	fournisseur partageant les risques
GATT de 1994	Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994
GmbH	<i>Gesellschaft mit beschränkter Haftung</i>
KfW	Kreditanstalt Für Wiederaufbau
LCA	aéronefs civils gros porteurs
LPA	aéronefs gros porteurs de passagers
LuFo	Luftfahrtforschungsprogramm (programme de recherche aéronautique)
Mémorandum d'accord	Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends
NERA	National Economics Research Associates
OMC	Organisation mondiale du commerce
ORD	Organe de règlement des différends
PPR	partenaire partageant les risques
PROFIT	Programa de Fomento de la Investigación Técnica (Programme de financement de la recherche technologique)
PwC	PricewaterhouseCoopers
R&DT	recherche et développement technologique
RCC	renseignements commerciaux confidentiels
RCES	renseignements commerciaux extrêmement sensibles
TRI	taux de rendement interne
TRL	niveau de maturité technologique
USD	dollar des États-Unis
VAN	valeur actuelle nette
VLA	aéronefs très gros porteurs

1 INTRODUCTION

1.1 Procédures antérieures dans l'affaire DS316

1.1. Il s'agit du deuxième recours à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends (Mémoire d'accord) concernant le fait allégué que l'Union européenne ne s'est pas conformée aux recommandations et décisions de l'Organe de règlement des différends (ORD) dans la procédure initiale concernant l'affaire *CE et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs*.

1.2. Le 1^{er} juin 2011, l'ORD a adopté le rapport de l'Organe d'appel et le rapport du Groupe spécial, modifié par le rapport de l'Organe d'appel, sur l'affaire *CE et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs*. Dans les recommandations de l'ORD, il était demandé à l'Union européenne de se mettre en conformité avec ses obligations dans le cadre de l'OMC en ce qui concerne l'"aide au lancement" ou le "financement des États membres" (AL/FEM) pour les modèles d'aéronefs civils gros porteurs (LCA) A300, A310, A320, A330, A330-200, A340, A340-500/600 et A380. Les recommandations et décisions couvraient également certaines mesures relatives aux infrastructures et participations au capital social ainsi que des dons régionaux pour le développement.

1.3. Le 1^{er} décembre 2011, l'Union européenne a informé l'ORD des mesures qu'elle avait prises pour mettre en œuvre ses recommandations.¹ Les États-Unis ont marqué leur désaccord avec l'Union européenne au sujet du caractère suffisant des mesures de mise en conformité que celle-ci avait communiquées à l'ORD. Après des consultations, et à la demande des États-Unis, le 13 avril 2012, l'ORD a soumis la question qui faisait l'objet du désaccord entre les parties à un groupe spécial de la mise en conformité établi au titre de l'article 21:5 du Mémoire d'accord.

1.4. Le 28 mai 2018, l'ORD a adopté les rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel dans la première procédure de mise en conformité. Dans le rapport du Groupe spécial de la mise en conformité, modifié par le rapport de l'Organe d'appel, il était constaté que l'Union européenne ne s'était pas conformée aux recommandations et décisions de l'ORD en ce qui concerne l'AL/FEM pour les modèles de LCA A350XWB² et A380.

1.5. Avant l'adoption des rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel dans la première procédure de mise en conformité, l'Union européenne a notifié à l'ORD, le 17 mai 2018, l'adoption d'une série de mesures additionnelles qui, selon elle, la mettaient pleinement en conformité sur le fond avec les recommandations et décisions de l'ORD. À la réunion de l'ORD du 28 mai 2019, les États-Unis ont à nouveau dit ne pas convenir que l'Union européenne s'était pleinement mise en conformité sur le fond avec les recommandations et décisions de l'ORD.³

1.2 Plainte de l'Union européenne

1.2.1 Demande de consultations

1.6. Le 29 mai 2018, l'Union européenne⁴ a demandé l'ouverture de consultations avec les États-Unis conformément aux articles 4 et 21:5 du Mémoire d'accord, à l'article XXIII:1 de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 (GATT de 1994) et aux articles 7.1 et 30 de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires (Accord SMC).⁵ L'Union européenne a indiqué que sa demande concernait un "désaccord", au sens de l'article 21:5 du Mémoire d'accord, "au sujet de l'existence ou de la compatibilité avec un accord visé de

¹ Communication présentée par l'Union européenne, WT/DS316/17.

² L'A350XWB a été lancé après l'engagement de la procédure du Groupe spécial initial.

³ ORD, compte rendu de la réunion tenue le 28 mai 2018, WT/DSB/M/413.

⁴ L'Union européenne s'est substituée et a succédé aux Communautés européennes à compter du 1^{er} décembre 2009. À moins que le contexte n'en dispose autrement, les références faites à l'Union européenne dans le présent rapport incluent "certains États membres" (c'est-à-dire l'Allemagne, l'Espagne, la France et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ("Royaume-Uni")) à l'encontre desquels les États-Unis ont engagé la procédure initiale.

⁵ Demande de consultations présentée par l'Union européenne, WT/DS316/36. (Union européenne, demande de consultations)

mesures prises pour se conformer aux recommandations et décisions" de l'ORD dans l'affaire *CE et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs*.⁶

1.7. L'Union européenne et les États-Unis ont tenu des consultations le 27 juin 2018 mais elles n'ont pas permis de régler le différend.

1.2.2 Établissement et composition du Groupe spécial

1.8. Le 31 juillet 2018, l'Union européenne a demandé l'établissement, conformément à l'article 21:5 du Mémoire d'accord, d'un groupe spécial doté du mandat type.⁷ À sa réunion du 27 août 2018, l'ORD est convenu, conformément à l'article 21:5 du Mémoire d'accord, de soumettre le différend au Groupe spécial initial, si possible.⁸

1.9. Le mandat du Groupe spécial est le suivant:

Examiner, à la lumière des dispositions pertinentes des accords visés cités par les parties au différend, la question portée devant l'ORD par l'Union européenne et certains États membres dans le document WT/DS316/39; faire des constatations propres à aider l'ORD à formuler des recommandations ou à statuer sur la question, ainsi qu'il est prévu dans lesdits accords.

1.10. Le 17 septembre 2018, l'Union européenne a demandé au Directeur général, en vertu de l'article 8:7 du Mémoire d'accord, lu conjointement avec l'article 21:5 du Mémoire d'accord, de déterminer la composition du Groupe spécial.

1.11. Conformément à ces dispositions, et étant donné que deux membres du Groupe spécial initial n'étaient pas disponibles, le 28 septembre 2018, il a été donné au Groupe spécial la composition suivante⁹:

Président: M. Hugo Cayrús

Membres: M. Christian Etter
M. Thinus Jacobsz

1.12. L'Australie, le Brésil, le Canada¹⁰, la Chine, la Fédération de Russie, l'Inde et le Japon ont notifié leur intérêt pour la participation aux travaux du Groupe spécial en tant que tierces parties.

1.3 Travaux du Groupe spécial

1.3.1 Généralités

1.13. Le Groupe spécial a tenu une réunion d'organisation avec les parties le 19 octobre 2018.

1.14. Après avoir consulté les parties, le Groupe spécial a adopté ses procédures de travail¹¹ et son calendrier le 23 octobre 2018. Il a apporté plusieurs modifications à son calendrier tout au long de la procédure. Le 16 septembre 2019, il a informé les parties de la date prévue pour la remise du rapport intérimaire.

1.15. L'Union européenne et les États-Unis ont déposé leurs premières communications écrites le 26 octobre 2018 et le 19 décembre 2018, respectivement. Les tierces parties ont déposé leurs communications écrites le 11 janvier 2019. Les deuxième communications écrites de l'Union

⁶ Union européenne, demande de consultations.

⁷ *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, recours de l'Union européenne à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends: demande d'établissement d'un groupe spécial, WT/DS316/39 (demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne).

⁸ ORD, compte rendu de la réunion tenue le 27 août 2018, WT/DSB/M/417.

⁹ Note relative à la constitution du Groupe spécial dans le cadre du recours de l'Union européenne à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends, WT/DS316/40 et WT/DS316/40/Rev.1.

¹⁰ Voir plus bas la section 1.3.3, au sujet de la demande du Canada visant à participer à la procédure en tant que tierce partie.

¹¹ Les procédures de travail du Groupe spécial figurent à l'annexe A-1.

européenne et des États-Unis ont été déposées le 28 janvier 2019 et le 21 mars 2019, respectivement.

1.16. Le Groupe spécial a tenu une réunion de fond avec les parties les 7 et 8 mai 2019. Une séance avec les tierces parties a eu lieu le 8 mai 2019. À la demande des parties, la réunion du Groupe spécial avec les parties a été ouverte au public par le biais d'une diffusion vidéo en différé. Une partie de la réunion du Groupe spécial avec les tierces parties a également été ouverte au public par le biais d'une diffusion vidéo en différé.¹²

1.17. Le Groupe spécial a posé des questions aux parties et aux tierces parties le 10 mai 2019.

1.18. Le 10 septembre 2019, le Groupe spécial a remis la partie descriptive de son rapport aux parties. Il a remis son rapport intérimaire aux parties le 17 octobre 2019. Il a remis son rapport final aux parties le 25 novembre 2019.

1.3.2 Protection des renseignements commerciaux confidentiels et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles

1.19. Avant la réunion d'organisation, l'Union européenne a envoyé au Groupe spécial une lettre lui demandant d'adopter des procédures additionnelles pour la protection des renseignements commerciaux confidentiels et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles. Après avoir consulté les parties, le Groupe spécial a adopté les procédures additionnelles pour la protection des renseignements commerciaux confidentiels et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles (procédures RCC/RCS) le 23 octobre 2018.¹³

1.3.3 Demande du Canada visant à participer à la procédure en tant que tierce partie

1.20. Le 30 novembre 2018, le Canada a envoyé au Président du Groupe spécial, aux parties et à la Présidente de l'ORD une lettre demandant au Groupe spécial l'autorisation de participer à la présente procédure de mise en conformité en tant que tierce partie.¹⁴ Dans sa lettre, le Canada a indiqué qu'il avait omis de notifier à l'ORD son intérêt en tant que tierce partie en raison de problèmes de coordination interne.¹⁵ Il a en outre indiqué qu'il avait un "intérêt substantiel" dans le présent différend compte tenu de sa participation en tant que partie défenderesse à l'affaire *Canada – Mesures concernant le commerce des aéronefs commerciaux*.¹⁶ Le Canada a également fait valoir que le fait que le Groupe spécial accepte sa demande ne serait pas sans précédent et ne porterait pas atteinte aux droits des parties en matière de régularité de la procédure.¹⁷

1.21. Le Groupe spécial a demandé aux parties et aux tierces parties de formuler des observations sur la demande du Canada, sachant que celui-ci avait présenté sa demande plus de trois mois après l'établissement du Groupe spécial le 27 août 2018. L'Union européenne a indiqué qu'elle ne s'opposait pas à la demande du Canada.¹⁸ Les États-Unis ont également consenti à cette demande.¹⁹ Les tierces parties n'ont pas formulé d'observations au sujet de cette demande.

1.22. Le 7 décembre 2018, le Groupe spécial a informé les parties et les tierces parties qu'il avait décidé de faire droit à la demande du Canada. Pour parvenir à cette décision, il a examiné attentivement les dispositions pertinentes du Mémoire d'accord et la pratique pertinente en ce qui concerne les notifications de tierces parties présentées après la composition du groupe spécial.

¹² Voir les procédures de travail additionnelles pour les réunions ouvertes à l'annexe A-2. Le Brésil, le Canada et le Japon ont consenti à ce que leurs déclarations soient enregistrées sur support vidéo pour être diffusées en différé. La Chine, la Fédération de Russie et l'Inde n'ont fait aucune déclaration.

¹³ Les procédures RCC/RCS ont par la suite été révisées à plusieurs reprises. La version finale figure à l'annexe A-3.

¹⁴ Canada, communication (30 novembre 2018).

¹⁵ Spécifiquement, le Canada a dit que, par suite de changements de personnel imprévus à sa Mission permanente auprès de l'OMC en août 2018, ainsi que d'une mauvaise communication entre ses fonctionnaires en poste à Genève et dans la capitale, il n'avait pas notifié son intérêt en tant que tierce partie à la réunion de l'ORD au cours de laquelle le Groupe spécial avait été établi ou dans le délai de notification de dix jours suivant cette réunion. (Canada, lettre datée du 30 novembre 2018)

¹⁶ Canada, communication (30 novembre 2018).

¹⁷ Canada, communication (30 novembre 2018).

¹⁸ Union européenne, communication (30 novembre 2018).

¹⁹ États-Unis, communication (4 décembre 2018).

Le Groupe spécial a en outre considéré que l'inclusion du Canada dans la procédure ne perturberait pas le déroulement de celle-ci et ne porterait pas atteinte aux droits en matière de régularité de la procédure des parties qui, de fait, n'avaient pas émis d'objections à la demande du Canada.

1.3.4 Décision préliminaire concernant le mandat du Groupe spécial

1.23. Le 21 décembre 2018, à la suite de la présentation par les États-Unis de leur première communication écrite, l'Union européenne a demandé au Groupe spécial de décider que les allégations des États-Unis concernant certaines mesures européennes de recherche et de développement technologique (R&DT) n'entraient pas, ou pas dûment, dans le champ de la présente procédure de mise en conformité. L'Union européenne a demandé "au Groupe spécial, d'urgence et à titre préliminaire, de constater que les allégations des États-Unis concernant les mesures de R&DT ne rel[evaient] pas dûment du mandat du Groupe spécial".²⁰

1.24. Après avoir demandé leur avis aux États-Unis, le Groupe spécial a décidé, le 11 janvier 2019, de rejeter la demande de décision préliminaire de l'Union européenne, constatant que le simple fait que les mesures de R&DT n'étaient pas spécifiquement indiquées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne ne devrait pas empêcher le Groupe spécial d'examiner les arguments des États-Unis concernant ces mesures. Il a indiqué que sa décision de rejeter la demande de décision préliminaire de l'Union européenne et d'examiner les arguments des États-Unis concernant les mesures de R&DT était sans préjudice du droit de l'une ou l'autre partie d'avancer d'autres arguments sur le point de savoir si les États-Unis ne pouvaient pas pour d'autres raisons formuler des allégations au sujet de ces mesures, ou sur le bien-fondé des allégations des États-Unis. En conséquence, le Groupe spécial a invité les parties à aborder les questions relatives à ces mesures dans les communications qu'elles lui adresseraient.²¹

1.25. Les constatations et le raisonnement sous-jacent du Groupe spécial concernant la demande de décision préliminaire de l'Union européenne sont exposés plus loin dans la section 7.3.

1.3.5 Demande de dépôt d'une communication additionnelle concernant l'avenir du programme relatif au LCA A380

1.26. Le 25 février 2019, l'Union européenne a demandé l'autorisation de déposer une communication additionnelle concernant les implications de l'annonce faite par Airbus le 14 février 2019 concernant l'arrêt du programme relatif à l'A380 et la réalisation de toutes les livraisons d'ici à 2021.²² L'Union européenne a fait valoir que l'annonce d'Airbus avait une incidence directe sur l'objet de la présente procédure de mise en conformité. Spécifiquement, elle a fait valoir que l'annonce était un "fait pertinent qui apport[ait] la preuve d'une mise en conformité avec les recommandations et décisions de l'ORD"; "[était] un événement qui rel[evait] des termes de la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne"; et "[était] inextricablement liée à une suite de mesures, dans laquelle elle s'inscri[vait], dont il [avait] été explicitement indiqué dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'UE qu'elles assuraient la mise en conformité au titre de l'article 7.8".²³ L'Union européenne a en outre fait valoir qu'il était nécessaire que le Groupe spécial tienne compte de cet événement dans le cadre de son mandat consistant à déterminer si elle s'était mise en conformité.²⁴

1.27. Après avoir demandé leur avis aux États-Unis, le Groupe spécial a décidé, le 28 février 2019, d'accéder à la demande de l'Union européenne visant le dépôt de la communication additionnelle concernant l'annonce faite par Airbus le 14 février 2019. Compte tenu du moment où l'Union européenne avait présenté sa demande, le Groupe spécial a également décidé de proroger de deux semaines le délai dont les États-Unis disposaient pour déposer leur deuxième communication écrite,

²⁰ Union européenne, demande de décision préliminaire, paragraphe 1.

²¹ Groupe spécial, communication aux parties concernant la demande de décision préliminaire de l'Union européenne (11 janvier 2019).

²² Union européenne, communication (25 février 2019).

²³ Union européenne, communication (25 février 2019), page 2.

²⁴ Union européenne, communication (25 février 2019), page 3. L'Union européenne a en outre fait valoir qu'autoriser l'Union européenne à déposer une communication concernant l'arrêt du programme relatif à l'A380 ne portait pas atteinte aux droits des États-Unis ou des tierces parties en matière de régularité de la procédure. (Union européenne, communication (25 février 2019), page 3)

afin de faire en sorte qu'ils aient une possibilité adéquate de traiter la communication additionnelle de l'Union européenne.²⁵

1.3.6 Demande relative aux observations des États-Unis

1.28. Le 12 juillet 2019, l'Union européenne a demandé au Groupe spécial de rendre une décision rejetant, au motif qu'ils n'avaient "pas été déposés en temps voulu", certains arguments et éléments de preuve figurant dans les observations des États-Unis sur les réponses de l'Union européenne aux questions posées par le Groupe spécial après la réunion de fond.²⁶ L'Union européenne a demandé au Groupe spécial soit: i) de rejeter certains arguments et éléments de preuve nouveaux au motif qu'ils n'avaient "pas été déposés en temps voulu"; soit, à titre subsidiaire, de ii) ménager à l'Union européenne la possibilité de formuler des observations sur les arguments et éléments de preuve nouveaux allégués, s'il s'abstenait de rejeter ces arguments et éléments de preuve au motif qu'ils n'avaient pas été présentés en temps voulu.²⁷ L'Union européenne a en outre demandé au Groupe spécial de rejeter plusieurs demandes des États-Unis visant à ce que des questions additionnelles non nécessaires soient posées à l'Union européenne, et de rejeter en outre ce qu'elle considérait comme une assertion des États-Unis selon laquelle elle n'avait pas participé de bonne foi à la première procédure de mise en conformité.²⁸ L'Union européenne a fait valoir que le dépôt tardif et non fait en temps voulu d'arguments et éléments de preuve nouveaux par les États-Unis, ainsi que leur invitation au Groupe spécial de poser des questions additionnelles à l'Union européenne, apparaissaient destinés à prolonger la procédure et soulevaient de graves préoccupations en matière de régularité de la procédure.²⁹

1.29. Le 5 août 2019, le Groupe spécial a rejeté la demande de l'Union européenne tendant à ce qu'il rejette les arguments et éléments de preuve des États-Unis, mais a décidé de ménager à l'Union européenne la possibilité de formuler des observations sur certains des arguments et éléments de preuve qu'elle avait indiqués. Le Groupe spécial a en outre rejeté la demande de l'Union européenne tendant à ce qu'il rejette toute demande des États-Unis visant à ce que des questions additionnelles soient posées à l'Union européenne. Le Groupe spécial n'a pas jugé nécessaire d'examiner la demande de l'Union européenne concernant le point de savoir si elle avait participé de bonne foi à la première procédure de mise en conformité.

1.30. Les constatations et le raisonnement sous-jacent du Groupe spécial concernant la demande de décision de l'Union européenne sont exposés à l'annexe D-1 du présent rapport.

2 ASPECTS FACTUELS

2.1 Produit en cause

2.1. Le produit en cause en l'espèce est le même que celui qui a fait l'objet de la procédure initiale et de la première procédure de mise en conformité, c'est-à-dire les LCA, par opposition aux aéronefs de moindre capacité (régionaux) et aux aéronefs militaires. Les LCA sont généralement décrits comme des aéronefs "à fuselage et voilure" de gros tonnage (pesant plus de 15 000 kg), équipés de turboréacteurs à double flux sous des ailes basses et conçus pour des vols subsoniques. Ils sont conçus pour transporter 100 passagers ou plus et/ou une quantité proportionnelle de marchandises sur diverses distances couvertes par des compagnies aériennes et des transporteurs de fret aérien. Ils relèvent de la position tarifaire 8802.40 du Système harmonisé ("Avions et autres véhicules aériens, d'un poids à vide excédant 15 000 kg").³⁰

2.2 Mesures en cause

2.2. Le 17 mai 2018, l'Union européenne a déposé une communication informant l'ORD qu'elle avait adopté, pour se mettre en conformité, une série de mesures additionnelles qui, selon elle, constituaient des "mesures appropriées pour donner suite aux autres éléments additionnels des

²⁵ Groupe spécial, communication aux parties concernant la demande de prorogation du délai de dépôt présentée par les États-Unis (28 février 2019).

²⁶ Union européenne, communication (12 juillet 2019).

²⁷ Union européenne, communication (12 juillet 2019), pages 5 à 7.

²⁸ Union européenne, communication (12 juillet 2019), pages 7 à 11.

²⁹ Union européenne, communication (12 juillet 2019), page 2.

³⁰ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 2.1.

recommandations et décisions de l'ORD, soit en retirant les subventions soit en éliminant les effets défavorables".³¹ Ces mesures sont examinées plus en détail plus loin dans la section 7.2.

3 CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS DEMANDÉES PAR LES PARTIES

3.1. L'Union européenne demande que le Groupe spécial constate que l'Union européenne et certains États membres se sont pleinement conformés sur le fond aux recommandations et décisions de l'ORD, au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC. Spécifiquement, l'Union européenne affirme qu'elle a retiré les subventions AL/FEM liées à l'A380 et les subventions AL/FEM allemandes et britanniques pour l'A350XWB. Dans le cas où le Groupe spécial constaterait que ces subventions n'ont pas été retirées, l'Union européenne affirme que des mesures appropriées ont été prises pour éliminer leurs effets défavorables. En outre, elle affirme qu'elle a pris des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables des subventions AL/FEM françaises et espagnoles pour l'A350XWB.³²

3.2. Les États-Unis demandent que le Groupe spécial rejette dans leur intégralité les allégations de l'Union européenne selon lesquelles elle a mis ses mesures "pleinement en conformité avec ses obligations dans le cadre de l'OMC".³³

4 ARGUMENTS DES PARTIES

4.1. Les arguments des parties sont exposés dans les résumés analytiques qu'elles ont fournis au Groupe spécial conformément au paragraphe 22 des procédures de travail adoptées par celui-ci (voir les annexes B-1 et B-2).

5 ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES

5.1. Les arguments du Brésil, du Canada et du Japon sont exposés dans les résumés analytiques qu'ils ont fournis conformément au paragraphe 22 des procédures de travail adoptées par le Groupe spécial (voir les annexes C-1, C-2 et C-3). L'Australie, la Chine, la Fédération de Russie et l'Inde n'ont pas présenté d'arguments écrits ou oraux au Groupe spécial.

6 RÉEXAMEN INTÉIMAIRE

6.1. Le 17 octobre 2019, le Groupe spécial a remis son rapport intérimaire aux parties. Le 31 octobre 2019, les États-Unis et l'Union européenne ont présenté leurs demandes écrites de réexamen. Le 14 novembre 2019, chaque partie a présenté des observations sur la demande écrite de réexamen de l'autre.

6.2. Les demandes faites par les parties durant la phase de réexamen intérimaire ainsi que l'examen et la décision du Groupe spécial concernant ces demandes sont exposés à l'annexe A-4.

7 CONSTATATIONS

7.1 Introduction

7.1.1 Contexte procédural

7.1. S'agissant de la présente procédure, c'est la deuxième fois qu'un groupe spécial est établi au titre de l'article 21:5 du Mémoire d'accord pour se prononcer sur la question de savoir si l'Union européenne s'est mise en conformité avec les recommandations et décisions adoptées par l'ORD dans l'affaire *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*.

³¹ Communication présentée par l'Union européenne, WT/DS316/34 (communication sur la mise en conformité), paragraphe 12.

³² Union européenne, première communication écrite, paragraphe 405; et deuxième communication écrite, paragraphe 554.

³³ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 305; et deuxième communication écrite, paragraphe 360.

7.1.1.1 Procédure initiale

7.2. Dans la procédure initiale en l'espèce, les États-Unis ont allégué que les Communautés européennes et certains de leurs États membres avaient causé, en recourant à des subventions spécifiques, des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis sous la forme d'un préjudice grave au titre des articles 5 c) et 6.3 de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires (Accord SMC). Le Groupe spécial initial a constaté que les États-Unis avaient démontré que les Communautés européennes et certains États membres avaient causé des effets défavorables, sous la forme de certains types de préjudice grave pour les intérêts des États-Unis, au sens des articles 5 c) et 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC, en recourant à des subventions spécifiques. Ces constatations se rapportaient au recours à l'AL/FEM pour les modèles de LCA A300, A310, A320, A330, A330-200, A340, A340-500/600 et A380; et au recours à certaines participations au capital social et mesures d'infrastructure contestées et à un financement pour la recherche et le développement technologique (R&DT) fournis par les Communautés européennes et certains États membres.³⁴ Le Groupe spécial initial a également conclu que les États-Unis avaient établi que les accords d'AL/FEM allemand, espagnol et britannique concernant l'A380 constituaient des subventions à l'exportation prohibées au sens de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC.³⁵

7.3. En appel, l'Organe d'appel a infirmé la constatation du Groupe spécial initial selon laquelle les accords d'AL/FEM allemand, espagnol et britannique concernant l'A380 constituaient des subventions à l'exportation prohibées au sens de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC, et n'a pas été en mesure de compléter l'analyse juridique au regard de l'article 3.1 a).³⁶ Il a cependant confirmé la conclusion du Groupe spécial initial selon laquelle les effets des mesures d'AL/FEM contestées causaient un préjudice grave aux intérêts des États-Unis au sens de l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC.³⁷ En outre, l'Organe d'appel a confirmé les constatations du Groupe spécial initial selon lesquelles les effets des participations au capital social et mesures d'infrastructure contestées "complét{aient} et amplifi{aient}" les effets des mesures d'AL/FEM contestées³⁸, tout en infirmant la constatation du Groupe spécial initial selon laquelle les subventions pour la R&DT "complét{aient} et amplifi{aient}" les effets des mesures d'AL/FEM.³⁹

7.4. Le rapport de l'Organe d'appel et le rapport du Groupe spécial initial, modifié par le rapport de l'Organe d'appel, ont été adoptés par l'ORD le 1^{er} juin 2011.⁴⁰ L'ORD a recommandé que les Communautés européennes et certains États membres se conforment à la recommandation du Groupe spécial au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC à l'effet que "le Membre qui accorde chaque subvention dont il aura été constaté qu'elle a causé de tels effets défavorables "pren{ne} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou retire ... la subvention"". ⁴¹

7.1.1.2 Première procédure de mise en conformité

7.5. À la suite de l'adoption du rapport du Groupe spécial initial et du rapport de l'Organe d'appel, le 1^{er} décembre 2011, l'Union européenne a déposé une communication informant l'ORD qu'elle avait pris des "mesures appropriées pour rendre ses mesures pleinement conformes à ses obligations

³⁴ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.290 a) i) à vii), 7.482 à 7.496 et 8.1 a) i), 7.1245 à 7.1249, 7.1302, 7.1323 à 7.1326, 7.1380 à 7.1384, 7.1414 et 8.1 c) et d), et 7.1049 à 7.1053, 7.1097, 7.1100, 7.1101, 7.1134, 7.1137 à 7.1139, 7.1191, 7.1205 à 7.1211, 7.1244 et 8.1 b) i) à iv).

³⁵ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.689 et 8.1 a) ii).

³⁶ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1414 j) et 1415 b).

³⁷ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1414 e) iv), l), m), p) et q).

³⁸ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1414 g) et r).

³⁹ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1414 s).

⁴⁰ ORD, compte rendu de la réunion tenue le 1^{er} juin 2011, WT/DSB/M/297.

⁴¹ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 8.7; rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1416 et 1418.

dans le cadre de l'OMC et pour donner suite aux recommandations et décisions de l'ORD".⁴² Le 9 décembre 2011, les États-Unis ont demandé la tenue de consultations avec l'Union européenne et les quatre États membres, alléguant que l'Union européenne ne s'était pas conformée aux recommandations et décisions de l'ORD.⁴³ Le 13 avril 2012, l'ORD a soumis la question qui faisait l'objet du désaccord entre les parties à un premier groupe spécial de la mise en conformité établi au titre de l'article 21:5 du Mémoire d'accord.⁴⁴ Le premier Groupe spécial de la mise en conformité a distribué son rapport le 22 septembre 2016.

7.6. Dans la première procédure de mise en conformité, le Groupe spécial a conclu que les États-Unis n'avaient pas démontré que les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB étaient des subventions à l'exportation et/ou au remplacement des importations prohibées au sens de l'article 3.1 et 3.2 de l'Accord SMC.⁴⁵ Il a toutefois rejeté l'argument de l'Union européenne selon lequel l'expiration de la durée de vie de certaines subventions équivalait au "retrait" de ces subventions aux fins de l'article 7.8.⁴⁶ Le premier Groupe spécial de la mise en conformité a conclu que les effets découlant des subventions AL/FEM accordées pour l'A300, l'A310, l'A320, l'A330, l'A330-200, l'A340, l'A340-500/600, l'A380 et l'A350XWB causaient un préjudice grave aux intérêts des États-Unis au sens de l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC sur les marchés des LCA monocouloirs, des LCA bicouloirs et des avions très gros porteurs (VLA).⁴⁷ Il a conclu qu'en continuant de violer les articles 5 c) et 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC, l'Union européenne et certains États membres ne s'étaient pas conformés aux recommandations et décisions de l'ORD.⁴⁸

7.7. Les deux parties ont fait appel du rapport du Groupe spécial de la mise en conformité, et l'Organe d'appel a distribué son rapport le 15 mai 2018. L'Organe d'appel a infirmé l'interprétation de l'article 7.8 de l'Accord SMC donnée par le Groupe spécial de la mise en conformité, ainsi que sa constatation selon laquelle les obligations de mise en conformité de l'Union européenne s'étendaient aux subventions AL/FEM accordées pour l'A300, l'A310, l'A320, l'A330, l'A330-200, l'A340 et l'A340-500/600. Selon l'Organe d'appel, il n'existait pas d'obligation de mise en conformité en ce qui concernait ces subventions AL/FEM parce que, dans chaque cas, les "durées de vie" des subventions avaient expiré avant la fin de la période de mise en œuvre impartie à l'Union européenne – le 1^{er} décembre 2011.⁴⁹ L'Organe d'appel a aussi infirmé les constatations du Groupe spécial de la mise en conformité au titre de l'article 6.3 a), 6.3 b) et 6.3 c) de l'Accord SMC dans la mesure où elles se rapportaient au marché des LCA monocouloirs.⁵⁰ Toutefois, il a confirmé les conclusions du Groupe spécial de la mise en conformité selon lesquelles l'Union européenne et certains États membres ne s'étaient pas conformés aux recommandations et décisions de l'ORD dans la mesure où les "durées de vie" des subventions AL/FEM accordées pour l'A380 et l'A350XWB n'avaient pas expiré et continuaient de causer des effets défavorables sur les marchés des LCA bicouloirs et des

⁴² Communication présentée par l'Union européenne, datée du 1^{er} décembre 2011, WT/DS316/17, 5 décembre 2011, paragraphe 1. L'Union européenne a fourni "des renseignements concernant les mesures" qu'elle avait prises pour se mettre en conformité dans une liste contenant 36 paragraphes numérotés jointe à sa communication. (Communication présentée par l'Union européenne, datée du 1^{er} décembre 2011, WT/DS316/17, 5 décembre 2011, paragraphe 3)

⁴³ Communication présentée par les États-Unis, WT/DS316/19 et WT/DS316/19/Corr.1 (demande de consultations). Le 9 décembre 2011, les États-Unis ont aussi demandé à l'ORD d'autoriser des contre-mesures à l'égard de l'Union européenne conformément à l'article 7.9 de l'Accord SMC et à l'article 22:2 du Mémoire d'accord (WT/DS316/18). À la réunion de l'ORD du 22 décembre 2011, l'Union européenne a contesté le niveau des contre-mesures proposées par les États-Unis et a aussi allégué que ces derniers n'avaient pas suivi les principes et procédures énoncés à l'article 22:3 du Mémoire d'accord. Par conséquent, la question a été soumise à arbitrage au titre de l'article 22:6 du Mémoire d'accord (WT/DS316/20). Le 12 janvier 2012, les États-Unis et l'Union européenne ont conclu un accord selon lequel les parties convenaient de demander à l'Arbitre de suspendre ses travaux (WT/DS316/21; WT/DS316/22). Suite à la demande présentée par les États-Unis le 13 juillet 2018, l'Arbitre est convenu de reprendre ses travaux.

⁴⁴ Constitution du Groupe spécial, WT/DS316/24.

⁴⁵ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Avions civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 7.1 c) ii) et iii).

⁴⁶ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Avions civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 7.1 d) viii) et ix).

⁴⁷ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Avions civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 7.1 d) xiv) à xvi).

⁴⁸ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Avions civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 7.2.

⁴⁹ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Avions civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.11 a) et 6.12 a).

⁵⁰ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Avions civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.27 a).

aéronefs très gros porteurs (VLA) pendant la période postérieure à la mise en œuvre.⁵¹ L'ORD a adopté le rapport de l'Organe d'appel et le rapport du Groupe spécial de la mise en conformité, modifié par le rapport de l'Organe d'appel, le 28 mai 2018.⁵²

7.1.1.3 Deuxième procédure de mise en conformité

7.8. Avant l'adoption par l'ORD des rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel dans la première procédure de mise en conformité, l'Union européenne a informé l'ORD, le 17 mai 2018, qu'elle avait adopté une série de mesures additionnelles qui, selon elle, constituaient des "mesures appropriées pour donner suite aux autres éléments additionnels des recommandations et décisions de l'ORD, soit en retirant les subventions soit en éliminant les effets défavorables".⁵³ Dans une déclaration faite à la réunion de l'ORD du 28 mai 2018, les États-Unis ont estimé que l'Union européenne ne s'était pas encore pleinement conformée aux recommandations et décisions de l'ORD.⁵⁴

7.9. Le 29 mai 2018, l'Union européenne a demandé l'ouverture de consultations avec les États-Unis concernant leur "désaccord", au titre de l'article 21:5 du Mémoire d'accord, "au sujet de l'existence ou de la compatibilité avec un accord visé de mesures prises pour se conformer aux recommandations et décisions" de l'ORD.⁵⁵ Les États-Unis et l'Union européenne ont tenu des consultations le 27 juin 2018, mais elles n'ont pas permis de régler le différend. Le 27 août 2018, l'ORD a soumis la question qui faisait l'objet du désaccord entre les parties à un deuxième groupe spécial de la mise en conformité établi au titre de l'article 21:5 du Mémoire d'accord.⁵⁶

7.1.2 Tâche du Groupe spécial dans la présente procédure de mise en conformité

7.10. L'Union européenne a engagé la présente procédure de mise en conformité en raison de son désaccord avec les États-Unis sur le point de savoir si elle s'était pleinement conformée sur le fond aux recommandations et décisions de l'ORD suite à l'adoption des rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel dans la première procédure de mise en conformité.

7.11. Comme dans la première procédure de mise en conformité, notre tâche ici est de rendre une décision pour régler le différend entre les parties qui découle de leur "désaccord au sujet de l'existence ou de la compatibilité avec un accord visé de mesures prises pour se conformer aux recommandations et décisions". Nous devons évaluer si l'Union européenne s'est pleinement conformée sur le fond aux prescriptions de l'article 7.8 de l'Accord SMC, qui définit comme suit l'obligation d'un Membre mettant en œuvre dans les différends sur la mise en conformité impliquant des subventions pouvant donner lieu à une action⁵⁷:

Dans les cas où un rapport d'un groupe spécial ou un rapport de l'Organe d'appel sera adopté dans lequel il aura été déterminé qu'une subvention a causé des effets défavorables pour les intérêts d'un autre Membre au sens de l'article 5, le Membre qui accorde ou maintient cette subvention prendra des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou retirera la subvention.

7.12. Dans la présente procédure, l'Union européenne affirme qu'elle a pris des "mesures" qui assurent la pleine mise en conformité sur le fond avec les recommandations et décisions de l'ORD. Elle fait valoir qu'au moyen de ces mesures, elle a démontré qu'il n'y avait actuellement pas de subventions non retirées qui causaient des effets défavorables actuels, et qu'il ne peut donc plus

⁵¹ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États Unis)*, paragraphe 6.43 a) et b).

⁵² Rapport de l'Organe d'appel et rapport du Groupe spécial au titre de l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends, dispositions prises par l'Organe de règlement des différends, WT/DS316/35.

⁵³ Communication présentée par l'Union européenne, datée du 17 mai 2018, WT/DS316/34, paragraphe 12.

⁵⁴ ORD, compte rendu de la réunion tenue le 28 mai 2018, WT/DSB/M/413. ("Sur la base de l'examen effectué par les États-Unis depuis que les Membres de l'OMC avaient reçu cette communication, le document de l'UE ne rendait pas compte de faits nouveaux qui pourraient d'une certaine manière régler ce différend de longue date.")

⁵⁵ Union européenne, demande de consultations.

⁵⁶ ORD, compte rendu de la réunion tenue le 27 août 2018, WT/DSB/M/417.

⁵⁷ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 235.

être démontré qu'elle cause une annulation ou une réduction d'avantages pour les États-Unis ou leur branche de production des LCA qui habiliterait les États-Unis à adopter des contre-mesures.⁵⁸ Spécifiquement, l'Union européenne fait valoir qu'elle a retiré la totalité des subventions AL/FEM pour l'A380 et des subventions AL/FEM allemandes et britanniques pour l'A350XWB dont il avait été constaté qu'elles causaient des effets défavorables lors des étapes antérieures du présent différend, se mettant ainsi pleinement en conformité sur le fond en ce qui concerne ces subventions et leurs effets défavorables. En outre, elle fait valoir qu'elle a aussi démontré qu'elle avait pris des mesures pour éliminer tous effets défavorables de ces subventions et des subventions AL/FEM françaises et espagnoles pour l'A350XWB. L'Union européenne soutient qu'elle n'a pas d'obligations de mise en conformité en ce qui concerne de quelconques autres subventions.

7.13. Les États-Unis font valoir qu'au lieu d'assurer sa mise en conformité, les actions menées par l'Union européenne ont aggravé sa non-mise en conformité. Ils soutiennent que l'Union européenne n'a démontré le retrait d'aucune des subventions AL/FEM visées par les recommandations et décisions de l'ORD. Ils font valoir qu'une série de modifications des accords d'AL/FEM initiaux concernant l'A380 et de l'accord d'AL/FEM allemand initial concernant l'A350XWB ont toutes augmenté le montant des subventions accordées à Airbus et prolongé leurs "durées de vie". Les États-Unis font en outre valoir que le remboursement de l'AL/FEM britannique pour l'A350XWB est simplement le résultat du respect par Airbus des modalités d'un accord dont il avait déjà été constaté qu'il constituait une subvention incompatible avec les règles de l'OMC, et non d'une mesure assurant la mise en conformité. De plus, ils soutiennent que l'Union européenne n'a pas éliminé les importants effets défavorables persistants dont il avait été constaté qu'ils étaient causés par les subventions AL/FEM. Enfin, les États-Unis disent que l'Union européenne a maintenu et étendu le recours à certaines subventions pour la recherche et le développement technologique (R&DT), qui, seules ou conjointement avec les subventions AL/FEM en cause en l'espèce, continuent de causer des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis.

7.14. Nous commençons notre évaluation du bien-fondé des opinions des parties en examinant les "mesures" dont l'Union européenne allègue qu'elles ont soit retiré les subventions AL/FEM soit éliminé autrement les effets défavorables de toutes subventions AL/FEM n'ayant pas été retirées.⁵⁹ Nous examinons ensuite l'affirmation des États-Unis selon laquelle, dans notre évaluation de la mise en conformité de l'Union européenne, nous devons prendre en compte les effets allégués d'une série de mesures pour la R&DT, dont l'Union européenne soutient qu'elles n'entrent pas à bon droit dans le champ de la présente procédure, avant d'aborder le désaccord entre les parties sur le point de savoir si l'Union européenne et certains États membres se sont conformés à leurs obligations au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC.

7.2 Communication du 17 mai 2018 de l'Union européenne à l'ORD sur la mise en conformité

7.2.1 Introduction

7.15. Le 17 mai 2018, l'Union européenne a informé l'ORD qu'elle avait adopté une série de mesures qui, selon elle, "assur{aient} le retrait des subventions en cause, constitu{aient} des mesures appropriées pour éliminer leurs effets défavorables, ou les deux à la fois"⁶⁰, la mettant ainsi en conformité avec les recommandations et décisions de l'ORD.⁶¹

7.16. L'Union européenne a indiqué les mesures qu'elle alléguait avoir prises pour se mettre en conformité en énumérant 18 éléments numérotés.⁶² Certaines des mesures avaient eu lieu aux alentours de l'adoption des recommandations et décisions dans la première procédure de mise en conformité, contrairement à d'autres qui étaient soit antérieures soit postérieures à l'adoption des

⁵⁸ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 7.

⁵⁹ Communication présentée par l'Union européenne, datée du 17 mai 2018, WT/DS316/34, page 3.

⁶⁰ Communication présentée par l'Union européenne, datée du 17 mai 2018, WT/DS316/34, paragraphe 13.

⁶¹ Communication présentée par l'Union européenne, datée du 17 mai 2018, WT/DS316/34, paragraphe 14.

⁶² Communication présentée par l'Union européenne, datée du 17 mai 2018, WT/DS316/34, paragraphe 15. Les 18 "mesures" indiquées par l'Union européenne sont décrites et expliquées plus en détail plus loin.

recommandations et décisions dans le présent différend, ou à la communication de l'Union européenne sur la mise en conformité du 17 mai 2018.

7.17. Nous décrivons brièvement ci-dessous notre compréhension des mesures de mise en conformité de l'Union européenne, telles qu'elles ont été énoncées dans la communication du 17 mai 2018 de l'Union européenne à l'ORD sur la mise en conformité et exposées plus en détail dans les communications des parties dans le cadre du présent différend. Les mesures que l'Union européenne affirme avoir prises pour assurer la mise en conformité sont globalement réparties en deux grandes catégories: i) les mesures dont il est allégué qu'elles assurent le retrait des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB et contribuent à l'élimination de leurs effets défavorables (section 7.2.2 ci-dessous); et ii) les mesures dont il est allégué qu'elles constituent des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables de toutes subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB non retirées (section 7.2.3 plus loin).

7.2.2 Mesures dont il est allégué qu'elles assurent le retrait des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB et contribuent à l'élimination de leurs effets défavorables au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC

7.2.2.1 Modifications [*] des accords d'AL/FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A380 (mesures 1 à 4)**

7.18. Les premières mesures de mise en conformité que l'Union européenne énumère dans sa notification du 17 mai 2018 à l'ORD sont quatre modifications apportées aux accords d'AL/FEM initiaux concernant l'A380 conclus entre Airbus et la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni. La modification de l'AL/FEM allemande pour l'A380 avait été conclue le [***], celle de l'AL/FEM française pour l'A380 le [***], celle de l'AL/FEM britannique pour l'A380 le [***] et celle de l'AL/FEM espagnole pour l'A380 le [***].⁶³ L'Union européenne fait valoir que ces modifications "assur[ent] une compatibilité prospective {des mesures d'AL/FEM pour l'A380} avec un point de repère du marché concomitant", garantissant ainsi "le retrait des subventions conférées par chacun des prêts FEM pour l'A380".⁶⁴

7.19. Selon l'Union européenne, Airbus et les quatre États membres ont conclu les quatre modifications des prêts AL/FEM pour l'A380 à un moment où Airbus était confrontée à un fléchissement de la demande d'A380 et devait prendre la décision cruciale de poursuivre le programme ou [***].⁶⁵ L'Union européenne affirme que les modifications étaient avantageuses pour les prêteurs des États membres car si elles n'avaient pas été apportées, "les prêteurs auraient subi des pertes importantes sur leurs investissements FEM, vu que les prêts FEM pour l'A380 étaient par nature fondés sur le partage des risques et subordonnés au succès".⁶⁶ Ainsi, selon elle, les modifications devaient "permettre aux prêteurs de sauvegarder leurs investissements".⁶⁷

7.20. Les quatre modifications de l'AL/FEM pour l'A380 sont exposées plus en détail plus loin dans la section 7.4.5.1.2.1. Bien que les modalités des modifications diffèrent, une caractéristique fondamentale de chaque modification [***]. À cet égard, l'Union européenne explique que les modifications étaient conçues pour garantir qu'Airbus recevrait [***].⁶⁸ En particulier, Emirates

⁶³ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 144; modification [***] de l'AL/FEM française pour l'A380 (pièce EU-21 (RCC)); modification [***] de l'AL/FEM allemande pour l'A380 (pièce EU-20 (RCES/RCC)) (traduction anglaise); modification [***] de l'AL/FEM espagnole pour l'A380 (pièce EU-23 (RCC)); et modification [***] de l'AL/FEM britannique pour l'A380 (pièce EU-22 (RCC)).

⁶⁴ Communication présentée par l'Union européenne, datée du 17 mai 2018, WT/DS316/34, paragraphe 19.

⁶⁵ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 128, 129 et 142; rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), section C.II; et Minutes of a meeting of the board of directors of Airbus SE, [***] (pièce EU-18 (RCES)), page 2.

⁶⁶ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 140; rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), section F.II, tableau 15; Minutes of a meeting of the board of directors of Airbus SE, [***] (pièce EU-18 (RCES)); page 4, point A).

⁶⁷ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 129; rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), section F.II, tableau 15; Minutes of a meeting of the board of directors of Airbus SE, [***] (pièce EU-18 (RCES)); page 4, point A). L'Union européenne affirme que seul [***] aurait évité toutes pertes liées à la suppression du programme parce que [***]. (Voir [***]; le rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), [***].)

⁶⁸ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 128; rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), section C.II.

Airlines avait été le principal client concernant l'A380 et envisageait de commander d'autres aéronefs A380 [***].⁶⁹

7.21. Les États-Unis disent que les modifications [***] ne sont rien d'autre qu'une "tentative réussie d'Airbus de transférer aux pouvoirs publics bailleurs de fonds les coûts croissants du maintien en application du programme relatif à l'A380" après "une demande d'A380 plus faible que prévu pendant de nombreuses années et de gros problèmes liés à la chaîne de production et d'approvisionnement".⁷⁰ Ils font valoir qu'au lieu d'assurer le retrait des subventions, les modifications "ont augmenté les montants prévus des subventions et ont prolongé leur durée de vie"⁷¹ et que, par conséquent, "en convenant de ces modifications, les pouvoirs publics liés à Airbus ont agi dans le droit fil de la stratégie qu'ils appliquaient depuis plusieurs décennies, qui consistait à soutenir les entreprises risquées d'Airbus en matière de LCA à l'aide de subventions massives".⁷² En conséquence, les États-Unis font valoir que les modifications [***] ne mettent pas l'Union européenne en conformité avec les recommandations et décisions de l'ORD en ce qui concerne les subventions AL/FEM pour l'A380.

7.2.2.2 Modification [*] de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB (mesure 5)**

7.22. L'Union européenne indique qu'une modification [***] de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB est une des mesures de mise en conformité. Selon elle, cette modification garantit que le contrat d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB est compatible "avec un point de repère du marché concomitant, de sorte que la subvention conférée par le FEM allemand pour l'A350XWB est retirée".⁷³

7.23. Airbus et la Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) ont signé l'accord d'AL/FEM allemand initial concernant l'A350XWB le [***]. En vertu de l'accord de prêt, Airbus était en droit de tirer [***] afin de financer une partie des coûts de développement liés à l'Airbus A350XWB.⁷⁴ Airbus a tiré [***]. Elle a tiré [***].⁷⁵ Le [***], Airbus et la KfW sont convenues de modifier l'accord de prêt initial.⁷⁶ Le préambule de la modification indique qu'Airbus avait "demandé à la KfW de [***] aux arrangements qu'elle avait conclus afin de [***] sur les tranches de prêt et d'accorder {à Airbus} de nouveaux [***] pour ces [***]".⁷⁷ Le préambule indique aussi que "[***]".⁷⁸ Globalement, l'Union européenne affirme que la modification [***] reprend la structure de base du prêt AL/FEM

⁶⁹ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 129; Minutes of a meeting of the board of directors of Airbus SE, [***] (pièce EU-18 (RCES)); et rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphe 39.

⁷⁰ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 25.

⁷¹ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 41.

⁷² États-Unis, première communication écrite, paragraphe 27.

⁷³ Communication présentée par l'Union européenne, datée du 17 mai 2018, WT/DS316/34, paragraphe 21.

⁷⁴ Accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB (pièce EU-10 (RCES/RCC) (traduction anglaise)), clause 3.2; et rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.237.

⁷⁵ En [***], Airbus et la KfW sont convenues de [***] de l'accord initial, qui a apporté des changements au calendrier des versements, [***]. Email from [***], 20 March 2015 (pièce EU-106 (RCC) (traduction anglaise)); et rapport de TradeRx concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB (pièce EU-11 (RCES/RCC)), paragraphe 35.

⁷⁶ Modification allemande [***] concernant l'A350XWB (pièce EU-9 (RCC) (traduction anglaise)). [***]. (Voir l'évaluation de KPMG concernant [***] (pièce EU-105 (RCC)), page 5.)

⁷⁷ Modification allemande [***] concernant l'A350XWB (pièce EU-9 (RCC) (traduction anglaise)), préambule.

⁷⁸ Modification allemande [***] concernant l'A350XWB (pièce EU-9 (RCC) (traduction anglaise)), préambule.

initial pour l'A350XWB en continuant de prévoir a) [***]⁷⁹; b) des remboursements du principal sur les livraisons d'aéronefs A350XWB⁸⁰; c) [***]⁸¹; et d) [***].⁸²

7.24. Les États-Unis disent que, comme les modifications [***] de l'AL/FEM pour l'A380, la modification [***] de l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB "a augmenté la subvention AL/FEM préexistante et prolongé sa durée de vie", ce qui "a permis à Airbus d'être mieux lotie financièrement qu'elle ne l'aurait sinon été".⁸³ En conséquence, ils font valoir que la modification a accentué la non-mise en conformité de l'Union européenne avec les recommandations et décisions de l'ORD issues de la première procédure de mise en conformité.

7.2.2.3 Remboursement de l'AL/FEM britannique pour l'A350XWB restant due en 2018 (mesure 6)

7.25. L'Union européenne affirme que le [***], Airbus a remboursé la totalité du principal et des intérêts courus restant dus au titre du contrat de prêt AL/FEM britannique concernant l'A350XWB, de sorte que la subvention conférée par l'AL/FEM britannique pour l'A350XWB a été retirée.⁸⁴ Spécifiquement, elle fait référence à un versement de [***] au Ministère britannique des affaires, de l'énergie et de la stratégie industrielle (BEIS) effectué le [***].⁸⁵

7.26. Les États-Unis ne contestent pas qu'Airbus ait effectué le versement spécifié le [***]. Ils contestent cependant que ce versement équivaille à [***].⁸⁶ En outre, ils font valoir que le remboursement d'un prêt subventionné à ses propres conditions bonifiées n'aboutit pas à un retrait aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC, comme l'a constaté le premier Groupe spécial de la mise en conformité.⁸⁷ En conséquence, les États-Unis considèrent que l'Union européenne ne s'est pas mise en conformité avec les recommandations et décisions de l'ORD en ce qui concerne l'AL/FEM britannique pour l'A350XWB.

7.2.2.4 Retrait par l'amortissement de l'"avantage" conféré par les accords d'AL/FEM concernant l'A380 et l'A350XWB (mesures 7 et 8⁸⁸)

7.27. L'Union européenne mentionne aussi l'amortissement de l'"avantage" conféré par les accords d'AL/FEM concernant l'A380 et les accords d'AL/FEM concernant l'A350XWB dans sa notification sur la mise en conformité du 17 mai 2018.⁸⁹ Au cours de la présente procédure, elle a présenté une analyse, effectuée par TradeRx GmbH, de la durée de vie attendue des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB dont le Groupe spécial initial et le premier Groupe spécial de la mise en conformité avaient constaté l'octroi. Conformément à l'approche adoptée par TradeRx, l'Union européenne fait valoir, dans ses communications au Groupe spécial, que l'amortissement intégral

⁷⁹ Modification allemande [***] concernant l'A350XWB (pièce EU-9 (RCC) (traduction anglaise)), paragraphe 36.

⁸⁰ Modification allemande [***] concernant l'A350XWB (pièce EU-9 (RCC) (traduction anglaise)), annexe 2; et rapport de TradeRx concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB (pièce EU-11 (RCES/RCC)), paragraphe 39.

⁸¹ Modification allemande [***] concernant l'A350XWB (pièce EU-9 (RCC) (traduction anglaise)), clause 4; et rapport de TradeRx concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB (pièce EU-11 (RCES/RCC)), paragraphe 40.

⁸² Modification allemande [***] concernant l'A350XWB (pièce EU-9 (RCC) (traduction anglaise)); et rapport de TradeRx concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB (pièce EU-11 (RCES/RCC)), paragraphe 40.

⁸³ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 87.

⁸⁴ Communication présentée par l'Union européenne, datée du 17 mai 2018, WT/DS316/34, paragraphe 22. Voir aussi Union européenne, première communication écrite, paragraphes 86 à 89; et deuxième communication écrite, paragraphes 59 à 72.

⁸⁵ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 88; facture du BEIS à Airbus, [***] (pièce EU-8 (RCC)); et lettre du BEIS à Airbus, [***] (pièce EU-7 (RCC)).

⁸⁶ États-Unis, réponse à la question n° 18 du Groupe spécial, paragraphe 47.

⁸⁷ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 101.

⁸⁸ Dans la "Liste des mesures prises pour se conformer" figurant au paragraphe 15 de sa notification sur la mise en conformité, l'Union européenne mentionne le retrait, par l'amortissement ou d'autres moyens, de l'"avantage" conféré par les accords d'AL/FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A380 et l'A350XWB, aussi bien pour ce qui est d'assurer le retrait des subventions qu'en tant que mesure appropriée pour éliminer les effets défavorables. (Voir la communication présentée par l'Union européenne, datée du 17 mai 2018, WT/DS316/34, paragraphe 15 A) vii), 15 A) viii), 15 B) ix) et 15 B) xiv).)

⁸⁹ Communication présentée par l'Union européenne, datée du 17 mai 2018, WT/DS316/34, paragraphes 20 à 23.

de l'avantage dans le cadre du prêt AL/FEM espagnol pour l'A380 surviendra d'ici à [***], assurant ainsi le retrait aux fins de l'article 7.8 et mettant l'Union européenne en conformité en ce qui concerne cette subvention.⁹⁰ L'Union européenne ne fait pas valoir que l'une quelconque des autres subventions AL/FEM pour l'A380 ou l'A350XWB a été retirée par l'amortissement intégral de l'avantage.

7.28. Les États-Unis ont critiqué le recours de l'Union européenne au rapport de TradeRx et l'approche suivie dans ce rapport. Ils contestent donc que l'analyse de TradeRx puisse fournir une base permettant de constater que l'un quelconque des prêts AL/FEM a été retiré aux fins de l'article 7.8. En outre, ils considèrent que l'argument de l'Union européenne selon lequel l'AL/FEM espagnole pour l'A380 a été retirée ne tient pas compte du fait que les pouvoirs publics espagnols ont négocié une modification des modalités et conditions de l'AL/FEM pour l'A380 en [***], qui a étendu la durée de vie de l'AL/FEM espagnole pour l'A380 "bien au-delà de [***]", selon les États-Unis.⁹¹

7.2.3 Mesures dont il est allégué qu'elles constituent des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC

7.2.3.1 Amortissement de l'"avantage" conféré par les accords d'AL/FEM concernant l'A380 et l'A350XWB (mesures 9 et 14)

7.29. En plus d'évoquer l'amortissement allégué de l'avantage dans le cadre de son argument selon lequel les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB ont été retirées aux fins de l'article 7.8 (voir plus haut la section 7.2.2.4), l'Union européenne affirme que l'amortissement de l'avantage conféré par les subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380 et l'A350XWB est aussi un facteur pertinent qu'il faut prendre en compte pour déterminer si les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB continuent actuellement d'être une cause réelle et substantielle d'effets défavorables actuels, lorsqu'il s'agit d'évaluer si l'Union européenne a pris des mesures pour éliminer les effets défavorables de toutes subventions non retirées.⁹²

7.30. Comme il est expliqué au paragraphe 7.28, les États-Unis rejettent l'approche suivie dans le rapport de TradeRx pour l'évaluation de la durée de vie attendue de chacun des prêts.⁹³ Ils affirment aussi que l'Union européenne n'a pas établi qu'une évaluation de la réduction supposée de l'avantage par l'amortissement de l'AL/FEM était pertinente pour l'évaluation du point de savoir si les effets défavorables des subventions continuaient, compte tenu de l'enchaînement de causalité lié aux "effets sur les produits" dont l'existence avait été établie.⁹⁴

7.2.3.2 Investissements non subventionnés dans les avions des familles A380 et A350XWB (mesures 10 et 15)

7.31. À titre de "mesure" de mise en conformité additionnelle, l'Union européenne affirme que les importants investissements postérieurs au lancement non subventionnés allégués qu'Airbus a effectués dans les familles de LCA A380 et A350XWB, qui, selon elle, atténuent le lien de causalité requis entre la subvention et tous effets défavorables actuels allégués, font que l'AL/FEM pour l'A380 ou l'A350XWB ne peut plus être considérée comme une cause réelle et substantielle des ventes ou livraisons de l'un ou l'autre avion ou de tout effet défavorable en découlant.⁹⁵ S'agissant des programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB, l'Union européenne allègue qu'Airbus a investi dans le développement continu des avions, y compris le développement de nouvelles variantes des modèles et le soutien continu des deux programmes.⁹⁶

7.32. Les États-Unis disent que les arguments de l'Union européenne concernant les investissements "non subventionnés" dans l'A380 et l'A350XWB sont "une version recyclée des vains

⁹⁰ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 177 à 181.

⁹¹ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 83.

⁹² Union européenne, première communication écrite, paragraphes 204, 300 à 308 et 371 à 378.

⁹³ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 83 et note de bas de page 140.

⁹⁴ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 196.

⁹⁵ Communication présentée par l'Union européenne, datée du 17 mai 2018, WT/DS316/34, paragraphes 31 et 41.

⁹⁶ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 315 à 323 et 384 à 388.

arguments concernant les "investissements non subventionnés" présentés par l'UE dans la première procédure de mise en conformité et devraient être à nouveau rejetés".⁹⁷ À cet égard, ils disent que l'Union européenne a fait valoir sans succès que le lien de causalité entre l'AL/FEM et la présence continue sur le marché des familles A320 et A330 était atténué par "des investissements "massifs" et, d'après les allégations, non subventionnés qu'Airbus avait effectués avec ses propres fonds", dans le cadre du "développement continu", du "soutien continu", de la conception et construction de nouvelles variantes des familles A320 et A330 et de la mise en place de nouvelles chaînes de production de l'A330.⁹⁸ Les États-Unis disent que le Groupe spécial de la mise en conformité a rejeté cet argument au motif que les subventions avaient au départ permis l'existence des aéronefs et qu'il n'y aurait rien eu à améliorer en l'absence des subventions.⁹⁹

7.2.3.3 Réduction des tirages du principal au titre de l'accord d'AL/FEM français concernant l'A380 et des accords d'AL/FEM français et britannique concernant l'A350XWB (mesures 11 et 16)

7.33. De plus, l'Union européenne affirme que la réduction des tirages des montants des prêts au titre de l'accord d'AL/FEM français concernant l'A380 et des accords d'AL/FEM français et britannique concernant l'A350XWB est une mesure prise pour se conformer.¹⁰⁰ Elle estime que le tirage réduit du montant total de ces prêts signifie que les "conséquences monétaires" des risques liés aux programmes de LCA assumés par les prêteurs sont réduites corrélativement et, donc, que les subventions ne peuvent plus être considérées comme une cause réelle et substantielle des ventes ou livraisons d'aéronefs A380 ou de tout effet défavorable en découlant.¹⁰¹

7.34. Les États-Unis font valoir que l'Union européenne n'a pas établi qu'un tirage non intégral réduisait l'avantage *ex ante* de la subvention. Ils rejettent aussi l'argument de l'Union européenne selon lequel le tirage par Airbus d'un montant inférieur au montant total de l'une quelconque des subventions AL/FEM devrait avoir une incidence sur l'évaluation par le Groupe spécial de la question de savoir si le lien de causalité établi entre les subventions existantes et la capacité d'Airbus d'offrir et de livrer l'A380 et l'A350XWB subsiste pendant la période postérieure à la mise en œuvre.¹⁰²

7.2.3.4 Atténuation du lien de causalité entre les AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB et les lancements de l'A380 et de l'A350XWB en raison du temps écoulé (mesures 13 et 17)

7.35. L'Union européenne a également indiqué en tant que mesure additionnelle prise pour se conformer l'atténuation alléguée du lien de causalité entre les AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB et les lancements de l'A380 et de l'A350XWB en raison du temps écoulé. En ce qui concerne ces deux aéronefs, elle fait valoir que les AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB avaient des effets d'accélération limités sur leur développement et que, par conséquent, les subventions ne peuvent plus être considérées comme une cause du lancement effectif de l'un et l'autre des aéronefs, ainsi que des ventes ou livraisons consécutives ou de tout effet défavorable en découlant.¹⁰³

7.36. Les États-Unis font valoir que l'évaluation contrefactuelle par l'Union européenne des dates de lancement de l'A380 et de l'A350XWB est incorrecte et fondée sur une lecture erronée des constatations du Groupe spécial initial et du Groupe spécial de la mise en conformité et qu'elle

⁹⁷ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 199.

⁹⁸ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 199 (faisant référence à *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États Unis)*, paragraphe 6.1516).

⁹⁹ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 200 à 206. Les États-Unis font en outre valoir que les investissements "non subventionnés" allégués étaient indépendants des subventions pour la R&DT et que, par conséquent, l'Union européenne n'a pas démontré que les investissements étaient en fait des investissements non subventionnés. (États Unis, première communication écrite, paragraphe 203)

¹⁰⁰ Spécifiquement, l'Union européenne affirme qu'Airbus a choisi de ne pas tirer [***] ou [***] du principal prévu au titre du prêt AL/FEM français pour l'A380, au motif allégué que [***]. Elle affirme qu'Airbus a choisi de ne pas tirer [***] ou [***] du principal prévu au titre du prêt français pour l'A350XWB, en raison, d'après les allégations, [***]. Enfin, elle affirme qu'Airbus n'a pas tiré environ [***] ou [***] au titre du prêt AL/FEM britannique pour l'A350XWB. (Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphes 330 à 332)

¹⁰¹ Communication présentée par l'Union européenne, datée du 17 mai 2018, WT/DS316/34, paragraphes 30 et 38; et Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphes 338 à 342.

¹⁰² États-Unis, première communication écrite, paragraphes 189 et 190.

¹⁰³ Communication présentée par l'Union européenne, datée du 17 mai 2018, WT/DS316/34, paragraphes 33 et 40.

devrait donc être rejetée.¹⁰⁴ En particulier, ils font valoir que l'argument de l'Union européenne contredit les constatations antérieurement adoptées par l'ORD à l'issue de la première procédure de mise en conformité, selon lesquelles tant les subventions AL/FEM pour l'A380 que celles pour l'A350XWB étaient une cause des effets défavorables dont il avait été constaté qu'ils s'étaient produits pendant la période 2011-2013.¹⁰⁵

7.2.3.5 Annulation ou réalisation de livraisons et livraisons en attente d'A380 et réalisation ou conversion de livraisons d'A350XWB sur certains marchés de pays (mesures 12 et 18)

7.37. Enfin, l'Union européenne indique comme autres mesures prises pour éliminer les effets défavorables des subventions AL/FEM pour l'A380 ou l'A350XWB existantes l'annulation ou la réalisation de livraisons et livraisons en attente d'A380 et la réalisation ou la conversion de livraisons d'A350XWB. Spécifiquement, elle a mentionné l'annulation ou la réalisation de livraisons d'A380 correspondant aux commandes de Transaero en 2012 et d'Emirates en 2013, et la livraison de tout aéronef A380 en attente sur certains marchés de pays visés par la constatation d'entrave sur le marché des VLA¹⁰⁶; et la réalisation de livraisons d'A350XWB, ou leur conversion en livraisons d'autres aéronefs, correspondant aux commandes d'A350XWB de Cathay Pacific en 2012 et de Singapore Airlines et United Airlines en 2013.¹⁰⁷ L'Union européenne soutient que l'annulation ou la réalisation de livraisons ou leur conversion en livraisons d'autres aéronefs met fin aux effets défavorables découlant de ces commandes.

7.38. Les États-Unis traitent les arguments de l'Union européenne lorsqu'ils traitent son allégation globale selon laquelle elle a pris des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB, en faisant valoir que les actions alléguées ne mettent pas l'Union européenne en conformité avec l'article 7.8 de l'Accord SMC.¹⁰⁸

7.2.4 Observations sur les mesures prises par l'Union européenne pour assurer la mise en conformité

7.39. Ces mesures dont il est allégué qu'elles assurent le retrait ou constituent des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables englobent: une série de modifications des accords d'AL/FEM concernant l'A380 et de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB; le remboursement intégral allégué du principal et des intérêts courus restant dus au titre de l'accord d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB; et l'amortissement passif de l'avantage de la subvention AL/FEM espagnole pour l'A380. L'Union européenne fait état d'un ensemble plus vaste de mesures dont elle allègue qu'elles atténuent ou diluent le lien de causalité entre la subvention et les effets défavorables actuels allégués établis dans la procédure initiale ou la première procédure de mise en conformité, de telle sorte que les subventions contestées ne sont plus une "cause réelle et substantielle" d'effets défavorables. Nous notons que l'Union européenne n'a pas fourni d'élément de preuve indiquant que les mesures notifiées avaient été prises par les États membres concernés dans le but spécifique d'assurer la mise en conformité avec l'article 7.8 de l'Accord SMC.

7.40. Nous allons maintenant examiner le bien-fondé des allégations de mise en conformité de l'Union européenne compte tenu de notre compréhension du champ et de la nature des obligations figurant dans les recommandations et décisions adoptées ainsi que de l'interprétation antérieure des dispositions juridiques applicables, y compris l'article 7.8.

¹⁰⁴ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 210 à 216.

¹⁰⁵ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 220 à 235.

¹⁰⁶ Communication présentée par l'Union européenne, datée du 17 mai 2018, WT/DS316/34, paragraphe 32.

¹⁰⁷ Communication présentée par l'Union européenne, datée du 17 mai 2018, WT/DS316/34, paragraphe 42. Voir aussi Union européenne, première communication écrite, paragraphe 358.

¹⁰⁸ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 147 et 148; et réponse à la question n° 73 du Groupe spécial, paragraphe 165.

7.3 Demande de l'Union européenne visant à ce que soit rendue une décision préliminaire selon laquelle les allégations des États-Unis concernant certaines mesures pour la recherche et le développement technologique ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial

7.3.1 Contexte procédural

7.41. Dans leur première communication écrite déposée le 19 décembre 2018, les États-Unis ont identifié une série de mesures pour la recherche et le développement technologique (R&DT) accordées à Airbus, dont ils font valoir qu'elles constituent des subventions que le Groupe spécial doit prendre en compte pour évaluer la mise en conformité de l'Union européenne avec les recommandations et décisions de l'ORD.¹⁰⁹

7.42. Le 21 décembre 2018, l'Union européenne a présenté une demande de décision préliminaire selon laquelle les allégations des États-Unis concernant les mesures pour la R&DT mentionnées dans leur première communication écrite ne relevaient pas à bon droit du mandat du Groupe spécial tel qu'il était défini par les articles 6:2 et 7:1 du Mémoire d'accord. Les États-Unis ont présenté des observations écrites concernant cette demande et, le 11 janvier 2019, le Groupe spécial a envoyé aux parties une communication dans laquelle il rejetait la demande de l'Union européenne, indiquant que le raisonnement complet étayant sa décision serait exposé dans son rapport final.¹¹⁰

7.43. Dans sa communication du 11 janvier 2019, le Groupe spécial a expliqué aux parties que le simple fait que les mesures pour la R&DT n'étaient pas spécifiquement indiquées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne ne devrait pas empêcher le Groupe spécial d'examiner les arguments des États-Unis concernant ces mesures.¹¹¹ La décision du Groupe spécial était donc sans préjudice de toute constatation concernant la mesure dans laquelle les États-Unis étaient en droit de présenter des allégations de fond concernant la compatibilité des mesures pour la R&DT avec les obligations de mise en conformité de l'Union européenne au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC. Les parties ont présenté d'autres arguments sur cette question dans leurs communications écrites ultérieures et à la réunion de fond du Groupe spécial avec les parties.

7.3.2 Mesures pour la R&DT contestées par les États-Unis dans la présente procédure et constatations pertinentes issues des phases antérieures du présent différend

7.44. Dans leur première communication écrite, les États-Unis ont identifié les mesures pour la R&DT suivantes qui existaient au moment de la procédure initiale, chacune ayant fait l'objet d'une constatation de subvention spécifique:

- a. les dons pour des projets de R&DT liés aux LCA auxquels Airbus avait participé au titre:
 - i. du deuxième programme-cadre pour des actions communautaires de recherche et de développement technologique (1987-1991) ("deuxième programme-cadre");
 - ii. du troisième programme-cadre pour des actions communautaires de recherche et de développement technologique (1990-1994) ("troisième programme-cadre");
 - iii. du quatrième programme-cadre de la Communauté européenne pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration (1994-1998) ("quatrième programme-cadre");
 - iv. du cinquième programme-cadre de la Communauté européenne pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration (1998-2002) ("cinquième programme-cadre");

¹⁰⁹ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 9, 117, 118, 126 à 128 et 243.

¹¹⁰ Groupe spécial, communication aux parties, 11 janvier 2019.

¹¹¹ Groupe spécial, communication aux parties, 11 janvier 2019.

- v. du sixième programme-cadre de la Communauté européenne pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration contribuant à la réalisation de l'espace européen de la recherche et à l'innovation (2002-2006) ("sixième programme-cadre");
- b. les dons des pouvoirs publics français pour des projets de R&DT liés aux LCA auxquels Airbus avait participé, entre 1986 et 2005;
- c. les dons des pouvoirs publics fédéraux allemands pour des projets de R&DT liés aux LCA auxquels Airbus avait participé (LUFO I, LUFO II et LUFO III);
- d. les dons de trois entités publiques infrafédérales allemandes pour des projets de R&DT liés aux LCA auxquels Airbus avait participé;
- e. les prêts des pouvoirs publics espagnols pour des projets de R&DT liés aux LCA auxquels Airbus avait participé dans le cadre du programme PTA; et
- f. les dons des pouvoirs publics britanniques pour des projets de R&DT liés aux LCA auxquels Airbus avait participé dans le cadre du programme CARAD.¹¹²

7.45. Outre les mesures pour la R&DT qui existaient au moment de la procédure initiale, les allégations des États-Unis dans la présente procédure visent le septième programme-cadre pour des actions de recherche et de développement technologique (2007-2013) (septième programme-cadre) et le programme Horizon 2020 (2014-2020) (huitième programme-cadre).¹¹³ Ces mesures pour la R&DT n'existaient pas au moment de la procédure initiale.

7.46. Le Groupe spécial initial a constaté que la plupart des mesures pour la R&DT contestées par les États-Unis constituaient des subventions spécifiques accordées à Airbus qui causaient un préjudice grave aux intérêts des États-Unis au sens des articles 5 c) et 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC.¹¹⁴ Spécifiquement, il a constaté que les subventions pour la R&DT "{avaient} permis à Airbus de développer des caractéristiques et des aspects de ses LCA en suivant un calendrier qu'elle n'aurait sinon pas pu respecter" et que "l'incidence des subventions pour la R&DT précompétitive sur la présence d'Airbus sur le marché {avait} été peut être plus atténuée, comparée aux autres subventions en cause, ou aux subventions pour la R&DT qui finançaient la recherche et la technologie effectivement mise en œuvre dans les LCA qui étaient lancés, mais {il} estim{ait} que conjuguées aux autres, les subventions pour la R&DT complétaient et amplifiaient l'impact de l'AL/FEM."¹¹⁵

7.47. En appel, l'Union européenne a fait valoir que le Groupe spécial initial n'avait pas établi que l'un quelconque "des caractéristiques et des aspects" des LCA qu'Airbus avait développés avec un financement provenant des subventions pour la R&DT avait eu une incidence sur les décisions d'Airbus en matière de lancement de produits.¹¹⁶ Elle a en outre fait valoir que le Groupe spécial initial n'avait pas fourni de base d'éléments de preuve ni d'explication motivée et adéquate pour sa constatation relative au lien de causalité, en violation de l'article 11 du Mémoire d'accord.¹¹⁷ Les États-Unis ont fait valoir, au contraire, que le Groupe spécial initial avait constaté à bon droit

¹¹² États-Unis, première communication écrite, paragraphe 118; et deuxième communication écrite, paragraphe 299 et note de bas de page 396.

¹¹³ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 126 à 128.

¹¹⁴ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1608. Le Groupe spécial a constaté, toutefois, que les États-Unis n'avaient pas établi que les mesures pour la R&DT suivantes constituaient des subventions: i) les dons accordés au titre du Technology Programme du Royaume-Uni; et ii) une partie des fonds affectés à Airbus au titre des programmes "LuFo" des pouvoirs publics allemands. (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1502 et 7.1591) En appel, l'Organe d'appel a constaté que les allégations des États-Unis concernant les prêts pour la R&DT accordés au titre du programme espagnol PROFIT ne relevaient pas du mandat du Groupe spécial. (Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 649)

¹¹⁵ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1959.

¹¹⁶ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1404.

¹¹⁷ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1404.

que les subventions pour la R&DT "complétaient et amplifiaient" les effets sur les produits de l'AL/FEM, parce qu'elles avaient permis à Airbus de "développer des caractéristiques et des aspects de ses LCA en suivant un calendrier qu'elle n'aurait sinon pas pu respecter".¹¹⁸

7.48. L'Organe d'appel a considéré que le Groupe spécial initial n'avait pas de base suffisante pour constater que les subventions pour la R&DT complétaient et amplifiaient les effets de l'AL/FEM, et a constaté ce qui suit:

En ce qui concerne les autres subventions pour la R&DT, nous pensons, comme l'Union européenne, qu'une constatation générale selon laquelle elles avaient permis à Airbus de développer "des caractéristiques et des aspects" de ses LCA en suivant un calendrier qu'elle n'aurait sinon pas pu respecter ne fournit pas une base suffisante pour déterminer que les subventions pour la R&DT "complétaient et amplifiaient" l'"effet produit" de l'AL/FEM en permettant à Airbus de lancer des modèles particuliers de LCA. ... Un ... avantage compétitif, à notre avis, *doit apparaître soit dans les technologies incorporées dans les modèles de LCA effectivement lancés par Airbus soit dans les technologies qui rendent le processus de production de ces LCA plus efficace. En l'absence de constatations spécifiques* selon lesquelles la technologie ou les processus de production financés par les subventions pour la R&DT avaient contribué à la capacité d'Airbus de lancer et mettre sur le marché des modèles particuliers de LCA, *le Groupe spécial ne disposait pas d'une base suffisante pour conclure que ces subventions "complétaient et amplifiaient" l'"effet produit" de l'AL/FEM.*¹¹⁹

7.49. Sur cette base, l'Organe d'appel a constaté que le Groupe spécial initial avait fait erreur au regard des articles 5 c) et 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC lorsqu'il avait constaté que les subventions pour la R&DT "complétaient et amplifiaient" l'"effet produit" de l'AL/FEM sans établir l'existence d'un lien de causalité réel entre ces subventions pour la R&DT et la capacité d'Airbus de lancer et mettre sur le marché ses modèles de LCA. Il a donc constaté que le Groupe spécial initial n'avait pas procédé à une évaluation objective de la question, y compris une évaluation objective des faits – comme le prescrivait l'article 11 du Mémoire d'accord – et il a infirmé la constatation du Groupe spécial selon laquelle les subventions pour la R&DT avaient pour effet de détourner les LCA de Boeing du marché communautaire et des marchés de pays tiers pertinents, et de faire perdre des ventes dans une mesure notable, au sens de l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC.¹²⁰

7.3.3 Question de savoir si les allégations des États-Unis concernant les mesures pour la R&DT ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial

7.3.3.1 Introduction

7.50. L'Union européenne fait valoir que la plainte des États-Unis concernant les mesures pour la R&DT ne relève pas à bon droit du mandat du Groupe spécial parce que lesdites mesures ne sont pas indiquées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne.¹²¹ En l'absence de toute mention des mesures pour la R&DT spécifiques dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial, l'Union européenne fait valoir que la ligne de conduite appropriée pour les États-Unis aurait consisté à suivre les indications données par l'Organe d'appel dans les affaires *États-Unis – Maintien de la suspension / Canada – Maintien de la suspension*, et à engager leur propre procédure au titre de l'article 21:5 dans le cadre de laquelle ils auraient pu formuler leur plainte spécifique concernant ces mesures.¹²² Selon l'Union européenne, comme les États-Unis ne l'ont pas fait, cela signifie que leur plainte concernant les mesures pour la R&DT ne peut pas maintenant faire partie du mandat du présent Groupe spécial.¹²³

¹¹⁸ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1405 (faisant référence au rapport du Groupe spécial, paragraphe 7.1959).

¹¹⁹ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1407. (pas d'italique dans l'original)

¹²⁰ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1408 et 1409.

¹²¹ Union européenne, demande de décision préliminaire, paragraphe 16; et deuxième communication écrite, paragraphe 498.

¹²² Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 495.

¹²³ Union européenne, demande de décision préliminaire, paragraphes 7 à 9; et deuxième communication écrite, paragraphes 468 et 495 à 517.

7.51. Les États-Unis font valoir que les mesures pour la R&DT contestées sont indiquées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne en fait, parce qu'elles entrent dans le champ "{d}es investissements non subventionnés dans les aéronefs de la famille A380 {et de la famille A350XWB}" mentionnés à la page 7 de ladite demande.¹²⁴ En tout état de cause, ils font valoir que les mesures pour la R&DT relèvent du mandat du Groupe spécial qu'elles soient ou non mentionnées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne parce qu'elles font partie de l'argument avancé par les États-Unis pour réfuter l'affirmation de pleine mise en conformité sur le fond de l'Union européenne.¹²⁵ À cet égard, ils affirment que l'invocation par l'Union européenne de certaines déclarations faites par l'Organe d'appel dans les affaires *États-Unis – Maintien de la suspension / Canada – Maintien de la suspension* est malvenu. Au contraire, selon eux, les différends *États-Unis – Maintien de la suspension / Canada – Maintien de la suspension* appuient leur propre position parce que dans les deux procédures, les Groupes spéciaux et l'Organe d'appel ont constaté que lorsqu'une mise en conformité sur le fond était alléguée par un défendeur initial, la question devant être examinée par un groupe spécial ne se limitait pas aux mesures explicitement énumérées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial du défendeur initial.¹²⁶

7.52. Les opinions des parties concernant la mesure dans laquelle la plainte des États-Unis concernant les mesures pour la R&DT contestées relève du mandat du Groupe spécial soulèvent deux grandes questions: i) si les mesures pour la R&DT contestées sont mentionnées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne *en fait*; et ii) si les allégations des États-Unis concernant ces mesures peuvent néanmoins entrer dans le champ de la présente procédure de mise en conformité même si les mesures ne sont pas spécifiquement mentionnées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne. Nous examinons chacune de ces questions l'une après l'autre.

7.3.3.2 Les mesures pour la R&DT sont-elles indiquées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne?

7.53. La demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne contient une liste de mesures prises pour se conformer aux recommandations et décisions de l'ORD. Dans la section intitulée "Mesures constituant des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables aux termes des articles 7.8, 5 et 6.3 de l'Accord SMC", l'Union européenne énumère "les investissements non subventionnés dans les aéronefs de la famille A380" et "les investissements non subventionnés dans les aéronefs de la famille A350XWB". Pour expliquer ces mesures, elle dit dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial ce qui suit:

Airbus a également fait des investissements non subventionnés importants dans l'A380, et en matière de soutien et de développement continus liés à l'A380 (mesure x figurant plus haut). Actuellement, ni le FEM pour l'A380 ni aucune autre subvention en cause n'est une cause réelle et substantielle des ventes ou livraisons d'aéronefs A380, ou de tout effet défavorable en découlant.

...

En outre, Airbus a fait des investissements non subventionnés importants dans l'A350XWB, et en matière de soutien et de développement continus liés à l'A350XWB (mesure xv figurant plus haut). Ni le FEM pour l'A350XWB ni aucune autre subvention en cause n'est actuellement une cause réelle et substantielle des ventes ou livraisons d'A350XWB, ou de tout effet défavorable en découlant.¹²⁷

7.54. Les États-Unis affirment que la mention dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne des "investissements non subventionnés dans les aéronefs de la famille A380"

¹²⁴ États-Unis, réponse à la demande de décision préliminaire de l'Union européenne, paragraphes 9 à 14.

¹²⁵ États-Unis, réponse à la demande de décision préliminaire de l'Union européenne, paragraphes 15 à 22.

¹²⁶ États-Unis, réponse à la demande de décision préliminaire de l'Union européenne, paragraphe 20 (faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Maintien de la suspension*, paragraphes 327 à 332).

¹²⁷ Union européenne, demande d'établissement d'un groupe spécial, paragraphes 31 et 41.

et des "investissements non subventionnés dans les aéronefs de la famille A350XWB" indique des investissements se rapportant au soutien et au développement de l'A380 et de l'A350XWB en tant que mesures prises pour se conformer. À leur avis, comme la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'UE ne limite pas le champ de ces investissements, d'un point de vue temporel ou factuel, les mesures pour la R&DT, qui permettent à Airbus de développer des améliorations technologiques dont l'UE allègue qu'elles sont essentielles à la compétitivité actuelle d'Airbus, sont donc visées par la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'UE. De plus, les États-Unis font valoir que même si l'Union européenne qualifie les investissements de "non subventionnés", il s'agit d'une qualification réfutable. Somme toute, ils font valoir que si la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'UE inclut les investissements dans le développement de nouvelles technologies, y compris le développement d'aéronefs successifs, et l'utilisation de ressources financières pour permettre la production, elle inclut assurément le financement au titre des mesures pour la R&DT mentionnées dans la première communication écrite des États-Unis, qui se rapportent directement à ces fins.¹²⁸

7.55. L'Union européenne fait valoir que la qualification par les États-Unis du libellé de sa demande d'établissement d'un groupe spécial est incorrecte parce que, selon elle, le libellé pertinent doit être compris comme se limitant aux investissements *non subventionnés* faits *par Airbus*.¹²⁹ Ces investissements se rapportent aux familles et programmes *existants* relatifs à l'A380 et à l'A350XWB, et englobent les initiatives d'Airbus concernant le "développement continu" de ces aéronefs¹³⁰, ainsi que le soutien continu "visant l'entretien et l'amélioration des installations de production".¹³¹ L'Union européenne signale également que dans leur première communication écrite, les États-Unis affirment que "{l'argument de l'UE concernant les investissements non subventionnés en l'espèce} est une version recyclée des vains arguments concernant les "investissements non subventionnés" qu'elle a présentés lors de la première procédure de mise en conformité et devraient encore une fois être rejetés". Selon elle, cela indique directement que les États-Unis comprennent que les investissements non subventionnés ne se rapportent pas aux mesures pour la R&DT, comme dans la première procédure de mise en conformité.¹³²

7.56. Telle qu'elle est libellée, la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne mentionne des investissements "non subventionnés" d'Airbus se rapportant au "soutien et {au} développement continu" de l'A380 et de l'A350XWB. Ce libellé général est large et vise potentiellement tous "investissements" dans le soutien et le développement continus de l'A350XWB et de l'A380, dont l'Union européenne affirme qu'ils ne sont pas subventionnés. Dans cette mesure, nous partageons l'avis des États-Unis lorsqu'ils font valoir que la description des investissements visés comme étant "non subventionnés" n'exclut pas la possibilité que la demande d'établissement d'un groupe spécial puisse viser les mesures pour la R&DT identifiées par les États-Unis, parce que le fait que l'Union européenne les décrit comme étant "non subventionnés" reflète simplement sa propre qualification juridique des mesures pertinentes. Toutefois, il apparaît que la teneur de la première communication écrite de l'Union européenne confirme que sa demande d'établissement d'un groupe spécial ne vise pas les mesures pour la R&DT contestées par les États-Unis.

7.57. Bien que l'on ne puisse pas invoquer les communications ultérieures présentées par une partie pendant une procédure de groupe spécial pour remédier à une lacune d'une demande d'établissement d'un groupe spécial, on peut les consulter pour confirmer ou préciser le sens des termes employés dans ladite demande.¹³³ La première communication écrite de l'Union européenne n'évoque pas de mesures pour la R&DT sous quelque forme que ce soit, et ne mentionne spécifiquement que des investissements ciblés pour l'A380 et l'A350XWB faits par Airbus.¹³⁴ En particulier, l'Union européenne mentionne des investissements importants {d'Airbus} ... dans le développement continu ... et le soutien continu du programme relatif à l'A350XWB {qui incluait} des

¹²⁸ États-Unis, réponse à la demande de décision préliminaire de l'Union européenne, paragraphes 9 à 14.

¹²⁹ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 506.

¹³⁰ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 314.

¹³¹ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 314; deuxième communication écrite, paragraphe 504.

¹³² Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 508 (faisant référence à États-Unis, première communication écrite, paragraphe 199). Voir aussi États-Unis, première communication écrite, paragraphe 187.

¹³³ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 786, 787 et 790.

¹³⁴ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 313 et 383.

investissements dans ... le développement de l'A350XWB-900ULR très long courrier".¹³⁵ Elle fait valoir que ces investissements maintiennent et renouvellent la compétitivité des aéronefs et que ce sont ces investissements, et non les subventions passées accordées au moment du lancement, qui expliquent la présence actuelle sur le marché et la compétitivité de l'aéronef.¹³⁶ Il est fait état d'investissements, et d'arguments, pratiquement identiques en ce qui concerne l'A380.¹³⁷ Cela est compatible avec la description que l'Union européenne a donnée, dans la première procédure de mise en conformité, d'actions semblables d'Airbus dont elle a fait valoir qu'elles avaient rompu le lien de causalité entre les subventions AL/FEM et les effets défavorables pertinents. En particulier, devant le Groupe spécial de la mise en conformité initial, l'Union européenne a fait valoir que "la cause réelle et substantielle de la présence constante sur le marché des familles A320 et A330 n'{'était'} pas les subventions AL/FEM, mais bien les investissements non subventionnés, d'après les allégations, "massifs" qu'Airbus {'avait'} effectués dans les deux familles de LCA depuis leur lancement".¹³⁸ Ces investissements incluaient les suivants: "a) "développement continu"; b) "soutien continu"; c) conception et construction de trois variantes non subventionnées (A321, A319 et A318) entre 1988 et 1999"¹³⁹, et ce sont les mêmes types d'investissements que ceux mentionnés lors de la présente phase du différend (*mutatis mutandis*).

7.58. À notre avis, la teneur de la première communication écrite de l'Union européenne précise que la mention dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial des "investissements non subventionnés ..." n'englobe pas les mesures pour la R&DT contestées par les États-Unis. En effet, rien dans la première communication écrite ou toute autre communication de l'Union européenne en l'espèce ne donne à penser qu'elle entendait inclure quelque chose de plus que ces initiatives dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial. Par ailleurs, comme il a déjà été indiqué, interpréter la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne de cette façon serait compatible avec les arguments ayant trait aux investissements non subventionnés présentés dans le différend initial sur la mise en conformité. Qui plus est, nous notons que, dans leur réponse aux arguments de l'Union européenne concernant les "investissements non subventionnés", les États-Unis ont assimilé ces arguments aux arguments concernant les "investissements non subventionnés" que l'Union européenne avait présentés sans succès lors de la première procédure de mise en conformité. Les mesures pour la R&DT ne faisaient pas partie de cette procédure et nous pouvons donc en inférer que les États-Unis, en assimilant les deux séries d'arguments, ont vraisemblablement compris que les investissements dont il est allégué qu'ils étaient non subventionnés avaient été effectués par Airbus, et ne faisaient pas référence aux mesures pour la R&DT accordées par l'Union européenne, comme cela était le cas dans la première procédure de mise en conformité.

7.59. Par conséquent, dans notre évaluation, il n'y a pas de base factuelle permettant d'admettre l'interprétation des États-Unis selon laquelle la mention des "investissements non subventionnés" dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne inclut les mesures pour la R&DT qu'ils cherchent à contester dans la présente procédure. En conséquence, nous constatons que la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne n'inclut pas, en fait, une mention des mesures pour la R&DT contestées par les États-Unis.

7.3.3.3 Les mesures pour la R&DT contestées relèvent-elles du mandat du Groupe spécial, même si elles ne sont pas spécifiquement indiquées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne?

7.60. L'Union européenne fait valoir que, comme les mesures pour la R&DT ne sont pas indiquées dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial, sur le plan de la procédure, le recours approprié pour un plaignant initial qui estime que le défendeur initial a exclu des mesures ou allégations particulières d'une procédure au titre de l'article 21:5 consisterait à déposer sa propre demande d'établissement d'un groupe spécial au titre de l'article 21:5. Ainsi, selon elle, "si les États-Unis souhaitent contester la compatibilité avec les règles de l'OMC des mesures pour la R&DT, ils étaient *tenus ... , comme l'avait spécifiquement prescrit* l'Organe d'appel" dans les différends

¹³⁵ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 314 à 323.

¹³⁶ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 313 et 383.

¹³⁷ Voir Union européenne, première communication écrite, paragraphes 383 à 389.

¹³⁸ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 6.1516.

¹³⁹ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 6.1517.

États-Unis – Maintien de la suspension / Canada – Maintien de la suspension, de déposer leur propre demande d'établissement d'un groupe spécial.¹⁴⁰ Cela n'ayant pas été fait, l'Union européenne dit que les allégations des États-Unis concernant les mesures pour la R&DT ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial et ne peuvent donc pas être examinées par le Groupe spécial dans le présent différend.¹⁴¹

7.61. Les États-Unis font valoir que les mesures pour la R&DT font partie du mandat du Groupe spécial, qu'elles soient ou non visées par la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne, parce qu'elles font partie de la réputation par les États-Unis de l'affirmation de pleine mise en conformité sur le fond de l'Union européenne. Ils font valoir que le Groupe spécial ne pourrait parvenir à une telle constatation qu'après avoir examiné tous les aspects des questions pertinentes ayant trait à l'allégation de mise en conformité sur le fond de l'Union européenne. À cet égard, les États-Unis font valoir qu'il ne peut pas être constaté que l'Union européenne s'est conformée à ses obligations au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC si les mesures pour la R&DT en cause (considérées isolément ou conjointement avec les subventions AL/FEM) causent des effets défavorables à la branche de production des LCA des États-Unis.¹⁴² Mentionnant les rapports des Groupes spéciaux et de l'Organe d'appel dans les différends *États-Unis – Maintien de la suspension / Canada – Maintien de la suspension*, les États-Unis font valoir que, lorsqu'un défendeur initial affirme qu'il y a mise en conformité sur le fond dans une procédure au titre de l'article 21:5, la question devant être examinée par le Groupe spécial ne se limite pas à ce qui est explicitement énuméré dans la demande d'établissement d'un groupe spécial du défendeur initial. Par ailleurs, ils soulignent qu'un Membre mettant en œuvre ne devrait pas être autorisé à demander une constatation selon laquelle il s'est pleinement mis en conformité sur le fond en présentant une demande d'établissement d'un groupe spécial qui indique uniquement un sous-ensemble des mesures pertinentes prises pour se conformer ou limite autrement de manière artificielle le champ d'une procédure de mise en conformité.¹⁴³

7.62. Nous commençons par observer que l'article 7:1 du Mémoire d'accord dispose que le mandat d'un groupe spécial est défini par la "question" mentionnée dans la demande d'établissement le concernant; et que les prescriptions concernant l'indication de la "question" exposée dans la demande d'établissement sont énoncées à l'article 6:2 du Mémoire d'accord, dont la partie pertinente dispose ce qui suit:

La demande d'établissement d'un groupe spécial ... 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.

7.63. Les articles 6:2 et 7:1 s'appliquent tous deux aux groupes spéciaux établis pour examiner les différends sur la mise en conformité au sens de l'article 21:5 du Mémoire d'accord, mais leurs prescriptions doivent être adaptées à cette fin.¹⁴⁴ Ainsi, il a été constaté qu'une demande d'établissement d'un groupe spécial dans une procédure au titre de l'article 21:5 devait faire référence aux recommandations et décisions de l'ORD issues de la procédure initiale, en plus d'indiquer les mesures spécifiques et le fondement juridique de la plainte.¹⁴⁵

7.64. Lorsqu'un différend est soumis au titre de l'article 21:5 du Mémoire d'accord par un plaignant initial, le mandat du groupe spécial de la mise en conformité sera défini par le *plaignant*, qui indiquera dans sa demande d'établissement une ou plusieurs des mesures déclarées ou non déclarées par le défendeur comme ayant été "prises pour se conformer" comme étant l'objet de sa plainte. Toutefois, dans ce que l'on appelle une procédure "inverse" de mise en conformité, c'est le *défendeur* dans la procédure initiale qui demande l'établissement d'un groupe spécial pour obtenir

¹⁴⁰ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphes 473 et 495. (pas d'italique dans l'original)

¹⁴¹ Union européenne, demande de décision préliminaire, paragraphe 13 (mentionnant l'affaire *États-Unis – Maintien de la suspension*, paragraphe 354); et deuxième communication écrite, paragraphes 473, 482 et 495.

¹⁴² États-Unis, réponse à la demande de décision préliminaire de l'Union européenne, paragraphes 16 à 19.

¹⁴³ États-Unis, réponse à la demande de décision préliminaire de l'Union européenne, paragraphe 20.

¹⁴⁴ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (Japon) (article 21:5 – Japon)*, paragraphe 109 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*, paragraphe 59).

¹⁴⁵ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*, paragraphe 62 (faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 67).

la confirmation de ce que ses actions de mise en conformité alléguées le mettent en conformité avec ses obligations dans le cadre de l'OMC. Dans ces différends sur la mise en conformité, une interprétation et une application strictes des prescriptions des articles 6:2 et 7:1 du Mémoire d'accord signifieraient que le mandat du groupe spécial serait établi entièrement par le défendeur initial. À notre avis, cela permettrait à un défendeur initial de limiter le champ du différent "inverse" sur la mise en conformité aux seules mesures dont il estime qu'elles démontrent la mise en conformité, excluant du champ de la procédure les mesures dont le plaignant initial peut considérer qu'elles démontrent la non-mise en conformité. Ainsi, une interprétation stricte des prescriptions des articles 6:2 et 7:1, telles qu'elles s'appliquent dans une procédure "inverse" au titre de l'article 21:5, signifierait qu'il pourrait être constaté qu'un Membre mettant en œuvre est en conformité simplement en raison de la façon dont il a défini le mandat du groupe spécial alors que, dans les faits, d'autres mesures (non incluses dans le mandat du groupe spécial de la mise en conformité "inverse") pourraient démontrer la non-mise en conformité.

7.65. Selon l'Union européenne, l'Organe d'appel a traité spécifiquement cette question dans les différends *États-Unis – Maintien de la suspension / Canada – Maintien de la suspension*, dans lesquels il a, d'après les allégations, constaté que la ligne de conduite correcte pour un plaignant initial, lorsqu'il estime qu'un défendeur initial a exclu certaines mesures ou allégations de sa demande d'établissement d'un groupe spécial dans une procédure "inverse" au titre de l'article 21:5, consiste à déposer sa propre demande distincte d'établissement d'un groupe spécial au titre de l'article 21:5. Les États-Unis contestent la qualification par l'Union européenne des constatations de l'Organe d'appel dans les différends *Maintien de la suspension*. Pour eux, les déclarations de l'Organe d'appel que l'Union européenne invoque constituent un *obiter dictum* étant donné que l'Organe d'appel les a faites seulement après s'être prononcé sur la question particulière soulevée en appel.¹⁴⁶ Par ailleurs, les États-Unis notent que l'Organe d'appel n'a pas constaté l'existence d'une *prescription* imposant à un plaignant initial de déposer sa propre plainte, mais a seulement indiqué qu'une partie plaignante initiale "{pouvait}" déposer sa propre demande si elle estimait que la mesure de mise en œuvre était incompatible avec des dispositions des Accords de l'OMC non visés dans la demande d'établissement d'un groupe spécial du Membre mettant en œuvre.¹⁴⁷

7.66. Les différends *Maintien de la suspension* découlaient d'un désaccord entre les Communautés européennes, d'une part, et le Canada et les États-Unis, d'autre part, sur le point de savoir si les Communautés européennes s'étaient conformées aux recommandations et décisions de l'ORD dans le différend *CE – Hormones*. Dans l'affaire *CE – Hormones*, il avait été constaté qu'une interdiction d'importer de la viande provenant de bovins traités avec des hormones imposées par les Communautés européennes était incompatible avec l'article 5:1 de l'Accord SPS parce qu'elle n'était pas fondée sur une évaluation des risques appropriée.¹⁴⁸ Après l'adoption des rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel dans le différend *CE – Hormones*, le Canada et les États-Unis ont suspendu des concessions à l'égard d'importations de produits des CE du fait de la non-mise en œuvre par les Communautés européennes des recommandations et décisions dans un délai raisonnable. Par la suite, les Communautés européennes ont adopté la Directive 2003/74/CE, qui abrogeait et remplaçait la mesure jugée incompatible avec les règles de l'OMC, alléguant qu'elles avaient de ce fait mis en œuvre les recommandations et décisions de l'ORD.¹⁴⁹ Les États-Unis et le Canada ont estimé que leur nouvelle mesure ne mettait pas les Communautés européennes en conformité avec leurs obligations dans le cadre de l'OMC, et ils ont continué à suspendre des concessions. Les Communautés européennes ont par la suite engagé les procédures des Groupes spéciaux initiaux *Maintien de la suspension* (qui n'étaient pas des procédures "inverses" de mise en conformité au titre de l'article 21:5), alléguant que le Canada et les États-Unis agissaient d'une manière incompatible avec l'article 22:8 du Mémoire d'accord en continuant de suspendre des concessions après la suppression de la mesure jugée incompatible avec les règles de l'OMC.

7.67. Devant les Groupes spéciaux, les Communautés européennes ont fait valoir que, dès lors qu'elles avaient adopté la Directive 2003/74/CE, le Canada et les États-Unis n'étaient pas en droit de continuer à suspendre des concessions, mais étaient tenus d'engager des procédures de mise en

¹⁴⁶ États-Unis, réponse à la demande de décision préliminaire de l'Union européenne, paragraphes 30, 32 et 33.

¹⁴⁷ États-Unis, réponse à la demande de décision préliminaire de l'Union européenne, paragraphes 28 à 33.

¹⁴⁸ Rapport de l'Organe d'appel *CE – Hormones*, paragraphe 208.

¹⁴⁹ Rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Maintien de la suspension / Canada – Maintien de la suspension*, paragraphe 326.

conformité au titre de l'article 21:5 pour régler tout désaccord sur le point de savoir si la mesure nouvellement adoptée mettait les Communautés européennes en conformité.¹⁵⁰ Les Groupes spéciaux ont rejeté cet argument, constatant que rien dans le libellé de l'article 21:5 n'*exigeait* du Canada ou des États-Unis qu'ils engagent une telle procédure. Ils n'étaient pas convaincus que l'article 21:5 était le "seul moyen disponible pour examiner une allégation de mise en conformité d'un Membre", notant que d'autres possibilités existaient, y compris le recours à un nouveau groupe spécial initial (comme les Communautés européennes l'avaient fait dans ces différends). De plus, les Groupes spéciaux "n'estim{aient} pas ... que les procédures au titre de l'article 21:5 ne {pouvaient} être engagées que par le plaignant initial"¹⁵¹, et ont constaté qu'un défendeur pouvait aussi engager une procédure au titre de l'article 21:5 pour établir que ses mesures de mise en conformité alléguées le mettaient en conformité avec ses obligations.

7.68. Contrairement aux Groupes spéciaux, l'Organe d'appel a constaté que la voie procédurale appropriée pour régler un désaccord sur le point de savoir si une mesure incompatible avait été supprimée était un groupe spécial de la mise en conformité au titre de l'article 21:5. Pour l'Organe d'appel, les Groupes spéciaux l'avaient reconnu lorsqu'ils avaient dit que la tâche de chaque groupe spécial dans le différend correspondant consistait à "{s'acquitter} de fonctions semblables à celles d'un groupe spécial au titre de l'article 21:5".¹⁵² En conséquence, l'Organe d'appel a conclu ce qui suit:

... le recours à une procédure de groupe spécial au titre de l'article 21:5 est la ligne de conduite qui convient dans le cadre de la structure procédurale du Mémoire d'accord dans les affaires où, comme en l'espèce, un Membre assujéti à la suspension de concessions a pris une mesure de mise en œuvre et un désaccord se produit sur le point de savoir si "la mesure jugée incompatible avec un accord visé {a} été éliminée" au sens de l'article 22:8. Par conséquent, nous partageons l'avis des Communautés européennes selon lequel la procédure de groupe spécial au titre de l'article 21:5 est la procédure à suivre dans les cas où il y a désaccord sur le point de savoir si la Directive 2003/74/CE a réalisé une mise en conformité sur le fond.¹⁵³

7.69. L'Organe d'appel a ensuite rejeté l'appel des Communautés européennes concernant la constatation des Groupes spéciaux selon laquelle un défendeur n'était pas dans l'impossibilité d'engager une procédure au titre de l'article 21:5. Il a estimé comme les Groupes spéciaux que cette ligne de conduite pourrait être suivie par un défendeur "pour obtenir confirmation de la compatibilité de sa mesure de mise en œuvre avec les Accords de l'OMC". Toutefois, en formulant cette constatation, il a reconnu que, lorsqu'un défendeur demanderait effectivement l'établissement d'un groupe spécial de la mise en conformité au titre de l'article 21:5, la demande d'établissement pourrait être incomplète, car on ne {pouvait} pas attendre {d'un} défendeur ... qu'il échafaude des hypothèses au sujet des violations qui pourraient éventuellement être invoquées contre sa mesure par d'autres Membres".¹⁵⁴ C'était dans ce contexte que l'Organe d'appel avait fait les déclarations invoquées par l'Union européenne dans le présent différend pour faire valoir que les mesures pour la R&DT identifiées par les États-Unis n'entraient pas dans le champ de la présente procédure. Spécifiquement, l'Organe d'appel a observé que lorsqu'un défendeur déclenchait une procédure au titre de l'article 21:5 et que le plaignant estimait que la mesure de mise en œuvre n'assurait pas la mise en conformité, ce dernier:

... {pouvait} déposer sa propre demande d'établissement d'un groupe spécial au titre de l'article 21:5 identifiant les dispositions dont il consid{érait} qu'elles devraient être examinées par ledit groupe spécial. ... Le plaignant initial serait censé agir ainsi dès que possible après l'adoption d'une mesure de mise en œuvre ou après le dépôt de la demande d'établissement d'un groupe spécial par le défendeur initial, de sorte que les

¹⁵⁰ Rapports des Groupes spéciaux *États-Unis – Maintien de la suspension / Canada – Maintien de la suspension*, paragraphe 4.104.

¹⁵¹ Rapports des Groupes spéciaux *États-Unis – Maintien de la suspension / Canada – Maintien de la suspension*, paragraphe 7.353.

¹⁵² Rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Maintien de la suspension / Canada – Maintien de la suspension*, paragraphe 341 (citant les rapports des Groupes spéciaux *États-Unis – Maintien de la suspension / Canada – Maintien de la suspension*, paragraphe 8.3).

¹⁵³ Rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Maintien de la suspension / Canada – Maintien de la suspension*, paragraphe 345.

¹⁵⁴ Rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Maintien de la suspension*, paragraphe 329; *Canada – Maintien de la suspension*, paragraphe 353.

deux demandes d'établissement d'un groupe spécial au titre de l'article 21:5 puissent être soumises au groupe spécial initial chaque fois que cela serait possible, ce qui permettrait d'examiner toutes les questions relatives à la mise en conformité sur le fond dans le cadre de la même procédure au titre de l'article 21:5.¹⁵⁵

7.70. À notre avis, ces déclarations de l'Organe d'appel étayent fermement le point de vue selon lequel les allégations et mesures qui ne sont pas incluses dans la demande d'un défendeur initial concernant l'établissement d'un groupe spécial "inverse" de la mise en conformité au titre de l'article 21:5 devraient être intégrées dans le champ de la même procédure au titre de l'article 21:5 du fait que le plaignant les indique dans sa propre demande distincte d'établissement d'un groupe spécial au titre de l'article 21:5.¹⁵⁶ Or nous ne voyons rien dans les déclarations de l'Organe d'appel qui signale l'existence d'une quelconque *prescription* imposant à un plaignant de suivre cette ligne de conduite. Le rapport de l'Organe d'appel ne fait état d'aucune obligation spécifique figurant dans le Mémoire d'accord, indiquant seulement qu'un plaignant "*peut*" déposer sa propre demande d'établissement et ajoutant qu'il serait "*censé*" le faire rapidement. Par ailleurs, nous notons que dans ces mêmes différends, les Groupes spéciaux comme l'Organe d'appel ont établi que les allégations du Canada et des États-Unis concernant la mesure de mise en conformité alléguée des Communautés européennes, qui n'étaient *pas* indiquées dans la demande d'établissement des Communautés européennes, *pouvaient être examinées*.

7.71. En réponse à l'affirmation de mise en conformité des Communautés européennes, le Canada et les États-Unis ont fait valoir que la Directive 2003/74/CE était incompatible avec l'article 5:1 et 5:7 de l'Accord SPS. Aucune de ces deux dispositions n'était indiquée dans la demande d'établissement d'un groupe spécial des Communautés européennes. Néanmoins, malgré l'absence de toute mention de ces dispositions dans les demandes d'établissement d'un groupe spécial, les Groupes spéciaux ont conclu qu'il *était* approprié d'examiner les allégations des plaignants parce que comprendre si les Communautés européennes étaient en conformité sur le fond avec leurs obligations au titre de l'Accord SPS était une condition préalable pour pouvoir déterminer si elles avaient établi le bien-fondé de leur propre allégation au titre de l'article 22:8 du Mémoire d'accord. En conséquence, les Groupes spéciaux ont conclu que "rien dans le Mémoire d'accord ne {les} empêch{ait} d'examiner la compatibilité de la mesure de mise en œuvre des CE avec l'Accord SPS si cela {était} nécessaire pour formuler les constatations requises par {leur} mandat."¹⁵⁷

7.72. L'Organe d'appel a confirmé la constatation des Groupes spéciaux, concluant qu'il était nécessaire d'évaluer si les Communautés européennes s'étaient mises en conformité avec les recommandations et décisions de l'ORD. Il a expliqué ce qui suit:

Il ressort des demandes d'établissement d'un groupe spécial que la compatibilité du maintien de la suspension par les États-Unis et le Canada avec l'article 22:8 était liée à la mise en œuvre par les Communautés européennes des recommandations et décisions de l'ORD dans l'affaire *CE – Hormones*. Nous ne voyons pas comment on pourrait se prononcer sur les allégations explicitement mentionnées dans les demandes d'établissement d'un groupe spécial présentées par les Communautés européennes indépendamment de la question de savoir si {la mesure pertinente} a mis les

¹⁵⁵ Rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Maintien de la suspension*, paragraphe 329; *Canada – Maintien de la suspension*, paragraphe 354.

¹⁵⁶ Depuis les différends *Maintien de la suspension*, les plaignants initiaux dans deux différends, *États-Unis – Thon II (Mexique)* (article 21:5 – États-Unis) et *Colombie – Textiles* (article 21:5 – Colombie), ont suivi cette approche et présenté leurs propres demandes d'établissement d'un groupe spécial respectives à la suite de demandes concernant des procédures "inverses" au titre de l'article 21:5 présentées par les défendeurs correspondants. Dans les deux cas, les Groupes spéciaux ont examiné les mesures et allégations figurant dans les demandes d'établissement d'un groupe spécial des *deux parties*, ce qui a permis d'éviter les questions relatives au mandat soulevées dans la présente procédure. Rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Maintien de la suspension* / *Canada – Maintien de la suspension*, *États-Unis – Thon II (Mexique)* (article 21:5 – États-Unis) / *États-Unis – Thon II (Mexique)* (article 21:5 – Mexique II) et rapport du Groupe spécial *Colombie – Textiles* (article 21:5 – Colombie) / *Colombie – Textiles* (article 21:5 – Panama).

¹⁵⁷ Rapports des Groupes spéciaux *États-Unis – Maintien de la suspension* / *Canada – Maintien de la suspension*, paragraphe 7.367.

Communautés européennes en conformité avec ces recommandations et décisions de l'ORD.¹⁵⁸

7.73. Par conséquent, les Groupes spéciaux et l'Organe d'appel dans les différends *Maintien de la suspension* ont décidé qu'il était approprié d'examiner les allégations au titre de l'article 5:1 et 5:7 de l'Accord SPS *même si ces dispositions juridiques n'étaient pas indiquées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial des Communautés européennes*. Ils ont conclu qu'il était nécessaire de déterminer le bien-fondé des allégations des plaignants pour évaluer si les Communautés européennes s'étaient pleinement mises en conformité sur le fond avec les recommandations et décisions de l'ORD, ce qui était ensuite pertinent pour l'examen de l'allégation des Communautés européennes selon laquelle les parties plaignantes agissaient d'une manière incompatible avec l'article 22:8 du Mémoire d'accord en continuant de suspendre des concessions.

7.74. Ayant examiné attentivement le raisonnement et les constatations figurant dans les rapports des Groupes spéciaux et de l'Organe d'appel sur les différends *Maintien de la suspension* que les parties invoquent, nous constatons qu'ils ne donnent aucune indication claire permettant de déterminer si les États-Unis sont en droit de faire examiner le bien-fondé de leurs allégations concernant les mesures pour la R&DT dans le présent différend "inverse" au titre de l'article 21:5. En définitive, toutefois, nous ne jugeons pas nécessaire de trancher cette question de droit, parce que même à supposer, pour les besoins de l'argumentation, que l'absence de toute mention des mesures pour la R&DT contestées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne ne puisse pas empêcher les États-Unis de présenter des allégations, nous pensons que nous serions dans l'impossibilité de les examiner pour d'autres raisons procédurales, que nous identifions et expliquons dans les sections suivantes.

7.3.4 Allégations des États-Unis concernant les mesures pour la R&DT qui avaient fait l'objet de constatations dans la procédure initiale ou existaient au moment de la première procédure de mise en conformité

7.75. L'Union européenne allègue que les États-Unis sont dans l'impossibilité, dans cette deuxième procédure de mise en conformité, de formuler des allégations concernant les mesures pour la R&DT qui avaient fait l'objet de constatations dans la procédure initiale. Elle fait valoir qu'autoriser les États-Unis à contester de nouveau ces mesures leur donnerait une deuxième chance indue de faire valoir des arguments dont ils n'avaient pas démontré le bien-fondé dans la procédure initiale.¹⁵⁹ Spécifiquement, elle fait valoir qu'aucune des mesures pour la R&DT n'avait été jugée incompatible avec les règles de l'OMC dans la procédure initiale, et que permettre aux États-Unis de formuler maintenant des allégations les concernant porterait atteinte au caractère définitif des recommandations et décisions de l'ORD.¹⁶⁰ En tout état de cause, elle fait valoir que les États-Unis auraient pu contester ces mesures dans le cadre de la *première* procédure de mise en conformité mais ont choisi de ne pas le faire.¹⁶¹ Elle fait valoir qu'en s'abstenant de contester n'importe laquelle des mesures pour la R&DT dans la première procédure de mise en conformité alors qu'ils avaient la possibilité de le faire, les États-Unis ont essentiellement perdu leur droit de formuler la moindre allégation nouvelle concernant ces mesures.¹⁶²

7.76. L'Union européenne note aussi qu'elle n'a contracté, à l'issue de la première procédure de mise en conformité, aucune obligation de mise en conformité concernant les mesures pour la R&DT¹⁶³ et que la décision des États-Unis de ne pas contester le septième programme-cadre dans le cadre de la première procédure de mise en conformité constitue la résolution définitive de la question.¹⁶⁴

¹⁵⁸ Rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Maintien de la suspension / Canada – Maintien de la suspension*, paragraphe 331.

¹⁵⁹ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 523 (mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 210).

¹⁶⁰ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphes 519 à 527.

¹⁶¹ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 530.

¹⁶² Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 532.

¹⁶³ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 529.

¹⁶⁴ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 533.

7.77. Les États-Unis font valoir qu'il n'y a pas de base permettant d'exclure du champ de l'examen du Groupe spécial l'une quelconque des mesures pour la R&DT ayant fait l'objet de constatations dans la procédure initiale ou le septième programme-cadre. S'agissant des mesures visées dans la procédure initiale, ils font valoir que les constatations de l'Organe d'appel se limitaient au fait que le Groupe spécial initial n'avait pas formulé de "constatations spécifiques"¹⁶⁵ et que le critère qu'il avait appliqué "n'était pas suffisamment contraignant pour justifier sa conclusion".¹⁶⁶ Selon les États-Unis, l'Organe d'appel n'a pas évalué si les éléments de preuve dont disposait le Groupe spécial initial étayeraient des constatations spécifiques selon lesquelles les subventions pour la R&DT avaient contribué à la capacité d'Airbus de lancer et mettre sur le marché un quelconque modèle de LCA¹⁶⁷ et la question n'a donc pas été tranchée sur le fond. En conséquence, les États-Unis soutiennent qu'ils ne bénéficieraient pas d'une deuxième chance indue de faire valoir un argument dont ils n'ont pas démontré le bien-fondé dans la procédure initiale.¹⁶⁸

7.78. Les États-Unis font valoir aussi que l'Union européenne et les États membres ont continué d'accorder un financement à Airbus sous la forme de dons au titre du septième programme-cadre et que le financement au titre de ce programme-cadre est "de même nature" que le financement antérieur.¹⁶⁹ Ils font donc valoir qu'il devrait leur être permis de contester ce programme-cadre au motif qu'il n'était pas visé par la procédure initiale.¹⁷⁰

7.79. Enfin, les États-Unis font valoir qu'il devrait leur être permis de formuler une allégation concernant les mesures pour la R&DT pour des motifs systémiques. Ils soutiennent qu'une constatation selon laquelle les mesures ne peuvent pas être contestées dans une deuxième procédure de mise en conformité parce qu'elles n'ont pas été contestées dans une première procédure de mise en conformité inciterait les parties plaignantes à présenter des allégations qui ne seraient pas en elles-mêmes *nécessaires* au règlement du différend afin de préserver le droit de présenter d'éventuelles allégations concernant ces mesures dans d'éventuelles procédures ultérieures. Selon eux, cela serait inefficace et contraire à l'objectif du règlement rapide des différends consacré par l'article 3:3 du Mémoire d'accord.¹⁷¹ De plus, les États-Unis font valoir qu'une impossibilité pour ce motif "imposerait au plaignant initial la charge d'indiquer *toutes* les mesures incompatibles avec les obligations de mise en conformité du défendeur initial, au plus tard dans sa *première* demande d'établissement d'un groupe spécial de la mise en conformité".¹⁷² D'après ce qu'ils comprennent de l'argument de l'Union européenne, cela signifierait que le plaignant initial renoncerait pour toujours à son droit de contester ces mesures dans les limites du différend. Les États-Unis laissent entendre que cela porterait atteinte aux droits des plaignants initiaux en matière de régularité de la procédure, en même temps qu'à l'objectif consistant à inciter à donner suite dans les moindres délais aux recommandations ou décisions de l'ORD.¹⁷³

7.80. L'article 17:14 du Mémoire d'accord dispose que les rapports de l'Organe d'appel adoptés par l'ORD seront "{...} accepté{s} sans condition par les parties au différend". Des groupes spéciaux antérieurs et l'Organe d'appel ont interprété cette obligation comme signifiant que les rapports adoptés de l'Organe d'appel devaient être traités par les parties comme une *résolution définitive* de leur différend.¹⁷⁴ En conséquence, comme cela a été expliqué dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, "autoriser une partie à une procédure au titre de l'article 21:5 à présenter à nouveau une allégation qui a été tranchée dans des rapports adoptés donnerait ... une "deuxième chance" indue à cette partie".¹⁷⁵ Au contraire, dans le cas où des allégations concernant une mesure n'ont pas été tranchées sur le fond dans la procédure initiale, "elles ne sont pas visées par les

¹⁶⁵ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 248.

¹⁶⁶ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 329.

¹⁶⁷ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 329.

¹⁶⁸ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 330 (faisant référence à la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 523).

¹⁶⁹ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 126; et deuxième communication écrite, paragraphe 328.

¹⁷⁰ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 328.

¹⁷¹ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 336.

¹⁷² États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 337. (italique dans l'original)

¹⁷³ Article 21:1 du Mémoire d'accord.

¹⁷⁴ Voir les rapports de l'Organe d'appel *Chili – Système de fourchettes de prix (article 21:5 – Argentine)*, paragraphe 236; *CE – Linde de lit (article 21:5 – Inde)*, paragraphe 93; *États-Unis – Crevettes (article 21:5 – Malaisie)*, paragraphe 97; et le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, note de bas de page 1145.

¹⁷⁵ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 210. (note de bas de page omise)

recommandations et décisions de l'ORD" et, par conséquent, "un Membre ne devrait pas être en droit de supposer que ces aspects de la mesure sont compatibles avec les accords visés".¹⁷⁶ De ce fait, même si les procédures de mise en conformité ne peuvent pas servir à "revenir sur" des questions qui ont été *tranchées sur le fond* dans la procédure initiale¹⁷⁷, des allégations qui n'ont pas été tranchées sur le fond dans la procédure initiale peuvent être réitérées dans une procédure de mise en conformité.¹⁷⁸ En conséquence, pour examiner si les États-Unis sont en droit de formuler des allégations concernant les mesures pour la R&DT dans cette deuxième procédure de mise en conformité, il faut, selon nous, répondre à une première question liminaire qui est de savoir si les mesures pour la R&DT contestées avaient fait l'objet de constatations et recommandations adoptées dans la procédure initiale.

7.81. Comme cela est expliqué au paragraphe 7.46, le Groupe spécial initial a constaté que la plupart des mesures pour la R&DT contestées par les États-Unis dans la présente procédure constituaient des subventions spécifiques qui causaient un préjudice grave aux intérêts des États-Unis au sens des articles 5 c) et 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC.¹⁷⁹ Il a constaté que les subventions pour la R&DT "{avaient} permis à Airbus de développer des caractéristiques et des aspects de ses LCA en suivant un calendrier qu'elle n'aurait sinon pas pu respecter".¹⁸⁰ En conséquence, il a constaté ce qui suit: "l'incidence des subventions pour la R&DT précompétitive sur la présence d'Airbus sur le marché a été peut-être plus atténuée, comparée aux autres subventions en cause, ... mais nous estimons que conjuguées aux autres, les subventions pour la R&DT complétaient et amplifiaient l'impact de l'AL/FEM".¹⁸¹

7.82. En appel, l'Organe d'appel a constaté que le Groupe spécial initial n'avait pas de base suffisante pour constater que les subventions pour la R&DT complétaient et amplifiaient les effets de l'AL/FEM. En particulier, il a observé qu'une constatation générale selon laquelle les subventions avaient permis à Airbus de développer "des caractéristiques et des aspects" de ses LCA en suivant un calendrier qu'elle n'aurait sinon pas pu respecter ne fournissait pas une base suffisante pour déterminer que les subventions pour la R&DT "complétaient et amplifiaient" l'"effet produit" de l'AL/FEM en permettant à Airbus de lancer des modèles particuliers de LCA.¹⁸² En formulant cette constatation, il a indiqué ce qui suit:

En l'absence de constatations spécifiques selon lesquelles la technologie ou les processus de production financés par les subventions pour la R&DT avaient contribué à la capacité d'Airbus de lancer et mettre sur le marché des modèles particuliers de LCA, le Groupe spécial ne disposait pas d'une base suffisante pour conclure que ces subventions "complétaient et amplifiaient" l'"effet produit" de l'AL/FEM.

...

Du fait qu'il n'a pas fourni de base d'éléments de preuve suffisante pour sa constatation selon laquelle les subventions non AL/FEM avaient eu pour effet de détourner les LCA de Boeing du marché communautaire et des marchés de pays tiers pertinents et de faire perdre des ventes dans une mesure notable ... le Groupe spécial n'a pas procédé à une évaluation objective de la question, y compris une évaluation objective des faits, comme l'exige l'article 11 du Mémoire d'accord.¹⁸³

¹⁷⁶ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 424.

¹⁷⁷ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Thon II (Mexique) (article 21:5 – Mexique)*, paragraphe 5.8 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 427).

¹⁷⁸ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Thon II (Mexique) (article 21:5 – Mexique)*, paragraphe 5.8 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 424).

¹⁷⁹ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1608.

¹⁸⁰ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1959.

¹⁸¹ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1959.

¹⁸² Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1407.

¹⁸³ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1407 et 1408. (pas d'italique dans l'original)

7.83. Nous comprenons que l'Organe d'appel a rejeté l'*approche analytique* du Groupe spécial initial, constatant que l'approche qu'il avait effectivement appliquée avait conduit le Groupe spécial à ne pas procéder à une évaluation objective de la question. Cependant, l'Organe d'appel n'a pas rejeté sur le fond les allégations des États-Unis.

7.84. Alors qu'elle conteste cette qualification des constatations de l'Organe d'appel dans la procédure initiale, l'Union européenne fait valoir que les États-Unis ne sont en droit de formuler aucune allégation concernant les mesures pour la R&DT initiales dans le cadre de cette deuxième procédure de mise en conformité au titre de l'article 21:5 parce qu'ils n'ont pas présenté de telles allégations dans le cadre de la première procédure de mise en conformité au titre de l'article 21:5. Selon elle, le fait que les États-Unis n'ont pas formulé de telles allégations au cours de la première procédure de mise en conformité alors qu'ils en avaient la possibilité signifie qu'ils ont essentiellement perdu leur droit de les formuler en l'espèce. Point important, l'Union européenne note à cet égard qu'en raison de la décision des États-Unis de ne pas renouveler leur contestation visant les deuxième à sixième programmes-cadres et les autres mesures pour la R&DT des États membres au moment de la procédure du premier Groupe spécial de la mise en conformité, elle n'a contracté aucune obligation de mise en conformité en ce qui concerne ces mesures à l'issue de la première procédure de mise en conformité. Elle soutient que la même logique s'applique s'agissant du septième programme-cadre de l'UE, qui existait au moment de la première procédure de mise en conformité – le fait que les États-Unis n'ont pas formulé d'allégations concernant cette mesure au moment de la première procédure de mise en conformité signifie qu'ils ont perdu leur droit de le faire dans cette deuxième procédure de mise en conformité.

7.85. Pour exposer le bien-fondé de leurs positions respectives sur cette question, les deux parties invoquent la déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* selon laquelle "{u}n Membre plaignant ne serait *normalement* pas autorisé à formuler, dans une procédure au titre de l'article 21:5, des allégations qu'il aurait pu présenter dans la procédure initiale, mais qu'il n'a pas présentées".¹⁸⁴ L'Union européenne fait valoir que la déclaration de l'Organe d'appel étaye la conclusion que les États-Unis ne sont pas en droit de faire examiner leur contestation des mesures pour la R&DT initiales et du septième programme-cadre dans le présent différend. Les États-Unis font valoir que la référence spécifique n'étaye pas l'argument de l'Union européenne car cette déclaration signifie seulement qu'ils ne peuvent pas, dans la présente procédure, formuler des allégations qu'ils auraient pu formuler *dans la première procédure de mise en conformité au titre de l'article 21:5* et ne dit rien au sujet de la relation entre les première et deuxième procédures de mise en conformité successives, dont ils allèguent qu'elles devraient être traitées différemment.¹⁸⁵

7.86. Nous notons que, depuis l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, l'Organe d'appel a expliqué que son utilisation du mot "normalement" n'était pas censée signifier que de telles allégations ne pourraient jamais être formulées, et qu'il pourrait exister certaines situations dans lesquelles un aspect d'une mesure précédemment contestée pourrait être contesté dans le cadre d'une procédure de mise en conformité pour autant que cet aspect avait été incorporé dans la mesure "prise pour se conformer".¹⁸⁶ Par exemple, dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, les Communautés européennes cherchaient à contester une erreur arithmétique commise dans la détermination de l'existence d'un dumping contestée dans le différend initial, qui avait été ensuite incorporée dans la mesure "prise pour se conformer" par les États-Unis (une détermination antidumping révisée). Elles n'avaient pas contesté cet aspect de la détermination initiale au stade du premier Groupe spécial. Néanmoins, l'Organe d'appel a constaté qu'elles étaient en droit de contester l'erreur arithmétique parce que celle-ci faisait maintenant partie intégrante d'une *nouvelle* mesure – la mesure "prise pour se conformer".

7.87. Les circonstances entourant cette deuxième procédure de mise en conformité sont différentes de celles qui existaient dans les affaires *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* et *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*. Dans la présente procédure, les États-Unis contestent les mêmes mesures que celles qui étaient contestées dans la procédure initiale. La

¹⁸⁴ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 530 (mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 211). Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Maintien de la suspension*, note de bas de page 771; et États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 335. (pas d'italique dans l'original)

¹⁸⁵ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 335.

¹⁸⁶ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphes 431 à 435.

présente procédure de mise en conformité ne concerne pas la question de savoir si un plaignant initial peut contester dans une *première procédure de mise en conformité de nouveaux aspects* d'une mesure initiale qui *n'existaient pas* au moment de la procédure initiale, comme dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, ou une *caractéristique préexistante* d'une nouvelle mesure, comme dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*. Nous rappelons que les allégations des États-Unis visant les mesures pour la R&DT n'ont pas été tranchées sur le fond dans la procédure initiale. Selon nous, par conséquent, les États-Unis auraient été en droit de formuler des allégations concernant les mesures pour la R&DT contestées antérieurement dans la première procédure de mise en conformité. La question dont nous sommes saisis maintenant est donc de savoir si, du fait qu'ils n'ont pas saisi cette "deuxième chance", il devrait être interdit aux États-Unis de formuler ces allégations dans le cadre de ce deuxième différend sur la mise en conformité.

7.88. Pour examiner cette question, nous commençons par rappeler que dans la première procédure de mise en conformité, les États-Unis ont allégué que les mesures d'AL/FEM pour l'A380 constituaient des subventions au remplacement des importations prohibées au titre de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC. L'Union européenne a fait valoir que les États-Unis n'étaient pas en droit de formuler ces allégations parce qu'ils "auraient pu {les} présenter dans la procédure initiale à l'encontre des mêmes mesures d'AL/FEM pour l'A380" mais qu'ils avaient choisi au lieu de cela de les abandonner.¹⁸⁷ Les États-Unis ont fait valoir qu'ils devraient être autorisés à présenter leurs allégations au titre de l'article 3.1 b) concernant les subventions AL/FEM pour l'A380 dans la procédure de mise en conformité parce qu'au moment de la procédure initiale, ils n'avaient pas connaissance de renseignements (obtenus par la suite au moment de la procédure de mise en conformité) montrant, d'après les allégations, que les subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380 étaient subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés.

7.89. Le premier Groupe spécial de la mise en conformité n'était pas convaincu que, sur le plan juridique, les États-Unis soient en droit de formuler, dans la procédure de mise en conformité en question, une allégation au titre de l'article 3.1 b) concernant les mesures d'AL/FEM pour l'A380 inchangées au motif qu'ils ne disposaient pas de renseignements suffisants au moment de la demande d'établissement du Groupe spécial initial. Il a constaté qu'on ne voyait pas bien comment l'obtention de renseignements nouveaux pourrait à elle seule justifier qu'un plaignant présente une allégation nouvelle concernant une mesure inchangée dans une procédure de mise en conformité.¹⁸⁸ De plus, il a constaté que les éléments de preuve n'étaient pas l'affirmation des États-Unis selon laquelle ils n'avaient pas connaissance de faits pouvant éventuellement être pertinents pour leur allégation nouvelle au titre de l'article 3.1 b).¹⁸⁹ En conséquence, le premier Groupe spécial de la mise en conformité a constaté que les États-Unis étaient dans l'impossibilité de formuler leurs allégations au titre de l'article 3.1 b) parce qu'ils auraient pu les formuler dans la procédure initiale, mais ne l'avaient pas fait.

7.90. Dans la présente procédure, les États-Unis contestent des mesures pour la R&DT qui étaient visées par des allégations non tranchées au stade initial du présent différend. Ils ont eu la possibilité de formuler des allégations concernant toutes ces mesures, ainsi que le septième programme-cadre, dans la première procédure de mise en conformité. Ils n'ont pas saisi cette "deuxième chance". En outre, contrairement à ce qui s'est passé dans la première procédure de mise en conformité au sujet de leurs allégations au titre de l'article 3.1 b) concernant les subventions AL/FEM pour l'A380, ils ont fourni peu d'explications quant aux raisons pour lesquelles ils avaient décidé de ne pas formuler d'allégations concernant les mesures pour la R&DT dans la première procédure de mise en conformité.

7.91. Les États-Unis font valoir que leurs allégations ne devraient pas être écartées simplement parce qu'elles n'ont pas été formulées dans la première procédure de mise en conformité car cela "imposerait au plaignant initial la charge d'indiquer *toutes* les mesures incompatibles avec les obligations de mise en conformité du défendeur initial, au plus tard dans sa première demande

¹⁸⁷ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.189.

¹⁸⁸ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.199.

¹⁸⁹ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.200.

d'établissement d'un groupe spécial de la mise en conformité".¹⁹⁰ Nous notons toutefois qu'ils étaient pleinement au courant des mesures pour la R&DT puisqu'ils les avaient précédemment contestées dans la procédure initiale. Par conséquent, l'ensemble de faits en l'espèce ne représente pas une situation dans laquelle un plaignant initial n'a pris connaissance d'une nouvelle série de mesures qu'après la première procédure de mise en conformité. En outre, la préoccupation des États-Unis se présente de manière identique dans le contexte d'une première procédure de mise en conformité faisant suite à une procédure initiale, en ce sens que les parties sont tenues de présenter toutes les allégations pertinentes au sujet d'une mesure au stade du groupe spécial initial et ne peuvent pas formuler dans la procédure de mise en conformité de nouvelles allégations qui auraient pu être présentées dans une procédure initiale.¹⁹¹

7.92. Enfin, les États-Unis font valoir que leurs allégations concernant les mesures pour la R&DT devraient être examinées dans la présente procédure parce que l'importance ou la pertinence de ces mesures pour la question de la mise en conformité de l'UE a augmenté au fil du temps.¹⁹² Nous notons toutefois que les travaux de R&DT menés dans le cadre de la majorité des mesures pour la R&DT contestées ont pris fin avant la conclusion de la procédure initiale. On ne voit donc pas bien pourquoi, dans la mesure où les États-Unis estimaient que ces travaux de R&DT continuaient d'influer sur la question de la mise en conformité, ils n'auraient pas pu les contester dans la première procédure de mise en conformité. Là encore, du fait qu'ils n'ont formulé aucune allégation concernant les mesures pour la R&DT dans la première procédure de mise en conformité, l'Union européenne n'avait pas de base lui permettant de supposer qu'elle avait dans le présent différend des obligations de mise en conformité concernant lesdites mesures.¹⁹³

7.93. Par conséquent, pour toutes les raisons qui précèdent, nous constatons que les États-Unis ne sont pas en droit de formuler, dans cette deuxième procédure de mise en conformité, des allégations concernant les mesures pour la R&DT qui avaient fait l'objet de constatations dans la procédure initiale, ainsi que le septième programme-cadre, qui n'avait pas été examiné dans la procédure initiale mais qu'ils auraient pu contester dans le premier différend sur la mise en conformité.

7.3.5 Allégations des États-Unis concernant le huitième programme-cadre

7.94. La présente section porte sur le point de savoir si les États-Unis sont en droit de formuler des constatations concernant le huitième programme-cadre, un programme de subventions allégué qui n'existait pas au moment de l'engagement de la première procédure de mise en conformité.¹⁹⁴

7.95. L'Union européenne fait valoir que les États-Unis ne peuvent formuler aucune allégation concernant le huitième programme-cadre car il ne constitue pas une "mesure prise pour se conformer" au sens de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord.¹⁹⁵ Elle fait valoir que, pour qu'une

¹⁹⁰ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 337. (italique dans l'original)

¹⁹¹ Voir à cet égard le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.199; les rapports de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 642; et *CE – Bananes III*, paragraphe 142.

¹⁹² États-Unis, observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 81 du Groupe spécial, paragraphe 322.

¹⁹³ Voir le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – CE)*, paragraphe 7.75.

¹⁹⁴ Nous notons que, dans leurs réponses aux questions du Groupe spécial, les États-Unis ont indiqué plusieurs autres mesures pour la R&DT impliquant Airbus qui n'existaient pas au moment de l'engagement de la première procédure de mise en conformité. Il s'agit notamment des programmes allemands de recherche aéronautique civile LuFo V (2015-2019) et LuFo VI (2018-2022), ainsi que du programme britannique "Wing of the Future". Toutefois, ces mesures n'ont pas été mentionnées par les États-Unis en tant que mesures contestées, en réponse directe à une question du Groupe spécial à cet effet. Les États-Unis n'ont en outre présenté aucun argument indiquant que ces mesures constituaient des subventions spécifiques conférant un avantage. Eu égard au stade tardif de la procédure auquel ils ont fait état de ces mesures, et étant donné l'absence d'arguments de fond avancés à leur égard, nous ne considérons pas que les États-Unis les contestent. (Voir États-Unis, première communication écrite, paragraphes 118 et 126; deuxième communication écrite, paragraphe 299 et note de bas de page 396; réponse à la question n° 79 du Groupe spécial, paragraphes 196 et 197; et Union européenne, observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 79 du Groupe spécial, paragraphes 445 et 449.)

¹⁹⁵ À titre subsidiaire, l'Union européenne fait valoir également que les deuxième à sixième programmes-cadres et le septième programme-cadre ne sont pas des mesures prises pour se conformer au sens de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord. Dans la section précédente, il est recommandé que le Groupe spécial constate que les États-Unis sont dans l'impossibilité de contester tous ces programmes.

mesure soit soumise à bon droit à un groupe spécial de la mise en conformité, non seulement elle doit être spécifiquement indiquée dans une demande d'établissement d'un groupe spécial mais elle doit aussi constituer une "mesure prise pour se conformer" au sens de l'article 21:5 du Mémoire d'accord.¹⁹⁶ En conséquence, l'Union européenne fait valoir que, comme elle ne l'a pas inclus dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial, elle n'a pas déclaré que le huitième programme-cadre de l'UE était une mesure prise pour se conformer.¹⁹⁷ Toutefois, elle reconnaît que la qualification d'une mesure par les parties comme étant une mesure prise pour se conformer n'est pas déterminante et qu'il appartient au Groupe spécial de déterminer sa compétence, laquelle peut englober l'examen de mesures que le Membre mettant en œuvre n'a pas déclarées comme étant des mesures prises pour se conformer.¹⁹⁸ À cet égard, elle fait valoir que le huitième programme-cadre ne peut pas être qualifié de "mesure prise pour se conformer *non déclarée*" parce qu'il n'a pas de "rapport particulièrement étroit" ou de "lien étroit" avec les recommandations et décisions adoptées de l'ORD ou les mesures déclarées comme ayant été prises pour se conformer du point de vue de leur nature, de leur effet et du moment de leur adoption.¹⁹⁹

7.96. Les États-Unis contestent l'invocation stricte par l'Union européenne de ce que l'on appelle le "critère du lien étroit", faisant valoir que l'Union européenne "ne tient pas compte de la mise en garde du premier Groupe spécial de la mise en conformité selon laquelle "il {pourrait} exister des situations dans lesquelles les circonstances factuelles et les dispositions juridiques en cause dans un différend particulier sur la mise en conformité exigeraient qu'une approche différente soit suivie"". ²⁰⁰ Malgré tout, ils font valoir que le huitième programme-cadre a un lien suffisamment étroit avec les mesures de l'Union européenne déclarées comme ayant été prises pour se conformer et les recommandations et décisions de l'ORD, et ils présentent des arguments relatifs à chacun des éléments requis.

7.97. Les deux parties admettent que les procédures au titre de l'article 21:5 concernent des "mesures prises pour se conformer" aux recommandations et décisions de l'ORD.²⁰¹ Ces mesures peuvent inclure des mesures que le Membre mettant en œuvre a *déclarées* comme prises pour se mettre en conformité, mais elles peuvent inclure également d'autres mesures que le défendeur initial n'a pas expressément déclarées comme étant des "mesures prises pour se conformer". Ces mesures *non déclarées* comme ayant été prises pour se conformer sont des mesures qui peuvent avoir "pour effet de compromettre ou d'annuler effectivement les "mesures" déclarées comme ayant été "prises pour se conformer" ou de contourner d'une autre manière les obligations de ce Membre en matière de mise en conformité".²⁰² Étant donné que le huitième programme-cadre n'est pas une mesure déclarée par l'Union européenne comme ayant été "prise pour se conformer", la question se pose de savoir s'il peut être intégré dans le champ de la présente procédure en tant que mesure "non déclarée" comme ayant été prise pour se conformer en vertu de l'application du critère dit du "lien étroit".

7.98. Des groupes spéciaux et l'Organe d'appel ont appliqué le critère du "lien étroit" pour évaluer si une mesure non déclarée comme ayant été "prise pour se conformer" pouvait relever du mandat d'un groupe spécial dans le contexte d'une procédure de mise en conformité normale.²⁰³ Jusqu'à présent, le critère du "lien étroit" a été appliqué pour permettre à des *plaignants* d'engager une procédure de mise en conformité aux fins de l'examen de mesures dont le Membre mettant en œuvre n'avait pas spécifiquement déclaré qu'elles avaient été "prises pour se conformer". Il n'a pas encore été appliqué dans une procédure de mise en conformité "inverse" pour permettre à un plaignant

¹⁹⁶ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 538.

¹⁹⁷ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 539.

¹⁹⁸ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 540.

¹⁹⁹ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 542.

²⁰⁰ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 345 (faisant référence au rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États Unis)*, paragraphe 6.84 et note de bas de page 190).

²⁰¹ Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 36. L'Organe d'appel a répété dans l'affaire *CE – Lingde de lit (article 21:5 – Inde)* que "{s}i une *allégation* contest{ait} une *mesure* qui n'{était} pas une "mesure prise pour se conformer", cette *allégation* ne {pouvait} pas être dûment formulée dans une procédure au titre de l'article 21:5". (Rapport de l'Organe d'appel *CE – Lingde de lit (article 21:5 – Inde)*, paragraphe 78. (italique dans l'original))

²⁰² Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.82.

²⁰³ Voir le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 77.

initial de contester une mesure non déclarée qui n'est pas indiquée dans la demande d'établissement d'un groupe spécial du *défendeur* initial. Bien que les États-Unis contestent l'invocation stricte par l'Union européenne du critère du lien étroit, ils n'indiquent aucune raison de ne pas appliquer le critère, s'appuyant simplement sur la *possibilité* qu'une autre approche puisse être adoptée.

7.99. Pour examiner si le critère du "lien étroit" devrait s'appliquer dans la présente procédure de mise en conformité "inverse", nous rappelons que notre analyse, dans la présente section, part de l'hypothèse qu'un plaignant initial dans une procédure de mise en conformité "inverse" est en droit de formuler des allégations concernant des mesures qui n'ont pas été spécifiquement indiquées par le défendeur initial dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial.²⁰⁴ Étant donné cette hypothèse, nous pensons qu'il est logique d'appliquer le critère du "lien étroit" pour déterminer si une mesure non indiquée par un défendeur initial dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial peut relever du mandat d'un groupe spécial de la mise en conformité "inverse". À notre avis, cette approche définirait effectivement les types de mesures qu'un plaignant initial peut intégrer dans un différend sur la mise en conformité "inverse" de la même manière que le sont les mesures n'ayant pas été déclarées par le Membre mettant en œuvre comme étant des "mesures prises pour se conformer" qui peuvent être intégrées dans le champ d'un différend sur la mise en conformité normal – c'est-à-dire lorsqu'elles ont un rapport particulièrement étroit avec les mesures prises pour se conformer et/ou les recommandations et décisions de l'ORD.

7.100. Conformément au critère du "lien étroit", toute mesure ayant un "rapport particulièrement étroit" avec la mesure déclarée comme ayant été prise pour se conformer et avec les recommandations et décisions de l'ORD peut être susceptible d'être examinée par un groupe spécial de la mise en conformité.²⁰⁵ Ainsi que le premier Groupe spécial de la mise en conformité l'a expliqué:

Pour déterminer si {une mesure est susceptible d'examen}, les groupes spéciaux doivent "examiner soigneusement ces liens", dans le "contexte factuel et juridique" dans lequel a été adoptée la mesure déclarée comme ayant été prise pour se conformer, ce qui peut, en fonction des faits particuliers, nécessiter l'examen de la nature et des effets des diverses mesures ainsi que du moment choisi pour les adopter. Un groupe spécial de la mise en conformité doit, sur cette base, déterminer s'il existe des "liens suffisamment étroits" entre les mesures pertinentes et les recommandations et décisions de l'ORD, de sorte qu'il serait approprié de qualifier la mesure non déclarée de "mesure prise pour se conformer" et, en conséquence, d'évaluer sa compatibilité avec les accords visés dans le cadre d'une procédure engagée au titre de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord.²⁰⁶

7.101. Par conséquent, pour que les allégations des États-Unis concernant le huitième programme-cadre relèvent de notre mandat, nous devons déterminer s'il existe un rapport particulièrement étroit entre ce programme, et les recommandations et décisions de l'ORD, et les mesures déclarées comme ayant été prises pour se conformer.

7.102. Nous rappelons que les recommandations et décisions de l'ORD issues de la première procédure de mise en conformité concernent les mesures d'AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB.²⁰⁷ Les mesures *déclarées* comme ayant été prises pour se conformer en l'espèce sont les actions dont l'Union européenne allègue qu'elles ont retiré les subventions AL/FEM et/ou les mesures alléguées prises par l'Union européenne et certains États membres pour en éliminer les effets défavorables. L'application du critère du "lien étroit" nous oblige à évaluer la proximité du huitième programme-cadre avec ces mesures déclarées comme ayant été prises pour se conformer et les

²⁰⁴ Voir plus haut le paragraphe 7.74.

²⁰⁵ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.83.

²⁰⁶ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.83 (faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 77. (non souligné dans l'original)).

²⁰⁷ Dans la procédure initiale, les États-Unis ont indiqué les mesures concernant le Mühlenberger Loch et l'aéroport de Brême mais ils ne les ont pas évoquées à nouveau dans la procédure de mise en conformité. (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, notes de bas de page 1472 et 3330)

recommandations et décisions de l'ORD concernant l'AL/FEM. Cela implique d'examiner la nature et les effets de chacune de ces mesures, ainsi que le moment de leur adoption.

7.3.5.1 Moment de l'adoption

7.103. L'Union européenne fait valoir qu'il y a une *absence de lien* temporel entre les programmes-cadres les plus récents, y compris le huitième, et le développement de l'A380 et de l'A350XWB. En particulier, étant donné que l'A380 et l'A350XWB ont été lancés respectivement en 2000 et en 2006, elle fait valoir que ces aéronefs ont été lancés, développés, soumis à des essais et certifiés avant que le huitième programme-cadre ait seulement commencé²⁰⁸, et que ce programme-cadre ne peut donc pas être une mesure prise pour se conformer.

7.104. Les États-Unis ne nient pas qu'il y ait une absence de lien temporel entre les activités de R&DT financées par le huitième programme-cadre et le développement initial de l'A380 et de l'A350XWB par Airbus, mais ils soutiennent que cette absence de lien est dénuée de pertinence.²⁰⁹ Ils font valoir toutefois que le financement du huitième programme-cadre recouvre en partie, à la fois dans le temps et pour ce qui est des domaines visés, l'investissement continu que l'Union européenne a cité comme mesure prise pour se conformer et que, par conséquent, il complète et amplifie les effets des AL/FEM initiales pour ces aéronefs en maintenant et renforçant la présence desdits aéronefs sur le marché permise par le financement plus ancien.²¹⁰ Selon eux, par conséquent, il existe un lien étroit, du point de vue du moment de l'adoption, entre le huitième programme-cadre et les AL/FEM.

7.105. L'Union européenne a raison de dire que le financement accordé au titre du huitième programme-cadre a été versé pour des activités qui ont eu lieu *après* le lancement, le développement, les essais et la certification de l'A380 et de l'A350XWB. Nous notons toutefois que le financement accordé au titre du huitième programme-cadre recouvre en partie l'investissement continu dans le soutien postérieur au lancement effectué, d'après les allégations, par Airbus tant pour l'A380 que l'A350XWB, que l'Union européenne a cité comme mesure prise pour se conformer. Par conséquent, les travaux de R&DT accomplis au titre du huitième programme-cadre coïncident avec plusieurs des actions de mise en conformité de l'Union européenne. De ce fait, on ne peut exclure, du point de vue du *moment de l'adoption* du huitième programme-cadre que, les travaux de R&DT financés au titre de ce programme aient pu compromettre les actions de mise en conformité alléguées de l'Union européenne, en particulier si la nature et l'effet de ces travaux peuvent être liés au développement continu et à la présence sur le marché de l'A380 et de l'A350XWB.

7.3.5.2 Nature

7.106. Selon l'Union européenne, à la différence des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB, le financement disponible au titre du huitième programme-cadre ne tient pas du financement du développement d'un programme d'aéronef spécifique. Au lieu de cela, l'Union européenne fait valoir que le financement disponible au titre du huitième programme-cadre est accordé pour la réalisation des premières étapes de la recherche concernant des nouvelles technologies qui pourront ou non être appliquées dans le cadre de futurs programmes de développement d'aéronefs.²¹¹ Son argument est que la nature *générale* des recherches financées par le huitième programme-cadre ne permet tout simplement pas de l'assimiler aux cas *particuliers* d'AL/FEM dont il a été constaté qu'ils avaient permis de lancer des types d'aéronefs spécifiques "comme et au moment où" ils avaient été lancés.²¹²

7.107. Les États-Unis font valoir que la nature des projets de R&DT financés au titre du huitième programme-cadre n'est pas différente de celle des travaux financés par les AL/FEM accordées pour l'A380 et l'A350XWB. Leurs arguments reposent essentiellement sur les recouvrements partiels supposés entre les travaux effectués au titre des mesures d'AL/FEM et les travaux effectués en lien avec les mesures pour la R&DT.²¹³ À cet égard, les États-Unis font référence à divers projets et programmes liés au développement de l'A380 et de l'A350XWB (ainsi que de l'A320neo et de

²⁰⁸ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 548.

²⁰⁹ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 358.

²¹⁰ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 358.

²¹¹ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 543.

²¹² Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 544.

²¹³ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 348.

l'A330neo), faisant valoir que ces projets et programmes ont eu une incidence directe sur "plusieurs domaines technologiques", quoique seuls certains de ces arguments se rapportent spécifiquement au huitième programme-cadre.²¹⁴ Ils affirment que les contrats d'AL/FEM "autorisait Airbus à utiliser des fonds pour réaliser des études de faisabilité technique et des travaux de validation, y compris la conception préliminaire, les essais en soufflerie, les coûts des prototypes et des aéronefs d'essai, les essais de structures, les essais de voilures, [***]".²¹⁵ De même, ils affirment que l'élément relatifs aux aéronefs gros porteurs de passagers (LPA) du projet Clean Sky 2 financé au titre du huitième programme-cadre vise la mise au point de véhicules d'essai en vol et de prototypes, l'élaboration de concepts de fabrication et d'assemblage et la réalisation d'essais en vol.²¹⁶ Selon eux, le projet Clean Sky 2 vise à faire passer des technologies développées dans le cadre du projet Clean Sky relevant du septième programme-cadre "à un niveau supérieur".²¹⁷ Les États-Unis contestent l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle le huitième programme-cadre était limité à la recherche précoce, faisant valoir qu'en fait, "certaines activités relevant du huitième programme-cadre vis{ent} explicitement la "R&DT ayant des applications à court terme"". ²¹⁸ Ils font valoir en outre que, comme les AL/FEM, le huitième programme-cadre finance des travaux de R&DT aussi bien précoce qu'à un stade avancé.²¹⁹

7.108. Nous rappelons qu'il a été constaté que les effets défavorables faisant l'objet des recommandations et décisions de l'ORD avaient été causés par les subventions AL/FEM liées *spécifiquement* à l'A380 et à l'A350XWB. La situation factuelle concernant les travaux de R&DT financés au titre du huitième programme-cadre est différente et peut être opposée aux circonstances examinées par le Groupe spécial dans le premier différend sur la mise en conformité lorsqu'il a constaté qu'il existait un "lien étroit" entre les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB et les autres mesures d'AL/FEM en cause dans ce différend.²²⁰ Dans le différend en question, les États-Unis avaient fait valoir que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB étaient essentiellement de même nature que les mesures d'AL/FEM dont il avait été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale parce que les deux séries de mesures étaient "a) des prêts; b) conclus entre les mêmes parties; c) assortis des mêmes modalités fondamentales de remboursement subordonné au succès, par prélèvements, différé et non garanti; et d) aux fins du développement de nouveaux modèles de LCA pour concurrencer Boeing".²²¹ Cela est nettement différent de la forme de financement pour la R&DT accordé au titre du huitième programme-cadre, qui consiste en un système global à grande échelle dans le cadre duquel des dons en espèces sont accordés sur demande pour financer certains projets de recherche-développement distincts visant à développer diverses technologies, dont une grande partie est générique et ne se rapporte pas à des programmes d'aéronefs spécifiques.²²²

7.109. Nous pensons comme les États-Unis, en principe, que les travaux effectués dans le cadre des mesures pour la R&DT peuvent recouvrir en partie les AL/FEM dans certains domaines, parce que la conception et le lancement d'un aéronef impliqueront des travaux de recherche et un développement technique. Ainsi, dans le cas où les deux types de mesures visent, par exemple, la mise au point de véhicules d'essai en vol et de prototypes, nous comprenons qu'il y a recouvrement partiel du point de vue de leur champ d'application. Toutefois, le point essentiel est que, même dans la mesure où les États-Unis ont raison au sujet des recouvrements partiels entre les deux types de mesures, le but et l'objectif de chacun des deux sont différents. D'une part, les projets financés au titre du huitième programme-cadre concerne la recherche *relativement* précoce sur diverses technologies et méthodes de production qui, tout en étant liées spécifiquement aux aéronefs et à des domaines tels que l'efficacité énergétique et l'aérodynamique, ne sont *pas* liées au lancement

²¹⁴ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 277 à 294; et deuxième communication écrite, paragraphe 349.

²¹⁵ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 351 (faisant référence au rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.227, 6.237, 6.250 et 6.258).

²¹⁶ *Entreprise commune Clean Sky 2: plan de travail 2018-2019* (pièce USA-119), pages 18 et 19.

²¹⁷ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 357 (faisant référence à *Entreprise commune Clean Sky 2: plan de travail 2014-2015* (pièce USA-149), page 66).

²¹⁸ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 354.

²¹⁹ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 355.

²²⁰ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.150 à 6.154.

²²¹ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.58.

²²² Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 543.

et au développement d'un type d'aéronef ou modèle de LCA d'Airbus spécifique. Autrement dit, d'après les éléments de preuve présentés par les États-Unis, les projets de R&DT financés au titre du huitième programme-cadre ne sont pas des projets visant des produits spécifiques. D'autre part, les prêts accordés à Airbus par les pouvoirs publics au titre des mesures d'AL/FEM avaient pour but de financer le développement et le lancement spécifiques de l'A380 et de l'A350XWB.²²³ La bonne exécution des obligations des parties contractantes au titre des accords d'AL/FEM aboutirait au lancement, au développement et à la vente d'un LCA spécifique d'Airbus. Par contre, la bonne réalisation des projets d'Airbus financés au titre du huitième programme-cadre permettrait à celle-ci d'accéder à un certain nombre de technologies de prototypage qui pourraient ou non être développées davantage et utilisées sur un ou plusieurs de ses modèles de LCA existants ou futurs.

7.110. En outre, alors qu'il est possible de dire que d'un point de vue général, certains aspects des travaux financés au titre des accords d'AL/FEM et du huitième programme-cadre ont quelques caractéristiques communes, les deux séries de mesures financent également des travaux qui ne se recouvrent *pas*. Au titre de la composante aéronautique du huitième programme-cadre, par exemple, toute une série de projets sont financés et seule une partie de ces projets se rapporte au développement des LCA de la même manière que les AL/FEM.²²⁴ De plus, il apparaît que le financement au titre du huitième programme-cadre n'est pas expressément affecté à des aéronefs spécifiques et que les États-Unis n'ont pas démontré effectivement que les éléments des travaux qui se recouvraient bel et bien partiellement étaient *en fait* liés au développement d'aéronefs spécifiques. Par conséquent, sur la base des considérations qui précèdent, nous constatons qu'il n'y a pas de rapport particulièrement étroit entre la nature du huitième programme-cadre, celle des mesures déclarées comme ayant été prises pour se conformer, et celle des recommandations et décisions de l'ORD.

7.3.5.3 Effets

7.111. L'Union européenne fait valoir que le huitième programme-cadre est de même nature que les deuxième à septième programmes-cadres, "pour lesquels elle n'a, à aucun moment depuis le début du présent différend il y a 15 ans, contracté la moindre obligation de mise en conformité".²²⁵ Faisant référence aux deuxième à sixième programmes-cadres, elle mentionne la constatation du Groupe spécial initial selon laquelle l'"incidence des subventions pour la R&DT précompétitive sur la présence d'Airbus sur le marché a été peut-être plus atténuée, comparée aux autres subventions en cause".²²⁶ Selon elle, le type de recherche "précompétitive" dont il a été constaté, dans la procédure initiale, qu'elle ne complétait et n'amplifiait *pas* l'effet sur les produits des AL/FEM a un lien de causalité trop lointain avec les mesures déclarées comme ayant été prises pour se conformer pour compromettre leur mise en conformité avec les recommandations et décisions de l'ORD. Par conséquent, selon l'Union européenne, les effets du huitième programme-cadre peuvent être distingués de ceux des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sur la base de la nature plus atténuée des premiers, ainsi que des constatations adoptées selon lesquelles ces subventions ne complétaient pas et n'amplifiaient pas les seconds.²²⁷

7.112. Pour démontrer l'existence d'un lien entre le financement accordé au titre du huitième programme-cadre et le développement des LCA d'Airbus, les États-Unis font référence à trois exemples de projets financés au titre du huitième programme-cadre qui, selon leurs allégations, ont directement conféré des avantages à Airbus: i) le projet EFFICOMP, dont ils soutiennent qu'il a pour but de réduire les coûts et le délai de fabrication des structures composites destinées à des applications aérospatiales²²⁸; et ii) le programme d'aéronefs gros porteurs de passagers Clean Sky 2, dont ils estiment qu'il vise à "accroître la maturité et permettre la validation de technologies essentielles telles que la conception d'ailes et d'empennages perfectionnés, utilisant les innovations en matière de voilure à laminarité hybride, ainsi qu'une structure intégrée fuselage, cabine et

²²³ De même, les investissements non subventionnés allégués de l'Union européenne n'étaient pas de nature générale mais ciblaient spécifiquement l'A350XWB et l'A380.

²²⁴ Voir par exemple le projet CompInnova, qui vise à développer un "robot Vortex révolutionnaire automatisé polyvalent et multifonctionnel ... pour l'inspection des structures métalliques et des structures en composites des aéronefs". Voir <<http://compinnova.eu/>>, consulté le 21 août 2019.

²²⁵ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 545.

²²⁶ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1959.

²²⁷ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 546.

²²⁸ EFFICOMP Project, site Web de CORDIS (pièce USA-36).

systèmes de navigation du poste de pilotage de nouvelle génération entièrement nouvelle"²²⁹; et iii) le projet Graphene Flagship, dont ils affirment qu'il vise à améliorer "les produits aéronautiques existants et largement utilisés, en particulier ceux qui sont à base de composites en résines époxydes et fibres de carbone haute performance et sont utilisés dans les parties et fuselages d'avions".²³⁰

7.113. Selon les États-Unis, à elle seule la R&DT réalisée au titre du huitième programme-cadre accélère généralement l'entrée sur le marché de LCA nouveaux et dérivés d'Airbus par des effets additionnels de facilitation d'un apprentissage dont sinon Airbus ne bénéficierait pas.²³¹ Pour étayer ces affirmations, les États-Unis citent des exemples concernant l'A380, l'A350XWB, l'A320neo et l'A330neo.²³² Ils font valoir que l'Union européenne n'a donc pas fourni d'élément à l'appui de son affirmation selon laquelle l'incidence des recherches au titre du huitième programme-cadre sur les capacités techniques d'Airbus est plus atténuée que celle de l'AL/FEM. Ils notent que l'un des objectifs déclarés du projet Clean Sky 2, par exemple, est le développement de la technologie jusqu'au niveau de maturité technologique (TRL) 6, ce qui recouvre en partie les types de travaux de R&DT financés par l'AL/FEM.²³³

7.114. Comme nous l'avons noté plus haut, le huitième programme-cadre ne comporte pas de financement par produit, ce qui constitue une différence essentielle entre ce programme et les AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB. Il n'apparaît pas que les projets financés au titre du huitième programme-cadre invoqués par les États-Unis soient associés à l'A380 ou à l'A350XWB ni à aucun modèle de remplacement direct apparent. En effet, il n'apparaît pas qu'ils concernent spécifiquement un quelconque modèle particulier de LCA d'Airbus. Nous avons donc du mal à voir comment, dans la pratique, les effets du huitième programme-cadre agiraient spécifiquement de manière à compromettre la mise en conformité de l'Union européenne dans le présent différend.

7.115. Nous notons en outre que la majorité des travaux réalisés au titre du huitième programme-cadre auront des effets seulement dans le futur. Par conséquent, même s'ils avaient raison de faire valoir que l'objet du huitième programme-cadre et celui des mesures d'AL/FEM se recouvrent partiellement quant à leur champ d'application, les États-Unis n'ont pas, selon nous, présenté des éléments de preuve suffisants pour démontrer que les recherches financées au titre du huitième programme-cadre avaient pu aboutir à une "technologie mature qu'Airbus {avait} utilisée pour l'A380 et l'A350XWB, soit au moment du lancement de ces aéronefs, soit après leur lancement"²³⁴ parce que, comme ils le relèvent eux-mêmes, des essais en vol des technologies dans le cadre du programme Clean Sky 2 "sont prévus pour la fin de 2019 ou le début de 2020, avec la production et la livraison d'un tronçon de fuselage inférieur pendant la période 2020-2022".²³⁵ De même, le projet EFFICOMP vise à "mettre au point des processus efficaces et des outils de certification efficaces pour la production accélérée {d'}aéronefs du futur rentables à structure en composites".²³⁶ Les États-Unis n'ont pas expliqué comment un projet qui vise à commencer des essais en vol en 2020 ou à développer des processus pour les "aéronefs du futur" pourrait avoir un lien avec: i) la capacité d'Airbus de lancer l'A380 et l'A350XWB, comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait, et ii) les investissements postérieurs au lancement déjà effectués par Airbus dans l'A380 et l'A350XWB qui ont abouti à des technologies et des processus de production déjà en cours d'utilisation.²³⁷

7.116. Eu égard à notre examen des éléments de preuve et arguments limités présentés par les États-Unis en ce qui concerne le huitième programme-cadre, et à la conception et aux objectifs distincts des mesures pour la R&DT qui ne sont pas liées à des modèles d'aéronefs particuliers, nous ne voyons pas de base suffisante pour constater que les effets du huitième programme-cadre compromettent probablement la mise en conformité de l'Union européenne avec les recommandations et décisions adoptées. À la différence des AL/FEM et des investissements, d'après les allégations, non subventionnés qu'Airbus a réalisés dans l'A350XWB et l'A380, les travaux

²²⁹ LPA GAM 2018 Project, site Web de CORDIS (pièce USA-37).

²³⁰ Aerostructures Manufacturer, site Web du Graphene Flagship (pièce USA-38).

²³¹ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 276.

²³² États-Unis, première communication écrite, paragraphes 277 à 294.

²³³ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 354.

²³⁴ Union européenne, réponse à la question n° 84 du Groupe spécial, paragraphe 480.

²³⁵ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphes 350 et 357.

²³⁶ "Objectives", site Web d'EFFICOMP, <<https://efficomp.eu/objectives>>, consulté le 29 juillet 2019. (pas d'italique et non souligné dans l'original)

²³⁷ Union européenne, observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 76 du Groupe spécial, paragraphe 402.

effectués au titre du huitième programme-cadre n'ont pas de lien particulièrement étroit avec le renforcement de la compétitivité *actuelle* de l'A350XWB et de l'A380 d'Airbus sur le marché.

7.3.6 Conclusions

7.117. À la lumière de l'analyse qui précède, nous constatons que les allégations des États-Unis concernant les mesures pour la R&DT n'entrent pas dans le champ de cette deuxième procédure de mise en conformité. Nous arrivons à cette conclusion sur la base des considérations suivantes:

- a. les mesures pour la R&DT que les États-Unis contestent ne sont pas indiquées, en fait, dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne; et
- b. même à supposer, pour les besoins de l'argumentation, que l'absence de toute mention des mesures pour la R&DT contestées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne n'empêche pas les États-Unis de formuler leurs allégations dans la présente procédure, les États-Unis sont néanmoins dans l'impossibilité de formuler ces allégations parce que:
 - i. S'agissant de leurs allégations concernant les mesures pour la R&DT qui avaient fait l'objet de constatations dans la procédure initiale, ainsi que le septième programme-cadre, les États-Unis sont dans l'impossibilité de formuler ces allégations parce qu'ils auraient pu les présenter dans la première procédure de mise en conformité mais ne l'ont pas fait.
 - ii. S'agissant de leurs allégations concernant le huitième programme-cadre, les États-Unis n'ont pas établi que le huitième programme-cadre avait des "liens suffisamment étroits" avec les mesures prises pour se conformer pertinentes et les recommandations et décisions de l'ORD de sorte qu'il serait approprié de le qualifier de "mesure prise pour se conformer".

7.4 Question de savoir si les subventions AL/FEM pour l'A350XWB et l'A380 ont été retirées aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC

7.4.1 Introduction

7.118. Dans la présente section, nous examinons l'allégation de l'Union européenne selon laquelle elle a retiré les subventions AL/FEM pour l'A350XWB et l'A380, au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC, assurant ainsi la pleine mise en conformité sur le fond avec les recommandations et décisions de l'ORD.²³⁸

7.119. L'Union européenne affirme qu'un Membre assure la mise en conformité par le retrait de la subvention, au sens de l'article 7.8, lorsque cette subvention cesse d'exister. À cet égard, elle dit que l'article 1.1 de l'Accord SMC définit une contribution financière et un avantage comme étant deux éléments constitutifs distincts d'une subvention, et qu'une subvention n'existera plus lorsque l'un ou l'autre de ces deux éléments sera éliminé. Selon cette interprétation, une subvention ne serait plus "maintenue" au sens de l'article 7.8 lorsque soit la contribution financière soit l'avantage n'existerait plus.²³⁹ L'Union européenne trouve des éléments à l'appui de sa position dans le sens ordinaire du terme "retirer", tel qu'il a été, d'après les allégations, précisé par l'Organe d'appel dans la première procédure de mise en conformité.²⁴⁰

7.120. L'Union européenne affirme que différents moyens permettent à un Membre d'assurer le retrait d'une subvention aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC. Dans la présente procédure, elle a

²³⁸ L'Union européenne n'a pas fait valoir que les subventions AL/FEM françaises et espagnoles pour l'A350XWB avaient été retirées, faisant plutôt valoir qu'elle avait pris des mesures appropriées pour éliminer tous effets défavorables résultant de ces subventions et de toutes autres subventions non retirées. Nous examinons l'allégation de l'Union européenne concernant l'élimination des effets défavorables de toutes subventions non retirées plus loin dans la section 7.5.

²³⁹ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 59 (mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.383).

²⁴⁰ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 60 à 62.

indiqué les trois circonstances suivantes dans lesquelles, selon elle, les durées de vie des subventions AL/FEM pour l'A350XWB et l'A380 ont pris fin et les subventions ont donc été retirées aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC: i) le remboursement effectif de la totalité du principal et des intérêts courus restant dus au titre des prêts AL/FEM britanniques pour l'A350XWB et l'A380; ii) le remplacement des accords d'AL/FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A380 de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB et par des accords d'AL/FEM modifiés conclus selon des modalités compatibles avec le point de repère du marché pertinent; iii) l'amortissement de l'avantage de la subvention AL/FEM espagnole pour l'A380 avec le temps.²⁴¹

7.121. Forts de cette explication des allégations de l'Union européenne, nous examinons d'abord ses allégations concernant les subventions AL/FEM allemandes et britanniques pour l'A350XWB avant de passer à ses diverses allégations concernant les subventions AL/FEM pour l'A380. Avant d'effectuer cet examen, nous jugeons utile de rappeler tout d'abord les indications issues de la première procédure de mise en conformité concernant l'obligation de retirer la subvention énoncée à l'article 7.8 de l'Accord SMC.

7.4.2 Indications issues de la première procédure de mise en conformité concernant l'obligation de "retirer" la subvention énoncée à l'article 7.8 de l'Accord SMC

7.122. Dans la première procédure de mise en conformité, l'Union européenne a fait valoir devant le Groupe spécial qu'elle n'était pas obligée d'adopter des mesures de mise en conformité en ce qui concerne des subventions qui avaient cessé d'exister avant l'adoption par l'ORD des recommandations et décisions du Groupe spécial et de l'Organe d'appel dans la procédure initiale relative à l'affaire *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* le 1^{er} juin 2011.²⁴² Le Groupe spécial a rejeté cet argument sur la base de sa constatation selon laquelle une mise en conformité au titre de l'article 7.8 ne pouvait être assurée que si "un Membre mettant en œuvre ne caus{ait} plus d'effets défavorables en recourant à des subventions au sens de l'article 5 de l'Accord SMC".²⁴³ L'Union européenne a demandé à l'Organe d'appel d'infirmar cette constatation.²⁴⁴ Pour ce faire, l'Organe d'appel a examiné l'interprétation de ce qui était requis pour une mise en conformité au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC.

7.123. L'Organe d'appel a commencé son analyse par une évaluation du texte de l'article 7.8 de l'Accord SMC, qui dispose ce qui suit:

Dans les cas où un rapport d'un groupe spécial ou un rapport de l'Organe d'appel sera adopté dans lequel il aura été déterminé qu'une subvention a causé des effets défavorables pour les intérêts d'un autre Membre au sens de l'article 5, le Membre qui accorde ou maintient cette subvention prendra des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou retirera la subvention.

7.124. L'Organe d'appel a observé que l'article 7.8 était constitué de deux clauses, la première faisant référence aux circonstances dans lesquelles il est constaté qu'une subvention a "causé des effets défavorables pour les intérêts d'un autre Membre" et la seconde spécifiant deux moyens différents par lesquels "le Membre qui accorde ou maintient cette subvention" peut se mettre en conformité avec ses obligations au titre de l'Accord SMC.²⁴⁵ Ces options sont les suivantes: i) "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer la subvention"; ou ii) "retirer{ } la subvention".²⁴⁶ S'agissant de la référence dans l'article 7.8 au fait d'"accorde{r} ou {de} maint{enir}" une subvention dont il a été constaté qu'elle a causé des effets défavorables, l'Organe d'appel a considéré que "ce membre de phrase indiqu{ait} que l'article 7.8 dénot{ait} l'obligation de mettre fin à une conduite consistant à "accorde{r} ou {à} maint{enir}" des subventions qui

²⁴¹ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 63.

²⁴² Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – *États-Unis*), paragraphe 6.794.

²⁴³ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – *États-Unis*), paragraphes 6.822 et 6.1085.

²⁴⁴ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – *États-Unis*), paragraphe 5.353.

²⁴⁵ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – *États-Unis*), paragraphe 5.362.

²⁴⁶ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – *États-Unis*), paragraphe 5.362 (faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États Unis – Coton upland* (article 21:5 – *Brésil*), paragraphe 236).

caus{aient} des effets défavorables".²⁴⁷ Comme l'Organe d'appel était d'avis que l'article 7.8 énonçait une obligation qui était "de nature continue et s'étend{ait} au-delà des subventions accordées par le passé"²⁴⁸, il ne "voy{ait} pas très bien comment on pourrait dire qu'un Membre "accord{ait} ou maint{enait}" une subvention donnant lieu à une obligation de mise en conformité si cette *subvention* {avait} expiré et n'exist{ait} donc plus".²⁴⁹

7.125. S'agissant d'assurer le "retrait" d'une subvention, l'Organe d'appel a noté que les définitions pertinentes de ce mot données par les dictionnaires étaient les suivantes: "{d}raw back or remove (a thing) from its place or position" ({d}égager ou enlever (une chose) du lieu ou de la place où elle est); "{t}ake back or away (something bestowed or enjoyed)" ({r}eprendre ou enlever (quelque chose qui a été conféré ou dont on a bénéficié)); "{c}ease to do, refrain from doing" ({c}esser de faire, ou s'abstenir de faire).²⁵⁰ Il a ainsi expliqué que "{c}ela donn{ait} à penser que le retrait d'une subvention, au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC, désign{ait} la reprise de cette subvention, et que le Membre qui "accord{ait} ou maint{enait}" une subvention cess{ait} donc cette conduite".²⁵¹ Il a ensuite noté que, pour retirer une subvention, "un Membre mettant en œuvre pourr{ait} entreprendre une action pour aligner les modalités de la subvention sur un point de repère du marché, ou pour modifier d'une autre manière les modalités de la subvention de sorte qu'elle ne soit plus considérée comme une subvention".²⁵² Dans le même ordre d'idées, il a ajouté qu'il "ne vo{yait} pas très bien comment un Membre mettant en œuvre pourrait modifier les modalités et conditions de subventions qui n'exist{aient} plus".²⁵³

7.126. L'Organe d'appel a également réfléchi à son interprétation du retrait compte tenu du contexte ainsi que de l'objet et du but de l'article 7.8. Il a souligné que, bien que l'article 5 de l'Accord SMC, comme l'article 7.8, soit centré sur le fait de causer des effets défavorables en recourant à une subvention, l'article 7.8 prévoyait une action de mise en conformité uniquement en ce qui concernait la subvention dont il avait été constaté qu'elle avait causé des effets défavorables. Pour cette raison, dans la mesure où la subvention considérée avait cessé d'exister, l'Organe d'appel a observé qu'il n'y avait pas, au titre de l'article 7.8, de prescription additionnelle imposant d'éliminer les éventuels effets persistants qui pourraient découler de cette subvention.²⁵⁴ Il a en outre noté que son interprétation du terme "retrait" était corroborée par les dispositions pertinentes de l'Accord SMC régissant les subventions prohibées. En particulier, il a noté que la mesure corrective prévue à l'article 4.7, consistant à "retire{r} {la subvention} sans retard", n'exigeait pas l'élimination des effets de ces subventions.²⁵⁵ Par conséquent, il a expliqué que "{s}elon {lui}", il serait incongru que l'élimination de la source de l'incompatibilité soit suffisante pour satisfaire aux obligations d'un Membre mettant en œuvre dans le contexte de l'article 4.7 mais pas dans le contexte de l'article 7.8".²⁵⁶ Il a également noté que l'article 19.1 figurant dans la Partie V de l'Accord SMC, qui traitait de l'imposition de droits compensateurs, disposait que des droits compensateurs pouvaient être imposés sur les importations subventionnées "à moins que la ou les subventions ne soient retirées".²⁵⁷

7.127. Par conséquent, l'Organe d'appel a souligné que l'obligation de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou {de} retirer{ } la subvention" énoncée à

²⁴⁷ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.364.

²⁴⁸ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 237.

²⁴⁹ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.364. (italique dans l'original)

²⁵⁰ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.366.

²⁵¹ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.366.

²⁵² Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.366.

²⁵³ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.366.

²⁵⁴ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.371.

²⁵⁵ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.376.

²⁵⁶ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.376.

²⁵⁷ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.378.

l'article 7.8 avait trait aux subventions qui continuaient d'être "accord{ées}" ou "maint{enues}" par le Membre mettant en œuvre après la fin de la période de mise en œuvre. De ce fait, un Membre mettant en œuvre n'était pas tenu de retirer une subvention qui avait cessé d'exister.²⁵⁸ Par conséquent, eu égard à cette interprétation, un Membre mettant en œuvre n'aurait pas d'obligation de mise en conformité en ce qui concerne des subventions qui seraient arrivées à expiration ou auraient cessé d'exister.

7.128. Ayant ces indications à l'esprit, nous allons évaluer le bien-fondé des opinions des parties concernant les mesures dont l'Union européenne affirme qu'elles ont entraîné le retrait des subventions AL/FEM pour l'A350XWB et l'A380.

7.4.3 Modification [*] de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB**

7.4.3.1 Principaux arguments des parties

7.129. L'Union européenne affirme que la subvention accordée à Airbus au moyen de l'accord d'AL/FEM allemand initial concernant l'A350XWB a été "retirée", au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC, du fait de son remplacement par un *nouvel* accord d'AL/FEM allemand non subventionné concernant l'A350XWB. Selon elle, lorsqu'un Membre mettant en œuvre qui accorde une contribution financière à des conditions bonifiées modifie ces conditions de sorte qu'il y a une modification "substantielle" de ce que le Membre accorde au bénéficiaire, le Membre accorde une *nouvelle* contribution financière, dont l'avantage doit être déterminé au moyen d'une comparaison des conditions du nouvel instrument avec un point de repère du marché concomitant.²⁵⁹

7.130. L'Union européenne fait valoir que la modification [***] de l'accord d'AL/FEM allemand initial concernant l'A350XWB a entraîné une "modification substantielle"²⁶⁰ de ses modalités du fait des changements apportés à [***], [***], [***] et [***].²⁶¹ Pour l'Union européenne, ces changements ont donné lieu à une *nouvelle* contribution financière, dont l'"avantage" doit être évalué au moyen d'une comparaison des modalités nouvellement convenues avec un point de repère reflétant les conditions du marché pertinentes et les positions pertinentes d'Airbus et des pouvoirs publics allemands en 2018.²⁶²

7.131. Pour évaluer si l'accord d'AL/FEM allemand nouvellement modifié concernant l'A350XWB a été accordé selon ces modalités du marché, l'Union européenne s'appuie sur un rapport établi par son consultant, TradeRx, dans lequel les modalités de l'accord d'AL/FEM allemand modifié concernant l'A350XWB sont comparées avec un point de repère du marché concomitant allégué, suivant l'approche adoptée dans la première procédure de mise en conformité pour la détermination du taux de rendement interne (TRI) et du point de repère du marché applicable pour le prêt AL/FEM allemand initial pour l'A350XWB.²⁶³ Elle signale que, selon les calculs présentés dans le rapport de TradeRx concernant l'A350XWB, le TRI attendu de l'accord d'AL/FEM allemand modifié concernant l'A350XWB est supérieur au point de repère du marché concomitant pertinent.²⁶⁴ Elle conclut donc que l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB qui résulte de la modification [***] remplace la contribution financière subventionnée au titre de l'accord d'AL/FEM allemand initial concernant l'A350XWB par une contribution financière qui ne confère pas d'avantage et n'est, par conséquent, pas subventionnée.²⁶⁵

²⁵⁸ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 5.383.

²⁵⁹ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 70 à 80 et 100 à 102. Il apparaît que le Canada partage l'avis de l'Union européenne selon lequel les modalités et conditions modifiées devraient être évaluées au regard des modalités et conditions offertes sur le marché au moment où la pleine mise en conformité sur le fond est affirmée, dans le cas d'une procédure de mise en conformité engagée par un défendeur. (Canada, réponse à la question n° 1 du Groupe spécial aux tierces parties, paragraphes 1 et 5)

²⁶⁰ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 101; modification allemande [***] concernant l'A350XWB (pièce EU-9 (RCC) (traduction anglaise)), clause 2 d) et annexe 2. Voir aussi le rapport de TradeRx concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB (pièce EU-11 (RCES/RCC)), paragraphes 37 à 39.

²⁶¹ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 101.

²⁶² Union européenne, première communication écrite, paragraphe 103.

²⁶³ Rapport de TradeRx concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB (pièce EU-11 (RCES/RCC)).

²⁶⁴ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 105 à 107 (faisant référence au rapport de TradeRx concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB (pièce EU-11 (RCES/RCC))).

²⁶⁵ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 115 et 116.

7.132. En dernier lieu, l'Union européenne fait aussi valoir, à titre subsidiaire, qu'il serait approprié de considérer la modification [***] de l'accord de prêt AL/FEM allemand concernant l'A350XWB comme un événement intermédiaire qui met fin à la durée de vie du prêt AL/FEM allemand pour l'A350XWB, assurant le retrait de la subvention aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC.²⁶⁶

7.133. Les États-Unis affirment que l'Union européenne a choisi le mauvais cadre analytique pour évaluer la question du retrait, faisant valoir que rien n'appuie son affirmation selon laquelle la modification [***] a assuré la mise en conformité en ce qui concerne la subvention AL/FEM allemande initiale pour l'A350XWB. Ils disent que l'analyse du point de repère exposée dans le rapport de TradeRx concernant l'A350XWB pourrait être appropriée pour déterminer si un *nouveau* prêt confère une subvention, mais qu'elle ne traite pas de façon appropriée la question de savoir si *une modification d'un prêt préexistant accordé à des conditions bonifiées* a entraîné le retrait de ce prêt. Ils font valoir que, pour répondre à cette question, il est nécessaire d'évaluer l'effet de la modification sur le prêt préexistant, ce dont, selon eux, le rapport de TradeRx concernant l'A350XWB a omis de faire.²⁶⁷

7.134. Selon les États-Unis, la modification [***] de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB est considérée à bon droit comme étant un "événement intermédiaire", ou "un ajustement non planifié des modalités de l'AL/FEM allemande préexistante pour l'A350XWB", qui "a accru l'avantage conféré par la subvention AL/FEM allemande préexistante pour l'A350XWB" et a prolongé la "durée de vie" de la subvention jusqu'à au moins [***].²⁶⁸ Pour évaluer l'effet de la modification, les États-Unis présentent un rapport établi par leur consultant, NERA Economic Consulting, qui compare le TRI de l'accord d'AL/FEM allemand initial non modifié concernant l'A350XWB, au [***], avec le TRI de l'accord d'AL/FEM allemand modifié concernant l'A350XWB, au [***].²⁶⁹ Le rapport de NERA sur l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB arrive à la conclusion que le TRI de l'arrangement initial non modifié est *supérieur* au TRI de l'accord de prêt modifié, ce qui signifie, selon les États-Unis, que la modification a augmenté la subvention accordée à Airbus et que le prêteur allemand, la KfW, aurait été dans une meilleure situation financière s'il n'avait simplement pas modifié les modalités de l'AL/FEM initiale pour l'A350XWB.²⁷⁰ Par conséquent, les États-Unis concluent qu'"aucun prêteur commercial raisonnable dans la situation des pouvoirs publics allemands n'aurait accepté de conclure la modification [***]".²⁷¹ De plus, ils font valoir que la modification [***] "a prolongé la durée de vie de la subvention AL/FEM allemande préexistante pour l'A350XWB bien au-delà de [***]", parce que la modification reposait sur le fait que l'on s'attendait à ce que les livraisons d'A350XWB se poursuivent [***].²⁷²

7.135. Enfin, les États-Unis font valoir que, quand bien même le Groupe spécial admettrait que le cadre analytique de l'Union européenne est le cadre correct, une comparaison du TRI de la modification [***] avec le point de repère du marché utilisé par TradeRx montre qu'aucun prêteur commercial raisonnable n'aurait accepté les modalités de la modification. Ils s'appuient sur une deuxième analyse de la modification [***] effectuée par NERA, dans laquelle NERA a calculé un TRI révisé pour l'accord de prêt AL/FEM allemand modifié concernant l'A350XWB. NERA a fait ce calcul sur la base d'un calendrier de livraison révisé que NERA avait élaboré après avoir conclu que le calendrier de livraison utilisé par TradeRx "ne concorde{ait} pas avec le nombre prévu de livraisons indiqué dans les données d'Ascend, la déclaration des dirigeants d'Airbus et la [***] prévue dans l'analyse de rentabilité de l'A350XWB".²⁷³ Sur la base de cette évaluation, NERA a conclu que, à supposer que le point de repère du marché utilisé par TradeRx soit correct, le TRI était effectivement

²⁶⁶ Union européenne, première communication écrite, note de bas de page 142.

²⁶⁷ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 96.

²⁶⁸ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 93 et 100.

²⁶⁹ Rapport de NERA sur l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB (pièce USA-26 (RCES/RCC)).

²⁷⁰ Rapport de NERA sur l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB (pièce USA-26 (RCES/RCC)), paragraphes 7 et 8; États-Unis, première communication écrite, paragraphe 93.

²⁷¹ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 93.

²⁷² États-Unis, première communication écrite, paragraphes 87 et 100.

²⁷³ Troisième rapport de NERA sur l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB (pièce USA-173 (RCES/RCC)), paragraphe 18. Pour élaborer un calendrier de livraison pour l'A350XWB, NERA a jugé raisonnable de s'appuyer sur les livraisons effectives jusqu'à la fin de 2017 et sur les livraisons prévues déclarées par Flight Ascend Consultancy pour 2018 et 2019. Pour 2020 et au-delà, NERA a ensuite estimé les livraisons sur la base du calendrier figurant dans l'analyse de rentabilité de l'A350XWB et d'un niveau de livraison annuel maximal de 120 aéronefs. (Troisième rapport de NERA sur l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB (pièce USA-173 (RCES/RCC)), paragraphe 16)

inférieur à ce qu'un prêteur sur le marché en 2018 aurait exigé pour une transaction semblable.²⁷⁴ En relation avec l'analyse actualisée de NERA, les États-Unis ont également fait valoir que le point de repère du marché de TradeRx était aussi "probablement trop bas" parce qu'"il apparaissait" que TradeRx avait indûment fait abstraction du fait que, même dans un scénario de remboursement anticipé, la KfW aurait eu droit à [***] selon les modalités du contrat d'AL/FEM allemand initial concernant l'A350XWB".²⁷⁵ Pour ces raisons, ils font valoir que, même si le Groupe spécial convenait que le cadre analytique de l'Union européenne était le bon, cette dernière n'a pas démontré que le TRI de l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB modifiée par la modification [***] n'était pas inférieur au point de repère du marché.²⁷⁶

7.4.3.2 Évaluation du Groupe spécial

7.4.3.2.1 Caractéristiques de l'accord de prêt AL/FEM allemand modifié concernant l'A350XWB

7.136. Comme il a été expliqué plus haut dans la section 7.2.2.2, l'accord d'AL/FEM allemand initial concernant l'A350XWB autorisait Airbus à tirer au total [***] dans le cadre d'une série de versements programmée. Les remboursements devaient être effectués au moyen de prélèvements par avion sur la base de prévisions de livraisons estimées présentées dans le cadre de l'accord de prêt initial.²⁷⁷ On s'attendait à ce que le principal du prêt ayant été tiré soit intégralement remboursé au plus tard [***].²⁷⁸ L'accord initial exigeait également d'Airbus qu'elle [***].²⁷⁹

7.137. L'accord de prêt initial [***].²⁸⁰ Il a été modifié [***].²⁸¹ À cette dernière occasion, le prêteur public allemand, la KfW, a consenti à [***].²⁸² Les remboursements attendus du principal restant dû étaient calculés sur la base de [***].²⁸³ Aux termes du [***] modifié, on s'attendait à ce que le remboursement intégral du principal et des intérêts survienne au plus tard [***]. La modification [***] a également modifié [***], avec [***].²⁸⁴

7.138. Par conséquent, bien que la modification [***] ait modifié certaines modalités de l'accord de prêt AL/FEM allemand initial concernant l'A350XWB, Airbus a toujours l'obligation de rembourser le principal et les intérêts courus restant dus au titre de ce prêt. L'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB continue donc d'exister en tant que prêt en cours, encore que selon des modalités modifiées. La question qui se pose est celle de savoir si les modalités modifiées ont modifié

²⁷⁴ Troisième rapport de NERA sur l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB (pièce USA-173 (RCES/RCC)), paragraphe 23.

²⁷⁵ États-Unis, observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 7 du Groupe spécial, paragraphes 44 à 47; et troisième rapport de NERA sur l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB (pièce USA-173 (RCES/RCC)), section VII.

²⁷⁶ États-Unis, observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 7 du Groupe spécial, paragraphes 44 à 47; et troisième rapport de NERA sur l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB (pièce USA-173 (RCES/RCC)), section V.

²⁷⁷ Accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB (pièce EU-10 (RCC) (traduction anglaise)), clause 3.2; et rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.237.

²⁷⁸ Accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB (pièce EU-10 (RCC) (traduction anglaise)), clause 6; et rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.238.

²⁷⁹ Accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB (pièce EU-10 (RCC) (traduction anglaise)), clause 10; et rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.242.

²⁸⁰ Email from [***], 20 March 2015 (pièce EU-106 (RCC) (traduction anglaise)). Voir aussi le rapport de TradeRx concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB (pièce EU-11 (RCES/RCC)), paragraphe 35.

²⁸¹ Voir plus haut la section 7.2.2.2.

²⁸² Modification allemande [***] concernant l'A350XWB (pièce EU-9 (RCC) (traduction anglaise)), clause 2 d) et annexe 2. Voir aussi le rapport de TradeRx concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB (pièce EU-11 (RCES/RCC)), paragraphes 37 à 39. [***]. Il n'apparaît pas que la modification [***] [***]. (Voir l'accord d'AL/FEM allemand [***] concernant l'A350XWB (pièce EU-10 (RCC) (traduction anglaise)), clause 5.4 d) et annexe 1.4 f); et l'évaluation de KPMG concernant [***] (pièce EU-105 (RCC)), pages 3 à 5.)

²⁸³ Modification allemande [***] concernant l'A350XWB (pièce EU-9 (RCC) (traduction anglaise)), clause 2 d) et annexe 2. Voir aussi le rapport de TradeRx concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB (pièce EU-11 (RCES/RCC)), paragraphes 37 à 39.

²⁸⁴ Modification allemande [***] concernant l'A350XWB (pièce EU-9 (RCC) (traduction anglaise)), clause 4; et rapport de TradeRx concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB (pièce EU-11 (RCES/RCC)), paragraphes 39 et 40.

l'arrangement de sorte qu'il ne peut plus être considéré comme une subvention, au sens de l'Accord SMC.

7.4.3.2.2 Cadre analytique pertinent

7.139. L'Union européenne qualifie la modification [***] du prêt AL/FEM allemand pour l'A350XWB d'acte, et à titre subsidiaire, d'"événement intermédiaire", qui assure le retrait de la subvention AL/FEM allemande pour l'A350XWB, au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC. Nous notons, toutefois, que malgré la qualification subsidiaire de l'Union européenne, la raison fondamentale avancée par cette dernière pour étayer son affirmation de mise en conformité sur cette base est la même, quelle que soit la façon dont la modification [***] est décrite.²⁸⁵ Ainsi, indépendamment de la question de savoir si la modification est qualifiée à bon droit d'acte ou d'"événement intermédiaire", l'Union européenne affirme qu'elle assure la mise en conformité avec son obligation de "retirer la subvention" parce qu'elle a remplacé l'accord d'AL/FEM subventionné préexistant concernant l'A350XWB par un accord d'AL/FEM assorti des modalités qui aurait été offertes à Airbus par un prêteur sur le marché. Par conséquent, la question essentielle que nous devons examiner pour déterminer le bien-fondé de l'affirmation de mise en conformité de l'Union européenne est celle de savoir si la modification [***] de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB a entraîné le remplacement ou la modification du prêt subventionné qui faisait l'objet de la procédure de mise en conformité initiale par un instrument de prêt fondé sur le marché.

7.140. Pour examiner les positions des parties, nous commençons par rappeler les observations de l'Organe d'appel issues de la première procédure de mise en conformité concernant l'obligation de "retirer" la subvention conformément à l'article 7.8 de l'Accord SMC, exposées plus haut dans la section 7.4.2. L'Organe d'appel a souligné que l'obligation de "prendre{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou {de} retirer{} la subvention" énoncée à l'article 7.8 avait trait aux subventions qui *continuaient d'être* "accord{ées}" ou "maint{enues}" par le Membre mettant en œuvre *après* la fin de la période de mise en œuvre.²⁸⁶ Il a également donné des indications concernant la façon dont un Membre mettant en œuvre pouvait retirer une subvention qui était "accord{ée}" ou "maint{enue}" aux fins de l'article 7.8, indiquant qu'il pensait comme le Groupe spécial de la mise en conformité que le "retrait" pouvait être assuré lorsqu'un Membre mettant en œuvre entreprenait "une action pour aligner les modalités de la subvention sur un point de repère du marché, ou pour modifier d'une autre manière les modalités de la subvention de sorte qu'elle ne soit plus considérée comme une subvention".²⁸⁷ Comme il a été indiqué plus haut, il ne fait aucun doute que l'accord de prêt AL/FEM allemand modifié concernant l'A350XWB est une mesure *actuellement maintenue* par les pouvoirs publics allemands. Par conséquent, la question qui doit encore être résolue, compte tenu des affirmations de l'Union européenne, est celle de savoir si la modification [***] a aligné les modalités de l'accord de prêt AL/FEM concernant l'A350XWB sur un point de repère du marché. Étant donné la nature prospective des mesures correctives de l'OMC²⁸⁸, nous pensons que l'alignement d'un prêt subventionné existant sur un point de repère du marché n'a pas besoin d'entraîner le remboursement de subventions antérieures accordées au titre de ce prêt, mais doit plutôt assurer le non-subventionnement en ce qui concerne le fonctionnement ultérieur du prêt.

7.141. L'Union européenne fait valoir que le fait d'avoir apporté des modifications "substantielles" aux modalités d'un prêt subventionné préexistant signifie nécessairement que le prêt préexistant a été "remplacé" par un prêt *nouveau et différent*, qu'il faut évaluer au regard d'un point de repère *concomitant* afin de déterminer si la subvention accordée au titre du prêt initial a été retirée. Dans le cadre de cet argument, l'Union européenne fait référence à certaines déclarations et constatations

²⁸⁵ L'allégation de l'Union européenne selon laquelle la modification [***] du prêt AL/FEM allemand pour l'A350XWB peut être qualifiée, à titre subsidiaire, d'"événement intermédiaire" qui met fin à la durée de vie de la subvention est présentée dans une note de bas de page de sa première communication écrite. L'Union européenne n'avance à l'appui de cette allégation aucun argument spécifique qui diffère des arguments qu'elle présente dans le cadre de son allégation principale, non subsidiaire. (Voir Union européenne, première communication écrite, note de bas de page 142.)

²⁸⁶ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 5.383.

²⁸⁷ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 5.366.

²⁸⁸ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland* (article 21:5 – Brésil), note de bas de page 494; et rapport du Groupe spécial *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs* (2^{ème} plainte), paragraphes 6.38 à 6.42.

du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*. Spécifiquement, elle invoque la déclaration du Groupe spécial selon laquelle "la modification d'un prêt existant peut à juste titre être traitée comme le transfert de nouveaux droits au bénéficiaire du prêt modifié", pour appuyer son point de vue selon lequel une contribution financière existante est remplacée par une "nouvelle" contribution chaque fois qu'elle est modifiée "substantiellement".²⁸⁹

7.142. À notre avis, l'invocation par l'Union européenne de l'affaire *Japon – DRAM (Corée)* est malvenue. Il était demandé au Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)* de déterminer, entre autres choses, si l'autorité japonaise chargée de l'enquête (JIA) avait agi d'une manière incompatible avec ses obligations dans le cadre de l'OMC en déterminant qu'une série de transactions de restructuration, qui incluaient la modification des modalités d'accords de prêts préexistants sous la forme du report de l'échéance des prêts, de réductions des taux d'intérêt et de la conversion d'intérêts à recevoir en principal, comportait des "transferts directs de fonds" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. La Corée a fait valoir que "des transactions qui modifi{aient} simplement les conditions de créances existantes et qui ne comport{aient} pas le versement d'argent au bénéficiaire de la subvention alléguée ne {pouvaient} pas être qualifiées de transactions comportant un "transfert direct de fonds", au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC".²⁹⁰ En rejetant l'affirmation de la Corée et en constatant que la JIA n'avait pas agi d'une manière incompatible avec ses obligations, le Groupe spécial a exprimé l'avis suivant (dont des parties sont invoquées par l'Union européenne):

Nous n'admettons pas que l'abandon ou la modification de créances ne puisse pas, dans certaines circonstances, être traité comme un transfert de nouvelles créances créant de nouveaux droits et obligations. Par exemple, lorsque l'on analyse ce qui se produit réellement au cours de la transaction, la modification d'un prêt existant peut à juste titre être traitée comme le transfert de nouveaux droits au bénéficiaire du prêt modifié. Les anciens droits de l'emprunteur n'existent plus. Ils ont été remplacés par de nouveaux droits. En ce sens, le prêt modifié peut à juste titre être traité comme un nouveau prêt. Ainsi, la modification d'un prêt par l'annulation de la dette suppose le transfert de nouveaux droits à l'emprunteur qui est, à ce moment-là, libéré de l'obligation de rembourser la dette et qui a plutôt le droit d'utiliser l'argent à titre gracieux. De la même façon, la modification d'un prêt par un report de l'échéance du prêt suppose le transfert de nouveaux droits à l'emprunteur, qui peut désormais emprunter l'argent sur une plus longue période de temps. Étant donné que les nouveaux droits qui sont transférés dans ce type de transactions ont une valeur monétaire et peuvent faire partie du capital d'une personne (morale ou physique), nous estimons que de telles transactions peuvent à juste titre être traitées comme des "transferts directs de fonds", au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. ...²⁹¹

7.143. Nous notons que la question de droit qui fait l'objet de l'analyse ci-dessus est celle de savoir si une modification des modalités d'un prêt existant peut être qualifiée de "transfert direct de fonds" aux fins de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Cette question de droit a été soulevée dans le contexte d'une configuration factuelle dans laquelle il avait été constaté antérieurement qu'aucun des prêts modifiés en cause ne constituait une subvention. Par contre, la question de droit qui est au centre de l'opinion de l'Union européenne dans le présent différend est celle de savoir si la modification [***] devrait être interprétée comme ayant créé un *nouveau* contrat de prêt allemand concernant l'A350XWB qui doit être considéré *séparément et indépendamment* du prêt préexistant *subventionné* pour l'A350XWB, lorsqu'il s'agit de déterminer si la subvention accordée au titre du contrat de prêt préexistant concernant l'A350XWB a été retirée aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC. Sur la base de ces seules différences juridiques et factuelles, nous ne jugeons pas les déclarations du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)* instructives pour le règlement de la question dont nous sommes saisis. En tout état de cause, nous ne considérons pas que ces déclarations aient le sens et les implications que l'Union européenne leur attribue.

7.144. Nous comprenons que le Groupe spécial a dit dans les extraits susmentionnés qu'un "prêt modifié {pouvait} à juste titre être traité comme un nouveau prêt" dans la mesure où les "anciens droits d'un emprunteur n'exist{aient} plus" et "{étaient} remplacés par de nouveaux droits". À notre

²⁸⁹ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 75 (faisant référence au rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 7.442).

²⁹⁰ Rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)* paragraphe 7.426.

²⁹¹ Rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)* paragraphe 7.442.

avis, en faisant ce raisonnement, le Groupe spécial a simplement voulu expliquer que lorsque les modalités d'un prêt existant étaient modifiées, un "nouveau" prêt existait, "en ce sens que" les droits et obligations prévus par le prêt préexistant avaient été modifiés. Il n'a pas dit que le prêt préexistant n'existait plus, mais uniquement que les "anciens droits d'un emprunteur" (ceux qui étaient modifiés) "n'existaient plus" et "{avaient} été remplacés par de nouveaux droits". Cela ne signifie pas que le prêt préexistant a été supprimé et remplacé. En fait, cela signifie simplement que le prêt préexistant continue d'exister sous une forme modifiée. À cet égard, nous notons que le Japon avait fait valoir que "les modifications des conditions de prêts rev{enaient} à émettre à nouveau un prêt, étant donné que les conditions du prêt initial {étaient} annulées et remplacées par de nouvelles conditions".²⁹² Toutefois, le Groupe spécial n'est pas allé aussi loin que le Japon dans sa constatation, concluant seulement que les transactions comportant la modification des prêts en cause pouvaient être qualifiée de "transferts directs de fonds" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) parce qu'elles comportaient le transfert de nouveaux droits ayant une valeur monétaire.

7.145. Par ailleurs, dans la mesure où nous devrions interpréter les affirmations de l'Union européenne comme indiquant que la constatation du Groupe spécial corrobore l'affirmation selon laquelle l'*avantage* d'une nouvelle contribution financière, résultant des modifications apportées à une contribution financière subventionnée existante, doit être évalué au moment des modifications, nous rappelons qu'il n'avait pas été constaté précédemment que les prêts en cause dans l'affaire *Japon – DRAM (Corée)* conféraient un avantage. En revanche, dans le présent différend, il a précédemment été constaté que l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB constituait une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. Par conséquent, dans notre évaluation, il n'y a pas de base permettant de tirer la conséquence sur laquelle il apparaît que l'Union européenne s'appuie, étant donné la situation factuelle différente dans la présente procédure par rapport à celle qui existait dans l'affaire *Japon – DRAM (Corée)*.

7.146. Par conséquent, pour toutes les raisons qui précèdent, nous ne considérons pas que les déclarations du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)* que l'Union européenne invoque étayent sa position en l'espèce.

7.147. Compte tenu de notre interprétation de l'approche du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, nous considérons que la modification [***] de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB a modifié les droits des pouvoirs publics allemands et d'Airbus, mais n'a pas fait exister un *nouvel* accord de prêt. Nous ne disposons pas d'éléments de preuve indiquant, et du reste, l'Union européenne ne fait pas valoir, que l'AL/FEM initiale pour l'A350XWB était juridiquement distincte de l'accord de prêt résultant de la modification [***]. Nous notons, par ailleurs, qu'au moment de la modification [***], tous les versements prescrits avaient été effectués et Airbus continuait de rembourser le principal et les intérêts conformément aux modalités du contrat initial, qui n'avait pas été supprimé. Par conséquent, nous constatons que l'accord d'AL/FEM allemand initial concernant l'A350XWB continue d'exister sous une forme modifiée, qui reflète les modalités de remboursement révisées convenues par le biais de la modification [***]. À notre avis, cela signifie que, contrairement à ce que l'Union européenne affirme, le point de repère approprié au regard duquel il convient d'évaluer si la modification [***] alignait les modalités de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB sur le marché n'est *pas* un prêt accordé selon des modalités identiques ou similaires par un prêteur sur le marché *pour la première fois au même moment que la modification*. Nous ne partageons pas l'avis de l'Union européenne sur ce point parce que l'approche analytique qu'elle présente traiterait l'accord d'AL/FEM modifié concernant l'A350XWB de la même façon qu'un nouveau prêt dans le cadre duquel toutes les modalités et conditions (versements, paiements d'intérêts, remboursements) ont été convenues *au moment de la modification*²⁹³, alors qu'en fait, pour les raisons que nous avons expliquées, cela n'est pas le cas.

7.148. Nous rappelons que dans toutes les procédures antérieures en l'espèce, les Groupe spéciaux et l'Organe d'appel ont expliqué que pour déterminer si l'AL/FEM conférait un "avantage" à Airbus, au sens de l'article 1.1 a) 2) de l'Accord SMC, il fallait comparer les modalités de chaque accord de prêt AL/FEM avec les modalités d'un prêt comparable pouvant être obtenu sur le marché.²⁹⁴ Dans la

²⁹² Rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 7.437. (pas d'italique dans l'original)

²⁹³ Comme nous l'expliquons plus en détail plus loin, l'approche de l'Union européenne traite l'intégralité du principal restant dû au titre de l'accord d'AL/FEM allemand initial [***] concernant l'A350XWB comme un financement versé à Airbus pour la première fois en [***].

²⁹⁴ Rapports des Groupes spéciaux *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.382; *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*,

procédure initiale et la première procédure de mise en conformité, on a examiné les accords d'AL/FEM contestés pour déterminer s'ils conféraient chacun un avantage à Airbus en comparant le coût du financement sous forme d'AL/FEM accordé à Airbus selon les modalités convenues (calculé en tant que "taux de rendement interne" distinct pour chaque contrat d'AL/FEM) et le coût qu'Airbus aurait supporté (calculé en tant que "taux de rendement") pour obtenir un financement identique ou similaire sur le marché *au moment où Airbus et les pouvoirs publics liés à Airbus concernés avaient conclu l'accord d'AL/FEM*.²⁹⁵ Pour le contrat d'AL/FEM allemand concernant l'A50XWB, on a déterminé le TRI en identifiant le taux d'intérêt qui fixait la valeur actuelle nette des flux de liquidités prévus par les modalités de l'accord de prêt à zéro.²⁹⁶ On a comparé le TRI de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB avec un taux d'intérêt construit considéré comme représentant le taux de rendement qu'un prêteur sur le marché aurait obtenu pour un prêt accordé à Airbus selon des modalités identiques ou similaires à celles de l'accord de prêt concernant l'A350XWB, *et au même moment* que celui-ci.

7.149. Conformément à cette approche, nous pensons que, lorsqu'un financement au titre d'un accord de prêt subventionné a déjà été versé et reste dû, une modification de ce prêt visant à l'aligner sur un point de repère du marché de manière prospective devrait garantir que, toutes choses étant égales par ailleurs, les modalités de remboursement révisées prennent en compte les flux de liquidités généraux que le prêteur sur le marché se serait attendu à obtenir, *au moment où le bénéficiaire a initialement conclu le contrat de prêt des pouvoirs publics*, pour la durée restante du prêt en question.²⁹⁷ De cette façon, le bénéficiaire serait placé dans la même situation que celle qui aurait été la sienne au moment de la modification si le prêt avait été consenti selon les modalités du marché dès le début.

7.150. Expliqué à l'aide d'un exemple, ce raisonnement signifie qu'un prêt subventionné accordé pour une période de dix ans à un coût moyen de 5% d'intérêt par an (au lieu du taux du marché de 7%) pourrait être aligné sur un point de repère du marché la cinquième année au moyen du relèvement à 7% du taux d'intérêt applicable pendant les cinq années restantes, même si le taux du marché pour un prêt de cinq ans comparable au même moment était supérieur ou inférieur à 7%. À notre avis, ce serait uniquement si le taux d'intérêt était relevé au niveau de celui que le prêteur sur le marché aurait initialement demandé au bénéficiaire de payer pendant les cinq années restantes du contrat de prêt que l'on pourrait conclure que, toutes choses étant égales par ailleurs, le bénéficiaire ne reçoit plus de prêt subventionné.

7.151. Cette approche de la détermination du point de savoir si un prêt subventionné a été aligné sur un point de repère du marché garantirait que le "retrait" d'une subvention dépendrait des propres actions et décisions d'un Membre, par opposition à des facteurs exogènes comme le coût général du financement dans une économie.²⁹⁸ Ainsi, lorsque, par exemple, le loyer général de l'argent a augmenté entre le moment où un prêt subventionné a été convenu et la date d'une modification visant à aligner les modalités de ce prêt sur un point de repère du marché, une approche exigeant que les modalités modifiées reflètent le *loyer concomitant de l'argent* obligerait les pouvoirs publics accordant la subvention à demander, sur une base prospective, plus pour le prêt que ce qu'un prêteur sur le marché aurait initialement demandé au bénéficiaire sur la même période du prêt. Inversement, lorsque le loyer général de l'argent a diminué entre le moment où un prêt subventionné a été convenu et la date d'une modification visant à aligner les modalités de ce prêt sur un point de repère du marché, une approche exigeant que les modalités modifiées reflètent le *loyer concomitant de l'argent* obligerait les pouvoirs publics accordant la subvention à demander, sur une base

paragraphe 6.293; rapports de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 706; et *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 5.109 à 5.112.

²⁹⁵ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.401.

²⁹⁶ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.306 à 6.348.

²⁹⁷ En fonction des modalités du contrat de prêt, cette analyse pourrait devoir prendre en considération toutes pénalités versées par l'emprunteur au prêteur sur le marché pour la renégociation des modalités du prêt.

²⁹⁸ Le Brésil et le Japon, tierces parties, partagent l'avis selon lequel des changements dans les conditions commerciales exogènes ne peuvent pas à eux seuls constituer le facteur déterminant dans l'analyse du point de savoir si une subvention a été retirée. (Brésil, réponse à la question n° 1 du Groupe spécial aux tierces parties, paragraphe 3; Japon, réponse à la question n° 1 du Groupe spécial aux tierces parties) Le Canada affirme que les circonstances commerciales exogènes sont "très pertinentes" pour une évaluation du retrait. (Canada, réponse à la question n° 1 du Groupe spécial aux tierces parties, paragraphe 1)

prospective, moins pour le prêt que ce qu'un prêteur sur le marché aurait initialement demandé au bénéficiaire. Dans les deux cas, le facteur déterminant pour l'alignement du prêt subventionné sur un point de repère du marché ne serait pas la décision des pouvoirs publics de faire payer au bénéficiaire ce qu'un prêteur sur le marché aurait demandé au moment où le prêt a été initialement convenu, mais plutôt les fluctuations du loyer de l'argent. Compte tenu des caractéristiques de l'AL/FEM, d'autres facteurs exogènes pourraient, selon nous, avoir une incidence identique ou similaire, comme la solvabilité d'Airbus et le stade de développement des LCA financés.

7.152. L'Union européenne affirme qu'une comparaison entre le TRI de l'accord d'AL/FEM allemand modifié concernant l'A350XWB et un point de repère du marché concomitant pour un nouveau prêt consenti à Airbus selon des modalités identiques ou similaires à celles de l'accord modifié constitue un moyen approprié de vérifier si l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB a été aligné sur un point de repère du marché. Elle justifie cette approche en faisant valoir que le prêteur public allemand, la KfW, n'avait pas la possibilité de ne pas modifier l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB parce que, selon [***] de l'accord non modifié, Airbus était en droit de forcer la KfW à accepter un remboursement anticipé. Elle dit qu'une telle clause est une modalité courante dans les accords de prêt comparables²⁹⁹ qui, dans le cas d'Airbus, l'incitait à rembourser le prêt en [***] parce que les taux d'intérêt du marché avaient diminué considérablement depuis qu'Airbus et la KfW étaient convenues des modalités initiales de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB, ce qui donnait à Airbus la possibilité de refinancer le prêt à des taux d'intérêt plus bas.³⁰⁰

7.153. Selon nous, la logique de l'argument de l'Union européenne est la suivante: si Airbus avait choisi de rembourser le prêt par anticipation conformément à [***], la KfW (ou un prêteur sur le marché à sa place) n'aurait pas été en mesure de réaliser les flux de liquidités et le TRI futurs attendus dans le cadre de l'accord initial. L'Union européenne affirme que lorsqu'un accord de prêt autorise l'emprunteur à rembourser le prêt par anticipation, la décision de ce dernier d'exercer ce droit fait que le prêteur est dans l'impossibilité d'obtenir le TRI initialement prévu. Dans ces circonstances, elle fait valoir qu'il serait erroné de considérer qu'en consentant à modifier le prêt pour tenir compte des conditions du moment sur le marché, le prêteur a échangé son TRI "supérieur", d'après les allégations, prévu par les modalités initiales de la subvention contre un TRI "inférieur", d'après les allégations, prévu par les modalités modifiées. Elle affirme donc que la seule façon de déterminer si la modification [***] correspond aux modalités du marché consiste à comparer le TRI de l'accord d'AL/FEM allemand modifié concernant l'A350XWB avec un prêt assorti de modalités identiques ou similaires qu'un prêteur sur le marché aurait pu offrir à Airbus au même moment.³⁰¹

7.154. Nous partageons l'avis de l'Union européenne selon lequel, face à l'obligation d'accepter le remboursement intégral du principal restant dû versé au titre d'un prêt existant conclu à un moment où les taux d'intérêt étaient assez élevés, un prêteur sur le marché ne s'attendrait pas à obtenir les mêmes rendements que ceux prévus par le contrat de prêt initial dans le cadre d'une modification qui évite le remboursement intégral et prolonge l'arrangement de prêt selon des modalités différentes à un moment où les taux d'intérêt sont assez bas. Cette situation est différente de celle qui est exposée plus haut dans notre exemple, qui sous-tend le point de départ de notre cadre analytique, parce que la situation décrite dans cet exemple se produit dans un contexte dans lequel le prêteur commercial doit faire un choix entre le maintien d'un prêt existant ou l'acceptation de modalités modifiées. En d'autres termes, la situation décrite dans l'exemple susmentionné n'est pas une situation dans laquelle, hormis le souhait des parties au contrat de modifier l'arrangement de prêt pour aligner ses modalités sur un point de repère du marché, tous les autres éléments sont restés les mêmes. Par contre, dans la situation exposée par l'Union européenne, le prêteur sur le marché doit choisir entre accepter le *remboursement anticipé* du principal et des intérêts courus restant dus au titre d'un arrangement existant ou accepter les nouvelles modalités de remboursement négociées dans le cadre des modalités révisées.

7.155. Les États-Unis font valoir que l'Union européenne n'a pas présenté d'éléments de preuve à l'appui de son affirmation selon laquelle si Airbus et la KfW n'avaient pas accepté de conclure la modification [***], Airbus aurait choisi de rembourser par anticipation l'AL/FEM restant due et les autres charges à payer.³⁰² En d'autres termes, les États-Unis font valoir qu'aucun élément factuel

²⁹⁹ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 108.

³⁰⁰ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 109.

³⁰¹ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 105.

³⁰² États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphes 106 à 111.

n'étaye l'hypothèse qui sous-tend le cadre analytique appliqué par l'Union européenne pour déterminer si les subventions AL/FEM allemandes pour l'A350XWB ont été retirées.

7.156. Nous pensons comme les États-Unis que l'Union européenne n'a pas fourni d'élément de preuve indiquant qu'Airbus avait effectivement invoqué, ou simplement tenté de déclencher, [***] de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB. Bien que l'Union européenne fasse valoir que pendant les "négociations ayant abouti à la modification, Airbus et la KfW savaient toutes deux que la meilleure solution de rechange à un accord négocié, ou "MESORE", d'Airbus était d'effectuer un remboursement anticipé"³⁰³, elle n'a pas présenté d'élément de preuve concernant les discussions entre les pouvoirs publics allemands et Airbus au sujet d'un remboursement anticipé potentiel du principal restant dû selon les termes de [***]. Nous ne disposons pas non plus d'éléments de preuve montrant qu'Airbus a examiné d'autres options de financement fondées sur le marché à l'époque de ces négociations. De plus, pour expliquer les circonstances et les motivations de la modification [***], son préambule ne fait pas référence à une quelconque possibilité de remboursement anticipé, indiquant uniquement que la KfW a été invitée à conclure la modification "afin de [***] sur les tranches du prêt, et d'accorder à l'emprunteur de nouveaux [***] pour ces [***]".³⁰⁴ En l'absence de tout élément de preuve montrant qu'Airbus songeait, en fait, sérieusement à exercer ses droits au titre de [***] afin de refinancer l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB au moyen d'instruments fondés sur le marché (ce qui était une possibilité crédible selon l'Union européenne)³⁰⁵, il n'y a pas de base suffisante qui permette d'accepter l'hypothèse qui sous-tend les affirmations de l'Union européenne. Eu égard à cela, nous pensons que l'affirmation de mise en conformité de l'Union européenne en ce qui concerne les subventions AL/FEM allemandes pour l'A350XWB ne peut pas être admise.

7.157. Conformément au point de départ du cadre analytique que nous avons exposé plus haut, nous pensons que, pour examiner l'opportunité de conclure la modification [***], un prêteur sur le marché qui ne voyait *pas* le remboursement potentiel du principal et des intérêts courus restant dus *comme une possibilité crédible* aurait comparé les rendements pouvant être obtenus dans le cadre de l'arrangement *fondé sur le marché* non modifié avec ceux qui pouvaient l'être dans le cadre de la modification proposée. Bien que les parties n'aient pas effectué cette analyse, l'expert des États-Unis, NERA Consulting, a évalué le TRI attendu du contrat de prêt *non modifié* et l'a comparé avec le TRI attendu dans le cadre des modifications [***], en tenant compte du calendrier 2018 révisé des livraisons prévues que TradeRx avait utilisé dans son rapport.³⁰⁶ L'Union européenne n'a pas contesté l'exactitude du calcul de NERA, faisant uniquement valoir qu'il traitait la mauvaise question.³⁰⁷ Pour les fins qui nous occupent, nous notons que NERA conclut que le TRI de l'accord d'AL/FEM allemand non modifié concernant l'A350XWB (dont nous rappelons qu'il avait été accordé à des conditions bonifiées) est supérieur au TRI de l'accord modifié.³⁰⁸ Cela confirme qu'un prêteur sur le marché qui ne voyait *pas* le remboursement potentiel du principal et des intérêts courus restant dus *comme une possibilité crédible* aurait préféré son propre accord d'AL/FEM concernant l'A350XWB *fondé sur le marché* (offrant de meilleurs rendements que l'accord d'AL/FEM allemand non modifié concernant l'A350XWB) à la version modifiée [***] de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB.

7.158. Enfin, même si nous admettions qu'il y avait une possibilité crédible qu'Airbus invoque [***] afin de rembourser et refinancer l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB, nous ne sommes pas convaincus que le critère permettant de déterminer si cette modification était fondée sur le marché devrait être axé, comme l'Union européenne le fait valoir, sur la comparaison du TRI du contrat

³⁰³ Union européenne, déclaration liminaire à la réunion du Groupe spécial, paragraphe 65.

³⁰⁴ Modification allemande [***] concernant l'A350XWB, préambule (pièce EU-9 (RCC) (traduction anglaise)).

³⁰⁵ L'Union européenne n'a pas fait valoir qu'Airbus aurait effectué le remboursement sur ses propres fonds, sans recourir à une quelconque forme de financement sur le marché.

³⁰⁶ Rapport de NERA sur l'AL/FEM allemande concernant l'A350XWB (pièce USA-26 (RCES/RCC)), paragraphe 4 et appendices 1 et 2.

³⁰⁷ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 102.

³⁰⁸ Rapport de NERA sur l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB (pièce USA-26 (RCES/RCC)), paragraphes 2, 8 et 10 à 15. NERA a calculé deux TRI différents pour l'accord d'AL/FEM allemand initial concernant l'A350XWB sur la base d'hypothèses différentes concernant les intérêts demandés pour [***]. Elle a déterminé que le TRI dans le cadre de l'arrangement non modifié était [***] ou [***]. NERA a ensuite comparé ces calculs du TRI avec le TRI attendu de [***] que TradeRX avait calculé pour l'accord d'AL/FEM allemand initial modifié concernant l'A350XWB. (Voir le rapport de NERA sur l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB (pièce USA-26 (RCES/RCC)), paragraphe 4 et appendices 1 et 2.)

modifié avec le TRI qu'un prêteur sur le marché s'attendrait à obtenir (et demanderait donc à Airbus de payer) pour un prêt identique ou similaire conclu au moment de la modification. Comme il a déjà été indiqué³⁰⁹, cette approche traiterait à tort l'accord d'AL/FEM allemand modifié [***] concernant l'A350XWB de la même façon qu'un nouveau prêt accordé pour la première fois au moment de la modification. Pour déterminer si les modalités de l'accord d'AL/FEM allemand modifié concernant l'A350XWB sont fondées sur le marché, la question à laquelle il faut, selon nous, répondre est celle de savoir si un *prêteur sur le marché* (et non la KfW) aurait préféré percevoir les rendements associés à l'accord d'AL/FEM allemand modifié concernant l'A350XWB plutôt que les rendements qu'il aurait pu s'attendre à obtenir par suite de la décision d'Airbus d'invoquer son droit au titre de [***] de l'accord d'AL/FEM de rembourser le principal et les intérêts courus restant dus. De cette façon, nous pensons qu'il serait possible de déterminer si la modification [***] de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB a laissé Airbus dans la même situation que celle qui aurait été la sienne au moment de la modification si cet accord avait été conclu avec un prêteur commercial selon les modalités du marché dès le début. Nous allons maintenant appliquer ce critère aux faits entourant la modification [***] du contrat d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB, afin de formuler des *constatations subsidiaires*, puisque nous avons déjà conclu que l'Union européenne n'avait pas établi la base factuelle sous-tendant ses allégations de mise en conformité en ce qui concerne les subventions AL/FEM allemandes pour l'A350XWB.

7.4.3.2.3 Question de savoir si la modification [*] a aligné les modalités de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB sur un point de repère du marché**

7.159. L'Union européenne fait valoir que les rendements que la KfW aurait pu obtenir si elle avait décidé d'investir le principal et les intérêts courus restant dus qu'Airbus aurait été tenue de rembourser dans le cas où elle aurait déclenché [***] de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB peuvent être représentés par le TRI qu'un prêteur sur le marché aurait demandé à Airbus de payer pour un prêt accordé selon des modalités identiques ou similaires à celles de la modification [***]. Selon elle, ce "rendement correspond aussi à ce que la KfW aurait pu s'attendre à percevoir si elle avait accepté le remboursement anticipé et l'avait réinvesti dans une opération ayant un profil de risque semblable".³¹⁰ Ainsi, s'appuyant sur les calculs effectués dans le rapport de TradeRx concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB, l'Union européenne fait valoir que le TRI du réinvestissement par la KfW des fonds remboursés par Airbus aurait été inférieur au TRI de la modification [***].³¹¹ À notre avis, toutefois, on ne sait pas très bien si le TRI calculé dans le rapport de TradeRx pour le point de repère du marché allégué représente le rendement qu'un *prêteur sur le marché* se serait attendu à percevoir en réinvestissant le montant *important* du principal et des intérêts courus restant dus qu'Airbus aurait remboursé. Le TRI déterminé par TradeRx repose sur une estimation du profil de risque du contrat d'AL/FEM modifié concernant l'A350XWB, qui prend en compte la solvabilité d'Airbus et le profil de risque du projet d'A350XWB. Des possibilités d'investissement dans des projets ayant des profils de risque différents avec des rendements globaux potentiellement supérieurs se seraient sans aucun doute présentées à un prêteur sur le marché, en particulier compte tenu de ce qu'aurait été la valeur *importante* du remboursement anticipé.

7.160. Les États-Unis font valoir que l'Union européenne se trompe lorsqu'elle fait valoir que la KfW aurait préféré la modification [***] à la perception d'un remboursement anticipé au titre de l'accord d'AL/FEM allemand non modifié concernant l'A350XWB. Selon eux, l'affirmation de l'Union européenne est erronée parce que si Airbus avait effectué [***], elle aurait quand même conservé l'obligation de faire [***] au titre de l'accord initial.³¹² Par conséquent, les États-Unis font valoir que la KfW était confrontée à l'alternative suivante: i) percevoir [***] et *aussi* [***] comme le stipulait l'accord initial; ou ii) consentir à la modification [***].³¹³ Vu ces choix, l'expert des États-Unis, NERA Consulting, a calculé un TRI pour l'investissement de [***] au TRI fondé sur le marché allégué qui avait été déterminé dans le rapport de TradeRX et la perception de [***], qu'il a comparé avec le TRI de l'accord d'AL/FEM allemand modifié concernant l'A350XWB. Dans son rapport, NERA conclut que le TRI attendu pour le réinvestissement du remboursement anticipé et la perception de [***] ([***]) est supérieur au TRI attendu des accords de prêt AL/FEM allemands

³⁰⁹ Voir plus haut les paragraphes 7.144 à 7.147.

³¹⁰ Union européenne, réponse à la question n° 11 du Groupe spécial, paragraphes 113 et 114.

³¹¹ Union européenne, réponse à la question n° 7 du Groupe spécial, paragraphe 62.

³¹² États-Unis, observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 7 du Groupe spécial, paragraphe 47.

³¹³ États-Unis, observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 7 du Groupe spécial, paragraphe 47; troisième rapport de NERA sur l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB (pièce USA-173 (RCES/RCC)), paragraphe 28.

modifiés concernant l'A350XWB ([***]).³¹⁴ Sur cette base, les États-Unis concluent qu'un prêteur sur le marché qui aurait été dans la situation des pouvoirs publics allemands en [***] n'aurait pas consenti à conclure la modification [***] parce qu'il aurait été plus profitable d'accepter et de réinvestir le remboursement anticipé et d'accepter les versements de redevances futurs.³¹⁵

7.161. L'Union européenne ne conteste pas l'affirmation des États-Unis selon laquelle [***] pourraient être obtenus dans un scénario de remboursement anticipé, et elle ne conteste pas non plus spécifiquement l'exactitude des calculs du TRI effectués par NERA. Néanmoins, elle affirme que les États-Unis et NERA font erreur en faisant valoir que les affirmations de l'Union européenne "font abstraction du droit de la KfW à [***] dans le cas d'un remboursement anticipé". Après avoir confirmé que [***] auraient pu être obtenues dans les deux scénarios du remboursement anticipé et de la modification, l'Union européenne signale que [***] pouvant être obtenues au titre de l'accord d'AL/FEM modifié assuraient des rendements légèrement meilleurs que ceux qui étaient stipulés dans l'arrangement non modifié concernant l'A350XWB. Elle conclut que cela signifie qu'"en ce qui concerne [***], la modification de 2018 améliore la situation de la KfW".³¹⁶ De même, elle fait valoir que [***] des modalités [***] résultant de la modification [***] avait [***], concluant que les modalités financières de l'accord modifié ne modifiaient pas la situation financière de la KfW.³¹⁷

7.162. Nous constatons que la réponse de l'Union européenne aux arguments des États-Unis est malvenue parce qu'elle ne traite pas la comparaison entre les rendements pouvant être obtenus par un prêteur sur le marché dans le cadre de la modification [***] et les rendements qui auraient été générés si un prêteur sur le marché avait décidé de réinvestir le principal remboursé et de percevoir [***] projetées dans le cadre de l'accord d'AL/FEM non modifié concernant l'A350XWB. Bien que l'Union européenne explique que sa réponse fournit une "comparaison des rendements attendus dans le cadre des scénarios du remboursement anticipé et de la modification de 2018", en fait, elle compare les modalités de la modification [***] avec les modalités de l'accord non modifié. Par là-même, les affirmations de l'Union européenne répondent à la mauvaise question parce qu'elles partent du principe que le remboursement anticipé *ne se serait pas produit*, laissant au prêteur sur le marché le choix entre les accords d'AL/FEM non modifié et modifié concernant l'A350XWB.

7.163. Comme il a déjà été expliqué, pour déterminer si les modalités de l'accord d'AL/FEM allemand modifié concernant l'A350XWB sont fondées sur le marché, la question à laquelle il faut répondre est celle de savoir si un *prêteur sur le marché* (et non la KfW) aurait préféré les rendements associés à l'accord d'AL/FEM allemand modifié concernant l'A350XWB aux rendements qu'il aurait pu s'attendre à obtenir par suite de la décision d'Airbus d'invoquer son droit au titre de [***] de l'accord d'AL/FEM de rembourser le principal et les intérêts courus restant dus. L'analyse que les États-Unis présentent dans le rapport de NERA tente d'effectuer cette comparaison. Toutefois, nous ne sommes pas convaincus que le calcul de NERA soit tout à fait exact. Premièrement, le TRI calculé dans le scénario du remboursement repose sur le TRI servant de point de repère du marché déterminé par TradeRX, qui, selon nous, comme cela a déjà été indiqué, peut ne pas nécessairement refléter les autres options en matière d'investissement à la disposition d'un prêteur sur le marché.³¹⁸

³¹⁴ États-Unis, observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 7 du Groupe spécial, paragraphe 47; troisième rapport de NERA sur l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB (pièce USA-173 (RCES/RCC)), paragraphes 27 à 29. NERA affirme que le TRI de [***] calculé par TradeRx pour l'accord d'AL/FEM allemand modifié concernant l'A350XWB est [***] de [***]", et qu'il est également possible de calculer un TRI annuel de [***], ce qui correspond au rendement annuel composé d'une croissance trimestrielle de [***]. (Troisième rapport de NERA sur l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB (pièce USA-173 (RCES/RCC)), note de bas de page 5)

³¹⁵ États-Unis, observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 7 du Groupe spécial.

³¹⁶ Union européenne, observations sur certains arguments et éléments de preuve déposés par les États-Unis conjointement avec leurs observations du 25 juin 2019 sur les réponses de l'UE aux questions du Groupe spécial, paragraphes 20 et 22.

³¹⁷ Union européenne, observations sur certains arguments et éléments de preuve déposés par les États-Unis conjointement avec leurs observations du 25 juin 2019 sur les réponses de l'UE aux questions du Groupe spécial, paragraphe 23.

³¹⁸ Nous notons que les États-Unis ont émis des doutes au sujet du calcul par l'Union européenne de [***] dans le cadre de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB, ce qui donne à penser, entre autres choses, que l'analyse de l'Union européenne pourrait les avoir sous-évalués en tant que rendement potentiel pour les pouvoirs publics allemands. Les États-Unis affirment qu'ils n'ont pas été en mesure de vérifier le calcul effectué par l'expert de l'Union européenne, KPMG, parce que, d'après leurs allégations, divers éléments d'information spécifiques nécessaires à sa compréhension n'avaient pas été fournis avec l'analyse. (États-Unis, observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 4 du Groupe spécial,

Deuxièmement, en l'absence de toute autre explication, nous ne sommes pas convaincus que la façon dont NERA s'est appuyée, dans son rapport, sur le TRI de TradeRX pour son calcul soit appropriée, étant donné qu'il semble avoir servi à générer les flux de liquidités réinvestis en tant que taux d'intérêt composé plutôt que sous la forme d'un TRI. Enfin, nous notons que, pour tenir compte des flux de liquidités attendus des versements [***] futurs, le rapport de NERA utilise les valeurs stipulées dans l'accord d'AL/FEM allemand non modifié concernant l'A350XWB. Nous rappelons, toutefois, que les rendements pouvant être obtenus dans le cadre de l'accord d'AL/FEM allemand non modifié concernant l'A350XWB sont subventionnés et, par conséquent, sont par définition inférieurs à ce qu'un prêteur sur le marché aurait demandé à Airbus de payer pour un prêt identique ou similaire. À notre avis, cela donne à penser que les versements [***] prévus dans le cadre de l'accord d'AL/FEM allemand non modifié concernant l'A350XWB étaient inférieurs à ce qu'un prêteur sur le marché aurait accepté. Par là-même, le calcul de NERA concernant les rendements tirés de [***] futures pourrait bien sous-estimer les rendements pouvant être obtenus par un prêteur sur le marché.

7.164. Par conséquent, compte tenu des considérations qui précèdent, nous constatons que l'Union européenne n'a pas démontré que la modification [***] de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB avait entraîné le "retrait" de la subvention, en alignant ses modalités sur un point de repère du marché. Nous ne sommes pas convaincus par les affirmations de l'Union européenne dans le cadre de cette analyse subsidiaire, parce qu'elles ne traitent et n'établissent pas correctement le fait qu'un *prêteur sur le marché* aurait préféré percevoir les rendements prévus par la modification [***] plutôt que les rendements qui auraient pu être obtenus par le réinvestissement du remboursement anticipé par Airbus du montant important du principal et des intérêts courus restant dus, compte tenu de la valeur des [***] futures dans le cadre du contrat d'AL/FEM non modifié concernant l'A350XWB. L'Union européenne n'a donc pas montré que la modification [***] avait laissé Airbus dans la même situation que celle qui aurait été la sienne au moment de la modification si l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB avait été conclu initialement avec un prêteur commercial qui aurait été confronté à la possibilité réelle qu'Airbus le force à accepter [***] anticipé en [***].

7.4.4 Remboursement du prêt AL/FEM britannique pour l'A350XWB aux conditions bonifiées

7.4.4.1 Principaux arguments des parties

7.165. L'Union européenne fait valoir que le [***], Airbus a intégralement remboursé le prêt AL/FEM britannique pour l'A350XWB en effectuant un versement de [***] au Ministère britannique des affaires, de l'énergie et de la stratégie industrielle (BEIS). Elle affirme que cette somme correspond au montant total du principal restant dû tiré par Airbus au [***], majoré des intérêts courus depuis [***], moins [***].³¹⁹

7.166. Selon l'Union européenne, le remboursement intégral d'un prêt à ses conditions bonifiées assure le retrait de cette subvention aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC, car le remboursement de la contribution financière supprime l'un des éléments constitutifs d'une subvention, ce qui met fin à la durée de vie de celle-ci. L'Union européenne affirme que c'est précisément ce qui s'est produit lorsqu'Airbus a intégralement remboursé le prêt AL/FEM britannique pour l'A350XWB le [***], mettant ainsi l'Union européenne en conformité au titre de l'article 7.8 en ce qui concerne la subvention AL/FEM britannique pour l'A350XWB.³²⁰ À titre subsidiaire, l'Union européenne fait valoir qu'il serait approprié de considérer le remboursement du prêt AL/FEM britannique pour l'A350XWB comme un "événement intermédiaire" qui met fin à la durée de vie de ce prêt, assurant ainsi le retrait de la subvention.³²¹

7.167. Les États-Unis reconnaissent qu'Airbus a effectué un versement de [***] aux pouvoirs publics britanniques le [***].³²² Toutefois, selon eux, ce fait à lui seul n'établit pas qu'Airbus a remboursé "le montant intégral du principal restant dû" ou qu'Airbus ne procédera pas à un nouveau

paragraphes 29 et 30) Compte tenu de nos constatations concernant l'allégation de l'Union européenne, nous ne jugeons pas nécessaire d'examiner cette question plus avant avec les parties.

³¹⁹ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 88.

³²⁰ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 64 à 69 et 89.

³²¹ Union européenne, première communication écrite, note de bas de page 139.

³²² États-Unis, première communication écrite, paragraphe 105.

tirage du principal.³²³ En tout état de cause, les États-Unis font valoir que l'Union européenne n'a pas retiré la subvention AL/FEM britannique pour l'A350XWB car le remboursement d'un prêt à ses conditions bonifiées n'entraîne pas le retrait de la subvention aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC.³²⁴ Ils indiquent que le premier Groupe spécial de la mise en conformité a souscrit à cette évaluation lorsqu'il a critiqué la même théorie avancée par l'Union européenne dans le cadre de cette procédure.³²⁵

7.168. En outre, les États-Unis rejettent l'argument de l'Union européenne selon lequel le remboursement du prêt AL/FEM britannique pour l'A350XWB peut être considéré comme un événement intermédiaire mettant fin à la durée de vie du prêt. Ils font valoir que le remboursement intégral auquel l'Union européenne fait référence, et la possibilité qu'un remboursement anticipé se produise, faisaient "partie de l'éventail des faits qui sous-tendaient les attentes *ex ante* des parties quant à la durée de vie de la subvention, et constitu{aient} aussi un élément du contrat dont le premier Groupe spécial de la mise en conformité disposait lorsqu'il a constaté que le contrat octroyait une subvention."³²⁶ Les États-Unis font valoir que le fait que le contrat fonctionnait tel qu'initialement prévu ne peut logiquement pas constituer un événement intermédiaire modifiant la durée de vie de l'avantage de la subvention.³²⁷

7.4.4.2 Évaluation du Groupe spécial

7.4.4.2.1 Le prêt AL/FEM britannique pour l'A350XWB a-t-il été intégralement remboursé?

7.169. L'Union européenne affirme qu'Airbus a remboursé la totalité du principal et des intérêts courus restant dus moins [***], soit [***], au titre du contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB le [***] dans le cadre de [***].³²⁸ En particulier, le [***], Airbus a informé le Royaume-Uni de son intention d'effectuer [***].³²⁹ Le [***], le BEIS a confirmé à Airbus que le paiement avait été reçu, et que la somme correspondait au "montant du principal tiré", "majoré des intérêts courus à compter du [***]", "moins [***]".³³⁰ Le BEIS a confirmé que "{c}ela signifi{ait} que l'investissement remboursable {avait} été intégralement remboursé".³³¹

7.170. En expliquant le montant remboursé par Airbus, l'Union européenne affirme que durant [***], Airbus n'avait tiré que [***], ce qui est inférieur au montant maximal [***] du financement disponible au titre de l'accord de prêt AL/FEM britannique concernant l'A350XWB.³³² Pour prouver les montants reçus et remboursés, elle a présenté les écritures comptables d'Airbus dans la pièce EU-81.³³³ Ces écritures font apparaître une différence de [***], qui, selon l'explication de l'Union européenne, correspond à la différence entre: i) les intérêts courus entre [***] et [***];

³²³ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 101 et 110 à 114.

³²⁴ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 101 et 106 à 109; et deuxième communication écrite, paragraphes 41 à 45.

³²⁵ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 106 et 107 (faisant référence au rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21.5 – États-Unis)*, paragraphes 6.1070 à 6.1073); et deuxième communication écrite, paragraphe 44.

³²⁶ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 109.

³²⁷ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 109; et réponse à la question n° 22 du Groupe spécial, paragraphe 61.

³²⁸ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 86 à 89; et deuxième communication écrite, paragraphes 59 à 72. Voir aussi l'accord d'AL/FEM britannique [***] concernant l'A350XWB (pièce EU-28 (RCC)), clause 6.6.

³²⁹ Lettre du BEIS à Airbus, [***] (pièce EU-7 (RCC)).

³³⁰ Lettre du BEIS à Airbus, [***] (pièce EU-7 (RCC)).

³³¹ Lettre du BEIS à Airbus, [***] (pièce EU-7 (RCC)).

³³² Union européenne, deuxième communication écrite, notes de bas de page 93 et 104.

³³³ Extraits de la comptabilité d'Airbus se rapportant au prêt britannique pour l'A350XWB (pièce EU-81 (RCC)). L'Union européenne souligne qu'en examinant les extraits de la comptabilité d'Airbus, les États-Unis ont identifié à tort des flux de liquidités de [***] comme étant des remboursements au lieu de versements du principal du prêt, et qu'ils ont aussi erronément transposé pour le versement de [***] un montant qui était inférieur de [***] à celui du versement effectif. Nous avons confirmé l'exactitude des montants reçus et remboursés figurant dans la pièce EU-81 (RCC), conformément aux observations de l'Union européenne. (Union européenne, observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 18 du Groupe spécial, paragraphes 67 à 70. Voir aussi États-Unis, réponse à la question n° 18 du Groupe spécial, paragraphes 46 et 47)

et ii) [***].³³⁴ Enfin, l'Union européenne a expliqué comment Airbus avait déterminé les versements finals basés sur des prélèvements qui étaient dus sur [***] livraisons admissibles d'A350XWB effectuées au cours du premier trimestre de 2018.³³⁵

7.171. Notre examen des écritures comptables d'Airbus reproduites dans la pièce EU-81 et des explications de l'Union européenne confirme que le versement effectué par Airbus le [***] correspond au montant intégral du principal restant dû au titre de l'accord d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB, majoré des intérêts courus depuis la date du dernier paiement d'intérêts périodiques le 26 mars 2018, moins [***].

7.172. Nous notons que l'Union européenne a aussi indiqué que selon les modalités de l'accord d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB, Airbus n'était pas autorisée à tirer à nouveau des fonds au titre du prêt [***].³³⁶ En particulier, la clause 4.4 de l'accord dispose que [***].³³⁷ La clause 1 définit [***].³³⁸ Les États-Unis affirment qu'il n'est pas clair qu'Airbus n'effectuera pas de nouveau tirage du principal³³⁹, et rappellent qu'Airbus et les pouvoirs publics britanniques avaient précédemment [***].³⁴⁰

7.173. Bien qu'il soit vrai que [***], il n'y a pas eu d'autre modification donnant à penser que cela se reproduira. En outre, et c'est important, il ressort clairement de [***] de l'accord de prêt qu'Airbus [***] avant la date à laquelle elle a effectué son paiement final du principal et des intérêts restant dus. Ces faits donnent à penser qu'Airbus ne demande pas, et du reste n'est pas en droit de demander, des fonds supplémentaires aux pouvoirs publics britanniques au titre du contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB. De même, nous ne voyons aucune base factuelle permettant de conclure qu'Airbus envisage même la possibilité de demander aux pouvoirs publics britanniques de modifier l'accord d'AL/FEM concernant l'A350XWB afin de lui permettre de tirer des fonds supplémentaires. La simple *possibilité* que cela se produise est, à notre avis, insuffisante pour étayer une constatation selon laquelle le montant intégral du financement initialement prévu dans le cadre du prêt AL/FEM britannique concernant l'A350XWB est toujours disponible.

7.174. Par conséquent, nous convenons avec l'Union européenne que le montant intégral de [***] n'a pas été tiré, et que le montant intégral des fonds mis à la disposition d'Airbus au titre du contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB n'était pas à rembourser au moment du paiement final.³⁴¹ Nous convenons également avec l'Union européenne qu'Airbus a remboursé la totalité du principal qu'elle avait effectivement tiré et reçu. À notre avis, cela découle des modalités contractuelles de l'accord d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB, qui établissent une obligation de remboursement concernant [***]³⁴² et définissent [***].³⁴³

³³⁴ L'Union européenne affirme qu'un solde du principal de [***]. L'Union européenne a aussi expliqué que les clauses 1.1 et 7.1 de l'accord de prêt AL/FEM britannique concernant l'A350XWB [***]. (Union européenne, observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 18 du Groupe spécial, paragraphe 71 et notes de bas de page 111 et 113; accord d'AL/FEM britannique [***] concernant l'A350XWB (pièce EU-28 (RCC)), clauses 1.1 et 7.1)

³³⁵ L'Union européenne explique qu'en examinant les versements basés sur des prélèvements faits par Airbus au premier trimestre de 2018, les États-Unis ont déterminé à tort qu'Airbus aurait dû faire des versements sur [***] livraisons d'A350XWB effectuées avant le 30 avril 2018. Elle explique qu'aux termes de l'accord de prêt AL/FEM britannique concernant l'A350XWB, Airbus est tenue de faire des versements [***]. Sur [***], l'Union européenne explique que [***] étaient exemptes de prélèvements parce que [***]. (Union européenne, observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 18 du Groupe spécial, paragraphes 72 et 73 (faisant référence à l'accord d'AL/FEM britannique [***] concernant l'A350XWB (pièce EU-28 (RCC)), clauses 1.1, 5.3 et 5.4); et données sur les commandes et livraisons d'Airbus (pièce USA-49). Voir aussi États-Unis, réponse à la question n° 18 du Groupe spécial, paragraphe 48)

³³⁶ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 75.

³³⁷ Accord d'AL/FEM britannique [***] concernant l'A350XWB (pièce EU-28 (RCC)), clause 4.4.

³³⁸ Accord d'AL/FEM britannique [***] concernant l'A350XWB (pièce EU-28 (RCC)), clause 1.1.

³³⁹ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 101 et 110 à 114.

³⁴⁰ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 103 et 113 (faisant référence au rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21.5 – États-Unis)*, paragraphe 6.258 et note de bas de page 462). Les renseignements pertinents contenus dans le paragraphe 6.258 et dans la note de bas de page 462 sont des RCC.

³⁴¹ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 87 à 89; et deuxième communication écrite, paragraphes 63 et 64. Voir aussi les extraits de la comptabilité d'Airbus se rapportant au prêt britannique pour l'A350XWB (pièce EU-81 (RCC)).

³⁴² Accord d'AL/FEM britannique [***] concernant l'A350XWB (pièce EU-28 (RCC)), clause 5.1.

³⁴³ Accord d'AL/FEM britannique [***] concernant l'A350XWB (pièce EU-28 (RCC)), clause 1.1.

7.175. Nous constatons donc qu'Airbus a remboursé la totalité du principal et des intérêts courus restant dus au titre du contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB le [***], avec un paiement final total de [***]. Cela représente le remboursement du montant intégral du principal qu'Airbus avait effectivement tiré et reçu, que nous considérons comme le montant pertinent pour notre évaluation.

7.4.4.2.2 Question de savoir si le remboursement intégral du principal et des intérêts restant dus au titre de l'accord d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB aux conditions bonifiées a assuré le retrait de la subvention

7.176. Comme elle l'a fait pour la modification de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB, l'Union européenne qualifie le remboursement par Airbus du prêt AL/FEM britannique pour l'A350XWB d'acte, *et à titre subsidiaire*, d'"événement intermédiaire", qui assure le retrait de la subvention AL/FEM britannique pour l'A350XWB, au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC. Nous notons, toutefois, que malgré la qualification subsidiaire de l'Union européenne, la raison fondamentale avancée par cette dernière pour étayer son affirmation de mise en conformité sur cette base est la même, quelle que soit la façon dont le remboursement est décrit.³⁴⁴ Ainsi, indépendamment de la question de savoir si le remboursement est qualifié à bon droit d'acte ou d'"événement intermédiaire", l'Union européenne affirme qu'il assure la mise en conformité avec son obligation de "retirer la subvention" parce qu'en "supprimant" la contribution financière, il a mis fin à la durée de vie de la subvention AL/FEM britannique pour l'A350XWB. Par conséquent, la question essentielle que nous devons examiner pour déterminer le bien-fondé de l'affirmation de mise en conformité de l'Union européenne est celle de savoir si le remboursement du prêt AL/FEM britannique pour l'A350XWB aux conditions bonifiées met fin à la durée de vie de la subvention AL/FEM britannique pour l'A350XWB.

7.177. L'Union européenne s'est appuyée essentiellement sur la même argumentation dans la première procédure de mise en conformité lorsqu'elle a fait valoir que les durées de vie de la plupart des subventions AL/FEM antérieures à l'A380 avaient pris fin parce que ces subventions avaient déjà été intégralement remboursées.³⁴⁵ Dans la présente procédure de mise en conformité, elle réitère cette position, faisant valoir qu'elle est "étayée par la conclusion, avec laquelle elle est pleinement compatible, formulée par l'Organe d'appel dans la procédure initiale selon laquelle "la suppression de la contribution financière", un des éléments constitutifs d'une subvention, fait que la "durée de vie" d'une subvention "pren{d} fin".³⁴⁶

7.178. Dans la première procédure de mise en conformité, le Groupe spécial a exprimé des préoccupations concernant l'interprétation donnée par l'Union européenne de la déclaration de l'Organe d'appel, et a expliqué ce qui suit:

L'Union européenne trouve des éléments à l'appui de son affirmation selon laquelle le remboursement au titre des accords d'AL/FEM a mis fin à la subvention dans la déclaration suivante faite par l'Organe d'appel dans la procédure initiale:

Nous croyons comprendre que les participants approuvent l'idée fondamentale selon laquelle une subvention a une durée de vie, qui peut prendre fin, *par la suppression de la contribution financière et/ou l'expiration de l'avantage.*[Ⓢ] (pas d'italique dans l'original)

³⁴⁴ L'allégation de l'Union européenne selon laquelle le remboursement du prêt AL/FEM britannique pour l'A350XWB peut être qualifié, *à titre subsidiaire*, d'"événement intermédiaire" qui met fin à la durée de vie de la subvention est présentée dans une note de bas de page de sa première communication écrite. L'Union européenne n'avance à l'appui de cette allégation aucun argument spécifique qui diffère des arguments qu'elle présente dans le cadre de son allégation principale, non subsidiaire. (Voir Union européenne, première communication écrite, note de bas de page 139.)

³⁴⁵ En particulier, l'Union européenne a fait valoir que les durées de vie de l'AL/FEM française pour l'A310-300, des AL/FEM françaises et espagnoles pour l'A300B/B2/B4 et l'A300-600 et des AL/FEM françaises, espagnoles et britanniques pour l'A320 et l'A330/A340 avaient pris fin. (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.109 et tableau 13)

³⁴⁶ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 20 (faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 709).

Pour l'Union européenne, le remboursement intégral au titre des accords d'AL/FEM implique que les contributions financières accordées à Airbus ont été "restituées"³⁴⁷, de sorte que, conformément à la déclaration de l'Organe d'appel, aucune subvention ne continue d'exister. À notre avis, l'Union européenne a mal interprété l'ensemble des indications de l'Organe d'appel sur ce point.

Premièrement, nous notons que la déclaration de l'Organe d'appel invoquée par l'Union européenne fait état de la "suppression" d'une contribution financière. Toutefois, il est loin d'être clair pour nous que le remboursement d'un prêt à ses conditions bonifiées revienne au même. En fait, on pourrait faire valoir que le remboursement intégral d'un prêt subventionné implique qu'une contribution financière subventionnée a été octroyée au bénéficiaire dans son intégralité, et non pas supprimée ou "restituée", comme l'Union européenne le fait valoir.

Deuxièmement, bien qu'il soit vrai que le remboursement d'un prêt à ses conditions bonifiées mettrait fin à la contribution financière, en ce sens qu'il n'existerait plus aucune contribution financière, l'Organe d'appel a explicitement reconnu dans la procédure initiale que ce fait, à lui seul, ne signifierait pas nécessairement que la subvention pertinente avait cessé d'exister. Spécifiquement, dans le paragraphe qui précède immédiatement celui dans lequel figure la déclaration invoquée par l'Union européenne, l'Organe d'appel a expliqué ce qui suit:

{l}e fait qu'une subvention est "réputée exister" au sens de l'article 1.1 une fois qu'il y a une contribution financière qui confère un avantage ne signifie pas qu'une subvention ne continue pas à exister après l'acte consistant à accorder la contribution financière.³⁴⁸ (pas d'italique dans l'original)³⁴⁹

7.179. Après avoir exprimé ces doutes concernant l'interprétation donnée par l'Union européenne de la déclaration de l'Organe d'appel, le Groupe spécial de la mise en conformité s'est finalement abstenu de formuler des constatations spécifiques sur la question de savoir si le remboursement d'un prêt aux conditions bonifiées assurait le retrait de la subvention aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC, ayant déjà constaté que les "durées de vie" des subventions pertinentes avaient expiré avant la fin de la période de mise en œuvre pour d'autres motifs.³⁴⁸ L'Union européenne a fait appel de cet aspect des constatations du premier Groupe spécial de la mise en conformité. Toutefois, l'Organe d'appel a jugé inutile d'examiner cet appel car il avait confirmé les constatations séparées du Groupe spécial selon lesquelles les subventions AL/FEM antérieures à l'A380 étaient arrivées à expiration avant le début de la période de mise en œuvre, de sorte que l'Union européenne n'avait pas d'autre obligation de mise en conformité au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC en ce qui concernait ces subventions.³⁴⁹

7.180. Fondamentalement, le fait que l'Union européenne s'appuie sur la même argumentation en l'espèce repose sur l'idée que le Groupe spécial de la mise en conformité a eu tort de suggérer que le remboursement d'un prêt aux conditions bonifiées pouvait ne pas équivaloir à la "suppression" d'une contribution financière. L'Union européenne avance plusieurs arguments pour étayer son affirmation.

³⁴⁷ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.1070 à 6.1073 (mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 708 et 709). (notes de bas de page omises)

³⁴⁸ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1074 ("Nous estimons qu'il n'est pas nécessaire de formuler des constatations définitives quant au bien-fondé des affirmations de l'Union européenne concernant la mesure dans laquelle le remboursement effectif des mesures d'AL/FEM pertinentes aux conditions bonifiées a mis fin aux "durées de vie" des subventions contestées"). Voir aussi le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, note de bas de page 1847.

³⁴⁹ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.406 ("Nous ne voyons aucune raison, pour régler le présent différend, de formuler des constatations additionnelles concernant la question de savoir si l'AL/FEM française pour l'A310-300, les AL/FEM françaises et espagnoles pour l'A300B/B2/B4 et l'A300-600 et les AL/FEM françaises, espagnoles et britanniques pour l'A320 et l'A330/A340 avaient également pris fin en raison du remboursement effectif des prêts avec intérêts").

7.181. Premièrement, l'Union européenne fait valoir que sa position "est compatible avec la définition même d'une subvention, dont elle découle"³⁵⁰, et qui, d'après elle, exige la coexistence de deux éléments – une contribution financière et un avantage conféré au bénéficiaire. Ainsi, selon l'Union européenne, "{i}l s'ensuit que lorsque l'un des deux éléments constitutifs est supprimé, une subvention ne peut pas être réputée exister".³⁵¹ Pour elle, cette interprétation est confirmée par l'utilisation du terme "ainsi" à l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, dont elle fait valoir qu'il indique qu'un avantage ne peut être conféré, et ne peut exister, que s'il y a une contribution financière dont le bénéficiaire "continue de profiter".³⁵²

7.182. Deuxièmement, l'Union européenne affirme que l'analyse du Groupe spécial de la mise en conformité ne devrait pas être prise en compte car elle était fondée sur une lecture erronée de ce que l'Organe d'appel avait à l'esprit lorsqu'il avait dit que le "fait qu'une subvention {était} "réputée exister" au sens de l'article 1.1 une fois qu'il y {avait} une contribution financière qui conf{érait} un avantage ne signifi{ait} pas qu'une subvention ne continu{ait} pas à exister après l'acte consistant à accorder la contribution financière".³⁵³ Selon l'Union européenne, le Groupe spécial de la mise en conformité a eu tort d'interpréter cette déclaration comme signifiant que l'Organe d'appel avait explicitement reconnu que le remboursement d'un prêt à ses conditions bonifiées ne mettait pas fin, à lui seul, à la durée de vie d'une subvention.³⁵⁴ Elle estime que la déclaration de l'Organe d'appel "ne concerne pas la (non)existence d'une subvention après l'*acte consistant à supprimer intégralement la contribution financière*", qui est la question dont le Groupe spécial est saisi dans la présente procédure. Elle est plutôt axée sur la "continuation de la durée de vie de la subvention après l'*acte consistant à accorder la contribution financière*".³⁵⁵

7.183. Troisièmement, l'Union européenne affirme que les observations formulées par le Groupe spécial de la mise en conformité sur le remboursement d'un prêt aux conditions bonifiées étaient dictées par son interprétation de l'expression "retirer la subvention", qui a été infirmée par l'Organe d'appel. Compte tenu de cela, elle fait valoir que les vues du Groupe spécial de la mise en conformité sur ce qui pourrait ou non être avancé au sujet de l'efficacité du remboursement d'un prêt aux conditions bonifiées pour assurer le "retrait" ne sont pas instructives.³⁵⁶

7.184. Les États-Unis font valoir que les arguments de l'Union européenne sont contraires à l'interprétation correcte de l'article 7.8 de l'Accord SMC, ainsi que de l'article premier de cet accord³⁵⁷, et ne sont pas étayés par les constatations formulées par l'Organe d'appel dans la première procédure de mise en conformité concernant la "durée de vie" d'une subvention.³⁵⁸ Tout en notant que le texte de l'article 7.8 permet aux Membres de se mettre en conformité en retirant la subvention, les États-Unis affirment que d'après son sens ordinaire, le texte de cet article fait référence au retrait de la subvention elle-même, et non d'un élément ou d'une composante de

³⁵⁰ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 21.

³⁵¹ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphes 21, 28 à 35 et 83 à 85. Dans sa communication en tant que tierce partie, le Canada a exprimé un point de vue semblable à celui de l'Union européenne selon lequel des "actions ou événements affectant les éléments contribution financière ou avantage d'une subvention peuvent entraîner un retrait", y compris par le remboursement du montant du principal du prêt. Selon le Canada, "{é}tant donné que le bénéficiaire d'un prêt subventionné tire avantage d'un accès au montant du principal du prêt à des conditions meilleures que celles du marché, il ne profite plus de cet avantage une fois le principal remboursé". (Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphes 10 et 12) Le Brésil et le Japon partagent l'avis selon lequel le retrait ne peut être assuré que par le traitement de l'avantage conféré par la subvention. Le Brésil estime, par exemple, que le remboursement d'un prêt "n'affecte en rien la façon dont "il était prévu, au moment de l'octroi, qu'une subvention se matérialiserait au cours d'une certaine période"". (Brésil, réponse à la question n° 1 du Groupe spécial, paragraphe 17) Le Japon estime qu'une constatation selon laquelle la durée de vie d'une subvention a expiré "exigerait toujours que l'avantage n'existe plus". (Japon, communication en tant que tierce partie, paragraphe 6. Voir aussi Japon, communication en tant que tierce partie, paragraphes 4 et 5 (mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 5.387, 5.391 et 6.12).)

³⁵² Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 22.

³⁵³ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphes 28 et 29; et réponse à la question n° 19 du Groupe spécial, paragraphe 22.

³⁵⁴ Union européenne, réponse à la question n° 19 du Groupe spécial.

³⁵⁵ Union européenne, réponse à la question n° 19 du Groupe spécial, paragraphe 25. (italique dans l'original)

³⁵⁶ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 27; et réponse à la question n° 19 du Groupe spécial, paragraphes 20 et 21.

³⁵⁷ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphes 42 à 45.

³⁵⁸ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 45.

celle-ci.³⁵⁹ Ils indiquent que l'article premier de l'Accord SMC définit l'existence d'une subvention par rapport à une contribution financière par laquelle un avantage est conféré. Selon eux, "{l}'Organe d'appel a constaté que l'évaluation d'un avantage nécessitait une analyse collective de la contribution financière, des conditions dans lesquelles le Membre l'avait octroyée, et des conditions qui étaient disponibles sur le marché".³⁶⁰ Ainsi, les États-Unis indiquent qu'une conclusion concernant le retrait d'une subvention exige l'examen de tous ces facteurs.³⁶¹

7.185. Les États-Unis soutiennent en outre que la déclaration de l'Organe d'appel selon laquelle "une subvention a une durée de vie qui peut prendre fin par la suppression de la contribution financière et/ou l'expiration de l'avantage", a été faite dans le contexte d'une analyse des articles 5 et 6 de l'Accord SMC. Ils font valoir que les considérations qui sont pertinentes pour l'article 5 sont différentes de celles qui sont pertinentes pour l'article 7.8, en ce sens que l'article 5 "concerne l'utilisation de subventions d'une manière qui cause des effets défavorables – non l'existence continue de ces subventions".³⁶² De plus, les États-Unis font valoir que l'emploi de "et/ou" dans la déclaration de l'Organe d'appel invoquée par l'Union européenne "témoigne {simplement} de la perception d'une entente entre les parties sur le fait que les deux options n'étaient pas nécessairement disjonctives".³⁶³ Pour eux, ce libellé laisse la possibilité que la suppression d'une contribution financière ne mette fin à la durée de vie d'une subvention que si elle entraîne aussi la fin de l'avantage. Ils font valoir qu'à présent, l'Union européenne "cherche à dénaturer le "et/ou" employé dans le rapport d'appel pour le transformer en une théorie du soit/soit qui écourterait artificiellement la durée de vie des subventions en laissant intact l'avantage *ex ante*".³⁶⁴

7.186. Les États-Unis estiment qu'il peut arriver que le remboursement – et la suppression – d'une contribution financière permette d'assurer le retrait d'une subvention, mais considèrent que cela dépendra des circonstances particulières. Dans le cas d'un prêt subventionné, ils affirment que le retrait nécessiterait des taux d'intérêt annuels prospectifs rendant le prêt conforme à celui que le bénéficiaire aurait pu obtenir sur le marché au moment où il a reçu la subvention.³⁶⁵

7.187. Enfin, les États-Unis font valoir que rien n'étaye l'argument de l'Union européenne selon lequel les vues du Groupe spécial de la mise en conformité sur la question de savoir si le remboursement d'un prêt aux conditions bonifiées peut retirer une subvention ne sont, d'une certaine façon, pas valables parce que l'interprétation donnée par ce groupe spécial de l'expression "retirer la subvention" a été infirmée par l'Organe d'appel. Ils estiment que l'analyse par le Groupe spécial de la mise en conformité de la question de savoir si le remboursement pouvait retirer la subvention n'était pas fondée sur son analyse séparée de la question de savoir si une subvention dont il avait été constaté à juste titre qu'elle avait expiré était retirée au sens de l'article 7.8.³⁶⁶

7.188. Nous ne voyons pas de contradiction entre la suggestion du Groupe spécial de la mise en conformité selon laquelle le remboursement d'un prêt aux conditions bonifiées peut ne pas constituer la "suppression" de la contribution financière et la définition d'une subvention figurant à l'article 1.1 de l'Accord SMC. La déclaration du Groupe spécial de la mise en conformité était axée sur la question de savoir si le *remboursement d'un prêt aux conditions bonifiées* équivalait à la "suppression" de la contribution financière, et non sur la question de savoir si la "suppression" de la contribution

³⁵⁹ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 42.

³⁶⁰ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 42.

³⁶¹ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 42. Les États-Unis font valoir que, "tout comme le versement du principal par les pouvoirs publics à Airbus en vertu des contrats d'AL/FEM n'a pas suffi pour que les rapports antérieurs de groupe spécial et d'appel concluent qu'il conférerait une subvention, la restitution alléguée du principal par Airbus ne suffit pas en soi pour que l'on conclue que la subvention n'existe plus". (États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 43)

³⁶² États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 45 (faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.373) ("{L}'article 5 concerne le fait de causer des effets défavorables en "recourant" à des subventions. ... En revanche, l'article 7.8 concerne l'existence continue de "ce{s} subvention{s}")."

³⁶³ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 45.

³⁶⁴ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 45. Voir aussi États-Unis, observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 19 du Groupe spécial, paragraphe 73.

³⁶⁵ États-Unis, observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 21 du Groupe spécial, paragraphe 84. À titre subsidiaire, les États-Unis estiment que les pouvoirs publics accordant la subvention devraient soustraire un montant égal à la différence entre le point de repère initial et le prêt. (États-Unis, observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 20 du Groupe spécial, paragraphe 76)

³⁶⁶ États-Unis, observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 19 du Groupe spécial, paragraphe 70.

financière mettait fin à la durée de vie d'une subvention. Par conséquent, cette déclaration ne vise pas à permettre de comprendre si la suppression de l'un des éléments constitutifs d'une subvention (la contribution financière) signifie que la subvention n'existe plus. Elle est plutôt axée sur la question de savoir si le remboursement d'un prêt aux conditions bonifiées signifie que la contribution financière a été "supprimée". Sur ce point bien précis, le Groupe spécial de la mise en conformité suggère que le remboursement d'un prêt aux conditions bonifiées pourrait ne *pas* équivaloir à la "suppression" de la contribution financière, mais équivaloir plutôt à la fourniture intégrale d'une contribution financière subventionnée.

7.189. De même, bien que nous partagions l'avis de l'Union européenne selon lequel la deuxième déclaration de l'Organe d'appel citée dans le passage ci-dessus ne visait pas à permettre de comprendre si la "suppression" de la contribution financière mettait automatiquement fin à la durée de vie d'une subvention, le Groupe spécial de la mise en conformité ne l'a pas invoquée pour établir ce point. Comme cela a déjà été indiqué, la suggestion du Groupe spécial de la mise en conformité selon laquelle le remboursement d'un prêt aux conditions bonifiées ne constitue pas la "suppression" de la contribution financière ne se rapporte pas à cette question. La deuxième déclaration de l'Organe d'appel citée par le Groupe spécial de la mise en conformité prévoit qu'une subvention peut "continue{r} ... à exister après l'acte consistant à accorder la contribution financière". Lorsqu'elle est examinée à la lumière de l'avis du Groupe spécial de la mise en conformité selon lequel on peut faire valoir que le remboursement intégral d'un prêt aux conditions bonifiées "implique qu'une contribution financière subventionnée a été octroyée au bénéficiaire dans son intégralité", l'invocation par le Groupe spécial de la mise en conformité de la deuxième déclaration de l'Organe d'appel laisse entendre qu'il pensait que le remboursement d'un prêt aux conditions bonifiées pouvait être qualifié de réalisation de l'"acte consistant à accorder la contribution financière". Ainsi, lorsqu'elle est correctement interprétée, la position du Groupe spécial de la mise en conformité est compatible avec l'avis de l'Organe d'appel selon lequel une subvention peut "continue{r} ... à exister après l'acte consistant à accorder la contribution financière".

7.190. S'agissant de la troisième raison avancée par l'Union européenne pour étayer sa position selon laquelle il ne devrait pas être tenu compte du passage susmentionné du rapport du Groupe spécial de la mise en conformité, nous notons qu'il n'y a aucune mention ou référence concernant l'interprétation donnée par ce groupe spécial de l'expression "retirer la subvention". Par ailleurs, rien ne laisse entendre que les vues du Groupe spécial de la mise en conformité étaient fondées sur sa position précédemment exposée selon laquelle le "retrait" d'une subvention aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC devait mettre un Membre mettant en œuvre en conformité avec ses obligations au titre de l'article 5 de cet accord. En effet, le fait que cette considération n'a pas été mentionnée du tout (alors qu'il s'agissait du moyen le plus évident de rejeter l'affirmation de l'Union européenne concernant le remboursement des prêts AL/FEM) donne à penser que l'interprétation par le Groupe spécial de la mise en conformité de ce que signifiait "retirer la subvention" aux fins de l'article 7.8 ne faisait pas partie de son raisonnement exposé dans cette partie de son rapport. Par conséquent, nous ne voyons pas de base permettant de souscrire à l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle les déclarations du Groupe spécial de la mise en conformité étaient dictées par son interprétation de l'expression "retirer la subvention", qui a été infirmée par l'Organe d'appel.

7.191. Nous notons que pour faire valoir que le remboursement d'un prêt aux conditions bonifiées constitue le "retrait" d'une subvention, l'Union européenne élabore un exemple théorique comportant la fourniture d'un don ponctuel en espèces de 10 millions d'EUR, avancé pour la première fois par les États-Unis lors de la réunion de fond avec le Groupe spécial. Elle compare le remboursement d'un don ponctuel en espèces de 10 millions d'EUR utilisé pour acheter des actifs de même valeur d'une durée de vie utile de dix ans avec le remboursement d'un prêt subventionné de 10 millions d'EUR sur dix ans utilisé dans le même but.³⁶⁷ Nous comprenons que l'Union européenne s'appuie sur son exposé des résultats des deux exemples pour étayer la logique de ses affirmations.

7.192. L'Union européenne commence son exposé concernant le don ponctuel en espèces en expliquant que la contribution financière et l'avantage s'élèvent tous deux à 10 millions d'EUR. Elle affirme qu'une façon de déterminer la durée de vie de la subvention serait d'amortir l'avantage des 10 millions d'EUR sur la durée de vie utile prévue des actifs achetés (dix ans). Selon l'Union européenne, la subvention serait considérée comme étant "retirée" aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC à l'issue de la période de dix ans du fait de l'expiration de son avantage. De ce fait, l'Union européenne souscrit à l'idée que la durée de vie d'une subvention peut continuer même après

³⁶⁷ Union européenne, réponses aux questions n° 19 et 21 du Groupe spécial.

qu'une contribution financière a été intégralement fournie – ou, pour reprendre les termes de l'Organe d'appel, que le "fait qu'une subvention est "réputée exister" au sens de l'article 1.1 une fois qu'il y a une contribution financière qui confère un avantage ne signifie pas qu'une subvention ne continue pas à exister après l'acte consistant à accorder la contribution financière".³⁶⁸

7.193. L'Union européenne examine ensuite la manière dont la subvention pourrait être retirée après cinq ans, en avançant deux possibilités. La première option consisterait à supprimer l'*avantage* sur une base prospective, ce qui serait fait, selon l'Union européenne, si le bénéficiaire remboursait l'avantage non amorti du don ponctuel en espèces, qui s'élèverait à 5 millions d'EUR. Avec ce paiement, l'Union européenne estime qu'il ne pourrait plus être constaté que le don ponctuel en espèces initial confère un avantage sur une base prospective, et la subvention serait retirée. La deuxième option avancée par l'Union européenne consisterait en la suppression de la *contribution financière*, qui serait réalisée, selon elle, si le bénéficiaire remboursait l'intégralité du don ponctuel en espèces de 10 millions d'EUR. L'Union européenne fait valoir qu'une fois le remboursement effectué, il n'y aurait plus aucune contribution financière, et la subvention serait ainsi retirée.

7.194. S'agissant du prêt subventionné de 10 millions d'EUR, l'Union européenne explique dans un premier temps que compte tenu du délai de remboursement de dix ans et de la durée de vie utile de dix ans des actifs achetés grâce à ce prêt, la subvention prendrait fin au bout de dix ans. Elle estime que la subvention n'existerait plus au bout de dix ans parce qu'alors, la contribution financière aurait été intégralement remboursée et l'avantage totalement amorti. Comme dans le cas du don ponctuel en espèces, l'Union européenne explique ensuite comment la subvention pourrait être retirée au bout de cinq ans, en présentant deux scénarios possibles. Dans le premier scénario, l'*avantage* serait supprimé sur une base prospective, ce qui serait fait, selon l'Union européenne, par l'alignement des paiements d'intérêts prospectifs annuels sur un point de repère du marché. Dans le deuxième scénario, le bénéficiaire rembourserait l'intégralité du principal du prêt – c'est-à-dire 10 millions d'EUR. Avec ce paiement, l'Union européenne fait valoir qu'il n'y aurait plus aucune *contribution financière*, et que la subvention serait ainsi retirée.

7.195. À notre avis, dans son exposé des deux exemples susmentionnés, l'Union européenne fait abstraction de différences importantes entre les caractéristiques des deux types de subventions qui, lorsqu'elles sont correctement prises en considération, donnent à penser que le remboursement d'un prêt aux conditions bonifiées ne devrait pas être interprété comme mettant nécessairement fin à la durée de vie d'une subvention.

7.196. Comme l'indique l'Union européenne, une contribution financière sous forme de don ponctuel en espèces suppose le transfert de fonds à un bénéficiaire, ces fonds constituant aussi immédiatement l'avantage conféré à ce bénéficiaire. En revanche, l'avantage d'un prêt subventionné découle des économies réalisées par le bénéficiaire du fait des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché appliqués par les pouvoirs publics. La valeur totale de ces économies (c'est-à-dire l'avantage intégral) n'est pas transférée immédiatement, comme dans le cas d'un don ponctuel en espèces. Elle est obtenue progressivement au cours du délai de remboursement, qui définit généralement la durée du prêt. Par conséquent, l'avantage intégral d'un prêt subventionné ne sera conféré que *lorsque le prêt sera intégralement remboursé*. De ce fait, et contrairement à ce que l'Union européenne affirme, le remboursement intégral du *principal* versé au titre d'un prêt subventionné correspond mieux à la *fourniture* d'une contribution financière sous forme de don ponctuel en espèces (équivalent aux économies totales découlant des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché), et *non à la "suppression" d'une subvention*. Selon nous, faire valoir le contraire signifierait que les Membres auraient des obligations de mise en conformité différentes au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC en ce qui concerne le retrait de subventions accordant aux bénéficiaires *le même montant d'avantage*, simplement en raison de la forme de la contribution financière choisie pour conférer cet avantage. C'est ce qui ressort, selon nous, des exemples avancés par l'Union européenne.

7.197. L'Union européenne fait valoir que le remboursement après cinq ans du don ponctuel en espèces de 10 millions d'EUR et du principal de 10 millions d'EUR versé au titre du prêt subventionné mettrait fin à la durée de vie des deux subventions car, selon elle, dans les deux cas, les contributions financières auraient été intégralement remboursées, de sorte qu'il serait impossible de conclure à

³⁶⁸ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 708.

l'existence d'un subventionnement en cours.³⁶⁹ Nous notons toutefois que, selon ce raisonnement, aucune partie de la valeur de l'avantage conféré au bénéficiaire au titre du prêt subventionné n'aurait été restituée aux pouvoirs publics, alors que l'intégralité de l'avantage conféré par le don en espèces aurait été remboursé. Le bénéficiaire du prêt subventionné serait libre de conserver les économies ayant facilité ou permis le financement de l'achat des actifs, alors que le bénéficiaire du don ponctuel en espèces ne serait pas autorisé à conserver l'aide au financement des pouvoirs publics. Dans l'exemple présenté par l'Union européenne, il n'est pas possible de déterminer le montant de l'avantage du prêt subventionné parce que les économies liées aux taux d'intérêt n'étaient pas spécifiées. Si l'on suppose que le prêt subventionné accordait à son bénéficiaire exactement la même valeur totale d'économies que le don en espèces – c'est-à-dire 10 millions d'EUR³⁷⁰ – il est évident que le Membre ayant fourni le don ponctuel en espèces serait dans une situation en matière de mise en conformité différente de celle du Membre ayant fourni exactement le même montant d'avantage au bénéficiaire au moyen d'un prêt subventionné. Nous ne voyons aucun fondement juridique permettant de conclure que la décision d'un Membre d'accorder à un bénéficiaire un montant spécifique d'aide au financement, au moyen *soit* d'un prêt *soit* d'un don, devrait déterminer la mesure dans laquelle le bénéficiaire est tenu de rembourser la totalité de cette aide pour mettre le Membre accordant la subvention en conformité avec son obligation de retirer la subvention en vertu des dispositions de l'article 7.8 de l'Accord SMC. À notre avis, ces considérations donnent à penser que le remboursement d'un prêt aux conditions bonifiées ne devrait *pas* être interprété comme mettant fin à la durée de vie d'une subvention.

7.198. Nous notons, en outre, que l'Union européenne reconnaît que le remboursement du principal et des intérêts est une caractéristique essentielle d'une contribution financière sous forme de prêt.³⁷¹ En effet, l'obligation de rembourser le principal et les intérêts dans le cadre d'un prêt subventionné est une condition fondamentale de l'accord entre les pouvoirs publics accordant la subvention et le bénéficiaire du prêt en vertu duquel cette forme de contribution financière est transférée. En revanche, le remboursement d'un don ponctuel en espèces n'est *pas* une caractéristique intrinsèque de ce type de contribution financière. Le remboursement d'un don ponctuel en espèces est étranger au transfert direct de fonds à un bénéficiaire par les pouvoirs publics accordant la subvention. Comme l'Union européenne fait abstraction de cette différence importante, le parallèle qu'elle établit entre les remboursements des deux types de contributions financières utilisés dans ses exemples est malvenu. Pour souscrire à la position de l'Union européenne, nous devrions admettre que la réalisation des conditions mêmes auxquelles le prêt subventionné est accordé (c'est-à-dire le remboursement du principal à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché) serait, à elle seule, suffisante pour "supprimer" ou "reprenre" la subvention qui est définie par l'existence même de ces conditions. Bien que nous admettions que la durée de vie de toute subvention prendra fin avec le temps, nous ne pensons pas qu'une subvention puisse être retirée aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC simplement par l'exécution d'une condition dont la réalisation est justement le moyen par lequel cette même subvention est accordée. En d'autres termes, nous ne voyons pas comment le même acte – la réalisation de l'obligation de faire des remboursements subventionnés dans le cadre d'un prêt des pouvoirs publics – peut définir à la fois la fourniture et le retrait d'une subvention.

7.199. Les deux parties trouvent des éléments à l'appui de leurs différentes positions dans les termes des articles 1^{er} et 7.8 de l'Accord SMC. Selon l'Union européenne, la définition même d'une subvention donnée à l'article premier exige la coexistence d'une "contribution financière" et d'un "avantage" correspondant. De ce fait, invoquant la déclaration de l'Organe d'appel selon laquelle la durée de vie d'une subvention peut prendre fin "par la suppression de la contribution financière et/ou l'expiration de l'avantage", l'Union européenne fait valoir que le *remboursement intégral d'un prêt* à ses conditions bonifiées met fin à la durée de vie de cette subvention. Les États-Unis, en revanche, font valoir qu'il découle de l'article 7.8 qu'une subvention *dans son intégralité* doit être retirée pour que la mise en conformité soit assurée, et pas seulement un de ses éléments. À cet égard, ils soutiennent que l'emploi par l'Organe d'appel des termes "et/ou" dans la déclaration invoquée par

³⁶⁹ Les États-Unis considèrent que l'"avantage" conféré par un don équivaut à la valeur nominale de celui-ci plus les intérêts que le bénéficiaire a évité de payer grâce au don. Ainsi, un don peut être considéré comme étant fonctionnellement équivalent à un prêt sans intérêts pour lequel le bénéficiaire ne serait pas tenu de payer le principal, selon les États-Unis. (États-Unis, réponse à la question n° 21 du Groupe spécial, paragraphe 59; et observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 21 du Groupe spécial, paragraphe 79)

³⁷⁰ Cela pourrait être possible, par exemple, si le prêt des pouvoirs publics était sans intérêts et qu'un prêt similaire accordé par un prêteur sur le marché exigeait du bénéficiaire qu'il paie 10% d'intérêts par an sur le montant total du principal du prêt.

³⁷¹ Union européenne, réponse à la question n° 21 du Groupe spécial, paragraphe 11.

l'Union européenne signifie que l'Organe d'appel a reconnu que les deux options identifiées n'étaient pas nécessairement disjonctives, ce qui confirme que la suppression d'une contribution financière peut mettre fin à la durée de vie d'une subvention uniquement si elle entraîne aussi la fin de l'avantage.

7.200. Comme l'a indiqué le premier Groupe spécial de la mise en conformité, la déclaration invoquée par l'Union européenne n'a pas été faite isolément mais était précédée par l'explication par l'Organe d'appel de la façon dont les termes de l'article premier de l'Accord SMC s'articulaient pour définir l'existence d'une subvention. Après avoir rappelé, comme le fait l'Union européenne dans la présente procédure, que l'article premier disposait qu'une subvention serait réputée exister s'il y avait une contribution financière qui conférait un avantage, l'Organe d'appel a dit ce qui suit:

... le fait qu'une subvention est "réputée exister" au sens de l'article 1.1 une fois qu'il y a une contribution financière qui confère un avantage ne signifie pas qu'une subvention ne continue pas à exister après l'acte consistant à accorder la contribution financière. Cela est confirmé, par exemple, par le texte des articles 4.7 et 7.8 de l'Accord SMC. La référence faite dans ces dispositions au "retrait" de la subvention serait vidée de son sens si une subvention ne continuait pas à exister après avoir été octroyée à un bénéficiaire.³⁷²

7.201. Dans une note de bas de page afférente à la dernière phrase de cette déclaration, l'Organe d'appel a précisé sa pensée, rappelant qu'il avait précédemment constaté dans le contexte de la Partie V de l'Accord SMC que l'avantage d'une ""contribution financière" non liée et non récurrente" pouvait continuer d'être conféré après l'octroi de cette contribution.³⁷³ La déclaration invoquée par l'Union européenne – à savoir que la durée de vie d'une subvention peut prendre fin "par la suppression de la contribution financière et/ou l'expiration de l'avantage" – a été faite par l'Organe d'appel au début du paragraphe suivant. À notre avis, l'interprétation donnée par l'Union européenne de cette déclaration est erronée parce qu'elle ne tient pas compte du contexte spécifique dans lequel elle a été faite.

7.202. Nous pensons qu'il serait incohérent de considérer qu'après avoir expliqué à deux reprises qu'une subvention pouvait continuer à exister après la réalisation de l'acte consistant à accorder une contribution financière, l'Organe d'appel avait admis dans la phrase suivante que le remboursement d'un prêt à ses conditions bonifiées pouvait mettre fin à la durée de vie d'une subvention. Cela tient à ce que, pour les raisons déjà exposées, le remboursement d'un prêt aux conditions bonifiées confirme simplement qu'une subvention a été intégralement accordée (de la même façon que le transfert d'un don ponctuel en espèces confirme que le bénéficiaire a reçu la subvention intégrale). Par conséquent, nous n'estimons pas que, lorsqu'elle est considérée dans son juste contexte, la déclaration de l'Organe d'appel que l'Union européenne invoque étaye sa position. Au contraire, compte tenu de l'explication par l'Organe d'appel de la façon dont les termes de l'article premier de l'Accord SMC s'articulaient pour définir l'existence d'une subvention dans le paragraphe précédent de son rapport, il est plus juste d'interpréter la déclaration de l'Organe d'appel invoquée par l'Union européenne comme exprimant le point de vue selon lequel la durée de vie d'un prêt subventionné peut prendre fin dans l'une ou l'autre des deux situations suivantes: lorsque la contribution financière et l'avantage ont été supprimés; ou lorsque seul l'avantage est supprimé. Cela cadre avec notre point de vue selon lequel le remboursement d'un prêt à ses conditions bonifiées ne met pas, à lui seul, fin à la durée de vie de la subvention.

7.203. Enfin, nous ne voyons aucune incompatibilité entre le point de vue selon lequel le remboursement d'un prêt aux conditions bonifiées ne met *pas* fin, à lui seul, à la durée de vie d'une subvention et l'interprétation par l'Organe d'appel des obligations de mise en conformité d'un Membre au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC. Nous rappelons que dans le premier différend sur

³⁷² Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 708. (note de bas de page omise)

³⁷³ Le texte intégral de la note de bas de page pertinente dispose ce qui suit: "Nous notons également que, dans le contexte de la Partie V, l'Organe d'appel a constaté que l'autorité chargée de l'enquête pouvait présumer, aux fins d'un réexamen administratif au titre de l'article 21.2 de l'Accord SMC, "qu'un "avantage" continu{ait} d'être conféré par une "contribution financière" non liée et non récurrente"", bien que cette présomption ne soit pas irréfragable. (Rapports de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, note de bas de page 1643 (mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Plomb et bismuth II*, paragraphe 62); et *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 84).

la mise en conformité, l'Organe d'appel a constaté qu'un Membre n'avait aucune obligation de mise en conformité au titre de l'article 7.8 en ce qui concernait les subventions arrivées à expiration. Toutefois, pour les raisons exposées plus haut, nous ne considérons pas que le remboursement d'un prêt aux conditions bonifiées signifie nécessairement que la subvention est arrivée à expiration. Le remboursement d'un prêt aux conditions bonifiées ne "supprime" pas ni ne "restitue" ou ne "retire" le prêt subventionné. En fait, il confirme simplement que la contribution financière subventionnée a été fournie intégralement, de la même manière que l'acte consistant à transférer les fonds associés à un don ponctuel en espèces confirme que le don en espèces a été fourni intégralement. Par conséquent, tout comme la fourniture d'une contribution financière sous forme de don ponctuel en espèces ne met *pas* fin à la durée de vie d'une subvention immédiatement après l'octroi de ce don, la durée de vie d'un prêt subventionné peut continuer après que celui-ci a été intégralement remboursé aux conditions bonifiées. Dans les deux cas, la durée de vie de la subvention dépendra de la mesure dans laquelle le bénéficiaire continue d'utiliser la subvention aux fins initialement prévues (dans l'exemple de l'Union européenne, la durée de vie utile des actifs achetés) sans avoir remboursé au moins la valeur restante de l'avantage associé à la contribution financière initiale sur une base prospective.³⁷⁴

7.204. Gardant ces considérations à l'esprit, nous allons maintenant examiner si le remboursement de l'AL/FEM britannique pour l'A350XWB a mis fin à la durée de vie de la subvention fournie au titre de ce prêt. Nous avons constaté³⁷⁵ qu'Airbus avait effectué un paiement final aux pouvoirs publics britanniques en [***], d'un montant total de [***], qui correspondait au remboursement du montant intégral du principal restant dû qu'Airbus avait effectivement tiré et reçu, majoré des intérêts courus au titre de l'accord d'AL/FEM britannique *subventionné* concernant l'A350XWB. En conséquence, et à la lumière de nos conclusions concernant les implications du remboursement intégral d'un prêt subventionné à ses conditions bonifiées sur l'expiration d'une subvention, nous constatons que l'Union européenne n'a pas établi que le remboursement par Airbus des sommes restant dues au titre de l'accord d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB avait retiré la subvention fournie au titre de cet arrangement aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC.

7.4.5 Allégation de l'Union européenne selon laquelle les subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380 ont été retirées

7.205. Dans la présente section, nous traitons l'allégation de l'Union européenne selon laquelle les subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380 ont été retirées, assurant ainsi la mise en conformité aux fins de l'article 7.8 en ce qui concerne ces subventions. Dans la section 7.4.5.1, nous traitons l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle elle a assuré le retrait de toutes les subventions AL/FEM pour l'A380 au moyen d'une série de modifications [***] des accords de prêt AL/FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A380. Dans la section 7.4.5.2, nous traitons l'allégation distincte de l'Union européenne selon laquelle la subvention AL/FEM espagnole pour l'A380 a été retirée par l'amortissement intégral de l'avantage *ex ante* avec le temps. Enfin, dans la section 7.4.5.3, nous traitons l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle une annonce faite par Airbus pendant la présente procédure concernant l'"arrêt" et la suppression du programme relatif à l'A380 fournit une "confirmation supplémentaire" et "une base indépendante" pour la constatation de ce que l'Union européenne a retiré les subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380.

³⁷⁴ À cet égard, nous rappelons que "l}a nature, le montant et l'utilisation projetée de la subvention contestée peuvent être des facteurs pertinents à examiner dans le cadre d'une évaluation de la période pendant laquelle on *pourrait s'attendre* à ce que l'avantage découle de la contribution financière. Un groupe spécial peut examiner, par exemple, dans le cadre de son analyse *ex ante* de l'avantage, la question de savoir si la subvention est octroyée pour acheter des intrants ou des actifs fixes; la durée de vie utile de ces intrants ou actifs; la question de savoir si la subvention est importante ou faible; et la période pendant laquelle on s'attend à ce que la subvention soit utilisée pour la production future". (Rapport de l'Organe d'appel CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs, paragraphe 707).

³⁷⁵ Voir plus haut la section 7.4.4.2.1.

7.4.5.1 Modifications [***] des accords de prêt AL/FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A380

7.4.5.1.1 Principaux arguments des parties

7.206. L'Union européenne fait valoir, en des termes semblables à ceux de son allégation concernant la modification [***] de l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB, que les modifications [***] des accords de prêt AL/FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A380 ont assuré le retrait des subventions conférées au titre de ces arrangements. Elle fait valoir que les quatre États membres ont tous conclu des modifications de leurs accords d'AL/FEM concernant l'A380 respectifs avec Airbus, de sorte que les contributions financières antérieures, dont il avait été constaté qu'elles avaient été fournies à des conditions bonifiées, ont maintenant été remplacées par de nouvelles contributions financières qui sont compatibles avec un point de repère du marché, ce qui met les États membres prêteurs en conformité avec leurs obligations au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC.³⁷⁶

7.207. S'appuyant sur les rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel dans l'affaire *Japon – DRAM (Corée)*, l'Union européenne fait valoir que la modification substantielle d'un prêt existant, y compris la prorogation du délai de remboursement d'un prêt des pouvoirs publics, peut être traitée à juste titre comme le transfert de *nouveaux droits* au bénéficiaire du prêt modifié et donne lieu par conséquent à une *nouvelle contribution financière*.³⁷⁷ Elle fait valoir que les modifications apportées aux modalités des quatre accords d'AL/FEM modifiés concernant l'A380 peuvent être ainsi qualifiées parce qu'elles [***] et [***], ce qui permet à Airbus [***].³⁷⁸ En conséquence, elle soutient que les contrats d'AL/FEM modifiés concernant l'A380 constituent de nouvelles contributions financières qu'il faut évaluer au regard des modalités d'un point de repère du marché concomitant pour déterminer si elles confèrent un avantage au sens de l'article 1.1 a) 2) de l'Accord SMC.

7.208. L'Union européenne fait valoir que les modalités des accords d'AL/FEM modifiés concernant l'A380 sont compatibles avec celles qu'un prêteur sur le marché, confronté à la possibilité que le programme relatif à l'A380 soit supprimé, aurait offertes à Airbus au moment pertinent. Pour étayer cet argument, elle s'appuie sur un rapport établi par son consultant PwC, qui analyse les transactions en cause et conclut que le comportement des pouvoirs publics des États membres lorsqu'ils ont accepté les modifications était compatible avec le comportement d'un prêteur obéissant aux lois du marché confronté à la possibilité que le programme relatif à l'A380 soit supprimé. En particulier, PwC a examiné les divers aspects des quatre arrangements restructurés afin d'évaluer l'"effet net" des modifications sur les rendements futurs de chaque prêteur public. PwC a conclu que les modifications avaient des "avantages nets" en raison de leur incidence sur les remboursements attendus, qui plaçaient donc les prêteurs dans une meilleure situation que celle où ils se seraient trouvés dans un scénario de suppression du programme.³⁷⁹ L'Union européenne soutient que les États membres prêteurs ont donc agi comme des acteurs commerciaux rationnels en convenant d'une restructuration qui impliquait [***] devant la certitude de ces pertes.³⁸⁰

7.209. Les États-Unis font valoir qu'aucun élément n'étaye l'argument de l'Union européenne selon lequel les modifications "ont remplacé" les subventions AL/FEM pour l'A380 préexistantes. Ils font valoir qu'au lieu de supprimer les contrats d'AL/FEM initiaux concernant l'A380, les modifications ont maintenu ces contrats en place, selon des modalités qui ont été modifiées spécifiquement pour [***]. Ils font valoir que cela n'est pas conforme à la prescription de l'article 7.8 imposant de "retirer" ou "repandre" une subvention préexistante dont il a été constaté qu'elle avait causé des effets défavorables.³⁸¹

7.210. Les États-Unis font valoir que les modifications [***] sont dûment interprétées comme des "événements intermédiaires" – un "ajustement non prévu des modalités d'une subvention

³⁷⁶ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 70 à 80 et 100 à 102, 150, 158, 159 et 160 à 170.

³⁷⁷ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 152 (faisant référence au rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 7.442 et au rapport de l'Organe d'appel *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 251).

³⁷⁸ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 155 et 156.

³⁷⁹ Rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)).

³⁸⁰ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 137.

³⁸¹ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 52, 55 et 56.

préexistante" – qui *ont augmenté* le montant des subventions AL/FEM pour l'A380 préexistantes accordées à Airbus et ont prolongé leur durée de vie.³⁸² Pour évaluer l'effet de la modification, ils ont présenté un rapport établi par NERA Consulting, qui compare les TRI des accords de prêt AL/FEM initiaux concernant l'A380, en prenant en compte uniquement les flux de liquidités à partir de 2018, avec les TRI des accords d'AL/FEM modifiés concernant l'A380 à partir de 2018. Dans son analyse, NERA constate que les TRI des AL/FEM allemande, espagnole et britannique initiales concernant l'A380 sont plus élevés que les TRI correspondants des AL/FEM modifiées, et conclut que les modifications ont fait qu'Airbus s'est trouvée mieux lotie – et les pouvoirs publics allemands, espagnols et britanniques, moins bien lotis – qu'ils ne l'auraient été en l'absence des modifications.³⁸³ S'agissant de l'AL/FEM française pour l'A380, NERA conclut que le TRI de l'AL/FEM française initiale pour l'A380 est légèrement plus inférieur à celui de l'AL/FEM française modifiée pour l'A380, mais elle constate que les résultats sont très sensibles à la crédibilité de [***].³⁸⁴ À cet égard, les États-Unis estiment que si Airbus choisissait de supprimer le programme relatif à l'A380 un peu plus tôt que prévu dans le calendrier de livraison révisé, alors le TRI du contrat d'AL/FEM français initial concernant l'A380 serait plus élevé que celui de l'AL/FEM française modifiée pour l'A380.³⁸⁵ NERA a également évalué le TRI des paquets d'AL/FEM initiaux pour l'A380 considérés conjointement et celui des paquets d'AL/FEM modifiés considérés conjointement, concluant que le TRI des paquets initiaux était plus élevé que celui des arrangements modifiés. Les États-Unis affirment que cela vient encore confirmer que les modifications ont augmenté les subventions AL/FEM pour l'A380 préexistantes accordées à Airbus.³⁸⁶

7.211. En tout état de cause, les États-Unis estiment que même sur la base de son propre argument, l'Union européenne a tort de faire valoir que les modifications [***] ont aligné les subventions AL/FEM pour l'A380 sur un point de repère du marché concomitant. Selon eux, l'Union européenne et le rapport de PwC supposent indûment qu'en l'absence des modifications [***], Airbus aurait supprimé le programme relatif à l'A380 en [***], empêchant ainsi les pouvoirs publics liés à Airbus de récupérer le principal de l'AL/FEM pour l'A380 restant dû, ce qui rendait attrayante toute autre solution permettant la récupération potentielle du principal.³⁸⁷ Les États-Unis estiment que l'argument de l'Union européenne est vicié parce qu'il ne reconnaît pas qu'un créancier privé "aurait eu de bonnes raisons de penser qu'Airbus ... aurait cherché à remporter la commande passée en 2018 par Emirates ou un volume semblable de commandes passées par une autre compagnie aérienne cliente, même en l'absence des modifications [***]".³⁸⁸ Ils font valoir en outre que dans leur analyse, l'Union européenne et PwC ont fait indûment abstraction du risque que les prévisions concernant la demande d'A380 de la clientèle ne se concrétisent pas, [***] ce qui "{a conduit} PwC à surestimer les "avantages nets", ôtant ainsi toute fiabilité à son analyse financière".³⁸⁹ Enfin, ils font valoir que l'argument de l'Union européenne et les conclusions énoncées dans le rapport de PwC sont erronés parce qu'il n'y a pas d'éléments de preuve indiquant que les pouvoirs publics liés à Airbus ont exercé un niveau adéquat de diligence raisonnable en examinant s'il convenait de conclure les modifications [***] des accords d'AL/FEM concernant l'A380, ce qui est incompatible avec le comportement d'un prêteur commercial.³⁹⁰ Dans l'ensemble, ils font valoir qu'un prêteur commercial raisonnable aurait pu chercher à obtenir de meilleures modalités, telles que le remboursement sur la base d'un calendrier fixe, plutôt qu'au moyen de livraisons futures d'A380, ce qui "aurait considérablement réduit le risque afférent aux modifications pour les prêteurs".³⁹¹

7.4.5.1.2 Évaluation du Groupe spécial

7.4.5.1.2.1 Caractéristiques des accords de prêt AL/FEM modifiés concernant l'A380

7.212. Les modifications [***] changent les modalités de chacun des accords d'AL/FEM initiaux conclus par la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni avec Airbus entre [***] et

³⁸² États-Unis, première communication écrite, paragraphes 37 à 41.

³⁸³ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 45 (faisant référence au rapport de NERA sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce USA-8 (RCES/RCC)), paragraphe 17).

³⁸⁴ Rapport de NERA sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce USA-8 (RCES/RCC)), paragraphe 19.

³⁸⁵ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 46.

³⁸⁶ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 47 (faisant référence au rapport de NERA sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce USA-8 (RCES/RCC)), paragraphes 17 et 20).

³⁸⁷ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 60.

³⁸⁸ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 62.

³⁸⁹ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 74.

³⁹⁰ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 77 et 78.

³⁹¹ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 79.

[***].³⁹² L'Union européenne affirme qu'Airbus et les quatre États membres ont conclu les quatre modifications pour faire en sorte qu'Airbus reçoive [***] à un moment où elle était confrontée à un fléchissement de la demande d'A380 et devait prendre la décision cruciale de continuer le programme ou [***].³⁹³ La modification de l'AL/FEM allemande pour l'A380 a été conclue le [***], celle de l'AL/FEM française pour l'A380 le [***], celle de l'AL/FEM britannique pour l'A380 le [***] et celle de l'AL/FEM espagnole pour l'A380 le [***].³⁹⁴

7.213. Bien que les modifications spécifiques diffèrent à certains égards, les quatre modifications présentent des caractéristiques communes. À titre de modification centrale, chacune des modifications [***]. La modification française [***].³⁹⁵ La modification allemande [***].³⁹⁶ La modification espagnole [***].³⁹⁷ La modification britannique [***] [***].³⁹⁸ De plus, les contrats d'AL/FEM contenaient les modifications par pays suivantes:

- a. Dans le cas de la modification française, [***]³⁹⁹ Airbus est également convenue de [***].⁴⁰⁰ La modification française reporte aussi la date d'expiration de l'accord d'AL/FEM français initial concernant l'A380 de [***].⁴⁰¹
- b. Dans le cas de la modification allemande, [***].⁴⁰² Airbus était également tenue de [***].⁴⁰³ De plus, la modification allemande [***].⁴⁰⁴
- c. Dans le cas de la modification espagnole, [***].⁴⁰⁵ La modification crée aussi pour Airbus une nouvelle obligation de [***].⁴⁰⁶
- d. Dans le cas de la modification britannique, Airbus est également convenue de [***].⁴⁰⁷

7.214. Enfin, en cas de suppression du programme relatif à l'A380, la modification de l'AL/FEM [***] concernant l'A380 confirmait l'obligation, énoncée dans l'accord d'AL/FEM [***] initial concernant l'A380, pour Airbus de [***].⁴⁰⁸ [***] en cas de suppression du programme relatif à l'A380.⁴⁰⁹

³⁹² Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, note de bas de page 1933, paragraphe 7.326; accord d'AL/FEM français concernant l'A380 (pièce EU-12 (RCC)); Convention n° [***]81035002277545, [***] (pièce EU-13 (RCC)); accord d'AL/FEM allemand concernant l'A380 (pièce EU-14 (RCC) (traduction anglaise)); et accord d'AL/FEM espagnol concernant l'A380 (pièce EU-15 (RCC)); accord d'AL/FEM britannique concernant l'A380 (pièce EU-16 (RCC)).

³⁹³ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 140 à 145; rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES)), paragraphes 39 à 42; et Minutes of a meeting of the board of directors of Airbus SE, [***] (pièce EU-18 (RCES)), pages 2 à 4.

³⁹⁴ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 144.

³⁹⁵ Modification [***] de l'AL/FEM française pour l'A380 (pièce EU-21 (RCC)), article 3.

³⁹⁶ Modification [***] de l'AL/FEM allemande pour l'A380 (pièce EU-20 (RCES/RCC) (traduction anglaise)), article 3.1 a).

³⁹⁷ Modification [***] de l'AL/FEM espagnole pour l'A380 (pièce EU-23 (RCC)), page 3.

³⁹⁸ Modification [***] de l'AL/FEM britannique pour l'A380 (pièce EU-22 (RCC)), article 4.1.

³⁹⁹ Spécifiquement, en vertu de la modification, [***]. (Modification [***] de l'AL/FEM française pour l'A380 (pièce EU-21 (RCC)), article 2)

⁴⁰⁰ Modification [***] de l'AL/FEM française pour l'A380 (pièce EU-21 (RCC)), article 5.

⁴⁰¹ Modification [***] de l'AL/FEM française pour l'A380 (pièce EU-21 (RCC)), article premier; et rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphe 163.

⁴⁰² Spécifiquement, [***]. (Modification [***] de l'AL/FEM allemande pour l'A380 (pièce EU-20 (RCES/RCC) (traduction anglaise)), article 3.1 b))

⁴⁰³ Modification [***] de l'AL/FEM allemande pour l'A380 (pièce EU-20 (RCES/RCC) (traduction anglaise)), article 2.1.

⁴⁰⁴ Modification [***] de l'AL/FEM allemande pour l'A380 (pièce EU-20 (RCES/RCC) (traduction anglaise)), article 3.2.

⁴⁰⁵ Dans le cadre de l'accord d'AL/FEM espagnol initial concernant l'A380, Airbus est convenue de payer un prélèvement par aéronef de [***]. Ces prélèvements par aéronef étaient [***]. (Modification [***] de l'AL/FEM espagnole pour l'A380 (pièce EU-23 (RCC)), page 4)

⁴⁰⁶ Modification [***] de l'AL/FEM espagnole pour l'A380 (pièce EU-23 (RCC)), page 5.

⁴⁰⁷ Modification [***] de l'AL/FEM britannique pour l'A380 (pièce EU-22 (RCC)), article 4.2.

⁴⁰⁸ Modification [***] de l'AL/FEM [***] pour l'A380, [***]; clause 2.4 et annexe 3, clause 4.2. Voir aussi le rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphes 123 et 124.

⁴⁰⁹ La modification [***] prévoit uniquement qu'Airbus devrait [***] et spécifie que les conséquences juridiques prévues dans l'article 9 de l'accord de prêt de 2002 ne prendront pas effet si elle manque à cette

7.4.5.1.2.2 Cadre analytique pertinent

7.215. Le cadre analytique sur lequel s'appuie l'Union européenne pour étayer son affirmation que les modifications [***] des accords d'AL/FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A380 ont assuré le retrait des subventions conférées au titre de ces arrangements est semblable à l'approche analytique qu'elle a exposée en relation avec la modification [***] de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB examinée dans la section 7.4.3.2.2. Comme dans le cas de la modification [***] du contrat d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB, l'Union européenne soutient que les modifications [***] des AL/FEM pour l'A380 ont créé quatre nouvelles contributions financières, dont les modalités devraient être comparées avec un point de repère du marché concomitant lorsqu'il s'agit de déterminer si elles confèrent un avantage et par conséquent, continuent de subventionner Airbus.⁴¹⁰ Toutefois, à la différence de ce qu'elle a fait dans le cadre de l'approche qu'elle a adoptée pour la modification allemande concernant l'A350XWB, elle n'a pas essayé d'étayer son affirmation de mise en conformité en présentant un calcul des TRI des contrats d'AL/FEM modifiés concernant l'A380 et en comparant ces TRI avec le taux de rendement qu'un prêteur obéissant aux lois du marché aurait voulu obtenir sur un prêt accordé à Airbus selon des modalités semblables à celles des contrats d'AL/FEM modifiés concernant l'A380 au moment où ils ont été conclus. En fait, pour les contrats d'AL/FEM modifiés concernant l'A380, elle fait valoir que le point de repère approprié au regard duquel mesurer si les modalités révisées sont fondées sur le marché est le comportement d'un prêteur commercial confronté à la probabilité de la suppression anticipée du programme relatif à l'A380 en [***].⁴¹¹ Par conséquent, pour déterminer si les modifications [***] des accords d'AL/FEM concernant l'A380 assurent la mise en conformité, la question essentielle à laquelle il faut répondre selon le cadre analytique suggéré par l'Union européenne est celle de savoir si un prêteur commercial, confronté à la probable suppression du programme relatif à l'A380, aurait conclu les modifications de l'AL/FEM pour l'A380 selon les modalités convenues entre Airbus et les pouvoirs publics liés à Airbus.⁴¹²

7.216. En substance, nous comprenons que les affirmations de l'Union européenne se fondent sur les deux hypothèses suivantes: premièrement, les modifications [***] ont créé de *nouveaux* prêts qui ont *remplacé* les accords d'AL/FEM initiaux concernant l'A380; et deuxièmement, la manière appropriée de déterminer si les accords d'AL/FEM modifiés concernant l'A380 continuent de conférer une subvention à Airbus consiste à déterminer si un *prêteur commercial* aurait accepté les modifications de l'AL/FEM pour l'A380, compte tenu de la suppression probable du programme relatif à l'A380.

7.217. Nous rappelons que dans notre analyse de la modification [***] de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB, nous avons rejeté l'invocation par l'Union européenne des rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel dans l'affaire *Japon – DRAM (Corée)* comme fondement pour étayer son avis selon lesquels la "modification substantielle" d'un prêt existant créait nécessairement un *nouveau* prêt (contribution financière) aux fins d'une analyse de l'avantage. Nous avons constaté que l'invocation par l'Union européenne de l'affaire *Japon – DRAM (Corée)* était malvenue parce que ce différend traitait une question de droit différente découlant d'un ensemble de faits différent par rapport aux points de droit et de fait découlant de la modification [***] de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB. À notre avis, la même conclusion peut être formulée *mutatis mutandis* s'agissant de l'invocation par l'Union européenne de l'affaire *Japon – DRAM (Corée)* pour étayer ses affirmations concernant les modifications [***] des accords d'AL/FEM concernant l'A380.

7.218. Comme dans le cas de la modification [***] de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB, il n'y a rien dans les éléments de preuve dont nous disposons qui suggère que les modifications [***] des AL/FEM concernant l'A380 ont fait exister une *nouvelle* contribution financière. Même si les modifications ont changé les droits des parties contractantes, elles n'ont pas établi des arrangements de prêt nouveaux et distincts. Les modifications [***] n'ont pas supprimé les accords d'AL/FEM initiaux concernant l'A380. Tous les versements exigés par les accords de prêt

obligation. Nous comprenons que cela signifie qu'il n'est pas impossible pour Airbus de supprimer le programme avant 2028. (Modification [***] de l'AL/FEM pour l'A380 [***], article 4; et rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphes 84 et 85)

⁴¹⁰ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 70 à 80 et 152 à 176.

⁴¹¹ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 124 à 141; Minutes of a meeting of the board of directors of Airbus SE, [***] (pièce EU-18 (RCES)), page 2; et rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), section C.

⁴¹² Union européenne, première communication écrite, paragraphes 160 à 175.

avaient été effectués avant les modifications [***], aucun nouveau versement n'a été effectué par suite de ces modifications, et le principal et les intérêts restant dus n'avaient pas encore été intégralement remboursés. Selon nous, par conséquent, les accords d'AL/FEM initiaux concernant l'A380 continuent d'exister mais sous une forme restructurée, qui reflète les modalités de remboursement révisées convenues entre Airbus et les pouvoirs publics liés à Airbus.

7.219. Pour les raisons déjà exposées dans le contexte de notre analyse de la modification [***] du contrat d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB, nous estimons que, dans le cas où les fonds au titre d'un accord de prêt subventionné ont été intégralement versés et ne sont pas encore remboursés, une modification de ce prêt visant à l'aligner sur un point de repère du marché sur une base prospective devrait faire en sorte que le bénéficiaire soit placé dans la même situation que celle qui aurait été la sienne au moment de la modification si le prêt avait été consenti selon les modalités du marché dès le début.⁴¹³ Selon nous, par conséquent, l'approche correcte pour déterminer si les modalités révisées des accords d'AL/FEM concernant l'A380 alignent ces contrats sur un point de repère du marché exige que nous déterminions si ces modalités laissent Airbus dans la même situation que celle qui aurait été la sienne au moment des modifications *si le prêt avait été consenti selon les modalités du marché dès le début*. Nous appliquons maintenant ce critère aux faits entourant les modifications [***] des accords d'AL/FEM concernant l'A380.

7.4.5.1.2.3 Les modifications [*] ont-elles aligné les modalités des accords d'AL/FEM concernant l'A380 sur un point de repère du marché?**

7.220. Nous commençons par noter que, le montant du principal restant dû au titre des accords d'AL/FEM concernant l'A380 au moment des modifications [***] était considérable.⁴¹⁴ Comme il a déjà été indiqué, les modifications [***] libèrent Airbus de l'obligation de faire des versements basés sur des prélèvements sur certaines livraisons effectuées pendant la période [***] en vue, entre autres choses, de faciliter des ventes qu'elle prévoyait de faire à un client important et qui, comme on le voit, n'auraient sinon pas été réalisées. En même temps cependant, les quatre modifications [***].⁴¹⁵ Les modifications française et allemande exigent aussi qu'Airbus [***]⁴¹⁶ et des [***] additionnels sur des livraisons futures sont prévus dans le cas de la modification espagnole.⁴¹⁷ On peut donc dire que, dans leurs grandes lignes, les quatre modifications restructurent les modalités de remboursement du principal restant dû et des intérêts futurs exigibles au titre des accords d'AL/FEM préexistants d'une manière qui diminue la charge financière pesant sur Airbus à court et moyen termes, tout en augmentant cette charge à long terme, à un moment où Airbus et les pouvoirs publics des États membres s'attendaient manifestement à une amélioration du marché de l'A380.

7.221. Le rapport de PwC sur lequel l'Union européenne s'appuie définit son objectif comme étant l'évaluation de la question de savoir "si les restructurations négociées des accords de prêt FEM concernant l'A380 passés respectivement entre Airbus (ou ses sociétés affiliées) et {les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques} sont compatibles avec ce que des créanciers

⁴¹³ Voir plus haut la section 7.4.3.2.2.

⁴¹⁴ Dans le cadre des accords d'AL/FEM initiaux concernant l'A380, la France s'est engagée à fournir jusqu'à [***] en AL/FEM; l'Allemagne, jusqu'à [***] en AL/FEM; l'Espagne, jusqu'à [***] en AL/FEM; et le Royaume-Uni, jusqu'à [***] en AL/FEM. (Accord d'AL/FEM français concernant l'A380 (pièce EU-12 (RCC)), articles 3.1 et 6.2; accord d'AL/FEM allemand concernant l'A380 (pièce EU-14 (RCC)), clause 4; accord d'AL/FEM espagnol concernant l'A380 (pièce EU-15 (RCC)), article 2; et accord d'AL/FEM britannique concernant l'A380 (pièce EU-16 (RCC)), clause 5) Les États-Unis affirment qu'à la fin de 2017, les seuls [***] restant dus étaient [***] pour la France, [***] pour l'Allemagne, [***] pour l'Espagne et [***] pour le Royaume-Uni. (États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 63 (faisant référence au rapport de NERA sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce USA-8 (RCES/RCC)), appendices 1 à 8)) Nous notons en outre que l'Union européenne a estimé que les pertes pour les États membres auraient été [***] si le programme avait pris fin en [***]. L'Union européenne estime que [***] parce qu'Airbus était obligée de [***]. (Union européenne, première communication écrite, paragraphe 127; rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphes 150 à 158 et [***]; et accord d'AL/FEM [***] concernant l'A380 (pièce [***]), annexe 3, clauses 4.3, 4.8 et 4.9)

⁴¹⁵ Modification [***] de l'AL/FEM française pour l'A380 (pièce EU-21 (RCC)), article 2; modification [***] de l'AL/FEM allemande pour l'A380 (pièce EU-20 (RCES/RCC) (traduction anglaise)), article 3.1 b); modification [***] de l'AL/FEM espagnole pour l'A380 (pièce EU-23 (RCC)) page 4; et modification [***] de l'AL/FEM britannique pour l'A380 (pièce EU-22 (RCC)), article 4.2.

⁴¹⁶ Modification [***] de l'AL/FEM française pour l'A380 (pièce EU-21 (RCC)), article 5; et modification [***] de l'AL/FEM allemande pour l'A380 (pièce EU-20 (RCES/RCC) (traduction anglaise)), article 2.1.

⁴¹⁷ Modification [***] de l'AL/FEM espagnole pour l'A380 (pièce EU-23 (RCC)), page 5.

privés se trouvant dans une situation semblable auraient exigé pour des transactions comparables au même moment, c'est-à-dire si chaque mesure de restructuration est accordée selon des modalités compatibles avec le point de repère du marché pertinent et concomitant".⁴¹⁸ Le rapport de PwC procède à cette évaluation en quatre étapes essentiellement.

7.222. Dans son rapport, lors des deux premières étapes, PwC examine la probabilité de la suppression du programme et les perspectives d'un redressement réussi au moment des modifications [***]. Après avoir expliqué qu'"une condition préalable pour que des créanciers privés soutiennent ... une restructuration du projet" est la "probabilité d'un redressement réussi" des perspectives du projet financé⁴¹⁹, PwC examine le risque de suppression du programme relatif à l'A380, constatant qu'"il y avait un risque élevé de suppression du programme et donc une probabilité élevée pour les États membres de perdre une partie substantielle de leur investissement FEM".⁴²⁰ PwC explore ensuite les "perspectives de redressement" du programme relatif à l'A380 compte tenu des prévisions de demande disponibles pour les LCA vendus sur le marché des LCA très gros porteurs sur les 20 prochaines années et des modifications qu'Airbus prévoyait d'apporter à l'A380 pour en améliorer la compétitivité. PwC conclut que ces renseignements "suggèrent l'existence de perspectives d'un redressement réussi du programme relatif à l'A380".⁴²¹

7.223. Lors des deux dernières étapes de son analyse, PwC détermine les pertes potentielles pour les pouvoirs publics liés à Airbus en cas de suppression du programme relatif à l'A380. Puis il évalue les avantages et désavantages des modifications du point de vue de chaque prêteur public. PwC explique que lorsque cette évaluation aboutit à un "avantage net", les prêteurs des États membres améliorent leur situation par rapport au scénario de suppression du programme. Toutefois, lorsque l'évaluation de la modification ferait apparaître un "désavantage net", il serait nécessaire de comparer le degré de désavantage résultant des modalités restructurées parce qu'"un effet négatif net plus faible dans le scénario de la restructuration ... amènerait quand même à conclure que le soutien du processus de restructuration serait le comportement privilégié par un prêteur privé".⁴²² Selon PwC, cela tient au fait que l'"objectif principal pour un créancier privé confronté à une restructuration est d'éviter (partiellement ou totalement) des pertes potentielles".⁴²³ En d'autres termes, un créancier pourrait décider de procéder à la restructuration d'un prêt, même si le montant intégral des versements du principal restant dû et des intérêts futurs attendus dans le cadre du prêt préexistant ne pouvait pas être récupéré.

7.224. PwC conclut que l'effet des modifications [***] est un avantage net pour [***] de [***]⁴²⁴ et un avantage net pour [***] de [***].⁴²⁵ Dans le cas de [***], il détermine que l'effet net de la modification [***] est "neutre", avec la possibilité de [***] et conclut qu'un créancier privé aurait agi de la même manière que les pouvoirs publics espagnols.⁴²⁶ Enfin, dans le cas de [***], PwC conclut que la modification [***] [***], même en cas de suppression du programme. Toutefois, il estime finalement que la modification [***] est fondée sur le marché, parce qu'un investisseur privé aurait accepté la modification.⁴²⁷

7.225. À notre avis, on ne peut pas s'appuyer sur l'analyse de PwC pour montrer que les modifications [***] ont aligné les modalités des accords d'AL/FEM concernant l'A380 sur un point de repère du marché.

7.226. Dans son rapport, PwC constate que les perspectives du marché étaient positives en 2018 pour la nouvelle version de l'A380, plus compétitive d'après les allégations qu'Airbus entendait développer. PwC est arrivée à cette conclusion après avoir examiné: i) les prévisions 2017 d'Airbus concernant le marché mondial (prévoyant 1 410 nouvelles livraisons sur le segment des "aéronefs très gros porteurs" entre 2017 et 2037); ii) les perspectives actuelles du marché de 2017 de Boeing (prévoyant 3 160 livraisons sur le segment des "aéronefs à fuselage large moyens porteurs/gros

⁴¹⁸ Rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphes 3 et 20.

⁴¹⁹ Rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphe 8.

⁴²⁰ Rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphe 33.

⁴²¹ Rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphe 59.

⁴²² Rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphe 13.

⁴²³ Rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphe 9.

⁴²⁴ Rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphe 168.

⁴²⁵ Rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphe [***].

⁴²⁶ Rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphe [***].

⁴²⁷ PwC estime qu'"un investisseur privé se montrerait disposé à soutenir [***]. (Rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphe [***])

porteurs de passagers" au cours de la même période); iii) les prévisions concernant la flotte mondiale d'aéronefs (prévoyant 405 livraisons sur le segment des "aéronefs gros porteurs" de 2016 à 2036 et 394 spécifiquement pour l'A380); iv) 2 diapositives PowerPoint d'Airbus décrivant diverses "améliorations" prévues de l'A380; et v) certains RCES d'Airbus concernant des campagnes de vente alors actuelles et futures.⁴²⁸

7.227. Nous notons toutefois que, comme PwC l'a expliqué, l'histoire récente de l'A380 brossait un tableau différend, donnant à penser que les perspectives à court et moyen termes pour l'aéronef n'étaient pas bonnes. En février 2018, Airbus n'avait reçu aucune nouvelle commande d'A380 depuis près de quatre ans.⁴²⁹ Au contraire, plusieurs compagnies aériennes avaient annulé ou réduit les arrangements contractuels existants, ce qui s'était traduit par un volume de commandes de 311 aéronefs à la fin de 2017. Avec 226 A380 livrés jusqu'en mai 2018, seules 85 livraisons restaient à effectuer et une partie importante de celles-ci risquaient apparemment d'être annulées.⁴³⁰ Selon nous, le fait même qu'Airbus était sur le point de supprimer le programme donne à penser qu'un prêteur sur le marché aurait suivi de près les plans d'affaires futurs d'Airbus pour l'A380, y compris les prévisions de livraison d'un nouvel "A380plus" amélioré.⁴³¹ À cet égard, nous rappelons que, lorsqu'il a examiné la fiabilité des prévisions de livraison indiquées dans l'analyse de rentabilité d'Airbus, le Groupe spécial initial a fait la déclaration suivante:

Selon nous, plus on s'attend à ce que les événements visés par les prévisions se produisent loin dans le temps, plus il est probable qu'un ou plusieurs événements survenant dans l'intervalle fassent obstacle à leur réalisation. Dans le contexte spécifique de la branche de production des LCA où, comme les Communautés européennes le notent, l'environnement commercial est déterminé par des facteurs "qui sont par définition imprévisibles", on ne peut faire abstraction de l'élément d'incertitude lié aux prévisions de livraisons d'aéronefs qui parfois projetaient la réalisation d'événements sur plusieurs décennies.⁴³²

7.228. En outre, compte tenu du fait que les modalités de remboursement des contrats d'AL/FEM modifiés concernant l'A380 continuent d'être essentiellement fondées sur des prélèvements et subordonnées au succès, nous pensons que les considérations ci-après, identifiées par le Groupe spécial dans la procédure initiale, auraient également éclairé l'évaluation par un prêteur sur le marché des prévisions de conjoncture concernant l'A380 d'Airbus:

Parce que les remboursements de l'AL/FEM se font par prélèvements progressifs et sont subordonnés au succès, Airbus a une incitation économique à se montrer optimiste dans ses prévisions concernant, entre autres, le nombre d'aéronefs susceptibles d'être vendus et le rythme de ses ventes, {...} Plus nombreuses sont les ventes sur lesquelles le principal doit être remboursé et des redevances doivent être versées, et moins il est probable qu'Airbus devra effectuer ces versements si les estimations du plan d'affaires s'avèrent optimistes.⁴³³

7.229. Dans notre évaluation, les facteurs ci-dessus donnent à penser qu'un prêteur sur le marché aurait adopté une approche prudente pour déterminer si les perspectives commerciales de l'A380 étaient suffisantes pour justifier une modification des prêts, au lieu d'accepter les pertes qui auraient résulté de la suppression du programme. Nous ne sommes pas convaincus qu'un prêteur sur le marché confronté à la possibilité d'une suppression du programme relatif à l'A380 aurait conclu que

⁴²⁸ Rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphe 59.

⁴²⁹ Rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphe 31 (indiquant que "{b}ien qu'Airbus ait annoncé officiellement une commande de trois aéronefs A380 par le transporteur japonais All Nippon Airways (ANA) en janvier 2016, ces commandes étaient en fait auparavant classées sous clients "non divulgués" dans le carnet de commandes officiel d'Airbus").

⁴³⁰ Rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphe 31.

⁴³¹ Les États-Unis et NERA estiment qu'un créancier privé aurait eu accès à des renseignements qualifiant d'optimistes les prévisions d'Airbus concernant la demande d'A380 et qu'il est donc peu probable qu'il aurait accepté sans examen critique les prévisions de demande d'Airbus. (États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphes 67 à 79; et rapport de NERA sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce USA-8 (RCES/RCC)), paragraphes 3, 23 à 25 et 33 à 36)

⁴³² Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.414. (notes de bas de page omises)

⁴³³ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1926. (notes de bas de page omises)

la "condition préalable"⁴³⁴ au soutien de la restructuration des prêts AL/FEM pour l'A380 (à savoir la "probabilité d'un redressement réussi" de l'A380)⁴³⁵ était remplie aussi facilement que PwC l'avait estimé. Selon nous, par conséquent, l'analyse de PwC est une base insuffisante pour conclure qu'un prêteur sur le marché aurait constaté "l'existence de perspectives d'un redressement réussi du programme relatif à l'A380".⁴³⁶

7.230. Il apparaît que les États-Unis font valoir qu'on ne peut pas s'appuyer sur l'analyse de PwC pour montrer que les modifications de l'AL/FEM pour l'A380 étaient fondées sur le marché, parce que l'Union européenne n'a pas démontré l'hypothèse fondamentale sur laquelle repose cette analyse – à savoir qu'un prêteur sur le marché aurait estimé que les modifications de 2018 étaient nécessaires à la poursuite du programme relatif à l'A380. Ils examinent des éléments de preuve qui démontrent, selon eux, qu'un créancier privé aurait douté qu'Airbus supprime le programme relatif à l'A380 en [***] en l'absence des modifications. Ces éléments de preuve comprennent une déclaration du directeur général d'Emirates indiquant qu'Emirates "maint{enait} son engagement envers le programme {relatif à l'A380}".⁴³⁷ Les États-Unis affirment qu'Airbus ne doutait pas non plus de la demande du marché concernant l'A380 et s'attendait à ce qu'elle reprenne au milieu des années 2020, qu'elle disposait déjà de suffisamment de commandes sans risque pour maintenir le programme relatif à l'A380 jusqu'en [***]⁴³⁸ et qu'elle avait aussi indiqué [***] lorsqu'elle avait présenté les modifications aux États membres prêteurs.⁴³⁹ Ils soutiennent en outre qu'un créancier raisonnable aurait su également qu'Airbus avait la capacité de continuer à exploiter le programme relatif à l'A380, à perte si nécessaire, comme elle l'avait fait par le passé, afin de capter la demande future prévue.⁴⁴⁰ À la lumière de notre évaluation de ce qu'auraient été les vues probables d'un prêteur sur le marché sur les perspectives futures du programme relatif à l'A380 – et même de la propre évaluation par NERA et les États-Unis des prévisions d'Airbus concernant les livraisons d'A380⁴⁴¹ –, nous ne sommes pas convaincus par les affirmations des États-Unis concernant les attentes probables entourant le risque de suppression du programme relatif à l'A380.

7.231. En outre, nous notons que les États-Unis mettent en avant l'absence dans la présente procédure d'éléments de preuve montrant que les pouvoirs publics liés à Airbus avaient exercé une quelconque diligence raisonnable s'agissant des modifications concernant l'A380 pour étayer leur affirmation selon laquelle le rapport de PwC ne démontre pas que les modifications [***] sont fondées sur le marché.⁴⁴² Les États-Unis opposent cette situation aux circonstances entourant les accords d'AL/FEM initiaux concernant l'A380, où des appréciations de projets spécifiques avaient été effectuées et l'analyse de rentabilité d'Airbus, qui comportait une analyse de scénarios multiples, avait été examinée.⁴⁴³ L'Union européenne fait valoir que la présence ou l'absence de diligence raisonnable ne permet pas de déterminer si les modifications ont aligné les contrats d'AL/FEM concernant l'A380 sur un point de repère du marché et que, en tout état de cause, les États membres ont bien négocié les modalités de l'accord et exercé une diligence raisonnable, comme cela ressort du fait que les quatre modifications diffèrent les unes des autres, ce qui démontre qu'ils ont cherché

⁴³⁴ Rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphe 8.

⁴³⁵ Rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphe 8.

⁴³⁶ Rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), paragraphe 59.

⁴³⁷ Emirates press release, "Emirates welcomes 100th A380 to its fleet", (2 November 2017) (pièce USA-5).

⁴³⁸ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 67 (faisant référence à la téléconférence spéciale sur les bénéfices d'Airbus SE février 2018 (pièce USA-3)). Voir aussi États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphes 71 et 72.

⁴³⁹ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 67 (faisant référence à la modification [***] de l'AL/FEM allemande pour l'A380 (pièce EU-20 (RCES/RCC)), annexe 3).

⁴⁴⁰ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 64 et 65.

⁴⁴¹ Rapport de NERA sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce USA-8 (RCES/RCC)), paragraphe 16 (faisant référence à la téléconférence spéciale sur les bénéfices d'Airbus SE janvier 2018 (pièce USA-1)) ("Il est important qu'il soit bien clair, toutefois, que {le calendrier des livraisons attendues d'A380} est optimiste et inexact. Les prévisions pour [***] sont nettement supérieures au chiffre qu'Airbus avait déjà annoncé aux investisseurs. En outre, le calendrier des livraisons suppose qu'Airbus réussirait à obtenir { } commandes en sus de la commande passée par Emirates en 2018.").

⁴⁴² États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 76 (faisant référence au rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.651); rapport de NERA sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce USA-8 (RCES/RCC)), paragraphes 37 à 39. Les États-Unis font valoir en outre que les éléments de preuve versés au dossier confirment que les États membres prêteurs ont décidé d'introduire les modifications [***] en se fondant sur des considérations non commerciales liées à [***]. (États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphes 62 et 64 (mentionnant la lettre de [***] (pièce EU-89) (RCES)), "[***]").

⁴⁴³ Rapport de NERA sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce USA-8 (RCES/RCC)), paragraphe 39.

à optimiser les résultats.⁴⁴⁴ À notre avis, un prêteur sur le marché confronté à la suppression possible du programme relatif à l'A380 et à l'incertitude avérée des prévisions de livraison de LCA (en particulier, compte tenu de l'histoire récente de l'A380) aurait lui-même exercé une diligence raisonnable à l'égard des perspectives de l'A380. Nous rappelons à cet égard que le premier Groupe spécial de la mise en conformité a constaté ce qui suit:

... un investisseur commercial serait normalement censé exercer une certaine diligence raisonnable quant aux "conditions économiques" actuelles et futures d'un projet donné avant d'accepter de conclure un contrat de prêt.⁴⁴⁵

7.232. Les éléments de preuve concernant les discussions entre Airbus et les pouvoirs publics liés à Airbus sur lesquels l'Union européenne s'appuie ne révèlent pas dans quelle mesure la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni se sont appuyés sur leurs propres appréciations indépendantes des perspectives de l'A380 pour convenir des modifications. Les éléments de preuve de l'Union européenne confirment seulement que des négociations ont eu lieu sur une période de plusieurs mois au sujet des modalités des modifications.⁴⁴⁶ Nous ne disposons donc pas d'éléments de preuve montrant que les pouvoirs publics liés à Airbus ont procédé à une quelconque évaluation indépendante du plan d'affaires d'Airbus pour l'A380, y compris les perspectives de commercialisation de l'aéronef, ou de la valeur économique des modalités des modifications. Bien que nous ne pensions pas que l'absence de telles appréciations puisse à elle seule démontrer que les modifications n'alignent pas les modalités des accords d'AL/FEM initiaux concernant l'A380 sur un point de repère du marché, un prêteur commercial sur le marché aurait probablement exercé une diligence raisonnable au moment de décider s'il y avait lieu de conclure les modifications de l'AL/FEM pour l'A380.

7.233. Enfin, nous pensons comme les États-Unis que l'analyse de l'"avantage net/négatif net" de PwC ne détermine pas avec exactitude la situation financière "nette" des pouvoirs publics liés à Airbus au moment de la modification [***] parce que les comparaisons appliquées sont fondées sur les flux de liquidités *nominaux* futurs, au lieu de la *valeur actuelle nette* de ces flux. À titre d'exemple, les États-Unis rappellent que le rapport de PwC conclut que la modification espagnole offrait [***]. Ils notent toutefois qu'il en était ainsi malgré le fait qu'en vertu de l'accord d'AL/FEM espagnol initial concernant l'A380 et du calendrier des livraisons attendues d'Airbus/PwC, Airbus verserait des liquidités supplémentaires de [***] de 2020 à 2028, au-delà de ce que prescrit la modification [***] pour ces années [***]. Ils notent ensuite que dans le cadre de la modification espagnole, Airbus verse finalement ces liquidités de [***] [***]. Ils font donc valoir que PwC traite à tort [***] comme équivalant à [***].⁴⁴⁷ À notre avis, la réponse de PwC à ces critiques des États-Unis ne traite pas le point que ceux-ci soulèvent⁴⁴⁸, que nous jugeons valable, et elle ne nous convainc pas que la valeur temporelle de l'argent n'aurait pas dû être prise en compte dans les calculs de PwC.

7.234. Par conséquent, pour toutes les raisons susmentionnées, nous constatons que l'Union européenne n'a pas démontré que les modifications [***] des accords d'AL/FEM concernant l'A380 alignaient les conditions bonifiées des prêts sur les instruments de financement du marché. En conséquence, nous concluons que l'Union européenne n'a pas démontré que les modifications [***] des accords d'AL/FEM concernant l'A380 l'avaient mise en conformité avec l'obligation de "retirer la subvention" au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC.

7.4.5.2 Retrait de la subvention AL/FEM espagnole pour l'A380 par l'amortissement de l'avantage avec le temps

7.4.5.2.1 Principaux arguments des parties

7.235. L'Union européenne soutient que la durée de vie d'un prêt subventionné peut être déterminée sur la base des attentes *ex ante* des parties contractantes concernant son

⁴⁴⁴ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphes 200 et 201.

⁴⁴⁵ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.651.

⁴⁴⁶ Déclaration by [***], 4 October 2018 (pièce EU-19 (RCC)).

⁴⁴⁷ Rapport de NERA sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce USA-8 (RCES/RCC)), paragraphes 40 à 42.

⁴⁴⁸ Contre-rapport de PwC (pièce EU-86 (RCC)), paragraphe 39.

remboursement intégral à des conditions bonifiées.⁴⁴⁹ Elle allègue en conséquence que l'avantage de l'AL/FEM espagnole pour l'A380 a été pleinement amorti [***], date à laquelle il était prévu, sur la base des attentes d'Airbus et des pouvoirs publics espagnols au moment où le prêt a été convenu en [***], que le principal et les intérêts revenant aux pouvoirs publics espagnols auraient été remboursés intégralement. Pour étayer cette affirmation, elle s'appuie sur un rapport établi par son consultant, TradeRx, qui examine les modalités de l'AL/FEM espagnole pour l'A380, dresse le plan des versements attendus et des modalités de remboursement et conclut que l'avantage du contrat d'AL/FEM espagnol concernant l'A380 serait pleinement amorti en [***].⁴⁵⁰

7.236. Les États-Unis font valoir que l'évaluation de l'Union européenne est erronée parce que l'évaluation par TradeRx de la durée de vie de la subvention s'appuie à tort exclusivement sur la "durée de vie du prêt" sans prendre en compte la "durée de vie commerciale" prévue de l'A380, et parce que l'Union européenne fait abstraction du fait que les modifications de l'accord de prêt espagnol ont prolongé la durée de vie *ex ante* de la subvention AL/FEM espagnole pour l'A380. Ils affirment que l'Organe d'appel et le premier Groupe spécial de la mise en conformité ont tous deux reconnu qu'analyser une subvention au regard de sa "durée de vie commerciale" était un moyen valable de mesurer la durée de vie des subventions AL/FEM et ils font valoir qu'ayant fait abstraction de ce point, l'analyse de TradeRx concernant la durée de vie *ex ante* de la subvention AL/FEM espagnole pour l'A380 "est incomplète et n'est donc pas fiable".⁴⁵¹ De plus, ils font valoir que les modifications [***] et [***] de l'AL/FEM espagnole pour l'A380 n'étaient ni l'une ni l'autre prévues au moment où l'accord d'AL/FEM espagnol initial concernant l'A380 a été conclu et que ces deux modifications peuvent donc être interprétées comme ayant prolongé la durée de vie *ex ante* de l'AL/FEM espagnole pour l'A380 bien au-delà de 2018.⁴⁵²

7.4.5.2.2 Évaluation du Groupe spécial

7.237. Le consultant de l'Union européenne, TradeRx, cherche à déterminer si l'avantage conféré par l'accord de prêt AL/FEM espagnol concernant l'A380 a été pleinement amorti [***] par l'imputation de l'avantage allégué du prêt AL/FEM espagnol pour l'A380 sur la période pendant laquelle on s'attendait à ce que le principal et les intérêts soient intégralement remboursés et les redevances prévues payées. La raison d'être de cette approche est que l'avantage allégué conféré par la contribution financière (c'est-à-dire le prêt subventionné) serait perçu pendant la période de remboursement attendue, que l'Union européenne appelle la "durée de vie du prêt" attendue.⁴⁵³

7.238. Nous voyons plusieurs raisons qui font que l'approche de l'Union européenne ne constitue pas une base appropriée pour établir que la subvention AL/FEM espagnole pour l'A380 a été retirée aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC.

7.239. Premièrement et surtout, l'Union européenne s'appuie sur les attentes au sujet de la période pendant laquelle il était prévu qu'Airbus rembourse le prêt à ses *conditions bonifiées*. Pour les raisons déjà expliquées ailleurs dans le présent rapport, nous ne partageons pas l'avis de l'Union européenne selon lequel le remboursement du principal et des intérêts courus restant dus au titre d'un prêt *aux conditions bonifiées de ce prêt* signifie que la subvention a été retirée aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC. En fait, selon nous, le remboursement d'un prêt à ses conditions bonifiées confirme simplement que la contribution financière subventionnée a été fournie intégralement, de la même

⁴⁴⁹ L'Union européenne fait valoir que le Groupe spécial de la mise en conformité et l'Organe d'appel n'ont pas fait état d'une préférence pour la mesure de la durée de vie des subventions AL/FEM sur la base des attentes *ex ante* concernant leur remboursement intégral à des conditions bonifiées ou sur la base de l'amortissement de l'avantage d'un prêt AL/FEM subventionné sur la durée de vie commerciale prévue d'un aéronef financé. (Union européenne, première communication écrite, paragraphe 124)

⁴⁵⁰ Spécifiquement, TradeRx conclut que "{l}e montant *ex ante* du paiement (remboursement) ... s'élève au total à [***] à la fin de 2017, avec [***]. (Rapport de TradeRx sur la durée de vie attendue de l'AL/FEM (pièce EU-24 (RCES/RCC)), paragraphe 51)

⁴⁵¹ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 84.

⁴⁵² États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 93.

⁴⁵³ Nous rappelons que PwC a suivi la même approche dans la première procédure de mise en conformité pour analyser si l'avantage conféré par les subventions AL/FEM antérieures à l'A380 avaient été pleinement amorties, approche que le Groupe spécial a appelé l'approche fondée sur la "durée de vie du prêt". Dans la première procédure de mise en conformité, PwC a en outre évalué les subventions AL/FEM antérieures à l'A380 en imputant l'avantage sur la durée de vie commerciale attendue des programmes financés relatifs aux LCA A300, A310, A320 et A330/A340, et cette approche a été appelée l'approche fondée sur la "durée de vie commerciale". (Rapport du Groupe spécial CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis), paragraphes 6.869 à 6.879).

manière, par exemple, que l'acte consistant à transférer les fonds associés à un don ponctuel en espèces confirme que le don en espèces a été fourni intégralement. Par conséquent, la durée de vie d'un prêt subventionné ne prendra pas *nécessairement* fin après que le prêt aura été intégralement remboursé à ses conditions bonifiées. Dans le cas d'un don ponctuel comme dans celui d'un prêt subventionné, la durée de vie de la subvention dépendra de la mesure dans laquelle le bénéficiaire continue d'utiliser la contribution financière aux fins initialement prévues sans avoir remboursé au moins la valeur restante de l'avantage sur une base prospective.

7.240. Deuxièmement, nous notons que l'Union européenne fait valoir que la durée de vie de la subvention AL/FEM espagnole pour l'A380 devrait être déterminée sur la base du délai de remboursement prévu parce que, selon elle, il n'a pas été constaté que l'AL/FEM pour l'A380 était "essentielle" pour la capacité d'Airbus de mettre l'aéronef A380 (et l'aéronef A350XWB) sur le marché.⁴⁵⁴ À l'appui de cette argumentation, l'Union européenne fait référence aux constatations du premier Groupe spécial de la mise en conformité et de l'Organe d'appel selon lesquelles les prêts AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB ont permis à Airbus de lancer ces aéronefs "comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait"⁴⁵⁵, ce qu'elle interprète comme signifiant que les subventions ont eu un effet d'accélération limité sur le lancement de ces aéronefs.⁴⁵⁶ À notre avis, l'Union européenne a présenté de manière erronée les constatations du Groupe spécial.

7.241. Nous rappelons que le Groupe spécial initial a conclu qu'Airbus n'aurait pas pu lancer l'A380 tel qu'il avait été initialement conçu et au moment où elle l'avait fait sans l'AL/FEM. Cependant, le Groupe spécial a ensuite observé ce qui suit:

... si l'analyse de rentabilité de l'A380 donne à penser, *mais ne démontre aucunement*, que le projet en tant que projet autonome aurait pu être économiquement viable même sans AL/FEM, à notre avis, cette conclusion repose *en partie* sur l'hypothèse selon laquelle à l'époque du lancement, Airbus aurait été en mesure non seulement de concevoir et de construire l'A380, c'est-à-dire qu'elle disposait des technologies de développement et de production nécessaires, mais qu'elle aurait aussi pu obtenir tous les financements nécessaires aux conditions du marché.⁴⁵⁷

7.242. En outre, comme nous l'indiquons plus loin de façon plus détaillée, après avoir exclu du champ de la procédure de mise en conformité tous les "effets indirects" sur l'A380 et l'A350XWB découlant des AL/FEM antérieures à l'A380, l'Organe d'appel a ensuite confirmé les constatations du premier Groupe spécial de la mise en conformité selon lesquelles les ventes et livraisons d'A380 réalisées par Airbus pendant la période 2011-2013 étaient une cause réelle et substantielle de préjudice grave sur le marché des VLA sous la forme de pertes notables de ventes et d'un détournement du marché. Selon nous, il découle logiquement de ces constatations que la présence sur le marché de l'A380 pendant la période 2011-2013 était imputable *seulement aux effets directs de l'AL/FEM pour l'A380*, ce qui implique qu'Airbus n'aurait pas pu lancer et ensuite développer l'A380 pour la fin de la période 2011-2013 en l'absence de l'AL/FEM pour l'A380. À cet égard, nous notons qu'ailleurs dans ses communications, l'Union européenne a admis que les effets défavorables causés par la présence sur le marché de l'A380 pendant la période 2011-2013 étaient "imputés aux effets directs" de la seule AL/FEM pour l'A380".⁴⁵⁸ Par conséquent, les constatations du Groupe spécial initial et celles de l'Organe d'appel au stade de la mise en conformité n'étaient pas

⁴⁵⁴ Union européenne, première communication écrite, note de bas de page 303; et deuxième communication écrite, paragraphes 125 et 126.

⁴⁵⁵ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.1723 et 6.1760; et rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.646.

⁴⁵⁶ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphes 125 à 127. L'Union européenne estime que l'AL/FEM pour l'A380 et l'AL/FEM pour l'A350XWB ont accéléré les lancements respectifs de l'A380 et de l'A350XWB de deux ans ou moins. Elle fait valoir que, si la "durée de vie" des subventions AL/FEM pour l'A380 devait être estimée sur la base d'un examen de l'effet des subventions sur la durée de vie commerciale de l'A380, alors la subvention devrait être amortie sur la durée de l'effet d'accélération des subventions. Au lieu de cela, TradeRx a imputé l'avantage sur la période pendant laquelle on s'attendait à ce que le principal et les intérêts soient intégralement remboursés et les redevances prévues payées, c'est-à-dire, selon ses conclusions, [***]. (Voir le rapport de TradeRx sur la durée de vie attendue de l'AL/FEM (pièce EU-24 (RCC)), tableau 1.)

⁴⁵⁷ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1948. (pas d'italique dans l'original)

⁴⁵⁸ Union européenne, communication concernant l'arrêt du programme relatif à l'A380, paragraphe 3.

l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle l'AL/FEM pour l'A380 n'était *pas* "essentielle" pour la présence sur le marché de l'A380.

7.243. Nous notons que l'accord d'AL/FEM espagnol concernant l'A380 a été modifié deux fois depuis son entrée en vigueur. L'Union européenne n'a pas traité les arguments des États-Unis selon lesquels ces modifications sont des "événements intermédiaires" prolongeant la durée de vie de la subvention AL/FEM espagnole pour l'A380, si ce n'est pour faire valoir que les États-Unis "n'expliquent pas pourquoi ni comment ces événements intermédiaires allégués ont prolongé la durée de vie *ex ante* prévue du prêt s'agissant de la subvention FEM espagnole pour l'A380".⁴⁵⁹ Nous notons toutefois qu'elle a elle-même fait valoir que les modifications [***] de l'AL/FEM pour l'A380 pouvaient être qualifiées d'"événements intermédiaires".⁴⁶⁰

7.244. À notre avis, les modifications [***] de l'AL/FEM pour l'A380 sont considérées à juste titre comme des "événements intermédiaires" parce qu'elles étaient inattendues au moment où les accords d'AL/FEM initiaux concernant l'A380 ont été conclus.⁴⁶¹ Selon nous, les changements apportés en vertu des modifications modifient les attentes concernant le délai de remboursement prévu. Dans le cas de l'AL/FEM espagnole pour l'A380, la modification [***] [***] l'obligation incombant à Airbus d'effectuer des remboursements par aéronef sur [***] dont il était prévu qu'elles auraient lieu entre [***]. La modification [***] prélèvements par aéronef sur les autres livraisons au-delà de celles qui font l'objet de [***] et crée en outre pour Airbus une nouvelle obligation de [***].⁴⁶² Par conséquent, la modification [***] a modifié les attentes *ex ante* concernant le délai de remboursement de l'AL/FEM espagnole pour l'A380, en prolongeant ce délai (notamment par l'obligation de payer des redevances) au-delà de ce qui était prévu auparavant.⁴⁶³ Autrement dit, même selon le propre critère de la "durée de vie du prêt" énoncé par l'Union européenne, la durée de vie de la subvention AL/FEM espagnole pour l'A380 n'a pas pris fin parce que la modification [***] a prolongé les modalités de remboursement au-delà des attentes *ex ante* des parties contractantes.⁴⁶⁴

7.245. Pour les raisons qui précèdent, nous constatons que l'Union européenne n'a pas démontré que la subvention AL/FEM espagnole pour l'A380 avait été retirée aux fins de l'article 7.8 par suite de l'amortissement allégué de l'avantage en [***].

7.4.5.3 Question de savoir si l'annonce par Airbus de l'"arrêt" du programme relatif à l'A380 assure le retrait des subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380

7.4.5.3.1 Principaux arguments des parties

7.246. L'Union européenne allègue que l'annonce par Airbus de l'"arrêt" du programme relatif à l'A380 fournit une "confirmation supplémentaire" et une "base indépendante" pour la constatation de ce qu'elle a retiré les subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380.⁴⁶⁵ Elle qualifie l'annonce d'Airbus de "fait" postérieur à l'établissement pertinent⁴⁶⁶, qui

⁴⁵⁹ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 128.

⁴⁶⁰ Union européenne, réponse à la question n° 29 du Groupe spécial, paragraphes 161 à 163.

⁴⁶¹ Nous rappelons qu'un examen de la "durée de vie" *ex ante* d'une subvention, sur la base de l'attente au moment de l'octroi de la subvention, devrait être complété par une évaluation des "événements intermédiaires" ultérieurs dont il était allégué qu'ils s'étaient produits après l'octroi de la subvention, ce qui permettrait de déterminer si la subvention s'est matérialisée comme prévu. (Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.646 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 709))

⁴⁶² Modification [***] de l'AL/FEM espagnole pour l'A380 (pièce EU-23 (RCC)), page 5.

⁴⁶³ Nous estimons que cette interprétation est compatible avec l'examen de la durée de vie *ex ante* d'une subvention effectué par l'Organe d'appel dans la procédure initiale, qui était axé sur les utilisations projetées auxquelles une subvention était destinée, et non sur la durée attendue d'une contribution financière. (Voir le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 707.)

⁴⁶⁴ L'Union européenne fait valoir, par exemple, que la durée de vie *ex ante* attendue de la subvention prendra fin soit lorsque les modalités de l'accord de prêt ne prévoiront plus d'autres remboursements soit lorsque les livraisons prévues attendues prendront fin. (Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphes 122 et 123)

⁴⁶⁵ Union européenne, communication concernant l'arrêt du programme relatif à l'A380, paragraphe 5.

⁴⁶⁶ Union européenne, communication concernant l'arrêt du programme relatif à l'A380, paragraphes 4 et 8.

constitue un élément de preuve de la mise en conformité avec les recommandations et décisions de l'ORD. Elle estime que l'annonce d'Airbus est "un événement relevant des termes de la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne" et qu'elle "est, dans le contexte d'une situation factuelle et du marché en évolution, inextricablement liée à des mesures dont il a été explicitement indiqué dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne" qu'elles assureraient la mise en conformité au titre de l'article 7.8".⁴⁶⁷

7.247. L'Union européenne soutient que l'annonce d'Airbus concernant l'"arrêt" étaye son allégation de retrait des subventions AL/FEM pour l'A380 pour deux raisons principales. Premièrement, elle affirme que l'annonce par Airbus de l'"arrêt" du programme relatif à l'A380 a déclenché une prescription imposant à Airbus de [***] le principal et les intérêts restant dus au titre de l'accord d'AL/FEM [***] concernant l'A380, ce qui doit se faire au moyen de [***].⁴⁶⁸ Elle fait valoir que cette prescription "confirme {la} précédente démonstration selon laquelle la subvention FEM [***] pour l'A380 est retirée au [***]".⁴⁶⁹ À titre subsidiaire, elle fait valoir que la subvention AL/FEM [***] pour l'A380 sera retirée le [***], lorsque le paiement final sera effectué.⁴⁷⁰ Deuxièmement, l'Union européenne fait valoir que l'annonce d'Airbus constitue un "événement intermédiaire" qui "modifie radicalement "la manière dont {les} subvention{s} se matérialis{eront} dans le temps" par rapport aux attentes qui existaient au moment où elles ont été accordées", "apporte une certitude en ce qui concerne le remboursement du prêt et ainsi met fin à la durée de vie des subventions plus tôt que prévu *ex ante*", confirmant par là-même que les quatre subventions AL/FEM pour l'A380 ont toutes été retirées.⁴⁷¹

7.248. Les États-Unis font valoir que l'annonce d'Airbus concernant l'avenir du programme relatif à l'A380 n'est pas une "mesure prise pour se conformer" par l'Union européenne et que ni l'annonce ni la situation qu'elle décrit ne peuvent relever du mandat du Groupe spécial afin d'étayer l'argument de l'Union européenne selon lequel elle a retiré les subventions AL/FEM pour l'A380.⁴⁷² Ils affirment que l'Union européenne n'a pas elle-même affirmé que l'annonce était une "mesure prise pour se conformer" et qu'elle a au lieu de cela choisi de qualifier l'annonce de "fait" qui était d'une certaine façon pertinent pour l'évaluation du Groupe spécial. Ils font valoir en outre que toute action d'Airbus concernant le programme apparaîtrait comme une décision commerciale privée prise sans l'approbation ni l'intervention des pouvoirs publics.⁴⁷³ Bien qu'il apparaisse qu'ils admettent que les pièces figurant dans la communication de l'Union européenne en rapport avec l'annonce peuvent constituer des *éléments de preuve* pertinents en l'espèce, les États-Unis contestent la *pertinence* de ces éléments de preuve, décrivant les données détaillées figurant dans le communiqué de presse d'Airbus du 14 février 2019 non comme des "faits" mais plutôt comme des "déclarations concernant ces intentions ou attentes d'Airbus".⁴⁷⁴

7.249. En tout état de cause, les États-Unis font valoir que l'annonce d'Airbus n'implique aucune suppression de la subvention accordée précédemment à Airbus et n'étaye donc pas les arguments de l'Union européenne selon lesquels les subventions AL/FEM pour l'A380 ont été retirées. Ils font valoir que les arguments de l'Union européenne concernant le remboursement de l'AL/FEM [***] pour l'A380 sont incorrects car le remboursement d'une contribution financière aux conditions bonifiées n'assure pas le retrait de la subvention. Enfin, ils font valoir que l'annonce de l'intention de supprimer le programme relatif à l'A380 dans le futur ne constitue pas un "événement intermédiaire" qui met fin à la durée de vie des subventions. À cet égard, ils rappellent que le programme relatif à l'A380 reste opérationnel. De plus, ils rappellent que le premier Groupe spécial

⁴⁶⁷ Union européenne, communication concernant l'arrêt du programme relatif à l'A380, paragraphes 12 à 14 et 17 à 25.

⁴⁶⁸ Union européenne, observations sur les arguments et éléments de preuve déposés par les États-Unis avec leurs observations du 25 juin 2019 sur les réponses de l'UE aux questions du Groupe spécial, paragraphe 2 (faisant référence à [***] (pièce EU-113 (RCC))).

⁴⁶⁹ Union européenne, observations sur les arguments et éléments de preuve déposés par les États-Unis avec leurs observations du 25 juin 2019 sur les réponses de l'UE aux questions du Groupe spécial, paragraphe 2.

⁴⁷⁰ Union européenne, observations sur les arguments et éléments de preuve déposés par les États-Unis avec leurs observations du 25 juin 2019 sur les réponses de l'UE aux questions du Groupe spécial, paragraphe 3.

⁴⁷¹ Union européenne, communication concernant l'arrêt du programme relatif à l'A380, paragraphes 33 à 38.

⁴⁷² États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphes 19, 20 et 86; déclaration liminaire à la réunion du Groupe spécial, paragraphe 62.

⁴⁷³ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 19.

⁴⁷⁴ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphes 15 à 18.

de la mise en conformité a précédemment rejeté un argument concernant la suppression du programme relatif à l'A340, considérant que le fait que le programme relatif à l'A340 pouvait être supprimé avant que le remboursement intégral ne soit réalisé était une caractéristique inhérente aux accords d'AL/FEM. Ils font valoir que le même raisonnement devrait s'appliquer également au programme relatif à l'A380 et "cela d'autant plus qu'Airbus n'a pas encore supprimé le programme relatif à l'A380."⁴⁷⁵

7.4.5.3.2 Évaluation du Groupe spécial

7.250. Le 14 février 2019, Airbus a publié un communiqué de presse annonçant ses résultats pour l'année entière. Dans ce communiqué de presse, elle annonçait qu'Emirates Airlines avait annulé 39 commandes d'A380 et qu'en conséquence, elle cesserait les livraisons d'A380 en 2021 en raison de l'absence de commandes d'autres clients en attente. Le communiqué de presse révélait qu'elle avait reçu 12 commandes d'A380 en 2018 et livrerait 14 A380 additionnels à Emirates avant de supprimer le programme en 2021.⁴⁷⁶ L'Union européenne a confirmé que [***] seraient faites à [***], et [***].⁴⁷⁷

7.251. Le 14 août 2019, l'Union européenne a informé le Groupe spécial d'un accord conclu le [***] entre [***] et Airbus, confirmant que par suite de son annonce de suppression, Airbus [***] au titre de l'accord d'AL/FEM [***] concernant l'A380, conformément aux modalités spécifiques de ce contrat. Elle expose son argument concernant cet accord dans deux paragraphes de ses observations sur les observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne aux questions du Groupe spécial après la réunion de fond.⁴⁷⁸

7.252. Nous admettons que l'Union européenne est en droit de nous demander d'examiner son affirmation selon laquelle l'annonce d'Airbus concernant la suppression était un "événement intermédiaire" qui a mis fin à la durée de vie des subventions AL/FEM pour l'A380. À cet égard, nous pensons comme le premier Groupe spécial de la mise en conformité qu'une fois qu'un plaignant dans un différend au titre de l'article 21:5 du Mémoire d'accord a dûment indiqué les subventions et les dispositions juridiques qui relèvent de ses allégations, il n'a pas besoin d'expliquer aussi de manière exhaustive en quoi le Membre mettant en œuvre a pu manquer à son obligation de retirer ces subventions et/ou de mettre fin à leurs effets défavorables. Ainsi que le premier Groupe spécial de la mise en conformité l'a expliqué:

Une fois que le plaignant a clairement indiqué les subventions pertinentes et les fondements juridiques étayant ses allégations avec suffisamment de clarté et de précision, le Membre mettant en œuvre saura sur quoi porte le différend, et il incombera ensuite au plaignant de justifier ses allégations sur la base d'arguments et éléments de preuve présentés *durant les travaux du groupe spécial*. À notre avis, il se peut qu'une partie de cette justification nécessite d'inclure, lorsque cela est pertinent et nécessaire, une explication de la mesure dans laquelle les subventions clairement indiquées {dans

⁴⁷⁵ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphes 88 à 91.

⁴⁷⁶ Airbus SE, Unaudited Condensed IFRS Consolidated Financial Information for the year ended 31 December 2018, <https://www.airbus.com/content/dam/corporate-topics/financial-and-company-information/FY2018-Airbus-FINANCIAL-STATEMENTS.pdf>, page 17; communiqué de presse d'Airbus, "Airbus reports strong full-year 2018 results, delivers on guidance", 14 février 2019, <https://www.airbus.com/content/dam/corporate-topics/financial-and-company-information/FY2018-Airbus-PRESS-RELEASE.pdf>; et Airbus, "FY Results 2018" (Présentation), <https://www.airbus.com/content/dam/corporate-topics/financial-and-company-information/FY2018-Airbus-PRESENTATION.pdf>, pages 4 et 11.

⁴⁷⁷ Union européenne, déclaration liminaire à la réunion du Groupe spécial, paragraphe 22; et Airbus, "Timing of remaining Emirates A380 deliveries" (pièce EU-99 (RCC)).

⁴⁷⁸ Union européenne, observations sur les arguments et éléments de preuve déposés par les États-Unis avec leurs observations du 25 juin 2019 sur les réponses de l'UE aux questions du Groupe spécial, paragraphe 2; [***] (pièce EU-113 (RCC)); [***] (pièce EU-114 (RCC)); et Email from [***] to Airbus, 8 August 2019 (pièce EU-115 (RCC)). L'Union européenne a dit initialement qu'Airbus procéderait au remboursement intégral du principal et des intérêts courus restant dus [***], indiquant par la suite que [***]. (Union européenne, communication concernant l'arrêt du programme relatif à l'A380, paragraphe 32; et réponse à la question n° 31 du Groupe spécial, paragraphe 175)

la demande d'établissement d'un groupe spécial} continuent d'exister ... en raison d'un "événement intermédiaire".⁴⁷⁹

7.253. Nous avons toutefois des doutes sur fait que l'accord [***] entre [***] et Airbus et les éléments de preuve y relatifs présentés par l'Union européenne relèvent de notre mandat. Bien qu'ils soient liés à l'"événement intermédiaire" allégué susmentionné, les faits et arguments que l'Union européenne nous a demandé de prendre en considération vont au-delà de l'"événement intermédiaire" allégué lui-même et concernent les implications alléguées, pour la mise en conformité, d'une nouvelle mesure (l'accord [***]), qui est entrée en vigueur bien après l'établissement du présent Groupe spécial de la mise en conformité. Nonobstant ces réserves, nous ne jugeons pas nécessaire d'exprimer un avis définitif sur cette question aux fins du présent différend, parce que, comme il est expliqué dans la section 7.4.5.3.2.2, nous ne souscrivons pas à l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle l'accord [***] confirme que la subvention AL/FEM [***] pour l'A380 a été retirée. Ainsi, même à supposer pour les besoins de l'argumentation que l'accord [***] relève dûment de notre mandat, il ne démontrerait pas que la mise en conformité a été assurée en ce qui concerne la subvention AL/FEM [***] pour l'A380.

7.4.5.3.2.1 Annonce de l'"arrêt" [***]

7.254. L'Union européenne fait valoir que l'annonce de l'arrêt constitue un "événement intermédiaire" qui met fin à la durée de vie des subventions AL/FEM pour l'A380 parce qu'elle confirme que la date butoir pour les remboursements finals au titre des contrats d'AL/FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A380 sera fixée à [***].⁴⁸⁰

7.255. Actuellement Airbus continue de produire l'A380 et la suppression n'aura lieu que lorsque les livraisons en attente auront été achevées en juillet 2021. Compte tenu de cela, nous ne voyons pas comment on peut dire que l'annonce d'Airbus a mis fin actuellement à la "durée de vie" des subventions AL/FEM pour l'A380. Nous ne souscrivons donc pas à l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle l'annonce par Airbus de l'arrêt du programme relatif à l'A380 établit, à elle seule, que l'Union européenne a assuré le retrait des subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380 aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC.

7.4.5.3.2.2 Accord [***] entre [***] et Airbus

7.256. Nous examinons enfin l'argument de l'Union européenne selon lequel l'annonce de l'"arrêt" du programme relatif à l'A380 a entraîné le retrait de la subvention AL/FEM [***] pour l'A380 en déclenchant l'obligation pour Airbus de rembourser le principal et les intérêts courus au titre du contrat d'AL/FEM [***] concernant l'A380. Aux termes de l'accord [***], Airbus est tenue de [***].⁴⁸¹ [***].⁴⁸²

7.257. L'Union européenne nous demande de constater que le remboursement au titre de l'accord [***] assure le retrait de la subvention AL/FEM [***] pour l'A380 selon l'une ou l'autre des deux façons suivantes. Premièrement, elle fait valoir que l'accord [***] a eu pour effet de convertir les obligations de remboursement d'Airbus en [***], car elle estime que le remboursement n'est plus subordonné aux livraisons. Elle estime en outre que le taux d'intérêt applicable (qui était [***], selon ses estimations) au titre de l'accord est supérieur à ce qu'Airbus devrait payer pour obtenir le même montant de financement sur le marché⁴⁸³ et, donc, que la subvention AL/FEM [***] pour

⁴⁷⁹ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.915. (italique dans l'original)

⁴⁸⁰ L'Union européenne fait aussi valoir que l'annonce de l'"arrêt" du programme relatif à l'A380 est un "événement intermédiaire" qui assure l'élimination de tous les effets défavorables liés à la présence de l'A380 sur le marché. Nous examinons cet argument plus loin dans la section 7.5.5.5.

⁴⁸¹ Union européenne, observations sur les arguments et éléments de preuve déposés par les États-Unis avec leurs observations du 25 juin 2019 sur les réponses de l'UE aux questions du Groupe spécial, paragraphe 2; et [***] (pièce EU-113 (RCC)), clause 2.3.

⁴⁸² Les intérêts courent au taux de [***] de l'année précédente. (Union européenne, observations sur les arguments et éléments de preuve déposés par les États-Unis avec leurs observations du 25 juin 2019 sur les réponses de l'UE aux questions du Groupe spécial, paragraphe 2; [***]; [***]; et [***])

⁴⁸³ L'Union européenne fait valoir qu'Airbus bénéficie d'une note de crédit A+ et que le taux d'emprunt de société d'Airbus pour [***]. (Union européenne, observations sur les arguments et éléments de preuve déposés par les États-Unis avec leurs observations du 25 juin 2019 sur les réponses de l'UE aux questions du Groupe spécial, paragraphe 2; Airbus, "Hedging & Debt Information",

l'A380 a été retirée le [***] lorsque le premier versement du remboursement a eu lieu au titre de l'accord. À titre subsidiaire, elle affirme que l'AL/FEM [***] pour l'A380 sera retirée le [***] lorsqu'Airbus effectuera son remboursement final du principal et des intérêts courus restant dus.⁴⁸⁴

7.258. D'après nous, l'accord [***] expose la façon dont les parties contractantes sont convenues de donner effet aux dispositions [***] de la modification [***] de l'accord d'AL/FEM [***] initial concernant l'A380. Spécifiquement, au titre de la modification [***], Airbus est convenue d'effectuer [***] au cas où elle annoncerait que le programme relatif à l'A380 prendrait fin dans le futur.⁴⁸⁵ L'accord [***] prévoit la façon dont Airbus doit s'acquitter de cette obligation.⁴⁸⁶ Nous notons toutefois que cette caractéristique de la modification [***] n'a pas changé la position des pouvoirs publics [***] par rapport à l'accord d'AL/FEM initial concernant l'A380. Comme l'Union européenne l'a expliqué, Airbus était déjà tenue d'assurer [***] au cas où le programme relatif à l'A380 serait supprimé [***] au titre *du contrat d'AL/FEM [***] initial concernant l'A380*.⁴⁸⁷ Autrement dit, la possibilité de [***] était déjà une caractéristique de l'accord d'AL/FEM [***] concernant l'A380 *subventionné*. Nous notons en outre que les taux d'intérêt appliqués sur les montants du principal et des intérêts courus restant dus sont obtenus au moyen de l'application de la même formule [***] que celle qui est énoncée dans l'accord d'AL/FEM initial.⁴⁸⁸ Dans la pratique, il apparaît donc que l'accord [***] n'a rien fait de plus que simplement donner effet aux modalités de l'accord d'AL/FEM [***] initial concernant l'A380 qui prescrivaient les obligations de remboursement d'Airbus en cas de suppression du programme. Nous ne pensons pas que l'accord [***] ait imposé à Airbus une obligation qui n'existait pas déjà dans l'arrangement initial subventionné. Dans cette mesure, nous ne sommes pas d'accord avec l'Union européenne lorsqu'elle fait valoir que l'accord [***] a remplacé l'accord d'AL/FEM [***] initial concernant l'A380 par un *nouvel* accord de prêt selon les modalités du marché. L'accord [***] n'a pas converti les obligations d'Airbus au titre de l'accord d'AL/FEM [***] concernant l'A380 en [***], comme l'Union européenne le soutient. De fait, il prescrit simplement la façon dont Airbus et les pouvoirs publics [***] sont convenus qu'Airbus s'acquitterait de son obligation de [***] au titre des arrangements d'AL/FEM concernant l'A380 subventionnés existants. Par conséquent, nous constatons que l'accord [***] n'a pas retiré la subvention AL/FEM [***] pour l'A380.

7.4.6 Conclusions

7.259. Compte tenu du raisonnement et des constatations exposés plus haut, nous concluons que les subventions AL/FEM allemandes et britanniques pour l'A350XWB et les subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380 n'ont pas été retirées aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC. Nous parvenons à cette conclusion sur la base des considérations suivantes:

- a. S'agissant de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB:
 - i. il n'y a pas de base factuelle suffisante permettant d'accepter l'hypothèse sous-tendant l'allégation de retrait de l'Union européenne, à savoir qu'Airbus songeait sérieusement à exercer ses droits au titre de [***] de l'accord de prêt AL/FEM allemand initial concernant l'A350XWB afin de refinancer l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB au moyen d'instruments fondés sur le marché au moment de la modification [***]; et
 - ii. même si nous admettions qu'il y avait une possibilité crédible qu'Airbus invoque [***] afin de rembourser et refinancer l'AL/FEM allemande pour l'A350XWB, nous ne sommes pas convaincus que le critère permettant de déterminer si les modalités modifiées de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB étaient fondées sur le marché devrait être axé, comme l'Union européenne le fait valoir, sur la comparaison du TRI attendu du contrat modifié avec le TRI attendu qu'un

<https://www.airbus.com/investors/hedging-and-deb-information.html>; et Email from [***] to Airbus, 8 August 2019 (pièce EU-115 (RCC))

⁴⁸⁴ Union européenne, observations sur les arguments et éléments de preuve déposés par les États-Unis avec leurs observations du 25 juin 2019 sur les réponses de l'UE aux questions du Groupe spécial, paragraphe 3 et note de bas de page 6.

⁴⁸⁵ [***].

⁴⁸⁶ [***].

⁴⁸⁷ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 123 et 171.

⁴⁸⁸ Comparer [***] avec [***], et [***], tous formulés essentiellement dans les mêmes termes.

prêteur sur le marché s'attendrait à obtenir pour un prêt identique ou similaire conclu au moment de la modification. En revanche, la question à laquelle il faut répondre est celle de savoir si un prêteur sur le marché aurait préféré les rendements attendus associés à l'accord d'AL/FEM allemand modifié concernant l'A350XWB aux rendements qu'il aurait pu s'attendre à obtenir par suite de la décision d'Airbus d'invoquer son droit au titre de [***] de rembourser le principal et les intérêts courus restant dus. L'Union européenne n'a pas fait une telle démonstration.

- b. S'agissant de l'accord d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB:
- i. Airbus a remboursé la totalité du principal et des intérêts courus restant dus au titre de l'accord de prêt AL/FEM britannique concernant l'A350XWB le [***], avec un paiement final total de [***], ce qui représente le remboursement du montant intégral du principal qu'Airbus avait effectivement tiré et reçu et des intérêts courus; cependant,
 - ii. l'allégation de l'Union européenne selon laquelle le remboursement de l'accord d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB à ses conditions bonifiées assure le retrait de la subvention ne peut pas être admise parce que nous avons constaté que le remboursement intégral d'un prêt aux conditions bonifiées *à lui seul* ne "supprimait" pas la subvention ni ne mettait autrement fin à la durée de vie d'une subvention, mais confirmait plutôt qu'une subvention avait été intégralement accordée.
- c. S'agissant des accords d'AL/FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A380:
- i. L'allégation de l'Union européenne selon laquelle les modifications [***] des accords d'AL/FEM concernant l'A380 assurent le retrait de la subvention ne peut pas être admise parce que l'Union européenne n'a pas montré qu'un prêteur commercial, confronté à la probable suppression du programme relatif à l'A380, aurait conclu les modifications de l'AL/FEM pour l'A380 selon les modalités convenues entre Airbus et les pouvoirs publics liés à Airbus.
 - ii. L'allégation de l'Union européenne selon laquelle la subvention AL/FEM espagnole pour l'A380 a été retirée par suite de l'amortissement allégué de l'avantage, eu égard aux attentes *ex ante* concernant le remboursement intégral prévu du principal et des intérêts aux conditions bonifiées, ne peut pas être admise parce que nous avons constaté que le remboursement intégral d'un prêt à ses conditions bonifiées *à lui seul* ne mettait pas fin à la durée de vie de la subvention conférée. Même suivant le propre critère de l'amortissement de l'Union européenne, nous avons constaté que la durée de vie de la subvention AL/FEM espagnole pour l'A380 n'avait pas pris fin parce que la modification [***] de l'AL/FEM espagnole pour l'A380 avait prolongé les modalités de remboursement au-delà des attentes *ex ante* initiales des parties contractantes.
 - iii. L'allégation de l'Union européenne selon laquelle l'annonce par Airbus de l'arrêt du programme relatif à l'A380 assure le retrait des subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380 ne peut pas être admise parce qu'Airbus continue de produire l'A380 et que la suppression n'aura lieu que lorsque les livraisons en attente auront été achevées en juillet 2021, ce qui ne met pas fin actuellement à la durée de vie des subventions AL/FEM pour l'A380. Nous rejetons aussi l'argument de l'Union européenne selon lequel l'accord [***] d'Airbus avec [***] en vue du remboursement du principal et des intérêts courus au titre du contrat d'AL/FEM [***] concernant l'A380 entraîne le remplacement de l'accord d'AL/FEM [***] initial concernant l'A380 par un *nouvel* accord de prêt selon les modalités du marché, ou assure autrement le retrait aux fins de l'article 7.8.

7.5 Question de savoir si l'Union européenne et les États membres pertinents se sont conformés à la prescription imposant de "prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" énoncée à l'article 7.8 de l'Accord SMC

7.5.1 Introduction

7.260. Dans la section précédente, nous avons conclu que l'Union européenne n'avait pas établi qu'elle avait "retiré" l'une quelconque des subventions AL/FEM pour l'A380 ou l'A350XWB aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC. Dans la présente section, nous examinons le bien-fondé de l'opinion de l'Union européenne selon laquelle elle a "éliminé les effets défavorables" de ces subventions, au sens de l'article 7.8, parce qu'aucune des subventions, "individuellement ou collectivement, ne constitue une cause réelle et substantielle de quelconques effets défavorables actuels".⁴⁸⁹ Les États-Unis ne sont pas d'accord avec l'Union européenne sur ce point, faisant valoir que les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB continuent d'être une cause réelle et substantielle d'effets défavorables actuels sur le marché des produits VLA (en ce qui concerne les ventes et la part de marché remportées par l'A380) et le marché des produits LCA bicouloirs (en ce qui concerne les ventes et la part de marché remportées par l'A350XWB et l'A330neo).

7.261. Pour commencer, nous soulignons que, compte tenu de notre conclusion selon laquelle aucune des huit subventions AL/FEM pour l'A380 ou l'A350XWB n'a été retirée, nous devons examiner si ces huit mesures de subventionnement sont une cause réelle et substantielle d'effets défavorables à l'heure actuelle. Nous rappelons à cet égard que, dans la première procédure de mise en conformité, le Groupe spécial et, en particulier, l'Organe d'appel ont formulé certaines constatations concernant les effets de ces mêmes subventions pendant la période pertinente allant du 1^{er} décembre 2011 à la fin de l'année 2013 (la "période de référence relative à la première mise en conformité"). Bien que notre tâche consiste à déterminer si ces mêmes subventions causent des effets défavorables actuels, nous estimons que les constatations formulées dans la première procédure de mise en conformité au sujet des effets de ces mêmes subventions pendant la période de référence relative à la première mise en conformité sont pertinentes pour cette analyse.

7.262. Notre analyse se subdivise en six parties. Nous commençons par envisager et définir le contrefactuel approprié pour la détermination des effets des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB, avant d'examiner la période de référence appropriée. Puis nous examinons les constatations adoptées en l'espèce en ce qui concerne les effets des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB pendant la période de référence utilisée dans la première procédure de mise en conformité. En prenant ces constatations comme point de départ, nous déterminons ensuite dans quelle mesure les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB continuent d'avoir des effets sur les "produits" après la fin de la période de référence utilisée dans le premier différend sur la mise en conformité. Enfin, nous examinons l'incidence actuelle de ces effets sur les marchés de produits pertinents.

7.5.2 Contrefactuel approprié

7.263. L'Union européenne fait valoir que le contrefactuel qu'il faut appliquer en l'espèce pour déterminer si de quelconques subventions AL/FEM non retirées continuent de causer des effets défavorables "suppose une comparaison entre la situation réelle du marché ... et la situation du marché qui aurait existé si les subventions contestées avaient été retirées à la fin de la période de mise en œuvre", c'est-à-dire au 1^{er} décembre 2011.⁴⁹⁰ Elle soutient que l'utilisation d'un tel contrefactuel serait compatible avec les prescriptions de l'article 7.8 et appropriée dans la présente procédure parce que "si la situation contrefactuelle du marché ... dans laquelle les subventions sont retirées est équivalente à la situation réelle du marché dans laquelle ces subventions restent", alors ... "les subventions restantes ne causent aucun effet défavorable pouvant exister sur le marché".⁴⁹¹ Compte tenu de cet argument, l'Union européenne affirme que le retrait des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB à la fin de la période de mise en œuvre par l'un quelconque des moyens

⁴⁸⁹ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 244.

⁴⁹⁰ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 215 et 278. (pas d'italique dans l'original)

⁴⁹¹ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 319 (citant Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphe 34).

examinés dans la section précédente du présent rapport⁴⁹² n'aurait pas du tout influé sur les lancements de l'A380 en décembre 2000 et de l'A350XWB en 2006. En conséquence, elle fait valoir que, suivant le contrefactuel approprié, il n'y a pas de base permettant de constater l'existence d'effets défavorables actuels en ce qui concerne l'A380 et l'A350XWB parce que ces deux modèles de LCA seraient présents sur le marché aujourd'hui.⁴⁹³

7.264. Les États-Unis font valoir que le contrefactuel approprié est un contrefactuel dans lequel les subventions contestées n'ont jamais été accordées à Airbus. Selon eux, cette approche est compatible avec le texte de l'article 7.8, qui traite les deux options de mise en conformité pertinentes (retrait ou élimination des effets défavorables) comme étant distinctes, et c'est le contrefactuel utilisé dans la première procédure de mise en conformité, duquel l'Union européenne ne donne pas de raison de s'écarter. Les États-Unis affirment aussi que le contrefactuel de l'Union européenne: i) aboutirait à des résultats arbitraires parce qu'un groupe spécial pourrait devoir choisir une option parmi de nombreuses options de retrait potentielles, qui pourraient avoir des incidences différentes sur les conditions du marché pertinentes dans le contrefactuel; ii) accroîtrait inutilement la complexité de la procédure de mise en conformité car il exigerait l'évaluation par le groupe spécial de scénarios de retrait hypothétiques; iii) suppose indûment que le retrait d'une subvention entraîne la suppression de ses effets; et iv) peut uniquement permettre de déceler si le non-retrait de la subvention par l'Union européenne (qui n'est pas la question pertinente) cause ou non des effets défavorables actuels.⁴⁹⁴

7.265. Nous ne sommes pas convaincus par les affirmations de l'Union européenne concernant le contrefactuel approprié. Nous jugeons l'approche proposée par l'Union européenne problématique parce qu'elle est fondée sur l'idée que, pour déterminer si un Membre mettant en œuvre a pris des "mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" d'une subvention non retirée, il faut faire une comparaison entre les situations du marché avec et sans le *retrait* de cette subvention, par opposition aux situations du marché avec et sans l'*octroi* de la subvention non retirée. En étant centré sur les effets sur le marché du retrait d'une subvention à la fin de la période de mise en œuvre, le contrefactuel proposé par l'Union européenne fait abstraction de tous les effets antérieurs de la subvention non retirée, qui peuvent fort bien être importants pour la compréhension de ses effets actuels. Nous ne voyons pas de raison pour que de tels effets d'une subvention non retirée doivent être exclus, en droit, du champ d'une évaluation de la mesure dans laquelle cette même subvention non retirée continue de causer des effets défavorables pendant la période postérieure à la mise en œuvre. Selon nous, l'approche proposée par l'Union européenne ne répondrait pas à la question que pose la prescription de l'article 7.8 relative à la mise en conformité parce qu'elle n'indique pas si l'octroi d'une subvention non retirée qui continue d'exister pendant la période postérieure à la mise en œuvre a des effets actuels.

7.266. Nous rappelons en outre que nous avons déjà constaté que l'un des quatre scénarios hypothétiques dont l'Union européenne soutient qu'ils retireraient la subvention – le remboursement d'un prêt subventionné à ses conditions bonifiées – ne pouvait pas, à lui seul, constituer le retrait d'une subvention. S'agissant des trois autres possibilités, nous notons qu'à part affirmer que le retrait des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB n'aurait pas influé sur les lancements de l'A380 en décembre 2000 et de l'A350XWB en 2006, l'Union européenne n'a avancé aucune explication spécifique concernant l'incidence que la manière dont ces subventions auraient pu être retirées aurait eu sur la capacité d'Airbus de commercialiser et livrer des LCA pendant la période pertinente. L'Union européenne fait valoir que l'application de son contrefactuel en l'espèce est un

⁴⁹² Les quatre moyens par lesquels, selon l'Union européenne, les subventions AL/FEM seraient retirées sont: i) le remboursement intégral du prêt à des conditions bonifiées; ii) le remplacement d'une contribution financière subventionnée par une contribution financière non subventionnée; iii) l'expiration de l'avantage avec le temps; et iv) un événement intermédiaire entraînant la fin de l'avantage de la subvention. (Union européenne, première communication écrite, paragraphe 279)

⁴⁹³ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 281. Nous notons que "le Canada estime que dans la présente deuxième procédure de mise en conformité, le contrefactuel correct serait un contrefactuel dans lequel les subventions restantes associées à l'A380 et à l'A350XWB seraient retirées à la date de la deuxième communication de l'Union européenne sur la mise en conformité, c'est-à-dire le 17 mai 2018". (Canada, communication en tant que tierce partie, paragraphe 27)

⁴⁹⁴ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 175 à 185; deuxième communication écrite, paragraphes 166 à 175; réponse à la question n° 53 du Groupe spécial; et observations sur les réponses de l'Union européenne aux questions n° 53 et 55 du Groupe spécial.

exercice simple.⁴⁹⁵ Toutefois, elle n'explique pas quelle incidence les différents modes de retrait potentiel auraient pu avoir sur la situation contrefactuelle d'Airbus sur le marché, qui, selon son approche proposée, est en fin de compte ce qui doit être comparé avec la situation réelle du marché. Par exemple, elle n'explique pas comment les modalités ajustées d'un contrat d'AL/FEM correctement aligné sur un point de repère du marché auraient pu influencer sur la capacité d'Airbus de commercialiser l'A350XWB et l'A380 et de remporter des ventes pendant la période pertinente. Selon nous, le retrait des subventions AL/FEM par l'alignement de leurs modalités sur un point de repère du marché aurait bien pu accroître le coût global des remboursements pour Airbus, accroissant ainsi les coûts des programmes. Une telle différence devrait être prise en compte dans la comparaison de la situation réelle du marché avec la situation contrefactuelle du marché.

7.267. Enfin, le fait que les options de retrait hypothétiques avancées par l'Union européenne auraient eu des effets potentiellement différents sur la capacité d'Airbus de réaliser aujourd'hui des ventes et livraisons d'A380 et d'A350XWB implique que des scénarios différents, *peut-être antagoniques*, pourraient résulter de l'application du contrefactuel proposé par l'Union européenne. Bien que l'Union européenne fasse valoir qu'un groupe spécial aurait besoin d'examiner seulement les scénarios de retrait proposés par le défendeur, il n'est pas évident pour nous que seul le défendeur doive décider de l'ensemble des options de retrait hypothétiques, car un plaignant pourrait tout à fait envisager d'autres options de retrait possibles qui auraient un effet sur le marché contrefactuel différent.

7.268. Pour toutes les raisons qui précèdent, nous ne voyons pas de raison de nous écarter du contrefactuel utilisé par le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans la première procédure de mise en conformité. Par conséquent, aux fins de la présente section, nous procéderons à notre analyse de l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle elle s'est mise en conformité au moyen de l'élimination des effets défavorables en appliquant un contrefactuel selon lequel les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB n'ont jamais été accordées à Airbus (que, par commodité, nous appellerons "l'absence" des subventions AL/FEM). Ce faisant, nous gardons à l'esprit que, conformément aux constatations de l'Organe d'appel dans la première procédure de mise en conformité, le contrefactuel à partir duquel nous devons travailler est un contrefactuel dans lequel les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A380 ne doivent pas être pris en compte pour l'évaluation de la mise en conformité.⁴⁹⁶ D'après nous, cela signifie que nous devons supposer qu'Airbus, dans le contrefactuel, avait lancé la totalité de ses LCA antérieurs à l'A380 comme et au moment où elle l'a fait dans la réalité.

7.5.3 Période de référence appropriée

7.269. L'Union européenne fait valoir que la période de référence appropriée dans la présente procédure commencerait au plus tôt à la date de l'adoption des recommandations et décisions de l'ORD dans la première procédure de mise en conformité, c'est-à-dire le 28 mai 2018, et irait au moins jusqu'à aujourd'hui. Selon elle, la raison en est que la période de référence doit permettre une évaluation des effets défavorables dans les conditions factuelles actuelles influencées par les mesures prises par l'Union européenne pour se conformer, et qu'une période de référence relativement récente est appropriée car les données plus anciennes sont moins probantes pour ce qui est des conditions factuelles actuelles du marché. Mentionnant le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, elle fait en outre valoir qu'un groupe spécial de la mise en conformité doit aussi prendre en compte des événements postérieurs à la fin de la période de référence définie, car il doit évaluer la mise en conformité au moment où il rend sa décision.⁴⁹⁷

7.270. Les États-Unis font valoir que la période de référence appropriée dans la présente procédure commencerait le 1^{er} janvier 2014 et irait jusqu'à aujourd'hui. Selon eux, la raison en est que la première procédure de mise en conformité a déjà vérifié la mise en conformité de l'Union européenne jusqu'à la fin de sa propre période de référence, à savoir décembre 2011 à fin 2013, et que, donc, l'Union européenne doit montrer qu'elle a éliminé les effets défavorables à un moment ou un autre

⁴⁹⁵ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 281; et deuxième communication écrite, paragraphe 324.

⁴⁹⁶ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 5.361 à 5.383.

⁴⁹⁷ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 226 et note de bas de page 354 (mentionnant le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphes 9.67 à 9.71, 10.104 et 10.248); et deuxième communication écrite, paragraphes 307 à 313.

après 2013. Les États-Unis font en outre valoir que la période de référence proposée par l'Union européenne, qui commence en mai 2018, est indûment courte au regard des conditions de concurrence dans la branche de production des LCA, et n'a aucune raison d'être.⁴⁹⁸

7.271. Nous rappelons que l'Accord SMC ne contient pas d'indication spécifique concernant le choix d'une période de référence servant à déterminer si un Membre mettant en œuvre est en conformité aujourd'hui avec l'obligation de "prendre{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" au sens de l'article 7.8.⁴⁹⁹ Nous observons cependant que "le fait que des données immédiates ne sont pas disponibles signifie qu'il est ... impossible ... d'évaluer la situation actuelle"⁵⁰⁰ sur la base de renseignements contemporains. De ce fait, "un examen du passé est nécessaire pour tirer des conclusions" concernant le présent".⁵⁰¹ Par conséquent, comme le premier Groupe spécial de la mise en conformité, nous "ne voyons pas la nécessité de choisir une quelconque période de référence *a priori*"⁵⁰² et jugeons "approprié d'examiner l'intégralité des éléments de preuve et arguments avancés par les {parties} ... , y compris les renseignements les plus récents lorsqu'ils sont pertinents et fiables"⁵⁰³, afin de déterminer si les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sont une cause réelle et substantielle d'effets défavorables *actuels*.

7.5.4 Effets des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB jusqu'en 2013

7.272. Le premier Groupe spécial de la mise en conformité a constaté que l'Union européenne et certains États membres ne s'étaient "pas conformés aux recommandations et décisions de l'ORD et, en particulier, à l'obligation énoncée à l'article 7.8 de l'Accord SMC de "prendre{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou {de} retirer{" la subvention"".⁵⁰⁴ L'Organe d'appel est parvenu à la même conclusion mais sur la base d'un raisonnement différent.⁵⁰⁵ En particulier, il a basé ses constatations uniquement sur les effets des subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380 et des subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A350XWB⁵⁰⁶ (soit le même ensemble de mesures que celui qui est examiné dans la présente partie de notre rapport), tandis que le Groupe spécial de la mise en conformité avait basé ses conclusions sur un ensemble plus vaste de mesures de subventionnement.⁵⁰⁷ Par conséquent, aux fins du présent examen, nous centrons notre attention sur les constatations formulées par l'Organe d'appel dans son rapport concernant la première procédure de mise en conformité, où il a examiné les effets sur le marché du même ensemble de mesures de subventionnement que celui qui est en cause dans la présente procédure.

7.273. Les constatations de l'Organe d'appel ont confirmé que les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB étaient une cause réelle et substantielle de pertes notables de ventes et d'entrave au sens de l'article 6.3 a) à c) de l'Accord SMC sur le marché des produits VLA, ainsi que de pertes notables de ventes au sens de l'article 6.3 c) sur le marché des produits bicouloirs, pendant la

⁴⁹⁸ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 170 à 174; et deuxième communication écrite, paragraphes 160 à 165.

⁴⁹⁹ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1444.

⁵⁰⁰ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1443. (guillemets et références internes omis)

⁵⁰¹ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1443. (guillemets et références internes omis)

⁵⁰² Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1444.

⁵⁰³ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1444.

⁵⁰⁴ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 7.2.

⁵⁰⁵ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, section 6.

⁵⁰⁶ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.412 et section 6. Voir aussi les rapports des Groupes spéciaux *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, section 6.5.2.3.1 (décrivant les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB); et *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.367 à 7.381 et tableau 1 (décrivant les mesures d'AL/FEM pour l'A380).

⁵⁰⁷ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, section 7.

période de référence relative à la première mise en conformité.⁵⁰⁸ Les parties interprètent ces constatations différemment.

7.274. L'Union européenne fait valoir que les constatations de l'Organe d'appel ne résolvent absolument pas la question des dates de lancement de l'A380 et de l'A350XWB en l'absence des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB. En conséquence, elle se fonde pour affirmer qu'elle s'est mise en conformité sur un contrefactuel dans lequel Airbus a lancé l'A380 et l'A350XWB en 2002 ou aux alentours de cette date et en 2007/08, respectivement.⁵⁰⁹ Ainsi, l'Union européenne soutient qu'il découle des constatations de l'Organe d'appel que les versions non subventionnées de l'A380 et de l'A350XWB auraient été disponibles à la commande et à la livraison pendant la période de référence relative à la première mise en conformité, et elle explique que les commandes contrefactuelles effectivement perdues au profit de Boeing jusqu'à cette période incluse résultaient des lancements contrefactuels retardés des deux LCA, qui impliquaient qu'Airbus offrait des créneaux de livraison moins attrayants.⁵¹⁰

7.275. Les États-Unis soutiennent que les constatations de l'Organe d'appel excluent tout lancement contrefactuel de l'A380 ou de l'A350XWB jusqu'à au moins la fin de 2013, et que la tentative de l'Union européenne de concilier les constatations d'effets défavorables de l'Organe d'appel avec les dates de lancement contrefactuelles qu'elle propose pour les deux LCA n'est pas étayée par les raisonnements du premier Groupe spécial de la mise en conformité ou de l'Organe d'appel. Par conséquent, ils font valoir que tout contrefactuel que le Groupe spécial pourrait utiliser pour déterminer si l'Union européenne a éliminé les effets défavorables au sens de l'article 7.8 doit être un contrefactuel dans lequel ni l'A380 ni l'A350XWB n'auraient été lancés avant 2013.⁵¹¹

7.5.4.1 Constatations de l'Organe d'appel concernant la présence de l'A380 sur le marché jusqu'en 2013

7.276. Dans la présente section, nous examinons le rapport de l'Organe d'appel sur la mise en conformité en nous concentrant sur les trois aspects de ses constatations et de son analyse qui, selon nous, touchent le plus substantiellement à la question de la présence de l'A380 sur le marché pendant la période de référence relative à la première mise en conformité: a) les constatations et l'analyse de l'Organe d'appel concernant les effets des subventions AL/FEM pour l'A380 sur le lancement, le développement et la mise sur le marché de l'A380; b) l'analyse et les constatations de l'Organe d'appel relatives au lien de causalité s'agissant des pertes de ventes sur le marché des produits VLA; et c) l'analyse et les constatations de l'Organe d'appel relatives au lien de causalité s'agissant de l'entrave sur le marché des produits VLA. Nous traitons chacun de ces aspects l'un après l'autre.

7.5.4.1.1 Effets des subventions AL/FEM pour l'A380 sur l'A380

7.277. Nous rappelons que les États-Unis ont présenté leurs allégations dans toutes les procédures menées en l'espèce en s'appuyant sur ce qui a été décrit comme la théorie du lien de causalité

⁵⁰⁸ Rapport de l'Organe d'appel et rapport du Groupe spécial au titre de l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends, *Dispositions prises par l'Organe de règlement des différends*, WT/DS316/35.

⁵⁰⁹ Les États-Unis affirment que "l'Union européenne et l'UE ont tous deux indiqué erronément que la date contrefactuelle de lancement de l'A380 proposée par l'UE était 2002. ... La confusion tient probablement à l'ajout de l'estimation de l'Union européenne concernant le prétendu retard – deux ans – à l'année de lancement de l'A380 dans le monde réel, 2000. Toutefois, il apparaît que la véritable position de l'Union européenne est qu'Airbus aurait lancé l'A380 en 2003 {sans les subventions AL/FEM pour l'A380.} ... Les références à 2002 faites antérieurement par les États-Unis devraient donc plutôt être considérées comme des références à 2003". (États-Unis, observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 68 b) du Groupe spécial, note de bas de page 427)

⁵¹⁰ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 272 à 276; deuxième communication écrite, paragraphes 269 à 275, 276 à 295, 300 à 306, 430, 431 et 433 à 437; réponses aux questions du Groupe spécial n° 68, paragraphes 354, 359 et 360, et n° 71, paragraphe 374; observations sur les réponses des États-Unis aux questions du Groupe spécial n° 59, paragraphe 272, n° 60, paragraphe 284, n° 70, paragraphes 326 et 369, et n° 75, paragraphe 385; et déclaration d'Airbus relative au lancement contrefactuel (pièce EU-92 (RCES/RCC)), paragraphes 24 et 27.

⁵¹¹ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 207 à 235; et deuxième communication écrite, paragraphes 135 à 147 et 231. Voir aussi États-Unis, observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 60 du Groupe spécial.

"fondée sur le produit".⁵¹² Selon cette théorie du lien de causalité, "la distorsion du marché et les effets défavorables résultent directement de l'arrivée, à un moment particulier, d'un aéronaf particulier d'Airbus qui, de l'avis des États-Unis, n'aurait pas été possible sans les subventions".⁵¹³ Le premier Groupe spécial de la mise en conformité a constaté qu'en l'absence de l'"effet sur les produits" de toutes les subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB (découlant des effets "indirects"⁵¹⁴ des subventions AL/FEM antérieures à l'A380 et des effets "directs"⁵¹⁵ des subventions AL/FEM pour l'A380), le programme relatif à l'A380 n'aurait pas existé avant ou pendant la période de référence relative à la première mise en conformité.⁵¹⁶ Cependant, l'Organe d'appel a constaté que seuls les effets des subventions AL/FEM pour l'A380 pouvaient être pris en considération en ce qui concernait le programme relatif à l'A380 dans le contrefactuel. En conséquence, pour décider si le Groupe spécial de la mise en conformité avait fait erreur en formulant ses constatations d'effets défavorables, l'Organe d'appel a examiné "si l'analyse du Groupe spécial concernant les "effets sur les produits" des {seules subventions AL/FEM pour l'A380} étay{ait} une constatation de l'existence d'un rapport de causalité réel et substantiel entre ces subventions ... et les phénomènes sur le marché identifiés pendant la période postérieure à la mise en œuvre" sur le marché des produits VLA.⁵¹⁷

7.278. L'Organe d'appel a déterminé que les subventions AL/FEM pour l'A380 avaient une "incidence réelle sur la capacité d'Airbus de financer le lancement de l'A380 en temps utile"⁵¹⁸, que "ces "effets directs" de l'AL/FEM pour l'A380 {avaient} continué après la période de référence initiale {qui avait pris fin en 2006}" et que "l'interprétation faite par le Groupe spécial des "effets directs" de l'AL/FEM pour l'A380 sur la capacité d'Airbus de lancer, mettre sur le marché et continuer de développer l'A380 comme elle l'{avait} fait et au moment où elle l'{avait} fait {était} fondée sur une base d'éléments de preuve suffisante".⁵¹⁹ L'Organe d'appel a ensuite décrit les "effet sur les produits" des subventions AL/FEM pour l'A380 comme suit: a) ils avaient "permis à Airbus ... de mettre sur le marché et de continuer de développer l'A380", événement "essentiel{" pour le renouvellement et le

⁵¹² Dans le différend initial, les États-Unis avaient aussi avancé une théorie du lien de causalité "fondée sur le prix", que le Groupe spécial initial avait rejetée et qu'ils n'avaient pas maintenue en appel. (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1877. Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, note de bas de page 1618.)

⁵¹³ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.587. (italique dans l'original) Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.416 (décrivant les "effets sur les produits" comme étant "les effets de ces subventions sur la capacité d'Airbus de lancer et mettre sur le marché des modèles particuliers de LCA comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait"). (italique dans l'original)

⁵¹⁴ Les "effets indirects" sont les effets d'"apprentissage", de gamme et financiers que telle ou telle subvention AL/FEM accordée spécifiquement pour un modèle de LCA peut avoir sur la capacité d'Airbus de lancer et mettre sur le marché un autre modèle de LCA ultérieur. (Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 5.563 et 5.594)

⁵¹⁵ Les "effets directs" sont les effets de telle ou telle subvention AL/FEM sur la capacité d'Airbus de lancer et mettre sur le marché le modèle particulier de LCA d'Airbus spécifiquement financé par ce prêt AL/FEM. (Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.563)

⁵¹⁶ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 7.1 d) xii).

⁵¹⁷ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.599.

⁵¹⁸ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.609.

⁵¹⁹ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.609. (italique dans l'original) L'Organe d'appel a aussi jugé "important{" {le fait que} le programme relatif à l'A380 avait subi des retards de production importants en 2005 et en 2006", laps de temps pendant lequel "Airbus {avait} continué de recevoir des versements" au titre des mesures d'AL/FEM pour l'A380. (Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.608) Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.646 (indiquant que "l'AL/FEM pour l'A380 a eu des "effets directs" sur la capacité d'Airbus de lancer, mettre sur le marché et continuer de développer l'A380 comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait, étant donné que les subventions AL/FEM pour l'A380 n'avaient pas expiré et le fait qu'Airbus a continué de recevoir des versements au titre des contrats d'AL/FEM français, allemand et espagnol au moment où elle rencontrait de graves difficultés financières résultant des retards de production importants dans le programme relatif à l'A380", et concluant que l'AL/FEM pour l'A380 a "permis ... de mettre sur le marché l'A380"). (italique dans l'original)

maintien de la compétitivité d'Airbus pendant la période postérieure à la mise en œuvre⁵²⁰; b) ils avaient "permis ... de mettre sur le marché l'A380"⁵²¹; c) ils avaient "continué d'avoir des effets sur la capacité d'Airbus de mettre sur le marché et de continuer de développer l'A380 après la période de référence initiale"⁵²²; et d) en l'absence des subventions AL/FEM pour l'A380, "Airbus n'aurait pas pu offrir l'A380 au moment où elle l'aurait fait".⁵²³

7.279. Par conséquent, l'Organe d'appel a expressément conclu que les subventions AL/FEM pour l'A380 avaient eu une incidence sur la capacité d'Airbus de procéder au lancement en temps utile de l'A380, de le mettre sur le marché et de continuer de le développer après 2006.⁵²⁴ En d'autres termes, les subventions AL/FEM pour l'A380 ont influé sur la capacité d'Airbus de lancer et commercialiser le programme relatif à l'A380 et de développer effectivement l'aéronef après le lancement. À cet égard, et comme il est indiqué ci-dessus, l'Organe d'appel a dit d'une manière directe que l'AL/FEM pour l'A380 avait "permis ... de mettre sur le marché l'A380". Selon nous, il s'agit là d'une assertion directe selon laquelle l'A380 n'aurait pas été mis sur le marché sans les subventions AL/FEM pour l'A380. En conséquence, nous constatons que les descriptions faites par l'Organe d'appel des "effets sur les produits" de l'AL/FEM pour l'A380 donnent fortement à penser qu'il estimait que l'A380 n'aurait été disponible ni à la commande ni à la livraison à la fin de l'année 2013.⁵²⁵

7.5.4.1.2 Lien de causalité avec les pertes de ventes sur le marché des produits VLA

7.280. Nous allons maintenant examiner l'analyse faite par l'Organe d'appel de la question de savoir si les "effet sur les produits" des subventions AL/FEM pour l'A380 étaient une cause réelle et substantielle de pertes de ventes sur le marché des produits VLA pendant la période de référence relative à la première mise en conformité.⁵²⁶

7.281. Pour commencer, nous observons que nulle part dans son analyse l'Organe d'appel n'a dit que l'A380 aurait été disponible à la commande à un moment quelconque juste avant et pendant la période de référence relative à la première mise en conformité. En effet, si l'Organe d'appel avait estimé qu'un A380 non subventionné aurait pu être disponible, il aurait dû expliquer comment les subventions AL/FEM pour l'A380 auraient pu être une cause "réelle et substantielle" des pertes de ventes pendant la période de référence relative à la première mise en conformité eu égard à la présence sur le marché d'un A380 non subventionné. Or une telle explication ne figure pas dans l'analyse de l'Organe d'appel. L'absence d'une telle explication, et de toute autre déclaration de l'Organe d'appel concernant le mécanisme causal par lequel l'AL/FEM pour l'A380 causait des pertes de ventes, donne à penser que le mécanisme causal sur lequel l'Organe d'appel s'est appuyé était celui qui était décrit dans le rapport du Groupe spécial de la mise en conformité, à savoir que l'A380 n'était pas disponible à la commande pendant la période de référence relative à la première mise en conformité.

7.282. Au cours de son analyse relative aux pertes de ventes, l'Organe d'appel a expliqué que "les constatations du Groupe spécial ... indiquaient que la compétitivité d'Airbus sur le marché des VLA, acquise par le biais des subventions AL/FEM antérieures, s'était renforcée et maintenue au-delà de

⁵²⁰ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphes 5.647 et 6.23.

⁵²¹ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 5.646.

⁵²² Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 5.635.

⁵²³ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphes 5.766, 5.769 et 5.773.

⁵²⁴ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 5.558.

⁵²⁵ Dans un souci de clarté, lorsqu'il est fait référence dans la présente section à l'A380, il s'agit d'une référence à l'A380 qui a été effectivement commandé et livré pendant la période de référence relative à la première mise en conformité. L'Union européenne n'a à aucun moment fait valoir qu'une quelconque version "inférieure" de l'A380 aurait été lancée. Au contraire, elle fait valoir que le marché n'aurait pas accepté une version inférieure. (Union européenne, réponse à la question n° 59 du Groupe spécial; observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 59 du Groupe spécial)

⁵²⁶ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), section 5.6.4.6.4.1. Les pertes de ventes sur le marché des produits VLA correspondaient à la commande de 4 aéronefs A380 par Transaero en 2012 et à la commande de 50 aéronefs A380 par Emirates en 2013.

la période de référence initiale et pendant la période postérieure à la mise en œuvre en raison des subventions qu'elle avait continué à recevoir après la période de référence initiale et pendant la période postérieure à la mise en œuvre".⁵²⁷ Cela tenait à ce que les subventions AL/FEM pour l'A380 avaient "permis à Airbus de mettre l'A380 sur le marché et de poursuivre son développement malgré des retards de production importants".⁵²⁸ L'Organe d'appel a ensuite précisé qu'"e}n d'autres termes, en l'absence de {l'AL/FEM pour l'A380}, Airbus n'aurait pas pu être "présen{te} ... dans les {deux} campagnes de vente pertinentes en tant qu'exactement le même concurrent vendant des aéronefs identiques" pendant la période postérieure à la mise en œuvre".⁵²⁹ Il a redit que les subventions AL/FEM pour l'A380 avaient "permis à Airbus de mettre l'A380 sur le marché et de poursuivre son développement", sans suggérer qu'Airbus aurait pu mettre sur le marché et développer l'A380 autrement. Point important, l'Organe d'appel a constaté que la société Airbus opérant dans le contrefactuel n'aurait pas pu présenter un aéronef "identique{" à l'A380 dans les campagnes de ventes ayant entraîné les pertes des ventes à Transaero et Emirates. À notre avis, cette déclaration n'est pas conciliable avec l'interprétation donnée par l'Union européenne des constatations de l'Organe d'appel. Elle nous semble plutôt confirmer que, comme le Groupe spécial de la mise en conformité, l'Organe d'appel était convaincu qu'Airbus n'aurait pas pu offrir un A380 non subventionné pendant la période de référence relative à la première mise en conformité. La déclaration de l'Organe d'appel selon laquelle les subventions AL/FEM pour l'A380 "renfor{çaient} et mainten{aient}" "la compétitivité d'Airbus sur le marché des VLA" pendant la période postérieure à la mise en œuvre contrefactuelle est également compatible avec la conclusion selon laquelle, en l'absence des subventions AL/FEM pour l'A380, l'A380 n'aurait pas été disponible à la commande pendant la période de référence relative à la première mise en conformité.

7.283. Enfin, nous observons qu'en rejetant l'argument de l'Union européenne selon lequel le Groupe spécial de la mise en conformité avait indûment écarté certains des facteurs de non-imputation qu'elle avait avancés, l'Organe d'appel a donné l'explication suivante:

{L'Union européenne} a fait valoir devant le Groupe spécial que Transaero Airlines et Emirates Airlines avaient choisi l'A380 plutôt que le 747-8 dans les commandes qu'elles avaient passées en 2012 et 2013 en raison, entre autres choses, des technologies plus avancées et de la taille plus importante de l'A380 par rapport au 747-8, qui permettaient à l'appareil de satisfaire les exigences très spécifiques des deux clients. Toutefois, comme nous l'avons dit dans notre analyse dans le contexte des pertes de ventes sur le marché des LCA bicoilins, *nous ne considérons pas que ces facteurs soient sans lien avec les effets des subventions*. En fait, il ressort de notre examen des constatations formulées lors de la procédure initiale et des constatations du Groupe spécial qu'en l'absence des subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre, Airbus n'aurait pas été en mesure de lancer et mettre sur le marché l'A380 au moment où elle l'a fait. Par conséquent, comme le Groupe spécial, nous avons des doutes sur le fait que les avantages en matière de communauté préexistants et les autres avantages liés aux produits qu'Airbus avait sur Boeing pouvaient être qualifiés de facteurs de non-imputation dont il pouvait être dit qu'ils "diluait" le lien de causalité entre les subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre et les phénomènes sur le marché pertinents.⁵³⁰

⁵²⁷ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.725.

⁵²⁸ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.725.

⁵²⁹ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.726 (citant le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1789).

⁵³⁰ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.729. (note de bas de page omise; pas d'italique dans l'original) Nous notons qu'il apparaît que d'autres raisons ayant, d'après les allégations de l'Union européenne, conduit Transaero et Emirates à commander des aéronefs A380 plutôt que des aéronefs 747-81 étaient des RCES. (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, note de bas de page 3275 (mentionnant les versions RCES de certaines communications et des pièces RCES dans le cadre de l'examen des arguments de l'Union européenne en la matière)) Il apparaît que l'Union européenne suggère que dans cette déclaration, l'Organe d'appel évoquait "les choix d'Airbus quant aux caractéristiques *initiales* du produit A380". (Union européenne, observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial, paragraphe 313 (soulignage omis)) Nous ne voyons pas très bien en quoi

7.284. En indiquant que les "technologies plus avancées et ... la taille plus importante" des A380 effectivement offerts pendant la période de référence relative à la première mise en conformité n'étaient pas "sans lien avec les effets des subventions {AL/FEM pour l'A380}", ce passage, selon nous, confirme encore que l'Organe d'appel estimait que l'A380 n'aurait pas pu être offert pendant la période de référence relative à la première mise en conformité dans le scénario contrefactuel.

7.285. En résumé, notre évaluation de l'analyse faite par l'Organe d'appel des pertes de ventes de VLA indique que ses constatations étaient fondées sur la conclusion qu'Airbus n'aurait pas pu offrir l'A380 à la fin de la période de référence relative à la première mise en conformité en l'absence des subventions AL/FEM pour l'A380. Cela implique, bien entendu, qu'Airbus n'aurait pas pu lancer l'A380 avant la fin de 2013 sans les subventions AL/FEM pour l'A380.

7.5.4.1.3 Lien de causalité avec l'entrave sur le marché des produits VLA

7.286. En examinant l'analyse faite par l'Organe d'appel de la question de savoir si les "effets sur les produits" des subventions AL/FEM pour l'A380 étaient une cause réelle et substantielle d'entrave sur six marchés géographiques, nous ne voyons rien qui indique directement qu'il était d'avis qu'un A380 non subventionné aurait été disponible à la livraison pendant la période de référence relative à la première mise en conformité. En effet, si l'Organe d'appel avait estimé qu'un A380 non subventionné aurait pu être disponible à la livraison, il aurait dû expliquer comment les subventions AL/FEM pour l'A380 auraient pu être une cause réelle et substantielle d'entrave, eu égard à la présence d'un A380 non subventionné sur les mêmes marchés géographiques. Or une telle explication ne figure pas dans l'analyse de l'Organe d'appel. L'absence d'une telle explication, et de toute autre déclaration de l'Organe d'appel concernant le mécanisme causal par lequel l'AL/FEM pour l'A380 causait des pertes de ventes, donne à penser que le mécanisme causal sur lequel l'Organe d'appel s'est appuyé était celui qui était décrit dans le rapport du Groupe spécial de la mise en conformité, à savoir que l'A380 n'était pas disponible à la livraison pendant la période de référence relative à la première mise en conformité.

7.287. Cela est, selon nous, encore confirmé par le fait que l'Organe d'appel a déclaré que même le faible nombre de livraisons d'A380 ayant donné lieu à une entrave effectuées en Australie (une seule livraison d'A380), en Chine (quatre livraisons d'A380), en Corée (trois livraisons d'A380) et à Singapour (cinq livraisons d'A380) pendant la période de référence relative à la première mise en conformité pouvait étayer des constatations d'entrave sur chaque marché géographique distinct.⁵³¹ Là encore, si l'Organe d'appel avait estimé qu'un A380 non subventionné aurait pu être livré pendant la période de référence relative à la première mise en conformité, on ne voit pas très bien comment il aurait pu aussi constater que des livraisons d'un volume aussi faible auraient été obtenues par Boeing sans expliquer comment un A380 non subventionné ne serait pas parvenu à les remporter. Les constatations de l'Organe d'appel concernant ces livraisons de faible volume donnent à penser qu'il était d'avis qu'en l'absence des subventions AL/FEM pour l'A380, Boeing aurait obtenu 100% des livraisons – avis qui serait compatible avec la conclusion selon laquelle Airbus n'aurait pas pu être présente sur les marchés pertinents avec un A380 non subventionné.

7.288. Nous prenons aussi note du rejet par l'Organe d'appel de l'appel de l'Union européenne concernant le fait que le premier Groupe spécial de la mise en conformité avait écarté ses arguments en matière de non-imputation touchant aux retards dans le programme relatif au 747-8I. Le premier Groupe spécial de la mise en conformité avait émis l'opinion suivante au sujet de l'incidence de ces retards sur le bien-fondé des allégations des États-Unis:

{N}ous ne considérons pas que les retards dans le développement et la production ... du 747-8 signifient que, sans les effets des subventions AL/FEM "sur les produits", Boeing ou la branche de production de LCA des États-Unis n'aurait pas remporté les commandes correspondant aux livraisons effectuées sur le{ } ... marché{ } de{s} LCA ... très gros porteurs. Le fait qu'Airbus n'aurait pas existé en l'absence des subventions AL/FEM signifie que les clients qui ne pouvaient pas attendre que le 787 et le 747-8

cet argument est pertinent mais nous observons que l'Organe d'appel évoquait clairement les "avantages liés aux produits" (par exemple la taille et les technologies), "initi{aux}" ou non, de l'A380.

⁵³¹ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 5.739.

deviennent disponibles se seraient tournés ... vers les autres LCA bicouloirs de Boeing, le 767 et le 777.³³²⁶

³³²⁶ Nous rappelons ... qu'il y avait des éléments de preuve selon lesquels les versions plus grandes du 777 pouvaient aussi parfois être en compétition pour des ventes sur le marché des LCA très gros porteurs. (note de bas de page de l'original)⁵³²

7.289. L'Organe d'appel a rejeté l'appel de l'Union européenne concernant les constatations du premier Groupe spécial de la mise en conformité, en disant ce qui suit:

Nous rappelons que le Groupe spécial n'a pas considéré que ces retards "signifi{aient} que, sans les effets des subventions AL/FEM "sur les produits", Boeing ou la branche de production de LCA des États-Unis n'aurait pas remporté les commandes correspondant aux livraisons effectuées sur les différents marchés" de VLA. Nous prenons également note de l'observation du Groupe spécial selon laquelle "il y avait des éléments de preuve selon lesquels les versions plus grandes du 777 pouvaient aussi parfois être en compétition pour des ventes sur le marché des {VLA}". Ainsi, le raisonnement du Groupe spécial selon lequel, *en l'absence des VLA offerts par Airbus, les acheteurs se seraient tournés vers d'autres produits LCA de Boeing – par exemple, les versions plus grandes du 777 – nous apparaît comme raisonnable*. En conséquence, nous ne voyons pas de raison de modifier la constatation du Groupe spécial selon laquelle ce facteur de non-imputation ne serait pas capable de diluer le rapport réel et substantiel de cause à effet entre les subventions AL/FEM et les phénomènes sur le marché allégués.⁵³³

7.290. Selon nous, la corroboration par l'Organe d'appel du raisonnement du Groupe spécial de la mise en conformité qui incluait expressément une hypothèse concernant l'"absence des VLA offerts par Airbus" confirme encore que l'A380 aurait été absent du marché pendant les années précédant la période de référence relative à la première mise en conformité, c'est-à-dire au moment où les commandes d'A380 à l'origine des livraisons d'A380 révélant une entrave auraient eu lieu. Dans le même ordre d'idées, il n'a pas été expliqué pourquoi, si l'A380 avait été sur le marché dans le contrefactuel, de sorte qu'il aurait pu être en concurrence pour les commandes à l'origine des livraisons d'A380 pertinentes, et si les clients avaient voulu trouver un substitut au 747-8I à cause des retards de production, ils auraient choisi un LCA bicouloir qui n'était pas un VLA (c'est-à-dire le modèle 777) au lieu de simplement acheter à la place le VLA d'Airbus (c'est-à-dire l'A380). Nous estimons que l'explication la plus raisonnable est que l'A380 n'était pas disponible, ce qui forçait fondamentalement les clients à accepter un LCA qui seulement "parfois" était en concurrence avec les VLA pour remporter des ventes, c'est-à-dire les versions plus grandes du 777.

7.291. Dans le cadre de notre évaluation, ces aspects de l'analyse faite par l'Organe d'appel de l'entrave visant les VLA confirment que les constatations adoptées étaient fondées sur la conclusion que l'A380 n'aurait pas été lancé pendant les années précédant la période de référence relative à la première mise en conformité, c'est-à-dire la période où les commandes d'A380 à l'origine des livraisons d'A380 révélant une entrave auraient eu lieu.

7.5.4.2 Constatations de l'Organe d'appel concernant la présence de l'A350XWB sur le marché jusqu'en 2013

7.5.4.2.1 Effets des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sur l'A350XWB

7.292. Dans la première procédure de mise en conformité, le Groupe spécial a constaté qu'en l'absence de l'"effet sur les produits" de *toutes* les subventions AL/FEM contestées (découlant des effets "indirects" des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB et des effets "directs" des subventions AL/FEM pour l'A350XWB), l'A350XWB n'aurait pas existé avant ou pendant la période de référence relative à la première mise en conformité.⁵³⁴ Cependant, l'Organe d'appel a constaté que seuls les effets des *subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB* pouvaient être pris en

⁵³² Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1816 et note de bas de page 3326.

⁵³³ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.735. (notes de bas de page omises; pas d'italique dans l'original)

⁵³⁴ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 7.1 d) xiii).

considération en ce qui concernait le programme relatif à l'A350XWB dans le contrefactuel. En conséquence, pour décider si le Groupe spécial de la mise en conformité avait fait erreur en formulant ses constatations d'effets défavorables, l'Organe d'appel a examiné "si l'analyse du Groupe spécial concernant les "effets sur les produits" des {seules subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB} étay{ait} une constatation de l'existence d'un rapport de causalité réel et substantiel entre ces subventions ... et les phénomènes sur le marché identifiés pendant la période postérieure à la mise en œuvre" sur le marché des produits bicouloirs.⁵³⁵

7.293. L'Organe d'appel a confirmé la constatation du Groupe spécial de la mise en conformité établissant que les subventions AL/FEM pour l'A350XWB avaient eu des "effets directs" sur le programme relatif à l'A350XWB et, en particulier, qu'en l'absence de ces subventions, "la société Airbus qui *existait effectivement* {pendant la période 2006-2010} aurait pu poursuivre ce programme uniquement avec une marge étroite et une probabilité élevée qu'elle doive, dans une certaine mesure, faire certains compromis en ce qui concerne l'avancée du programme et/ou les caractéristiques de l'aéronef".⁵³⁶ Il a aussi confirmé les constatations du Groupe spécial de la mise en conformité selon lesquelles les subventions AL/FEM pour l'A380 avaient eu des "effets indirects" sur le programme relatif à l'A350XWB, de sorte que "l'A350XWB avait considérablement tiré parti des "effets d'apprentissage" résultant ... de l'A380" et que "l'AL/FEM pour l'A380 {avait} eu des "effets financiers" sur la capacité d'Airbus de lancer l'A350XWB comme elle l'{avait} fait et au moment où elle l'{avait} fait".⁵³⁷ Ainsi, l'Organe d'appel a conclu que "sans les "effets sur les produits" agrégés des subventions AL/FEM existantes pour les programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB, Airbus n'aurait pas pu lancer l'A350XWB comme elle l'{avait} fait et au moment où elle l'{avait} fait".⁵³⁸ En d'autres termes, il a confirmé que les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB avaient "permis à Airbus de procéder au lancement et au développement de l'A350XWB en temps utile", événement "essentiel{" pour le renouvellement et le maintien de la compétitivité d'Airbus pendant la période postérieure à la mise en œuvre".⁵³⁹ Ces déclarations et constatations de l'Organe d'appel n'étaient pas la position de l'Union européenne selon laquelle un A350XWB non subventionné aurait été lancé à un moment quelconque avant la fin de la période de référence relative à la première mise en conformité. Au contraire, dans la mesure où l'Organe d'appel a constaté que les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB avaient "permis à Airbus de procéder au lancement et au développement de l'A350XWB en temps utile", ce qui était "essentiel{" pour le renouvellement et le maintien de la compétitivité d'Airbus *pendant la période postérieure à la mise en œuvre*", nous comprenons qu'il a constaté qu'un A350XWB non subventionné n'aurait pas pu être lancé avant la fin de 2013. La raison en est que, si un A350XWB non subventionné avait été lancé avant cette date, et en particulier à peu près au moment du lancement effectif en 2006, il aurait été difficile de conclure, sans autre explication, que la compétitivité d'Airbus aurait été, sans le lancement de l'A350XWB en 2006, aussi mise à mal que l'indiquent manifestement les termes de l'Organe d'appel.

7.5.4.2.2 Lien de causalité avec les pertes de ventes sur le marché des produits bicouloirs

7.294. Nous allons maintenant examiner l'analyse faite par l'Organe d'appel de la question de savoir si les "effet sur les produits" des subventions AL/FEM pour l'A380 étaient une cause réelle et

⁵³⁵ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 5.599.

⁵³⁶ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 5.632 (citant le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 6.1717). (italique dans l'original)

⁵³⁷ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphes 5.637 et 5.638. Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 6.1747 (indiquant que "le programme relatif à l'A350XWB a considérablement tiré parti des effets d'apprentissage résultant des programmes de LCA subventionnés antérieurs d'Airbus, en particulier (mais pas uniquement) le programme relatif à l'A380").

⁵³⁸ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 5.639. Ces effets "agrégés" étaient constitués par les effets "directs" de l'AL/FEM pour l'A350XWB et les effets "indirects" de l'AL/FEM pour l'A380. L'Organe d'appel a aussi dit ailleurs dans son rapport qu'en l'absence des AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB, Airbus "n'aurait pas été en mesure de lancer l'A350XWB ou un aéronef du type de l'A350XWB vers la fin de 2006". (Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 5.714)

⁵³⁹ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 5.647.

substantielle de pertes de ventes sur le marché des produits bicouloirs pendant la période de référence relative à la première mise en conformité.⁵⁴⁰

7.295. Pour commencer, nous observons que nulle part dans son analyse l'Organe d'appel n'a dit qu'un A350XWB non subventionné aurait été lancé ou disponible à la commande à un certain moment. Si l'Organe d'appel avait estimé qu'un A350XWB non subventionné aurait pu être lancé ou disponible à la commande avant la période de référence relative à la première mise en conformité, il aurait dû expliquer comment les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB auraient pu être une cause réelle et substantielle d'effets défavorables, eu égard à la présence sur le marché d'un A350XWB non subventionné. Or une telle explication ne figure pas dans l'analyse de l'Organe d'appel. L'absence d'une telle explication, et de toute autre déclaration de l'Organe d'appel concernant le mécanisme causal par lequel les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB causaient des pertes de ventes, donne à penser que le mécanisme causal sur lequel l'Organe d'appel s'est appuyé était celui qui était décrit dans le rapport du Groupe spécial de la mise en conformité, à savoir que l'A350XWB n'était pas disponible à la commande pendant la période de référence relative à la première mise en conformité.

7.296. Au cours de son analyse, l'Organe d'appel a dit qu'"en l'absence des subventions AL/FEM {pour l'A380 et l'A350XWB} ..., Airbus n'aurait pas pu offrir l'A350XWB au moment où elle l'{avait} fait et avec les caractéristiques dont il était doté".⁵⁴¹ Ainsi, selon lui, "en l'absence de {ces} subventions, Airbus n'aurait pas pu être "présen{te} ... dans les {trois} campagnes de vente pertinentes en tant qu'exactement le même concurrent *vendant des aéronefs identiques*" pendant la période postérieure à la mise en œuvre".⁵⁴² À notre avis, ces déclarations confirment aussi que sans les effets sur les produits des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB, l'A350XWB n'aurait pas pu être offert à la vente par Airbus pendant la période de référence relative à la première mise en conformité. Cela implique, bien entendu, qu'Airbus n'aurait pas pu lancer un A350XWB non subventionné avant ou pendant la période de référence relative à la première mise en conformité.

7.297. Enfin, nous notons que l'Organe d'appel a rejeté l'appel de l'Union européenne concernant le fait que le premier Groupe spécial de la mise en conformité avait écarté ses arguments en matière de non-imputation. Ce faisant, l'Organe d'appel a observé qu'il partageait "l'avis du Groupe spécial selon lequel la plupart des facteurs de non-imputation allégués concernant les pertes de ventes sur le marché des LCA bicouloirs ..., y compris les avantages en matière de communauté préexistants et les autres avantages liés aux produits qu'Airbus avait sur Boeing, n'étaient pas des facteurs "sans lien" avec les subventions AL/FEM existant pendant la période postérieure à la mise en œuvre".⁵⁴³ En outre, l'Organe d'appel a souscrit "à l'évaluation faite par le Groupe spécial du facteur de non-imputation relatif au désir de Singapore Airlines de scinder les commandes entre Boeing et Airbus" et a constaté qu'"{e}n effet, le fait qu'Airbus était en mesure d'offrir l'A350XWB en temps utile était, en soi, attribuable en grande partie aux subventions AL/FEM et à leur effet sur l'avancée du programme et les caractéristiques de l'A350XWB".⁵⁴⁴ À notre avis, ces déclarations confirment encore que l'Organe d'appel estimait que l'A350XWB n'aurait pas été disponible à la commande pendant la période de référence relative à la première mise en conformité en l'absence des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB. Là encore, si l'Organe d'appel avait estimé qu'un A350XWB non subventionné aurait pu être disponible et pris en considération lors de la campagne impliquant Singapore Airlines qui avait abouti à des commandes scindées en 2013, il aurait dû

⁵⁴⁰ Rapport de l'Organe d'appel CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis), section 5.6.4.6.3.1. Les pertes de ventes sur le marché des produits bicouloirs correspondaient à la commande de 10 aéronefs A350XWB-1000 par Cathay Pacific Airways en 2012 et aux commandes de 30 aéronefs A350XWB-900 et de 10 aéronefs A350XWB-1000 par Singapore Airways et United Airlines, respectivement, en 2013.

⁵⁴¹ Rapport de l'Organe d'appel CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 5.709. (pas d'italique dans l'original)

⁵⁴² Rapport de l'Organe d'appel CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 5.709. (pas d'italique dans l'original)

⁵⁴³ Rapport de l'Organe d'appel CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 5.714. (pas d'italique dans l'original) Nous notons que l'Organe d'appel n'a pas spécifié quels facteurs de non-imputation allégués examinés par le Groupe spécial de la mise en conformité étaient, selon lui, sans lien avec les AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB. Cependant, comme il est indiqué plus haut, il ressort clairement d'autres aspects de l'analyse de l'Organe d'appel que l'aéronef A350XWB, tel qu'il existait, n'aurait pas été disponible à la commande pendant la période de référence 2011-2013.

⁵⁴⁴ Rapport de l'Organe d'appel CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 5.714. (pas d'italique dans l'original)

expliquer pourquoi il avait néanmoins constaté que les commandes d'A350XWB subventionnés de Singapore Airlines constituaient des pertes de ventes pour Boeing. À notre avis, l'absence d'une telle explication ou analyse nous amène à conclure que les constatations de l'Organe d'appel doivent logiquement être interprétées comme signifiant qu'il estimait qu'Airbus n'aurait pas lancé un A350XWB non subventionné à la fin de la période de référence relative à la première mise en conformité.

7.5.4.3 Conclusion – effets des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB jusqu'en 2013

7.298. Après avoir soigneusement examiné les constatations de l'Organe d'appel concernant les effets des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sur la présence de l'A380 et de l'A350XWB sur le marché pendant la période de référence relative à la première mise en conformité, ainsi que ses constatations de pertes notables de ventes et d'entrave causées par ces subventions, nous ne voyons aucune base nous permettant d'admettre l'opinion de l'Union européenne selon laquelle Airbus aurait lancé l'A380 et l'A350XWB en 2002 ou aux alentours de cette date et en 2007/08, respectivement, en l'absence des subventions AL/FEM pertinentes. Contrairement à l'Union européenne, nous n'interprétons pas les constatations de l'Organe d'appel comme confirmant que l'A380 et l'A350XWB auraient été disponibles à la commande et à la livraison pendant la période de référence relative à la première mise en conformité en l'absence des subventions AL/FEM. Nous ne pensons pas comme l'Union européenne que les constatations de l'Organe d'appel puissent raisonnablement être interprétées comme signifiant que la société Airbus, n'ayant pas reçu d'AL/FEM et alors présente sur le marché, aurait perdu des commandes au profit de Boeing jusqu'à la période de référence relative à la première mise en conformité incluse parce que les lancements contrefactuels retardés des A380 et A350XWB non subventionnés impliquaient qu'Airbus aurait offert des créneaux de livraison moins attrayants. En revanche, comme il est indiqué dans l'analyse exposée plus haut, nous estimons que plusieurs parties des constatations et de l'analyse sous-jacente de l'Organe d'appel peuvent être raisonnablement interprétées comme permettant une seule conclusion – à savoir que ni l'A380 ni l'A350XWB n'auraient été lancés avant la fin de la période de référence relative à la première mise en conformité en l'absence des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB; ou, en d'autres termes, que les deux modèles de LCA n'auraient pas été disponibles à la *commande* ou à la *livraison* au moins jusqu'à la fin de 2013.⁵⁴⁵

7.5.5 Effets des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB après 2013 et jusqu'à aujourd'hui

7.299. Dans la présente section, nous examinons les opinions des parties concernant les effets des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB après 2013 et jusqu'à aujourd'hui. Pour commencer, nous notons que l'Union européenne a constamment fondé ses arguments concernant l'élimination des effets défavorables sur un contrefactuel dans lequel Airbus lançait l'A380 en 2002 ou aux alentours de cette date et l'A350XWB en 2007/08. Toutefois, pour les raisons exposées dans la section précédente, les constatations formulées par l'Organe d'appel dans la première procédure de mise en conformité excluent les lancements de l'A380 et de l'A350XWB avant la fin de 2013. L'Union européenne n'a pas évoqué la possibilité d'un tel résultat dans ses opinions, étant donné qu'elle n'a pas avancé d'argument ou d'élément de preuve à l'appui du point de vue selon lequel Airbus aurait lancé les programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB à un moment quelconque après la fin de

⁵⁴⁵ Nous ne voyons pas non plus dans les constatations de l'Organe d'appel de base nous permettant de conclure qu'Airbus aurait lancé une quelconque version "inférieure" de l'A380 ou de l'A350XWB avant la fin de l'année 2013. En effet, aucune argumentation en ce sens n'a été présentée au premier Groupe spécial de la mise en conformité et l'Organe d'appel n'a jamais laissé entendre que de telles versions inférieures auraient été lancées et mises sur le marché. En outre, quand Airbus a justement tenté de le faire, avec l'A350 original (fondamentalement une version inférieure de l'A350XWB), le marché a rejeté l'aéronef, amenant Airbus à abandonner le projet. (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.463) De plus, nous notons que l'Organe d'appel a rejeté l'allégation de l'Union européenne selon laquelle le premier Groupe spécial de la mise en conformité n'avait indûment pas examiné "la question de savoir si Airbus aurait trouvé qu'il était commercialement viable ou intéressant de lancer un aéronef de remplacement ayant moins que les caractéristiques de l'A350XWB, offert sur le marché plus tardivement que l'A350XWB". (Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.631)

2013⁵⁴⁶ ou selon lequel Airbus aurait lancé, entre l'année 2000 et aujourd'hui, d'autres programmes de LCA quelconques au lieu des programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB.⁵⁴⁷

7.300. Ainsi qu'il a déjà été indiqué, les États-Unis préconisent un contrefactuel dans lequel l'A380 ou l'A350XWB auraient été lancés au plus tôt en 2014, et ils présentent certains arguments et éléments de preuve pour illustrer les difficultés alléguées qu'Airbus aurait eues pour lancer l'un ou l'autre programme de LCA même à ce moment-là. Toutefois, ils ne donnent de date de lancement contrefactuelle spécifique pour aucun des deux aéronefs et affirment d'une manière générale dans ce contexte que l'Union européenne ne s'est tout simplement pas acquittée de la charge qui lui incombait de montrer que l'A380, l'A350XWB ou l'A330neo seraient disponibles à la commande ou à la livraison aujourd'hui en l'absence des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB.

7.301. Les affirmations limitées des parties concernant les effets des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB pendant la période postérieure à la période de référence relative à la première mise en conformité font que nous ne disposons guère d'éléments de preuve directs traitant la question de savoir si et quand Airbus aurait lancé l'A380 ou l'A350XWB (ou développé la variante A330neo) après 2013, en l'absence des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB. Néanmoins, dans les sections qui suivent, nous examinons les arguments et éléments de preuve qui ont été présentés en vue de déterminer dans quelle mesure les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB dont il a été constaté qu'ils avaient persisté jusqu'à la fin de 2013, ont continué pendant la période postérieure à 2013 jusqu'à aujourd'hui.

7.5.5.1 Agrégation des effets des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB

7.302. L'Organe d'appel a expliqué qu'on appelait "agrégation" "une décision *ex ante* prise par un groupe spécial d'effectuer une analyse unique des effets de subventions multiples dont la structure, la conception et le fonctionnement {étaient} semblables et, de ce fait, d'évaluer dans une analyse intégrée de la causalité les effets collectifs de ces mesures de subventionnement".⁵⁴⁸ Cette analyse intégrée de la causalité est utilisée pour "déterminer s'il existe un lien de causalité réel et substantiel entre ces subventions multiples et {les effets défavorables allégués}".⁵⁴⁹ Tant dans la procédure initiale que dans la première procédure de mise en conformité, les Groupes spéciaux comme l'Organe d'appel ont suivi cette approche s'agissant des subventions AL/FEM, et nous estimons que ladite approche est également appropriée pour la suite des travaux. Nous analyserons donc les effets des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sur une base agrégée.

7.303. Nous notons que l'A350XWB a été lancé six ans après l'A380 et que les deux parties supposent dans leurs arguments que l'A380 n'aurait été lancé après l'A350XWB dans aucun scénario présenté. En conséquence, conformément aux approches analytiques adoptées à la fois par le Groupe spécial et par l'Organe d'appel dans la première procédure de mise en conformité⁵⁵⁰, nous

⁵⁴⁶ Union européenne, observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 75 du Groupe spécial, paragraphe 388 (disant que "{l'}Union européenne n'a jamais affirmé l'existence d'un lancement contrefactuel {de l'A350XWB} après 2013"). Nous notons en outre que l'Union européenne affirme systématiquement qu'Airbus aurait lancé à la fois l'A380 et l'A350XWB dans le contrefactuel et que l'écart entre leurs lancements respectifs aurait été le même que dans la réalité, c'est-à-dire que le lancement de l'A380 aurait eu lieu six ans avant celui de l'A350XWB. (Union européenne, première communication écrite, paragraphes 344 et 345; deuxième communication écrite, paragraphe 430; réponse à la question n° 68 du Groupe spécial, paragraphes 359 et 360; et déclaration d'Airbus relative au lancement contrefactuel (pièce EU-92 (RCES/RCC)), paragraphe 25)

⁵⁴⁷ L'Union européenne et les États-Unis font valoir qu'il n'y a pas de base dans le dossier étayant le point de vue selon lequel Airbus aurait lancé une version inférieure de l'A380 à un moment pertinent quelconque. (États-Unis, réponses aux questions du Groupe spécial n° 59 et n° 74; et observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 59 du Groupe spécial; Union européenne, réponse à la question n° 59 du Groupe spécial; et observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 59 du Groupe spécial) Nous ne voyons en outre aucun argument de l'Union européenne indiquant qu'Airbus aurait lancé un programme de LCA bicouloir quelconque au lieu de l'A350XWB à un moment donné.

⁵⁴⁸ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs* (2^{ème} plainte), paragraphe 1282.

⁵⁴⁹ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs* (2^{ème} plainte), paragraphe 1285.

⁵⁵⁰ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – *États Unis*), paragraphes 6.1448 à 6.1451, 6.1480 à 6.1515, 6.1528 à 6.1534, 6.1535 à 6.1540, 6.1713 à 6.1723 et 6.1774 à 6.1778. Voir aussi les rapports de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – *États-Unis*), paragraphes 5.610 à 5.632 et 5.633 à 5.639; *CE et*

évaluerons: a) les effets "directs" des subventions AL/FEM pour l'A380 sur l'A380; et b) les effets "indirects" des subventions AL/FEM pour l'A380 et les effets "directs" des subventions AL/FEM pour l'A350XWB agrégés sur l'A350XWB.

7.304. Les parties sont toutefois en désaccord sur le point de savoir si le Groupe spécial peut évaluer: a) les effets "indirects" de l'AL/FEM pour l'A350XWB sur l'A380; et b) les effets "indirects" des AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sur l'A330neo. Les États-Unis font valoir qu'il serait admissible sur les plans juridique et procédural et approprié d'un point de vue factuel que le Groupe spécial le fasse. L'Union européenne fait valoir qu'il serait irrationnel sur le plan factuel de le faire parce que les effets "indirects" résultant d'une série de mesures d'AL/FEM visant un programme de LCA particulier n'ont d'incidence que sur les autres programmes de LCA qui ont été lancés après le lancement du programme de LCA précédemment subventionné au moyen de l'AL/FEM. Elle dit aussi que les États-Unis n'ont jamais fait valoir que les effets "indirects" résultant d'un programme de LCA subventionné au moyen d'une AL/FEM influaient sur le développement postérieur au lancement de tout autre programme de LCA, suggérant ainsi manifestement qu'il serait irrationnel d'un point de vue procédural que le Groupe spécial effectue une telle analyse. Elle indique également que les allégations des États-Unis concernant les effets indirects des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sur l'A330neo ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial.⁵⁵¹

7.305. Pour commencer, nous ne sommes pas convaincus par l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle les arguments des États-Unis concernant les effets "indirects" allégués des subventions AL/FEM pour l'A380 et/ou l'A350XWB sur l'A330neo ne relèvent pas de notre mandat. Les opinions des États-Unis prétendent expliquer en quoi des mesures qui *relèvent* explicitement de notre mandat, à savoir les mesures d'AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB, continuent de produire des effets défavorables actuels au sens des articles 5 et 6 de l'Accord SMC. L'A330neo est simplement un instrument par lequel, d'après les allégations, ces effets se sont produits. Dans cette mesure, nous considérons que les arguments des États-Unis entrent dans le champ de la présente procédure.

7.306. Nous notons en outre que les États-Unis n'auraient pas pu raisonnablement présenter la même argumentation dans la première procédure de mise en conformité. Selon des documents d'Airbus, l'A330neo a été lancé en 2014⁵⁵², c'est-à-dire après la fin de la période de référence relative à la première mise en conformité. Nous ne voyons donc aucun obstacle juridique ou procédural à l'examen des opinions des États-Unis concernant les effets "indirects" allégués des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sur l'A330neo.

7.5.5.2 Conditions de concurrence et marchés de produits

7.307. L'Union européenne affirme que les conditions générales de concurrence dans la branche de production des LCA décrites par le Groupe spécial initial et le Groupe spécial de la mise en conformité n'ont pas notablement changé jusqu'à aujourd'hui et elle n'a indiqué aucun changement notable qui serait survenu dans le contrefactuel.⁵⁵³ Sans exclure la possibilité que ces conditions aient pu changer d'une manière ou d'une autre entre la première et la deuxième procédures de mise en conformité, les États-Unis n'indiquent aucun changement particulier qui était ou serait survenu dans les conditions générales de concurrence dans le contrefactuel.⁵⁵⁴

certaines États membres – Aéronefs civils gros porteurs, paragraphes 1269, 1281, 1352, 1355 et 1356; et le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1935 à 7.1948.

⁵⁵¹ Union européenne, observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 60 du Groupe spécial, paragraphe 280 ("Si les États-Unis souhaitaient obtenir une constatation selon laquelle une subvention en cause a eu des effets qui se sont manifestés par la présence sur le marché de l'A330neo, ils auraient dû faire le nécessaire pour que la question relève dûment du mandat du Groupe spécial"). Voir aussi États-Unis, première communication écrite, paragraphes 236 à 238; et réponses aux questions du Groupe spécial n° 60, paragraphes 146 et 147, et n° 67, paragraphe 154. Voir aussi Union européenne, observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 67 du Groupe spécial, paragraphe 319.

⁵⁵² Présentation d'Airbus concernant l'A330neo (pièce USA-51), diapositive 19. Voir Union européenne, observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 67 du Groupe spécial, paragraphe 319 (indiquant que les États-Unis n'ont pas allégué que l'AL/FEM pour l'A350XWB avait eu de quelconques effets sur le programme relatif à l'A330neo dans le cadre des procédures antérieures dans le présent différend).

⁵⁵³ Union européenne, observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 70 du Groupe spécial.

⁵⁵⁴ États-Unis, observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 81 du Groupe spécial, paragraphe 325.

7.308. Nous ne voyons rien dans le dossier qui indique que les conditions générales de concurrence suivantes dans la branche de production des LCA, identifiées dans la procédure initiale et la première procédure de mise en conformité, ne continuent pas d'être pertinentes et applicables pendant la période postérieure à 2013 et actuellement: a) le développement et la production des LCA sont "extrêmement complexe{s} et onéreux"⁵⁵⁵, ce qui impose généralement de vendre des centaines d'exemplaires d'un LCA donné pour rentabiliser ce programme de LCA; et b) les économies de gamme et d'échelle renforcent les avantages concurrentiels des entreprises en place, ce qui fait qu'il est difficile pour un constructeur de LCA d'entrer sur un seul segment de marché; c) les importants effets d'"apprentissage", de gamme et financiers résultant des programmes de LCA permettent aux constructeurs de LCA de lancer plus facilement des programmes de LCA ultérieurs⁵⁵⁶; d) les entreprises en place sont incitées à adopter des "stratégies de prix dissuasifs"⁵⁵⁷; e) la préférence des clients pour la communauté de la flotte; f) la concurrence omniprésente et forte entre Airbus et Boeing; g) des commandes de LCA relativement peu fréquentes mais importantes; et h) l'existence d'un duopole Airbus-Boeing sur les marchés des produits bicouloirs et VLA.⁵⁵⁸

7.309. Même si l'Union européenne rappelle certaines constatations générales formulées dans la procédure initiale en ce qui concerne l'importance d'analyser les effets défavorables par rapport à des marchés de produits dûment définis⁵⁵⁹, les parties ne remettent ni l'une ni l'autre en question le fait que les trois marchés de produits LCA identifiés dans la première procédure de mise en conformité (c'est-à-dire les marchés des monocouloirs, bicouloirs et VLA) continuent d'être ceux "sur lesquels la plupart des interactions concurrentielles entre les aéronefs pertinents auront habituellement lieu".⁵⁶⁰ De fait, il apparaît que les deux parties acceptent implicitement ces marchés de produits, autour desquels elles structurent leurs arguments dans la présente procédure.⁵⁶¹

7.310. L'analyse qui suit est fondée sur notre interprétation selon laquelle les conditions de concurrence décrites ci-dessus auraient prévalu dans le contrefactuel et auraient fonctionné conjointement avec les trois marchés de produits identifiés dans la première procédure de mise en conformité (c'est-à-dire les marchés des produits monocouloirs, bicouloirs et VLA).

7.5.5.3 Présence sur le marché de l'A380, de l'A350XWB et de l'A330neo après 2013 en l'absence des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB

7.311. Les États-Unis font valoir que l'Union européenne n'a pas établi que, dans le contrefactuel, Airbus aurait lancé l'A380 ou l'A350XWB à un moment quelconque après 2013. Selon eux, pour ce faire, l'Union européenne devrait établir que le lancement de l'un ou l'autre de ces programmes de LCA après 2013 dans le contrefactuel était économiquement viable, financièrement réalisable et technologiquement possible pour Airbus. Dans ce contexte, les États-Unis affirment que la viabilité de l'A380 après 2013 est douteuse en raison de la demande de VLA qui fléchissait à l'époque et des avantages contrefactuels de fournisseur en place de Boeing sur le marché des produits VLA. Ils font valoir en outre qu'il n'y a pas d'élément de preuve établissant la viabilité de l'A350XWB après 2013 et qu'Airbus aurait eu du mal à financer l'aéronef si elle avait financé l'A380 dans le contrefactuel au

⁵⁵⁵ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1717.

⁵⁵⁶ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.1510 et 6.1511.

⁵⁵⁷ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1717.

⁵⁵⁸ Rapports du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.1214 à 6.1217; et *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1716 à 7.1728. Nous souscrivons à l'analyse de l'Arbitre dans le présent différend selon laquelle dans le contrefactuel, jusqu'à la fin de l'année 2013, Airbus et Boeing auraient été en concurrence dans le cadre d'un duopole sur les marchés des produits bicouloirs et VLA. (Décision de l'Arbitre *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 22:6 – UE)*, paragraphes 6.78 et 6.79)

⁵⁵⁹ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 218 à 223.

⁵⁶⁰ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1416.

⁵⁶¹ Union européenne, communication concernant l'arrêt du programme relatif à l'A380, paragraphe 27 (faisant valoir qu'avec l'arrêt du programme relatif à l'A380, "les produits d'Airbus ne feront plus obstacle ou ne gêneront plus les exportations {de Boeing} sur ce marché de produits"); États-Unis, deuxième communication écrite, section VII.D (structurant des allégations d'effets défavorables spécifiques autour de ces trois marchés de produits). Voir aussi Union européenne, demande d'établissement d'un groupe spécial, paragraphe 11 ("En ce qui concerne l'élimination des effets défavorables, l'Union européenne a aussi étudié attentivement les indications données par l'Organe d'appel sur la délimitation des marchés de produits").

moyen d'un financement aux conditions du marché au lieu de l'AL/FEM. En outre, ils font valoir que, dans la mesure où Airbus aurait voulu lancer l'A350XWB sans avoir d'abord lancé l'A380, il lui aurait été difficile de le faire sans les effets d'apprentissage tirés de son expérience acquise avec le programme relatif à l'A380. Ils répètent aussi l'argument qu'ils ont avancé lors de la première procédure de mise en conformité selon lequel une Airbus "plus faible" n'aurait pu lancer l'A350XWB à aucun moment pertinent dans le contrefactuel. Dans le même ordre d'idées, selon eux, un changement de circonstances entre le moment du lancement effectif de l'A380 (2000) et de l'A350XWB (2006) et les conditions existant pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013 signifie que les "analyses de rentabilité" de l'A380 et de l'A350XWB, rédigées au moment du lancement effectif de l'A380 et de l'A350XWB, sont d'une valeur limitée pour ce qui est d'établir la viabilité de ces deux programmes de LCA pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013.⁵⁶²

7.312. Les États-Unis font valoir aussi que l'Union européenne n'a pas établi qu'Airbus aurait lancé ou aurait pu lancer l'A330neo après 2013 dans le contrefactuel, même si les arguments qu'ils avancent s'agissant de ce LCA particulier sont limités par rapport à ceux qu'ils avancent s'agissant de l'A380 et de l'A350XWB.⁵⁶³

7.313. Comme il a déjà été indiqué, l'Union européenne ne présente pas d'arguments ni d'éléments de preuve visant à étayer la conclusion spécifique selon laquelle l'A380 ou l'A350XWB auraient été lancés après 2013. Toutefois, elle affirme effectivement que les deux LCA auraient été disponibles à la commande et à la livraison aujourd'hui dans le contrefactuel, tout comme ils le sont dans la réalité, lorsqu'elle fait valoir que le moment contrefactuel du lancement de l'A380 et celui de l'A350XWB se seraient situés en 2002 ou aux alentours de cette date et en 2007/08, respectivement. Selon elle, lorsqu'ils sont associés aux constatations précédemment adoptées en l'espèce, les éléments de preuve qu'elle a présentés dans la présente procédure établissent que l'A380 et l'A350XWB auraient été présents sur le marché en l'absence des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB. L'Union européenne souligne que les constatations formulées en l'espèce établissent que les programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB auraient tous deux été lancés dans le contrefactuel, avec simplement du retard. Elle fait donc valoir qu'il n'est pas nécessaire d'examiner à nouveau la viabilité contrefactuelle de l'un et l'autre programme de LCA ou la capacité technologique contrefactuelle d'Airbus de lancer l'un et l'autre programme de LCA dans la présente procédure parce que les constatations adoptées selon lesquelles Airbus aurait lancé les deux LCA dans le contrefactuel ont effectivement ôté toute pertinence à ces questions. Selon elle, cela est vrai en particulier parce qu'au moment de tout lancement retardé de l'A380 et de l'A350XWB, Airbus aurait été une société plus intégrée qu'elle ne l'était au moment des lancements effectifs, confiante en sa "capacité de faire" et, de plus, les circonstances pertinentes éventuelles n'auraient pas changé entre le moment du lancement effectif et celui du lancement contrefactuel au point que tous arguments concernant la viabilité ou la capacité technologique méritaient d'être examinés à nouveau dans la présente procédure. L'Union européenne reproche en outre aux États-Unis de ne proposer aucun moment de lancement contrefactuel spécifique pour l'A380 ou l'A350XWB et elle affirme que les États-Unis ont fourni des éléments de preuve insuffisants pour démontrer que l'A330neo n'aurait pas été lancé et mis sur le marché dans le contrefactuel comme il l'a été dans la réalité.⁵⁶⁴

7.314. Compte tenu des arguments des parties et des éléments de preuve versés au dossier, nous estimons que, pour évaluer la présence sur le marché contrefactuelle de l'A380, de l'A350XWB et de l'A330neo pendant la période postérieure à 2013, nous devrions examiner les questions suivantes en ce qui concerne la période en question: a) la position concurrentielle contrefactuelle d'Airbus; b) la situation financière contrefactuelle d'Airbus; c) les capacités technologiques et liées à la

⁵⁶² États-Unis, première communication écrite, paragraphes 229 et 233; deuxième communication écrite, paragraphes 145 à 147, 157 à 159, 229, 237, 238 et 243 à 245; réponses aux questions du Groupe spécial n° 70, paragraphe 160, et n° 75, paragraphes 173, 176 et 177; et observations sur les réponses de l'Union européenne aux questions du Groupe spécial n° 60, paragraphe 198, n° 68, paragraphes 268 et 269, n° 69 et n° 72, paragraphes 303 à 305.

⁵⁶³ États-Unis, première communication écrite, paragraphe 328; et deuxième communication écrite, paragraphe 234.

⁵⁶⁴ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 44, 264, 272, 326, 344, 350, 421 et 422; deuxième communication écrite, paragraphes 126, 228, 274 et 446 à 455; réponses aux questions du Groupe spécial n° 68 b), paragraphes 356 à 360, et n° 70, paragraphe 370; et observations sur les réponses des États-Unis aux questions du Groupe spécial n° 59, paragraphes 272 et 284, et n° 70, paragraphes 324 et 330. Voir aussi le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1507, note de bas de page 2597. Voir aussi *One Journey: One Team – Interview with Tom Enders*, Airbus Annual Review 2014 (pièce EU-43).

production contrefactuelles d'Airbus; et d) la demande contrefactuelle d'A380, d'A350XWB et d'A330neo. Ces analyses éclaireront notre détermination de la mesure dans laquelle Airbus aurait jugé faisable et commercialement viable de lancer l'A380 et/ou l'A350XWB pendant la période postérieure à 2013 contrefactuelle. Nous traitons tour à tour chacune de ces questions dans les sections suivantes.⁵⁶⁵

7.5.5.3.1 Position concurrentielle contrefactuelle d'Airbus après 2013

7.315. L'Union européenne a expliqué qu'il était dans l'intérêt vital d'Airbus d'être présente et concurrentielle sur tous les marchés de produits LCA à tous les moments pertinents, étant donné les avantages de fournisseur en place qui seraient revenus à Boeing en l'absence de LCA d'Airbus concurrentiels sur un marché de produits donné. En conséquence, elle indique que cela aurait été une "nécessité pour Airbus de lancer"⁵⁶⁶ l'A380 (sur le marché des produits VLA) et rappelle que le lancement de l'A350XWB (sur le marché des produits bicouloirs) était "essentiel s'agissant de la capacité d'Airbus de demeurer le principal concurrent de Boeing"⁵⁶⁷. Elle affirme aussi que le lancement de l'A380 représentait une "étape intermédiaire très importante, sur le plan de ses effets d'apprentissage, pour les futurs travaux d'Airbus sur les matériaux composites", une compétence qui était importante pour qu'Airbus puisse "demeurer un concurrent viable au sein du duopole {relatif aux LCA}"⁵⁶⁸.

7.316. Les États-Unis font valoir que toute évaluation de la position concurrentielle contrefactuelle d'Airbus après 2013 devrait prendre en compte les avantages de fournisseur en place accrus qui seraient revenus à Boeing pendant la période 2011-2013 en l'absence de l'A380 et de l'A350XWB.⁵⁶⁹

7.317. À notre avis, les constatations adoptées en l'espèce et les éléments de preuve versés au dossier indiquent que la position concurrentielle contrefactuelle d'Airbus après 2013 aurait été compromise d'une manière générale par rapport à sa position concurrentielle effective de l'époque.

⁵⁶⁵ Nous notons la position de l'Union européenne selon laquelle les constatations adoptées en l'espèce confirment qu'Airbus aurait lancé l'A380 et l'A350XWB, mais avec du retard. (Union européenne, réponse à la question n° 68 du Groupe spécial, paragraphe 358; et observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 75 du Groupe spécial, paragraphe 378) Nous ne sommes pas de cet avis. Nous ne voyons rien dans les constatations adoptées qui indique que, dans le contrefactuel à partir duquel nous travaillons, Airbus aurait en fait lancé l'A380 ou l'A350XWB à un moment donné. En particulier, toutes constatations de l'Organe d'appel indiquant que, dans ce contrefactuel, Airbus n'aurait pas pu lancer l'A380 ou l'A350XWB "comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait" effectivement ne tranchent pas la question de savoir si, ou à quel moment, elle aurait effectivement lancé l'un ou l'autre LCA.

⁵⁶⁶ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 454 (mentionnant le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1943 ("L'analyse de rentabilité de l'A380 prévoit une VAN positive pour le programme, même en supposant qu'aucune AL/FEM n'est accordée, ainsi qu'une VAN positive lorsqu'on envisage l'hypothèse réaliste la plus pessimiste dans des situations où le projet bénéficie d'un soutien sous forme d'AL/FEM"), 7.1665 ("Depuis sa création, Airbus reconnaît combien il est important pour la poursuite de son succès sur le marché des LCA de développer une ligne complète – une famille – de modèles de LCA différents ... La nécessité d'offrir des produits distincts dont la communauté permet aux compagnies aériennes clientes de limiter les coûts d'exploitation pour toute la flotte mais qui peuvent effectuer les diverses missions exigées par la structure de route d'une compagnie a toujours fait qu'aucun constructeur d'un produit unique ou d'une famille de produits unique, aussi remarquables soient-ils, n'a pu survivre dans la branche de production des LCA") (pas d'italique dans l'original), et 7.1957 (reconnaissant l'objectif d'Airbus consistant à développer une gamme complète de LCA pour le marché); le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1355 (constatant qu'Airbus serait "beaucoup plus faible" dans un contrefactuel où elle n'offrirait pas une "gamme complète" de LCA); le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1475 (constatant qu'Airbus serait "beaucoup plus faible" dans un contrefactuel où elle n'offrirait pas une "gamme complète" de LCA); et le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.558 b)).

⁵⁶⁷ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 453 (citant le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1713).

⁵⁶⁸ Union européenne, réponse à la question n° 68 du Groupe spécial, paragraphe 365.

⁵⁶⁹ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphes 243 à 245; rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1828 à 7.1832, 7.1845 et 7.2025; rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 1414 p); et rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.1781, 6.1789 à 6.1791, 6.1798 et 6.1806.

Nous estimons en outre que cela aurait été le cas en ce qui concerne les trois marchés de produits, quoique à des degrés différents.

7.318. La position concurrentielle contrefactuelle d'Airbus aurait commencé à faiblir (par rapport à ce qu'elle était en réalité) en 2000 du fait de l'absence de lancement de l'A380. En l'absence de l'A380, Airbus aurait cédé le marché des produits VLA à Boeing, laquelle aurait donc joui d'un monopole sur ce marché de produits pendant les 13 années suivantes au moins (c'est-à-dire au moins jusqu'à la fin de 2013). En l'absence de l'A380, Boeing aurait obtenu un plus grand nombre de commandes de VLA avec sa famille de LCA 747 pendant des années postérieures à 2000 et jusqu'en 2013.⁵⁷⁰ Nous estimons que l'augmentation des ventes de VLA de Boeing en l'absence de l'A380 aurait aussi entraîné une augmentation des ventes de Boeing sur les marchés des produits LCA monocouloirs et bicouloirs en raison de deux facteurs principaux. Premièrement, du côté de la demande, obtenir d'importantes commandes additionnelles de VLA aurait renforcé les avantages de fournisseur en place de Boeing, ce qui aurait amené les compagnies aériennes à se tourner vers les LCA monocouloirs et bicouloirs de Boeing afin d'obtenir les avantages liés à la communauté de la flotte. À cet égard, nous notons que l'analyse de rentabilité de l'A380 elle-même envisage "[***]" et que ceux-ci représentent des "avantages potentiels importants" du lancement de l'A380.⁵⁷¹

7.319. Deuxièmement, du côté de l'offre, Boeing aurait aussi bénéficié d'économies de gamme et d'échelle accrues et d'effets d'"apprentissage" additionnels résultant de l'augmentation de sa production de LCA VLA, bicouloirs et monocouloirs, devenant ainsi globalement plus efficace et rentable. De plus, à mesure qu'elle aurait commencé à livrer contrefactuellement davantage de LCA VLA, bicouloirs et monocouloirs en tant que producteur de LCA comparativement plus efficace⁵⁷², elle aurait réalisé des recettes et bénéfices plus importants, ce qui lui aurait donné une plus grande flexibilité pour fixer les prix des LCA monocouloirs et bicouloirs.⁵⁷³ Nous estimons qu'il est probable qu'elle se serait servie de cette flexibilité en matière de prix pour exercer des pressions concurrentielles supplémentaires sur Airbus sur les marchés des produits monocouloirs et bicouloirs afin d'essayer de lui prendre des parts de marché additionnelles.⁵⁷⁴ Nous notons en outre qu'il apparaît que les questions du côté de l'offre et de la demande susmentionnées se renforcent mutuellement, c'est-à-dire que les avantages de fournisseur en place entraînent une augmentation

⁵⁷⁰ D'après la base de données d'Ascend, le nombre total net de commandes d'A380 pour la période 2000-2013 était de 296. (Données actualisées d'Ascend (pièce USA-158)) S'agissant de la pièce USA-158, l'Union européenne fait valoir que, lorsqu'il a demandé aux États-Unis de présenter cette pièce, le Groupe spécial n'en a pas expliqué la pertinence et que, par conséquent, tirer des conclusions quelconques de ladite pièce reviendrait à indûment "plaider la cause" des États-Unis et priverait l'Union européenne de ses droits en matière de régularité de la procédure parce qu'elle ne connaîtrait pas "les allégations formulées contre elle". En outre, elle affirme que les données figurant dans la pièce USA-158 sont insuffisantes à certains égards. (Union européenne, observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 58 du Groupe spécial) Nous notons que: a) nous n'utilisons les éléments de preuve versés au dossier que pour évaluer les arguments que les parties elles-mêmes ont présentés; b) dans la mesure où l'Union européenne a indiqué des insuffisances dans cette pièce, nous les prenons en considération; et c) l'Union européenne a eu la possibilité de formuler des observations sur cette pièce. Nous estimons donc que l'utilisation de ladite pièce ne revient pas à indûment "plaider la cause" des États-Unis, ni ne prive l'Union européenne de ses droits en matière de régularité de la procédure.

⁵⁷¹ A380 Business Case (pièce EU-78 (RCES)), page 5.

⁵⁷² "Les constructeurs d'aéronefs perçoivent l'essentiel des recettes d'une vente non pas au moment où les aéronefs sont vendus, c'est-à-dire commandés, mais au moment de la livraison." (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.2106 et 7.2178) Voir aussi le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1806 (expliquant ce qui suit: "... nous rappelons que les livraisons de nouveaux LCA ont généralement lieu *au moins* trois ans après la date où ils ont été commandés, ce nombre d'années étant habituellement beaucoup plus grand lorsqu'il s'agit d'un aéronef *nouvellement lancé*"). (pas d'italique dans l'original)

⁵⁷³ Nous notons qu'il est probable que ces gains de recettes additionnels auraient pu être réalisés à partir du début des années 2000 et auraient augmenté au fil du temps. Il en est ainsi parce que Boeing avait livré à la fois des LCA bicouloirs et des LCA monocouloirs disponibles à la vente et à la livraison pendant toute la période 2011-2013. Nous notons toutefois qu'il est probable qu'il y aurait eu une période, d'environ 2005 à 2012, pendant laquelle Boeing n'aurait pas fait de livraisons ni réalisé de recettes résultant de ventes additionnelles de VLA. La raison en est que le dernier 747-400 a été livré en 2005 et que le modèle qui l'a précédé, le 747-8I, n'a pas été livré avant 2012. Nous notons en outre que le 787, lancé en 2004, a été livré pour la première fois en 2011. (Données actualisées d'Ascend (pièce USA-158))

⁵⁷⁴ Voir A380 Business Case (pièce EU-78 (RCES)), page 6, dernière phrase du deuxième paragraphe sous "Note".

de la production, ce qui entraîne une efficacité et une flexibilité en matière de prix plus grandes, ce qui entraîne des ventes et des avantages de fournisseur en place encore plus importants.

7.320. L'absence de lancement de l'A350XWB en 2006 aurait considérablement intensifié les désavantages concurrentiels qu'Airbus aurait déjà subis du fait de l'absence de l'A380. Il convient de rappeler qu'Airbus considérait l'A350XWB comme une nécessité pour demeurer le principal concurrent de Boeing. La raison en était que, sans l'A350XWB, à partir de 2006, Airbus aurait été contrainte de concurrencer les LCA bicouloirs de Boeing avec les familles de LCA A330 et A340. Comme le premier Groupe spécial de la mise en conformité l'a expliqué, toutefois:

Le lancement du 787 par Boeing en 2004 avait fait chuter la part de marché de l'A330 à un moment où les ventes d'A340 étaient déjà en perte de vitesse parce que l'aéronef ne pouvait pas concurrencer efficacement le 777 plus économe en carburant. De fait, des éléments de preuve indiquent qu'en 2005, Airbus avait vendu seulement 15 A340 alors que Boeing avait vendu environ 10 fois plus de 777. Ces faits nouveaux ont eu des conséquences importantes pour les ventes globales d'Airbus également; en juillet 2006, Boeing avait, semble-t-il, obtenu 75% de l'ensemble des nouvelles commandes d'aéronefs passées depuis le début de cette année-là. Selon l'Union européenne, cette situation "montr[ait] bien que les aéronefs d'Airbus sur le marché des bicouloirs avaient perdu leur avantage concurrentiel sur le 787 de Boeing".⁵⁷⁵

7.321. Après 2006, étant donné les conditions de concurrence dans la branche de production des LCA, il apparaît comme probable que les avantages concurrentiels de Boeing auraient encore augmenté car elle aurait maintenu son monopole sur le marché des VLA et aurait probablement remporté la très grande majorité des ventes de LCA bicouloirs.⁵⁷⁶ Cela se serait produit par le jeu des mêmes processus du côté de la demande et du côté de l'offre que ceux qui ont été décrits plus haut aux paragraphes 7.318 et 7.319.⁵⁷⁷ Ainsi que le premier Groupe spécial de la mise en conformité l'a constaté en se fondant en grande partie sur son examen de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, "quand bien même le fait de ne pas lancer l'A350XWB ne menacerait probablement pas l'existence d'Airbus et d'EADS, les sociétés considéraient que le programme relatif à l'A350XWB était essentiel pour permettre à Airbus de rester pertinente en tant que concurrent vigoureux de Boeing sur tous les segments de marché, du moins dans un avenir prévisible".⁵⁷⁸

7.322. En résumé, à partir de 2000, les pressions concurrentielles accrues exercées par Boeing auraient probablement commencé à éroder les parts de marché d'Airbus sur l'ensemble des trois marchés de produits. Cette érosion se serait probablement accélérée jusqu'à un certain point au fil du temps à mesure que les avantages de Boeing du côté de la demande et du côté de l'offre commençaient à se renforcer mutuellement. Compte tenu des désavantages concurrentiels importants que subissait Airbus dans la réalité en 2006 et aux alentours de cette date en l'absence

⁵⁷⁵ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1544. (notes de bas de page omises) Voir aussi le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1572 ("E)n novembre 2006, Goldman Sachs a prédit que sans l'A350XWB, la part de marché globale d'Airbus pourrait tomber à 35%, précisant donc qu'il était "essentiel pour Airbus de demeurer le principal concurrent de Boeing". Fait important, le rapport de Goldman Sachs indique également que ne pas lancer l'A350XWB non seulement nuirait à la présence d'Airbus sur le marché des bicouloirs, mais pourrait aussi affaiblir sa présence sur le marché des monocouloirs "étant donné que de nombreuses compagnies aériennes {pouvaient} rechercher la communauté et grouper l'achat de gros aéronefs et de plus petits" (références internes omises).

⁵⁷⁶ Voir plus haut le paragraphe 7.308.

⁵⁷⁷ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1713 ("I)l est manifeste que le programme relatif à l'A350XWB était d'une importance stratégique considérable pour Airbus et, à court terme, essentiel s'agissant de la capacité d'Airbus de demeurer le principal concurrent de Boeing. Les éléments de preuve montrent que vers le moment du lancement, Airbus a estimé qu'elle avait besoin de développer à moyen terme un aéronef bicouloir de nouvelle génération afin de concurrencer effectivement les Boeing 777 et 787, non seulement pour conserver sa part de marché sur le segment des bicouloirs, mais aussi pour éviter de perdre du terrain sur d'autres marchés s'agissant des clients intéressés par la communauté de la flotte").

⁵⁷⁸ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1572. (pas d'italique dans l'original) Voir aussi le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1602 (notant que l'appréciation par les pouvoirs publics britanniques de l'opportunité d'accorder une AL/FEM britannique pour l'A350XWB indique que "le projet d'A350XWB est un projet bien conçu qui revêt une grande importance stratégique pour Airbus") (guillemets et références internes omis).

de l'A350XWB mais en présence de l'A380, nous estimons qu'il est probable qu'en 2014, en l'absence à la fois de l'A380 et de l'A350XWB, la position concurrentielle d'Airbus aurait été fortement compromise sur l'ensemble des trois marchés de produits. Le fait que le dommage global qu'un tel scénario aurait infligé à la position concurrentielle générale d'Airbus aurait été considérable est confirmé non seulement par l'explication de l'Union européenne selon laquelle l'A380 et l'A350XWB étaient essentiels au maintien de la compétitivité globale d'Airbus, mais aussi par la constatation du Groupe spécial de la mise en conformité selon laquelle "l'analyse de rentabilité rendait compte des inconvénients stratégiques et des coûts conséquents pour Airbus qui étaient supposés survenir en l'absence du programme relatif à l'A350XWB".⁵⁷⁹ Nos conclusions à cet égard sont compatibles avec l'explication donnée dans la procédure initiale indiquant combien la compétitivité sur tous les marchés de produits LCA est essentielle pour un constructeur de LCA, à savoir qu'"aucun constructeur d'un produit unique ou d'une famille de produits unique, aussi remarquables soient-ils, n'a pu survivre dans la branche de production des LCA".⁵⁸⁰

7.323. Nous notons qu'Airbus aurait peut-être été en mesure d'atténuer le dommage concurrentiel causé par Boeing pendant les années contrefactuelles antérieures à 2013 en apportant des améliorations constantes à ses produits de LCA préexistants et, en particulier, l'A330.⁵⁸¹ Nous estimons aussi qu'Airbus aurait pu, et aurait très probablement dû, baisser les prix de ses LCA bicouloirs et monocouloirs de manière à compenser la flexibilité croissante de Boeing en matière de prix sur ces marchés.⁵⁸² Nous ne sommes toutefois pas convaincus que ces efforts auraient été couronnés de succès. Les ventes d'A330 et d'A340 en perte de vitesse en 2006 et aux alentours de cette date montrent bien à quel point Airbus avait pris du retard sur Boeing sur le marché des produits LCA bicouloirs, en particulier après le lancement du 787 économe en carburant. De fait, nous rappelons que l'A350 original⁵⁸³ avait été conçu essentiellement "comme une version long-courrier économe en carburant de l'Airbus A330 et un rival du {Boeing} 7E7" (c'est-à-dire le Boeing 787).⁵⁸⁴ Toutefois:

... au printemps 2006, des clients importants et des analystes du secteur avaient déterminé que l'A350 original ne pouvait pas concurrencer efficacement le Boeing 787, surtout sur le plan de l'efficacité énergétique. En fait, certains détracteurs ont jugé que l'A350 original était si manifestement inadéquat qu'ils ont demandé à Airbus d'abandonner le programme en faveur d'un aéronef remanié. L'Union européenne elle-même reconnaît qu'en réponse au lancement du 787 par Boeing en 2004, Airbus avait initialement lancé l'A350 original. Cet aéronef devait avoir une voilure en composite, mais était par ailleurs conçu sur la base du fuselage en aluminium de l'A330. Les clients ont rejeté la conception de l'A350 original au motif qu'elle ne pouvait pas rivaliser avec les économies de poids et l'efficacité énergétique promises par le 787.⁵⁸⁵

7.324. Par conséquent, nous estimons que même si Airbus avait pu améliorer ses offres de LCA bicouloirs existantes pendant les années contrefactuelles antérieures à 2013, cela aurait été insuffisant pour lui éviter de subir le dommage concurrentiel important infligé par Boeing.

7.325. Nous notons qu'il n'y a visiblement guère d'éléments de preuve indiquant que l'A320 n'était pas d'une manière générale compétitif par rapport aux monocouloirs offerts par Boeing pendant toutes les périodes pertinentes. Nous estimons donc que les stratégies d'atténuation d'Airbus auraient été un peu plus fructueuses sur le marché des monocouloirs, en dépit du fait que la position d'Airbus sur ce marché de produits aurait tout de même été compromise par le fait que Boeing aurait

⁵⁷⁹ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1705. (note de bas de page omise)

⁵⁸⁰ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1665.

⁵⁸¹ Le programme relatif à l'A340 a été supprimé en 2011.

⁵⁸² Nous reconnaissons toutefois qu'il est probable que la puissance commerciale de Boeing sur un marché de produits donné dans le contrefactuel aurait été limitée par le pouvoir de négociation des compagnies aériennes averties qui étaient ses clientes.

⁵⁸³ L'"A350 original" était le "programme lancé en décembre 2004 pour la conception de l'aéronef A350 d'Airbus proposé entre 2004 et 2006 (A350 original)". (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.53)

⁵⁸⁴ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1542.

⁵⁸⁵ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1543. (notes de bas de page et guillemets internes omis)

fait jouer sur le marché des monocouloirs ses avantages sur les deux autres marchés de produits au moyen des processus décrits plus haut.

7.326. Nous concluons donc que, dans le contrefactuel et jusqu'en 2014, la position concurrentielle d'Airbus vis-à-vis de Boeing sur les trois marchés de produits aurait été compromise d'une manière générale par rapport à sa position concurrentielle effective de l'époque. Plus spécifiquement, Boeing aurait exercé un monopole sur le marché des VLA, aurait remporté la grande majorité des ventes sur le marché des LCA bicouloirs et aurait aussi réalisé des gains de parts de marché sur le marché des monocouloirs.

7.5.5.3.2 Situation financière contrefactuelle d'Airbus après 2013

7.327. S'agissant de la situation financière d'Airbus pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013, l'Union européenne a indiqué que si Airbus avait retardé le lancement de l'A380 et/ou de l'A350XWB dans le contrefactuel, alors entre le moment du lancement effectif et celui du lancement contrefactuel de l'un et l'autre LCA, elle n'aurait pas eu à supporter la charge des coûts de développement de ces programmes de LCA, ce qui donne à penser qu'elle aurait eu davantage de ressources financières disponibles pour d'autres activités qu'elle aurait pu vouloir mener. L'Union européenne présente aussi deux rapports d'experts – le rapport Wessels et la déclaration d'Airbus relative au lancement contrefactuel – qui examinent plusieurs aspects de la situation financière d'Airbus dans le cadre de certains scénarios contrefactuels. Elle note en outre que la cote de crédit effective d'Airbus en 2006 était "A-", ce qui aurait permis à Airbus de s'endetter pour financer de vastes projets tels que le lancement d'un LCA.⁵⁸⁶

7.328. Les États-Unis font valoir qu'il y a des raisons de penser que la situation financière d'Airbus n'aurait pas été solide pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013. Ils affirment que le rapport Wessels et la déclaration d'Airbus relative au lancement contrefactuel sont sans intérêt dans le cadre du contrefactuel pertinent. Ils affirment en outre que la situation financière contrefactuelle d'Airbus postérieure à 2013 devrait être évaluée compte tenu de la position renforcée de Boeing en tant que fournisseur en place sur les marchés des VLA et des bicouloirs résultant de l'absence de l'A380 et de l'A350XWB. Ils indiquent aussi que financer l'A380 (ou l'A350XWB) aux conditions du marché et non au moyen de l'AL/FEM aurait été plus coûteux pour Airbus dans le contrefactuel, et que cela aurait donc eu un effet négatif sur sa cote de crédit.⁵⁸⁷

7.329. Dans les sections qui suivent, nous examinons le bien-fondé des opinions des parties en vue de déterminer ce qu'aurait été la situation financière d'Airbus pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013. Nous commençons par rappeler les constatations de la première procédure de mise en conformité que nous jugeons pertinentes pour cette analyse, avant d'examiner le rapport Wessels, la déclaration d'Airbus relative au lancement contrefactuel et les implications de l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle Airbus aurait évité les dépenses de développement de l'A380 et de l'A350XWB durant toute période pendant laquelle le lancement de ces aéronefs aurait été retardé.

7.5.5.3.2.1 Constatations pertinentes du premier Groupe spécial de la mise en conformité

7.330. Nous notons que le premier Groupe spécial de la mise en conformité a examiné de façon assez détaillée la situation financière *effective* d'Airbus pendant les périodes ayant précédé et suivi le lancement de l'A350XWB en 2006.⁵⁸⁸ Le premier Groupe spécial de la mise en conformité a essentiellement constaté qu'en 2006 et aux alentours de cette date, "la gamme de ressources financières dont disposait Airbus, par l'intermédiaire d'EADS, aurait été, collectivement, suffisante pour remplacer effectivement les fonds auxquels Airbus avait droit au titre des contrats effectifs d'AL/FEM pour l'A350XWB", mais qu'il aurait été difficile et risqué pour Airbus de faire cela et, par conséquent, que "la société Airbus qui *existait effectivement* aurait pu poursuivre ce programme uniquement avec une marge étroite et une probabilité élevée qu'elle doive, dans une certaine

⁵⁸⁶ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 339 à 343 et 347 (citant EADS, Financial Statements and Corporate Governance, 2006 (pièce EU-45)).

⁵⁸⁷ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 221 à 235; deuxième communication écrite, paragraphes 228 à 245; et observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 68 du Groupe spécial, paragraphe 263.

⁵⁸⁸ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.1550 à 6.1566, 6.1580 à 6.1587 et 6.1640 à 6.1700.

mesure, faire certains compromis en ce qui concerne l'avancée du programme et/ou les caractéristiques de l'aéronef."⁵⁸⁹

7.331. En formulant ces constatations, le premier Groupe spécial de la mise en conformité a identifié de multiples facteurs qui avaient eu une incidence sur la situation financière d'Airbus et celle de sa société mère, EADS, en 2006 et aux alentours de cette date. À notre avis, il est probable que certains de ces facteurs n'auraient pas beaucoup changé dans le contrefactuel appliqué dans la présente procédure. Il s'agit des problèmes de développement et de production associés à l'avion de transport militaire A400M, qui avait donné lieu à des dépassements de coûts considérables pendant cette période et jusqu'à la mi-2009⁵⁹⁰, et de la faiblesse du dollar des États-Unis en 2005 et jusqu'en 2010.⁵⁹¹ D'autres facteurs importants dans l'analyse en question auraient changé dans le cadre de notre contrefactuel, et notamment l'incidence du lancement et du développement ultérieur de l'A380. À cet égard, nous rappelons que l'A380 était un programme onéreux qui avait donné lieu à des dépassements de coûts substantiels⁵⁹², dépenses et dépassements qui avaient eu une incidence négative sur la situation financière d'Airbus à court terme, mais aussi que l'A380 empêchait Boeing d'exercer un monopole sur le marché des produits VLA, ce qui était probablement bénéfique pour la position concurrentielle globale d'Airbus et avait donc probablement une incidence positive sur sa situation financière dans une certaine mesure.⁵⁹³ Nous voyons moins clairement si certains autres événements survenus pendant cette période qui avaient eu une incidence importante sur la situation financière d'Airbus seraient également survenus dans le contrefactuel, et notamment l'établissement du programme de réduction des coûts "Power8" d'Airbus, mis en œuvre en réponse aux problèmes de production de l'A380 et à la nécessité de financer le programme relatif à l'A350XWB.⁵⁹⁴ Nous notons aussi cependant que le premier Groupe spécial de la mise en conformité n'a pas poussé son analyse de la situation financière d'Airbus jusqu'à la fin de l'année 2013 ou au-delà et n'a à aucun moment fait de projections concernant ce qu'aurait été cette situation à un moment quelconque après 2006 en l'absence des programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB. Comme il est expliqué plus haut, l'absence à la fois de l'A380 et de l'A350XWB jusqu'en 2014 au moins aurait eu une incidence notable sur les ventes globales d'Airbus sur les trois marchés de produits.

7.332. En raison des différences considérables entre les circonstances qu'Airbus aurait rencontrées dans notre contrefactuel et les circonstances qu'elle a effectivement rencontrées pendant la période examinée par le premier Groupe spécial de la mise en conformité, il nous est difficile d'utiliser les analyses de ce dernier comme point de référence à partir duquel extrapoler la situation financière d'Airbus dans le contrefactuel pendant la période postérieure à 2013. D'une manière générale, nous estimons cependant que si la société Airbus subventionnée qui existait effectivement en 2006 avait seulement eu les moyens financiers de mettre en œuvre l'A350XWB avec une marge étroite, nous doutons que la situation financière d'Airbus pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013, eu égard à sa position concurrentielle compromise d'une manière générale, lui aurait permis d'estimer qu'elle avait assurément les moyens financiers de lancer le très onéreux⁵⁹⁵ A350XWB.

⁵⁸⁹ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.1715 à 6.1717. (italique dans l'original)

⁵⁹⁰ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1581 (expliquant que "{s}elon un article du *Financial Times* de juin 2009, EADS avait récemment fait l'objet d'une réorganisation décidée "en réponse à la débâcle entourant le développement de l'aéronef de transport militaire A400M, qui {avait} déjà pris trois ans de retard et entraîné des dépenses supplémentaires de plusieurs milliards d'euros, et dont les travaux {étaient} presque au point mort, pendant qu'EADS et ses sept clients gouvernementaux européens marchand{aient} l'avenir du projet").

⁵⁹¹ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1581 (expliquant que "{l'}Union européenne {avait} en outre expliqué qu'en 2010, les résultats financiers d'EADS avaient pâti, en partie, de la faiblesse du dollar EU"). Un dollar affaibli par rapport à l'euro nuit à la rentabilité d'Airbus parce que "même si les prix des LCA sont libellés en dollars EU, Airbus tient ses comptes financiers, assume la plupart de ses coûts et comptabilise ses bénéfices en euros". (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 4.595)

⁵⁹² Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1675.

⁵⁹³ Voir plus haut le paragraphe 7.326.

⁵⁹⁴ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1554.

⁵⁹⁵ Voir plus loin le paragraphe 7.341.

7.5.5.3.2.2 Rapport Wessels

7.333. À l'appui de ses arguments selon lesquels Airbus aurait pu lancer l'A380 en 2002 ou aux alentours de cette date et l'A350XWB en 2007/08, l'Union européenne présente le rapport Wessels. Ce rapport a été rédigé en 2012 par le professeur David Wessels de la Wharton School (Université de Pennsylvanie). Il a été initialement établi pour les États-Unis et présenté par ceux-ci comme élément de preuve dans le cadre de la première procédure de mise en conformité. Le premier Groupe spécial de la mise en conformité a expliqué ce qui suit: "Ce rapport vise à démontrer que, si Airbus avait lancé ses LCA subventionnés antérieurs à l'A380 à l'aide d'un financement aux conditions du marché, le fardeau de la dette en résultant pour Airbus aurait été d'approximativement 24,3 milliards d'euros. Le rapport de M. Wessels conclut que ce fardeau de la dette est si colossal qu'il aurait empêché Airbus de lancer l'A380 ou l'A350XWB jusqu'à au moins 2019".⁵⁹⁶ L'analyse du rapport effectuée par le premier Groupe spécial de la mise en conformité tient en un paragraphe et conclut simplement que "le rapport de M. Wessels réaffirme ce que le Groupe spécial {initial} avait déjà constaté, et ce qui avait été confirmé par l'Organe d'appel. À savoir que, même à supposer qu'Airbus ait lancé tous ses LCA antérieurs à l'A380 avec un financement aux conditions du marché et non avec l'AL/FEM, le fardeau de la dette en résultant pour Airbus aurait rendu extrêmement difficile, voire peut-être impossible, le lancement par Airbus de l'A380 comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait".⁵⁹⁷ L'Organe d'appel a mentionné le rapport Wessels seulement en passant dans un seul paragraphe et une seule note de bas de page y relative.⁵⁹⁸ En bref, ni le premier Groupe spécial de la mise en conformité ni l'Organe d'appel ne se sont substantiellement appuyés sur le contenu de ce rapport pour formuler leurs constatations.

7.334. L'Union européenne présente le rapport Wessels dans la présente procédure parce qu'il est censé démontrer à quel moment Airbus aurait eu les moyens financiers nécessaires pour lancer l'A380 et l'A350XWB dans le contrefactuel. À cette fin, elle observe que selon les conclusions du rapport Wessels, même si Airbus avait été grevée d'une dette "colossale" à partir de 2000, sa cote de crédit aurait été suffisante pour lui permettre d'emprunter suffisamment d'argent pour financer le lancement de l'A380 et/ou de l'A350XWB pour 2019. Selon l'Union européenne, par conséquent, du fait que dans le contrefactuel Airbus n'aurait pas été grevée de cette dette en 2000, elle aurait pu lancer l'A380 et/ou l'A350XWB des années avant 2019.⁵⁹⁹ Les États-Unis font valoir que, pour diverses raisons, le rapport Wessels est sans intérêt aux fins de la présente procédure de mise en conformité.⁶⁰⁰

7.335. Nous ne sommes pas convaincus par l'invocation du rapport Wessels par l'Union européenne. Premièrement, le rapport Wessels part d'un contrefactuel sensiblement différent de celui à partir duquel nous travaillons ici, à savoir un contrefactuel dans lequel Airbus a financé ses programmes de LCA antérieurs à l'A380 au moyen d'un financement aux conditions du marché, scénario dont le rapport Wessels lui-même rappelle qu'il n'était "pas possible" selon les constatations du Groupe spécial initial.⁶⁰¹ Dans notre contrefactuel, toutefois, il est présumé qu'Airbus a reçu des AL/FEM antérieures à l'A380 et a développé tous ses modèles de LCA antérieurs à l'A380 comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait avec les subventions AL/FEM.⁶⁰² Deuxièmement, le rapport Wessels fait des hypothèses qui ne rendent pas compte de considérations contrefactuelles essentielles. En particulier, il utilise des "hypothèses prudentes" pour prévoir les résultats financiers d'Airbus après 2005, y compris en "prévoyant" la croissance des recettes {d'Airbus} à l'aide des propres projections d'Airbus concernant l'augmentation du trafic de passagers de 4,9% entre 2000 et 2019".⁶⁰³ Par ailleurs, "{p}our prévoir d'autres postes du compte de résultats, {le rapport} utilise les ratios financiers de la société en 2005", ce qui est "plutôt prudent, puisque 2005 correspond aux meilleures marges d'exploitation" de la société" jusqu'en 2012.⁶⁰⁴ Nous estimons que ces hypothèses

⁵⁹⁶ Rapport Wessels (pièces EU-40, USA-47), page 6.

⁵⁹⁷ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1769.

⁵⁹⁸ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.577 et note de bas de page 1588.

⁵⁹⁹ Union européenne, première communication écrite, section V.B.4.d. ii) et iii).

⁶⁰⁰ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 221 à 223; et deuxième communication écrite, paragraphes 235 à 241.

⁶⁰¹ Rapport Wessels (pièces EU-40, USA-47), page 6.

⁶⁰² Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 5.361 à 5.383 et 5.652.

⁶⁰³ Rapport Wessels (pièces EU-40, USA-47), page 4.

⁶⁰⁴ Rapport Wessels (pièces EU-40, USA-47), pages 4 et 5.

prudentes ne prennent donc pas en compte le fait que, si Airbus n'avait pas lancé l'A380 et l'A350XWB à un moment quelconque avant 2013, elle aurait subi à partir de 2000, comme cela est expliqué plus haut, de très fortes pressions concurrentielles croissantes de la part de Boeing sur les trois marchés de produits, qui auraient eu des répercussions négatives notables sur sa situation financière globale. En particulier, nous n'estimons pas qu'il ait été démontré que l'hypothèse d'une croissance régulière des recettes d'Airbus de presque 5% à partir de 2005 était une hypothèse raisonnable à la lumière de cette situation concurrentielle contrefactuelle. Nous avons en outre des doutes quant à l'incidence d'un carnet de commandes sensiblement réduit sur la cote de crédit d'Airbus.⁶⁰⁵ Nous estimons donc que le rapport Wessels ne peut pas être valablement utilisé pour illustrer la situation financière d'Airbus pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013.

7.5.5.3.2.3 Déclaration d'Airbus relative au lancement contrefactuel

7.336. À l'appui de ses arguments selon lesquels Airbus aurait pu lancer l'A380 en 2002 ou aux alentours de cette date et l'A350XWB en 2007/08, l'Union européenne présente la déclaration d'Airbus relative au lancement contrefactuel. La déclaration relative au lancement adapte le rapport Wessels sur la base d'un contrefactuel conforme à celui qui avait été prescrit par l'Organe d'appel dans la première procédure de mise en conformité, c'est-à-dire dans lequel il est présumé qu'Airbus a reçu des AL/FEM antérieures à l'A380, mais les effets de ces subventions ne sont pas pris en compte aux fins de la détermination des effets défavorables continus. En conséquence, cette déclaration "modifie une hypothèse essentielle {du rapport Wessels} – à savoir qu'Airbus aurait accumulé une dette colossale en 2001 du fait du lancement de ses programmes d'aéronefs antérieurs à l'A380".⁶⁰⁶ Elle utilise ensuite une version adaptée de la méthode employée dans le rapport Wessels pour conclure qu'Airbus aurait eu une capacité d'endettement suffisante pour financer le lancement de l'A380 en 2001 et celui de l'A350XWB en 2006, c'est-à-dire essentiellement au moment où ces deux LCA ont été effectivement lancés.⁶⁰⁷

7.337. L'Union européenne présente la déclaration relative au lancement contrefactuel parce qu'elle est censée démontrer à quel moment Airbus aurait eu les moyens financiers nécessaires pour lancer l'A380 et l'A350XWB dans le contrefactuel. Les États-Unis font valoir d'une manière générale que, pour diverses raisons, y compris le fait qu'elle contredit les constatations adoptées tant dans la procédure initiale que dans la procédure de mise en conformité, la déclaration relative au lancement est sans intérêt aux fins de la présente procédure de mise en conformité.⁶⁰⁸

7.338. À notre avis, la déclaration relative au lancement ne démontre pas qu'Airbus aurait lancé l'A380 et l'A350XWB en 2002 ou aux alentours de cette date et en 2007/08, respectivement, pour deux raisons principales qui sont liées. Premièrement, la déclaration suppose que l'A380 a été lancé en 2003 et à compter de cette date, elle suppose dans son analyse financière que le programme relatif à l'A380 existe.⁶⁰⁹ Cela diffère substantiellement du contrefactuel à partir duquel nous travaillons, à savoir que l'A380 n'aurait pas pu être lancé avant la fin de 2013 au plus tôt. La déclaration relative au lancement ne rend pas compte non plus du fait que l'absence de l'A380 pendant la période 2000-2008 aurait exposé Airbus à des pressions concurrentielles considérables de la part de Boeing. Deuxièmement, elle arrête l'analyse contrefactuelle d'Airbus en 2008 – six ans avant qu'Airbus ait pu lancer l'A350XWB dans le contrefactuel que nous appliquons et pendant une période où Airbus aurait subi les pressions concurrentielles de Boeing. Nous estimons donc que la déclaration d'Airbus relative au lancement contrefactuel ne peut pas être valablement utilisée pour illustrer la situation financière d'Airbus pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013.

⁶⁰⁵ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1749 ("il ne fait pas de doute que Boeing et Airbus font des projets futurs en tenant compte de leur carnet de commandes actuel, et que les acteurs du marché tiendront compte des mouvements futurs {de recettes} découlant de ces commandes pour évaluer chaque société").

⁶⁰⁶ Déclaration d'Airbus relative au lancement contrefactuel (pièce EU-92 (RCES/RCC)), paragraphe 16.

⁶⁰⁷ Déclaration d'Airbus relative au lancement contrefactuel (pièce EU-92 (RCES/RCC)), paragraphe 18.

⁶⁰⁸ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 230; et observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 70 du Groupe spécial.

⁶⁰⁹ Déclaration d'Airbus relative au lancement contrefactuel (pièce EU-92 (RCES/RCC)), paragraphe 24.

7.5.5.3.2.4 Économies découlant de l'absence des coûts de développement de l'A380 et de l'A350XWB

7.339. L'Union européenne affirme que, si Airbus avait retardé les lancements de l'A380 et de l'A350XWB, elle n'aurait pas eu à supporter les coûts de développement importants de ces programmes de LCA pendant la durée du retard, l'idée étant qu'elle aurait pu disposer de cet argent pour d'autres fins et/ou d'une manière générale pour stabiliser sa situation financière globale. L'Union européenne avance aussi des éléments de preuve indiquant que l'A380 n'avait atteint le seuil de "rentabilité" financière qu'en 2015⁶¹⁰, alors que l'A350XWB ne l'avait pas atteint en mai 2019⁶¹¹, ce qui prouve qu'Airbus continue de supporter une charge financière globale résultant de ces programmes pendant de nombreuses années après leur lancement.⁶¹²

7.340. Les États-Unis répliquent que les programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB étaient pourtant "générateurs de liquidités" même avant d'avoir atteint leur seuil de "rentabilité" et bénéficiaient donc financièrement à Airbus.⁶¹³

7.341. Nous rappelons que le développement et la production des LCA sont "extrêmement complexe{s} et onéreux", ce qui impose généralement de vendre des centaines d'exemplaires d'un LCA donné pour rentabiliser ce programme de LCA.⁶¹⁴ Dans le contrefactuel que nous appliquons, Airbus aurait financé les lancements de l'A380 et de l'A350XWB aux conditions du marché. On s'attendait à ce que les coûts non récurrents de l'A380 soient de [***]⁶¹⁵ en 2000, et ceux de l'A350XWB, de 12 milliards d'EUR en 2009 encore.⁶¹⁶ En outre, les dépenses d'Airbus au titre des programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB auraient été particulièrement élevées au cours des phases initiales de chaque programme avant même qu'un nombre significatif de livraisons aient été effectuées.⁶¹⁷ Nous admettons donc que si elle n'avait pas lancé l'A380 et l'A350XWB avant 2014, Airbus n'aurait pas eu à financer ces programmes, qui auraient entraîné des dépenses de plusieurs centaines de millions d'euros avant que des recettes appréciables ne soient générées pour Airbus par des ventes d'A380 ou d'A350XWB.⁶¹⁸

⁶¹⁰ Selon l'Union européenne, le programme relatif à l'A380 a atteint son "seuil de rentabilité en ce qui concerne les coûts récurrents en 2015". (Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 168. Voir aussi États-Unis, première communication écrite, paragraphe 65; FlightGlobal, "Airbus assures on A380 break-even this year, David Kaminski-Morrow", (27 February 2015) (pièce USA-16); le rapport annuel d'Airbus, 2017, page 77 (pièce USA-9); et *Airbus may cut A380 production to six planes a year: sources*, Reuters, 11 December 2017 (pièce EU-90)) Il ressort de ces communications et pièces que par "rentabilité", l'Union européenne veut dire essentiellement que le coût de production par aéronef est égal aux recettes provenant de l'aéronef.

⁶¹¹ Union européenne, observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 67 du Groupe spécial, paragraphe 322 (mentionnant *A350 closes on production-rate target*, David Kaminski-Morrow, FlightGlobal (27 April 2015), <<https://www.flightglobal.com/news/articles/a350-closes-on-production-rate-target-448127/>>, consulté le 15 septembre 2019).

⁶¹² États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 221. Les États-Unis font valoir que les subventions pour la R&DT signifiaient aussi qu'Airbus utilisait des fonds ne provenant pas exclusivement des ventes d'A320 et d'A330. (États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 222) Nous rappelons que les subventions pour la R&DT ne relèvent pas de la présente procédure de mise en conformité dans la mesure où elles se rapportent aux arguments des États-Unis selon lesquels ces mesures ont des "effets sur les produits" qui "complètent et amplifient" les effets des subventions AL/FEM.

⁶¹³ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 220.

⁶¹⁴ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1717. Voir A380 Business Case (pièce EU-78 (RCES)), page 6 (donnant une estimation du seuil de rentabilité du programme).

⁶¹⁵ A380 Business Case (pièce EU-78 (RCES)), page 5, 7^{ème} point. Voir aussi le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, note de bas de page 2746 (décrivant ce qu'il a été convenu de considérer comme le "coût" d'un programme de LCA dans ce rapport).

⁶¹⁶ Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.485, 6.1602, 6.1578 et 6.1710.

⁶¹⁷ Le premier Groupe spécial de la mise en conformité indique aussi que, en règle générale, la période où les dépenses sont les plus fortes lors du lancement d'un LCA commence après que les technologies initiales ont été éprouvées et que l'accélération de la production a débuté. Dans le cas de l'A350XWB, cela s'est produit environ trois ans après le lancement. (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.1577 et 6.1578)

⁶¹⁸ Nous rappelons que l'A380 a été lancé en 2000 mais que la première livraison a été effectuée seulement en 2007. L'A350XWB a été lancé en décembre 2006.

7.5.5.3.2.5 Conclusion – Situation financière contrefactuelle d'Airbus après 2013

7.342. À la lumière de l'analyse qui précède, nous discernons deux considérations générales antagoniques lorsque nous évaluons la situation financière contrefactuelle d'Airbus après la fin de 2013. D'un côté, la position concurrentielle d'Airbus aurait été compromise d'une manière générale, ce qui aurait entraîné une diminution des commandes sur l'ensemble des trois marchés de produits pendant la période contrefactuelle de 2000-2013. D'un autre côté, Airbus n'aurait pas eu à financer pendant ce temps les onéreux programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB, ce qui lui aurait permis d'affecter à d'autres fins des ressources financières qui auraient sinon été destinées à ces programmes. Globalement et en définitive, nous estimons que les conséquences négatives découlant de la première considération l'auraient emporté sur les avantages découlant de la seconde, du moins à la fin de l'année 2013. La raison en est que les recettes d'Airbus auraient diminué du fait de la baisse des ventes de LCA au cours de cette période. Comme cela a été expliqué, Airbus aurait eu de plus en plus de mal à réaliser des ventes au fil du temps pendant la période 2000-2013 à mesure que les avantages concurrentiels de Boeing auraient augmenté. En outre, il est probable qu'elle aurait dû consacrer une part des liquidités dont elle disposait à la fixation de prix compétitifs pour ses modèles de LCA restants afin de leur permettre de concurrencer ceux de Boeing. De plus, il est probable que son carnet de commandes considérablement réduit l'aurait rendue moins attractive du point de vue des investisseurs, de sorte qu'elle aurait eu plus de mal à emprunter et à lever des fonds propres. En résumé, nous estimons que la situation financière globale d'Airbus pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013 aurait à peu près reflété sa position concurrentielle globale, c'est-à-dire qu'elle aurait été compromise d'une manière générale. Nous notons toutefois que l'insuffisance des éléments de preuve que les parties nous ont fournis dans ce contexte nous empêche de quantifier plus valablement la situation financière d'Airbus.⁶¹⁹

7.5.5.3.3 Capacités technologiques et de production contrefactuelles d'Airbus après 2013

7.343. L'Union européenne a indiqué que le développement et le lancement de l'A380 représentaient une avancée technologique importante pour Airbus, en particulier sur le plan de ses compétences concernant l'utilisation des matériaux composites. Elle a également indiqué que, même si les lancements de l'A380 et de l'A350XWB avaient été retardés dans une certaine mesure dans le contrefactuel, pendant la durée du retard, Airbus aurait tout de même progressé dans le développement de ses capacités technologiques dans le cadre de processus autres que le développement et le lancement d'un programme de LCA spécifique comme celui de l'A380.⁶²⁰

7.344. Les États-Unis appellent également l'attention sur le fait que, comme l'A380 représentait une avancée technologique importante pour Airbus à bien des égards, ne pas lancer l'A380 avant au moins 2014 aurait privé Airbus d'effets d'apprentissage notables, ce qui aurait entravé sa capacité de lancer d'autres modèles de LCA avancés tels que l'A350XWB.⁶²¹

7.345. À notre avis, de ne pas avoir lancé l'A380 avant tout lancement de l'A350XWB aurait privé Airbus des effets d'"apprentissage" précieux qui ont résulté du programme relatif à l'A380. L'importance des "effets d'apprentissage" pour la capacité d'un constructeur de LCA de concevoir, développer, produire et commercialiser des LCA a été soulignée par les Groupes spéciaux et l'Organe d'appel tout au long du présent différend.⁶²²

7.346. Le premier Groupe spécial de la mise en conformité a constaté que le programme relatif à l'A350XWB avait tiré parti des effets d'"apprentissage" ayant résulté des programmes de LCA d'Airbus antérieurs dans les domaines suivants: a) savoir-faire en matière de gestion; b) infrastructure et ressources en ingénierie préexistantes; c) expérience acquise en matière de matériaux composites; d) caractéristiques structurelles spécifiques et systèmes embarqués de

⁶¹⁹ Nous notons que dans d'autres contextes, l'Union européenne a fourni certains des renseignements financiers d'Airbus pour la période postérieure à 2013. (Voir Union européenne, communication concernant l'arrêt du programme relatif à l'A380, note de bas de page 1 (contenant des liens vers des données financières d'Airbus à partir de 2018).) Toutefois, aucun de ces renseignements ne prend en compte la position concurrentielle considérablement modifiée dans laquelle Airbus se serait trouvée pendant la période contrefactuelle 2000-2013 et ne peut donc être utilisé valablement pour l'estimation de la situation financière contrefactuelle d'Airbus postérieure à 2013.

⁶²⁰ Union européenne, réponse à la question n° 68 du Groupe spécial, paragraphes 359 à 367.

⁶²¹ États-Unis, observations sur les réponses de l'Union européenne aux questions n° 68 et n° 72 du Groupe spécial.

⁶²² Voir plus haut les paragraphes 7.315 et 7.319.

l'A350XWB; et e) capacité d'Airbus de commercialiser effectivement l'A350XWB.⁶²³ Même si ces effets d'"apprentissage" découlaient de plusieurs programmes de LCA antérieurs à l'A350XWB, d'une manière générale, le rapport du premier Groupe spécial de la mise en conformité a établi que bon nombre d'entre eux découlaient spécifiquement du programme relatif à l'A380. Par exemple, le premier Groupe spécial de la mise en conformité a noté que le programme relatif à l'A350XWB avait tiré parti du programme relatif à l'A380 pour les raisons suivantes: a) l'expérience acquise par Airbus en ce qui concerne l'utilisation de matériaux composites dans le contexte du programme relatif à l'A380⁶²⁴; b) l'A350XWB contenait des composants et caractéristiques dérivés de l'A380⁶²⁵; c) Airbus avait acquis l'expérience du recours aux PPR dans le cadre du programme relatif à l'A380⁶²⁶; et d) Airbus avait modifié ses processus de conception et d'essais pour éviter les problèmes qui s'étaient posés dans le cadre du programme relatif à l'A380.⁶²⁷ L'Organe d'appel a souscrit à l'avis du premier Groupe spécial de la mise en conformité selon lequel l'A350XWB avait profité d'effets d'"apprentissage" notables du programme relatif à l'A380. Ces effets d'"apprentissage" ont été particulièrement importants pour Airbus dans le contexte du programme relatif à l'A350XWB en raison du profil de risque élevé de ce programme⁶²⁸ compte tenu l'utilisation d'une quantité record de matériaux composites⁶²⁹, du degré record d'externalisation et du fait qu'Airbus tentait d'accélérer sensiblement le développement et la production de l'A350XWB par rapport à ses programmes de LCA antérieurs.⁶³⁰ En bref, Airbus avait besoin de tirer parti de toute son expérience pour produire l'A350XWB.

7.347. Toutefois, nous admettons que même en l'absence du lancement de l'A380 et/ou de l'A350XWB, il serait déraisonnable de s'attendre à ce que les capacités technologiques et de production d'Airbus soient restées inchangées. Nous convenons que dans le contrefactuel et au moins jusqu'à la fin de 2013, Airbus aurait probablement continué dans une certaine mesure à faire des progrès dans ces domaines. En effet, Airbus aurait continué de recueillir certains effets d'"apprentissage" résultant de ses autres programmes de LCA et en particulier de la production de l'A320 et de l'A330. À cet égard, nous notons que l'Union européenne a présenté des éléments de preuve démontrant qu'Airbus avait continué de réaliser régulièrement des investissements et des améliorations concernant sa famille de LCA A330.⁶³¹ Nous admettons aussi qu'Airbus aurait pu faire certains progrès dans le domaine des matériaux composites car le dossier confirme sa capacité d'effectuer des travaux de recherche et développement concernant ces matériaux en dehors du contexte d'un programme de LCA spécifique comme celui de l'A380.⁶³²

7.348. Nous n'excluons pas que des avancées technologiques et liées à la production des LCA qu'Airbus aurait pu réaliser pendant la période contrefactuelle 2000-2013 auraient pu remplacer valablement au moins quelques-uns des effets d'"apprentissage" qui avaient effectivement résulté

⁶²³ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.1754 à 6.1759.

⁶²⁴ Rapports du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.473, 6.469, 6.1735, 6.1736, 6.1745, premier point, 6.1746, sixième, neuvième, dixième et onzième points, et 6.469. Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.492.

⁶²⁵ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1757 et note de bas de page 3222.

⁶²⁶ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, note de bas de page 811.

⁶²⁷ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1754.

⁶²⁸ Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.468 à 6.487.

⁶²⁹ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.469, 6.492, 6.1547, 6.1620, 6.1621, 6.1728 à 6.1731 et 6.1621.

⁶³⁰ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.499 à 6.505.

⁶³¹ "{L}A330neo bénéficie d'un investissement continu de plus de 150 millions d'euros chaque année". (A330 Family, site Web d'Airbus (pièce USA-50), page 1) Nous reconnaissons que les États-Unis font valoir d'une manière générale que l'Union européenne n'a pas démontré que ces investissements n'étaient pas, au moins en partie, dus aux effets des subventions. (Voir plus loin la section 7.5.5.4.4.) Nous estimons qu'aux fins qui nous occupent, la question de savoir si Airbus a, en fait, financé, en totalité ou en partie, des activités de recherche et développement en dehors du contexte spécifique des programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB est sans importance. À ce stade, nous notons simplement qu'Airbus mène effectivement de telles activités en présence des ressources permettant de les réaliser.

⁶³² Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.516 et 6.1728.

du programme relatif à l'A380. En effet, nous estimons que, dans une certaine mesure au moins, il est raisonnable de supposer que cela se serait produit en particulier dans le domaine de l'acquisition de connaissances concernant les matériaux composites étant donné qu'Airbus aurait été fortement incitée à améliorer sa connaissance de ces matériaux en vue de la production future de LCA utilisant de plus en plus les composites. Nous notons toutefois qu'il n'y a pas d'élément de preuve appréciable dans le dossier qui indique qu'Airbus aurait pu atteindre le même stade de compétence dans l'utilisation des matériaux composites à la fin de l'année 2013 en l'absence du programme relatif à l'A380. Nous rappelons en effet à cet égard la propre position de l'Union européenne selon laquelle le lancement de l'A380 représentait une "étape intermédiaire très importante, sur le plan de ses effets d'apprentissage, pour les futurs travaux d'Airbus sur les matériaux composites", une compétence qui était importante pour qu'Airbus puisse "demeurer un concurrent viable au sein du duopole {relatifs aux LCA}".⁶³³ Il n'y a pas non plus d'élément de preuve indiquant qu'Airbus aurait pu remplacer tous les effets d'"apprentissage" résultant de l'A380 dans le domaine du savoir-faire en matière de gestion par d'autres processus et expériences dans le contrefactuel.⁶³⁴ Au contraire, dans la mesure où l'A380 a posé plusieurs problèmes nouveaux et inattendus qu'Airbus a finalement résolus, il est clair que le même type d'expertise et de savoir-faire n'aurait pas pu être acquis en son absence.⁶³⁵

7.349. En résumé, bien que nous reconnaissons qu'une société Airbus qui n'aurait pas lancé l'A380 et l'A350XWB pendant les années allant jusqu'à la fin de 2013 aurait continué de travailler et d'améliorer ses capacités technologiques et de production, nous ne pensons pas que ces capacités auraient été de même nature ni de même qualité que celles qui ont permis à la société Airbus subventionnée de lancer et développer effectivement l'A350XWB entre 2006 et 2013.

7.5.5.3.4 Demande contrefactuelle

7.5.5.3.4.1 A380

7.350. Les États-Unis font valoir que les niveaux de la demande d'A380 après 2013 auraient été substantiellement inférieurs à ce qu'ils paraissent en 2000 devoir être pour deux raisons principales. Premièrement, ils affirment que d'une manière générale, aux alentours de 2013, le marché des VLA abandonnait progressivement les VLA gros porteurs quadrimoteurs. Deuxièmement, ils affirment que l'A380 aurait probablement pu s'emparer après 2013 d'un segment proportionnellement plus restreint du marché des VLA que celui qu'il aurait pu obtenir à compter de 2000 car les avantages de fournisseur en place de Boeing auraient été renforcés au cours des 13 années précédentes, en particulier avec l'introduction du 747-8I en 2005.⁶³⁶

7.351. Il apparaît que l'Union européenne convient que les niveaux de la demande d'A380 étaient faibles à partir de la fin de l'année 2013. Elle pense par exemple comme les États-Unis que le marché des LCA était en train de se détourner des VLA à cette époque. Elle affirme aussi que la faiblesse des niveaux de la demande d'A380 a finalement amené Airbus à annoncer l'arrêt de la totalité du programme relatif à l'A380 en 2019.⁶³⁷

7.352. Les éléments de preuve dont nous disposons montrent que les niveaux de la demande de VLA, y compris l'A380, étaient faibles après 2013. Comme les parties l'indiquent, cela tenait principalement au fait que d'une manière générale, les clients abandonnaient les VLA quadrimoteurs au profit de LCA bicouloirs, plus économes en carburant et flexibles.⁶³⁸ Les Perspectives actuelles du marché 2015 de Boeing indiquent un repli du marché des avions bicouloirs gros porteurs (c'est-à-dire les VLA). Ces Perspectives actuelles du marché prévoient une demande mondiale de

⁶³³ Union européenne, réponse à la question n° 68 du Groupe spécial, paragraphe 365.

⁶³⁴ Voir plus haut le paragraphe 7.315.

⁶³⁵ Par exemple, Airbus a découvert des problèmes concernant son logiciel de conception par ordinateur dans le cadre du programme relatif à l'A380, problèmes qui ont entraîné d'importants retards dans la production de l'A380 et dépassements de coûts. (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Avions civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.509)

⁶³⁶ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphes 243 à 245; et observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 68 du Groupe spécial, paragraphe 263.

⁶³⁷ Union européenne, observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 73 du Groupe spécial, paragraphe 349.

⁶³⁸ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 244.

540 aéronefs gros porteurs à fuselage large sur la période de 20 ans entre 2015 et 2034⁶³⁹, ce qui contraste avec la demande plus élevée [***] prévue à partir de 2000 dans l'analyse de rentabilité de l'A380.⁶⁴⁰ Nous notons en outre que les éléments de preuve versés au dossier indiquent que le 747-8I (c'est-à-dire le seul VLA de Boeing en vente pendant la période postérieure à 2013) n'avait pas obtenu de commandes pendant la période de 2014 à 2018 inclus.⁶⁴¹ Par ailleurs, en mai 2019, Boeing avait seulement quatre commandes en attente pour le 747-8I.⁶⁴² De plus, c'est parce qu'elle n'avait pas réussi à maintenir un nombre acceptable de commandes d'A380 en attente qu'Airbus a annoncé la cessation du programme relatif à l'A380 en 2019.⁶⁴³

7.353. Dans le monde contrefactuel où Airbus n'avait pas lancé l'A380 et l'A350XWB, les avantages de fournisseur en place que Boeing aurait probablement obtenus en tant que monopoleur sur le marché des produits VLA auraient fait qu'il aurait été plus difficile pour Airbus d'obtenir des commandes d'A380 pendant la période postérieure à 2013 par rapport au marché auquel elle a été confrontée lorsqu'elle a effectivement lancé l'A380 en 2000. Il en aurait été ainsi en particulier parce que, dans la réalité, lorsque l'A380 a été lancé, Boeing commercialisait le 747-400. Boeing n'a lancé qu'en 2005 le modèle 747 amélioré qui lui a succédé, le 747-8I⁶⁴⁴, qui n'a été disponible à la livraison qu'en 2012.⁶⁴⁵ En 2013, par conséquent, l'A380 aurait dû entrer en concurrence avec un modèle relativement avancé du 747 qui était déjà produit et livrable aux clients.

7.354. En résumé, pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013, non seulement Airbus aurait été confrontée d'une manière générale à une faible demande de VLA comme l'A380, mais il lui aurait probablement été difficile d'obtenir une part appréciable de la demande de VLA qui existait effectivement sur le marché avec l'A380.

7.5.5.3.4.2 A350XWB

7.355. Nous estimons que les perspectives de la demande de LCA bicouloirs comme l'A350XWB auraient été nettement positives dans le contrefactuel à partir de 2014. Il y a à cela quatre raisons. Premièrement, les Perspectives du marché 2015 de Boeing indiquent que le marché des bicouloirs avait encore une très grande valeur, de 2 700 milliards d'USD sur les 20 années suivantes.⁶⁴⁶ Nous notons en outre qu'un rapport d'expert présenté par l'Union européenne prévoit une "demande substantielle d'aéronefs A350XWB au cours des 20 prochaines années" à partir de 2018.⁶⁴⁷ Deuxièmement, nous rappelons que l'une des raisons pour lesquelles le marché des VLA marquait un recul en 2014 et aux alentours de cette date était que les compagnies aériennes abandonnaient les VLA quadrimoteurs au profit de VLA bicouloirs comparativement plus économes en carburant comme l'A350XWB.⁶⁴⁸ Troisièmement, nous notons que, globalement, les commandes d'A350XWB en 2014, 2015, 2016 et 2017 étaient de 57, 16, 51 et 44 respectivement, ce qui indique, selon nous,

⁶³⁹ Perspectives actuelles du marché de Boeing, 2015-2034 (pièce USA-153), pages 24 et 27. En outre, l'Union européenne indique que, pendant la période postérieure à 2013, Airbus avait prévu que même si la demande de VLA s'améliorait, elle ne le ferait pas avant le milieu des années 2020. (Union européenne, première communication écrite, paragraphes 132, 137, 145 et 164; deuxième communication écrite, paragraphe 187; et observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 37 du Groupe spécial, paragraphe 142. Mais voir la déclaration liminaire de l'Union européenne à la réunion du Groupe spécial, paragraphe 32 ("Les annonces récentes des principaux clients confirment le point de vue selon lequel il n'y a pas d'intérêt futur ni de flotte stratégique pour l'A380: Amedeo a annulé ses commandes de 20 aéronefs, Qantas a annulé les 8 livraisons en attente et Qatar a annoncé qu'elle retirerait du service sa flotte existante de 10 aéronefs d'ici à 2024, tandis que Lufthansa et Air France ont annoncé qu'elles diminueraient de moitié leurs flottes existantes d'ici à 2022 (lesquelles passeraient de 14 à 8 aéronefs pour Lufthansa et de 12 à 5 pour Air France)).")

⁶⁴⁰ A380 Business Case (pièce EU-78 (RCES)), page 13. Nous notons que, bien que l'analyse de rentabilité inclue apparemment les VLA [***]. (Voir A380 Business Case (pièce EU-78 (RCES)), pages 13 et 14.)

⁶⁴¹ Données d'Ascend (pièce USA-138).

⁶⁴² États-Unis, réponse à la question n° 73 du Groupe spécial, paragraphe 165.

⁶⁴³ Union européenne, communication concernant l'arrêt du programme relatif à l'A380, paragraphe 1. (Données actualisées d'Ascend (pièce USA-158)) Certaines de ces commandes ont peut-être été annulées.

⁶⁴⁴ *Boeing Launches New 747-8 Family*, site Web de Boeing, <<https://boeing.mediaroom.com/2005-11-14-Boeing-Launches-New-747-8-Family>>, consulté le 25 septembre 2019.

⁶⁴⁵ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 244 (mentionnant le communiqué de presse de Boeing, "Boeing Delivers First Lufthansa 747-8 Intercontinental", (25 avril 2012) (pièce USA-126)).

⁶⁴⁶ Perspectives actuelles du marché de Boeing, 2015-2034 (pièce USA-153), page 27.

⁶⁴⁷ Rapport de TradeRx concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB, paragraphe 3 (pièce EU-11 (RCES/RCC)).

⁶⁴⁸ Voir plus haut le paragraphe 7.352. Voir aussi les Perspectives actuelles du marché de Boeing, 2015-2034 (pièce USA-153), page 27 (indiquant un recul de la demande de VLA).

des niveaux de demande constants et importants.⁶⁴⁹ Enfin, nous ne voyons aucun argument ou élément de preuve dans le dossier qui indique nettement qu'à compter de 2014, la demande de LCA bicouloirs tels que l'A350XWB aurait été tout sauf positive.

7.356. Ce tableau positif de la demande globale est toutefois contrebalancé par le fait que, dans le contrefactuel, en 2014, Boeing aurait cumulé des positions importantes de fournisseur en place auprès de nombreux clients grâce à sa position concurrentielle supérieure pendant la période 2000-2013. Nous estimons donc qu'Airbus aurait eu relativement plus de difficultés à vendre l'A350XWB à des clients en 2014 et immédiatement après cette date qu'elle n'en a eu en 2006 lorsque l'aéronef a été effectivement lancé.

7.5.5.3.4.3 A330neo

7.357. Nous estimons que les perspectives de la demande globale d'A330neo auraient été positives dans le contrefactuel à partir de 2014. En effet, nous notons que, dans la réalité, l'A330neo a été lancé en 2014, vraisemblablement parce que la demande était suffisante pour justifier un lancement. Nous notons en outre que la demande globale de LCA bicouloirs modernes apparaissait comme particulièrement forte, d'une manière générale, pendant cette période. La documentation d'Airbus révèle une forte demande perçue en ce qui concerne l'A330neo⁶⁵⁰, et nous ne décelons aucun argument ou élément de preuve dans le dossier qui indiquerait que cela ne serait pas le cas. Toutefois, comme dans le cas de l'A350XWB, ce tableau global positif de la demande devrait être considéré à la lumière des importants avantages de fournisseur en place de Boeing dans le contrefactuel, qui auraient fait qu'Airbus aurait eu plus de mal à vendre l'A330neo à partir de 2014 dans le contrefactuel qu'elle n'en avait eu en 2014 dans la réalité.

7.5.5.3.5 Conclusions – présence sur le marché contrefactuelle de l'A380, de l'A350XWB et de l'A330neo après 2013

7.358. Compte tenu de l'analyse qui précède, nous évaluons en conclusion si, en l'absence des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB, les programmes relatifs à l'A380, à l'A350XWB et à l'A330neo auraient été suffisamment attrayants (c'est-à-dire "viables") pour qu'Airbus les mette en œuvre pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013.⁶⁵¹ Nous exposons nos conclusions concernant chaque programme de LCA l'un après l'autre, en faisant référence – si besoin est et dans la mesure où les éléments de preuve limités versés au dossier le permettent – aux quatre mêmes facteurs que le premier Groupe spécial de la mise en conformité a utilisés dans son analyse de la "viabilité" concernant l'A350XWB en l'absence de l'AL/FEM pour l'A350XWB: a) la capacité attendue d'Airbus de financer effectivement le programme pertinent au moyen d'un financement aux conditions du marché; b) la VAN du programme pertinent prévue dans le cas de référence; c) les raisons stratégiques qu'avait Airbus de mettre en œuvre le programme pertinent; et d) les risques du programme pertinent.

7.5.5.3.5.1 A380

7.359. En ce qui concerne la viabilité du programme relatif à l'A380 pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013, nous commençons notre analyse en notant que l'analyse de rentabilité de l'A380, sur laquelle Airbus s'est appuyée pour lancer l'A380, a été établie en l'an 2000⁶⁵² – 14 ans avant le début de la période contrefactuelle postérieure à 2013. Cette analyse a donc été établie dans une situation concurrentielle très différente de celle à laquelle Airbus aurait été confrontée pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013. Ainsi, bien que l'analyse de rentabilité de l'A380 indique une VAN attendue positive pour le programme relatif à l'A380 au moment du lancement effectif même en l'absence d'AL/FEM pour l'A380⁶⁵³, nous ne pensons pas que l'on puisse s'appuyer sur cette évaluation pour conclure qu'on se serait attendu à ce qu'un lancement de l'A380 pendant la période postérieure à 2013 produise une VAN positive. Il en est

⁶⁴⁹ Données actualisées d'Ascend (pièce USA-158).

⁶⁵⁰ Voir la présentation d'Airbus concernant l'A330neo (pièce USA-51), diapositive 3.

⁶⁵¹ Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États Unis)*, paragraphe 6.1637 (employant le terme "viabilité" de la même manière).

⁶⁵² Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1922.

⁶⁵³ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1943.

ainsi, selon nous, principalement en raison de l'absence de demande d'A380 qui existerait pendant la période postérieure à 2013.

7.360. Nous rappelons que la demande d'A380 était faible pendant la période postérieure à 2013. En effet, l'Union européenne a présenté des éléments de preuve indiquant qu'en décembre 2017, la commande d'A380 la plus récente avait été passée en février 2014 par la société de location Amedeo. Après décembre 2017, Emirates a commandé 20 A380, [***] la commande d'Amedeo de 2014.⁶⁵⁴ Nous notons en outre que, en mai 2019, Boeing avait seulement quatre commandes en attente pour le 747-8I.⁶⁵⁵ Nous ne voyons aucune raison de penser qu'Airbus aurait obtenu des commandes additionnelles d'A380 dans le contrefactuel dans ce délai, ni aucune raison particulière de penser qu'elle aurait prévu auparavant qu'elle en recevrait dans ce délai. Cela contraste avec la situation qui existait dans les faits pendant la période 2000-2003, au cours de laquelle Airbus avait reçu 112 commandes d'A380.⁶⁵⁶ Nous rappelons que "les commandes sont cruciales pour le succès d'un nouveau modèle de LCA, compte tenu des économies d'échelle substantielles au niveau de la production et des importantes réductions de coûts liées à la courbe d'apprentissage qu'elles génèrent".⁶⁵⁷ Nous ne voyons donc aucune raison convaincante de penser qu'Airbus aurait lancé l'A380 tant qu'elle ne pouvait pas susciter ou ne s'attendait pas à susciter chez des clients un intérêt immédiat et substantiel.⁶⁵⁸

7.361. Par ailleurs, nous considérons que les avantages stratégiques perçus du programme relatif à l'A380 à compter de 2014 dans le contrefactuel auraient probablement été assez minimes. Vu les ventes de l'aéronef 747-8I en perte de vitesse pendant cette période, il nous apparaît peu probable qu'Airbus ait considéré que concurrencer Boeing sur le marché des VLA était aussi impératif que cela l'était au début des années 2000 lorsque la demande de VLA était beaucoup plus forte. Cela aurait été encore plus vrai compte tenu des dépenses considérables associées au programme relatif à l'A380 et des risques connexes associés à tout programme de LCA de cette ampleur.⁶⁵⁹

7.362. Nous notons qu'Airbus a reçu une commande de 20 A380 d'Emirates en 2018. Toutefois, cela ne nous convainc pas qu'Airbus aurait lancé l'A380 à ce moment-là. Il y a trois grandes raisons à cela. Premièrement, on peut présumer qu'Airbus aurait su que la demande globale d'A380 était faible étant donné le peu d'intérêt des clients pour les VLA au cours des années précédentes. Deuxièmement, nous doutons qu'Airbus ait en fait remporté cette commande d'Emirates en 2018. Cela tient au fait qu'Emirates avait été un acheteur régulier d'A380 (et non de 747) pendant de nombreuses années, ses commandes d'A380 remontant à 2001.⁶⁶⁰ En l'absence de l'A380, nous estimons qu'il est fort probable qu'Emirates aurait à la place commandé des VLA de Boeing (et/ou peut-être des versions plus grandes du 777⁶⁶¹). De ce fait, Boeing aurait probablement bénéficié d'un important avantage de fournisseur en place de VLA auprès d'Emirates en 2018 dans le contrefactuel. Compte tenu de ces considérations, nous estimons qu'il n'est pas certain qu'Emirates aurait introduit, en 2018, un VLA d'Airbus entièrement nouveau dans sa flotte dans le contrefactuel. Enfin, nous notons que 2018 était juste l'année précédant celle où Airbus a décidé, dans les faits,

⁶⁵⁴ Voir plus loin le paragraphe 7.435. Voir aussi Union européenne, observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 58 du Groupe spécial, tableau du paragraphe 268; et Airbus, "Status of A380 orders and deliveries" (pièce EU-94 (RCC)).

⁶⁵⁵ États-Unis, réponse à la question n° 73 du Groupe spécial, paragraphe 165.

⁶⁵⁶ Y compris 78 en 2001 et 34 en 2003. (Données actualisées d'Ascend (pièce USA-158))

⁶⁵⁷ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1726.

⁶⁵⁸ Nous rappelons qu'Airbus avait prévu que la demande de VLA repartirait vers le milieu des années 2020. (Union européenne, première communication écrite, paragraphes 132, 137, 145 et 164; deuxième communication écrite, paragraphe 187; et observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 37 du Groupe spécial, paragraphe 142) Cela aurait aussi pu être le cas dans le contrefactuel, mais nous ne voyons rien dans le dossier qui donne à penser qu'Airbus aurait lancé l'A380 dans l'espoir d'obtenir des commandes au bout de dix ans.

⁶⁵⁹ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1943 (expliquant que "l'A380 était un énorme projet tant au plan des aspects techniques du développement de l'aéronef que des coûts y relatifs") et 7.1948 (mentionnant les risques associés à des programmes de LCA comme l'A380).

⁶⁶⁰ Données actualisées d'Ascend (pièce USA-158).

⁶⁶¹ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, note de bas de page 3326 (expliquant qu'"il y avait des éléments de preuve selon lesquels les versions plus grandes du 777 pouvaient aussi parfois être en compétition pour des ventes sur le marché des {VLA}").

de mettre fin au programme relatif à l'A380 compte tenu de la faiblesse de la demande.⁶⁶² Nous considérons donc qu'il est probable qu'Airbus aurait jugé que la demande de VLA était trop faible à ce moment-là pour justifier un lancement de l'A380.

7.363. Nos conclusions concernant la position concurrentielle et la situation financière d'Airbus pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013 renforcent ce point de vue. Pendant cette période, la position concurrentielle d'Airbus aurait été compromise sur les trois marchés de produits. La situation financière d'Airbus aurait fort probablement correspondu plus ou moins à sa position concurrentielle, c'est-à-dire qu'elle aurait été compromise d'une manière générale. Nous n'avons rien vu dans le dossier qui indique qu'Airbus aurait pu, dans cet ensemble de circonstances, lancer *à la fois* l'A380 et l'A350XWB pratiquement en même temps. Somme toute, en 2014 et aux alentours de cette année-là dans le contrefactuel, Airbus aurait dû choisir de lancer l'A380 ou un aéronef bicouloir comme l'A350XWB. Nous jugeons fort peu probable qu'Airbus ait décidé de consacrer des milliards d'euros au lancement d'un programme relatif à l'A380 compte tenu d'une demande d'A380 aussi faible. Nous estimons plutôt qu'Airbus aurait décidé de lancer un programme de LCA bicouloir pour les raisons qui sont exposées dans les deux sections suivantes.⁶⁶³

7.364. En résumé, nous concluons que l'A380 n'aurait probablement été disponible à la commande ou à la livraison à aucun moment pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013. Par conséquent, nous constatons que les subventions AL/FEM pour l'A380 continuent d'être une cause "réelle et substantielle" de la présence de l'A380 sur le marché.

7.5.5.3.5.2 A350XWB

7.365. Pour évaluer la viabilité de l'A350XWB pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013, nous notons tout d'abord que les avantages stratégiques du lancement de l'A350XWB auraient probablement été importants. Nous estimons qu'après avoir subi les pressions concurrentielles accrues de Boeing sur l'ensemble des trois marchés de produits pendant de nombreuses années, et comme le marché des VLA était trop faible pour justifier le lancement de l'A380, Airbus aurait cherché à lancer un produit concurrent du 777 et du 787 de Boeing aussi bon qu'elle le pouvait le plus rapidement possible. Ce lancement viserait non seulement à rétablir la compétitivité d'Airbus sur le marché de grande valeur des LCA bicouloirs, mais aussi à réduire les avantages de fournisseur en place de Boeing et sa capacité d'assurer un subventionnement croisé des prix sur les marchés de produits, affermissant ainsi la position concurrentielle d'Airbus sur le marché des monocouloirs également. En effet, nous rappelons que ces préoccupations concernant sa position concurrentielle générale étaient pour Airbus des facteurs importants dans sa décision de lancer l'A350XWB dans la réalité. Par conséquent, nous considérons qu'Airbus aurait été fortement poussée à lancer l'A350XWB pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013.

7.366. Nous considérons aussi qu'Airbus aurait perçu l'existence d'une demande générale suffisante du marché pour des LCA bicouloirs comme l'A350XWB. En effet, la principale raison pour laquelle Boeing aurait été en mesure d'exercer des pressions concurrentielles accrues sur Airbus pendant la période contrefactuelle 2006-2013 était qu'elle aurait disposé de LCA bicouloirs plus avancés et plus économes en carburant, qui atteignaient des niveaux de vente élevés et n'avaient pas de véritable concurrent d'Airbus.⁶⁶⁴ Ce tableau de la demande globale est toutefois contrebalancé par le fait que si Airbus avait lancé l'A350XWB après 2013 dans le contrefactuel, elle aurait évolué dans un environnement concurrentiel différent de celui dans lequel elle évoluait en 2006. L'aspect fondamental modifié de cet environnement, selon nous, est le fait que Boeing aurait cumulé d'importants avantages de fournisseur en place sur le marché des produits LCA bicouloirs au cours des huit années précédentes. Cela aurait limité dans une certaine mesure la demande d'A350XWB. Tout bien considéré, toutefois, nous estimons que la forte demande globale de LCA bicouloirs comme l'A350XWB aurait donné lieu à une forte demande d'A350XWB.

7.367. Nous avons certaines réserves pour ce qui est de savoir si la situation financière d'Airbus pendant la période postérieure à 2013 lui aurait permis de lancer et financer un programme aussi

⁶⁶² Voir plus loin la section 7.5.5.5.

⁶⁶³ Airbus a supprimé les programmes relatifs à l'A300 et à l'A310 en 2007 et le programme relatif à l'A340 en 2011. (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1062 et note de bas de page 2596)

⁶⁶⁴ Nous notons que, pendant la période 2006-2013, Boeing a reçu 604 commandes nettes de 777 et 731 commandes nettes de 787. (Voir les données actualisées d'Ascend (pièce USA-158).)

onéreux et risqué que celui de l'A350XWB au moyen d'instruments de financement aux conditions du marché, qui n'auraient pas eu les qualités de "transfert des risques" que l'AL/FEM possédait.⁶⁶⁵ Nous disposons toutefois de peu d'éléments de preuve substantiels pour examiner ce point et, comme il a été indiqué plus haut, il est difficile d'utiliser les constatations existantes figurant dans le dossier pour véritablement voir quelles auraient été les ressources financières d'Airbus pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013. Par conséquent, nous rappelons notre conclusion antérieure selon laquelle, d'une manière générale, la situation financière d'Airbus pendant la période postérieure à 2013 aurait reflété sa position concurrentielle, qui aurait été compromise d'une manière générale.⁶⁶⁶ Dans l'ensemble, compte tenu des considérations qui précèdent, nous estimons qu'il serait raisonnable de travailler à partir d'un scénario dans lequel Airbus aurait lancé l'A350XWB au début de 2014. La raison en est qu'Airbus aurait eu d'importantes incitations commerciales et stratégiques au lancement de l'A350XWB afin de rétablir sa compétitivité sur le marché des bicouloirs et ainsi de renforcer sa position commerciale générale. Toutefois, la manière précise dont ce lancement aurait été effectué au cours des années suivantes est, à notre avis, incertaine.

7.368. D'une part, il y a des raisons de penser que la période contrefactuelle postérieure au lancement aurait été difficile pour Airbus. Par exemple, la situation financière généralement compromise d'Airbus aurait peut-être ralenti le rythme du programme. De plus, compte tenu du profil de risque élevé et des défis techniques de l'A350XWB, l'absence de toute expérience tirée de l'A380 donne à penser que les phases de développement et de production du programme auraient probablement été comparativement difficiles pour Airbus dans le contrefactuel, entraînant des dépassements de coûts et des retards. D'autre part, nous admettons l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle, du moins dans une certaine mesure, pendant la période contrefactuelle 2006-2013, Airbus aurait poursuivi son évolution pour devenir une société généralement plus intégrée et aurait acquis une expertise en matière de gestion et de technologie même en l'absence du programme relatif à l'A380.⁶⁶⁷ Toutefois, dans notre évaluation, cette expertise acquise n'aurait pas été suffisante pour venir entièrement à bout des carences financières et technologiques dans la situation d'Airbus au moment du lancement contrefactuel de l'A350XWB en 2014. Il est donc probable qu'Airbus aurait fait face à des difficultés de production postérieures au lancement – qui, cependant, n'auraient peut-être pas été aussi considérables que celles qui avaient affecté l'A380 pendant ses phases de développement et de production.⁶⁶⁸ Ces difficultés auraient probablement entraîné des dépassements de coûts et des retards de production, qui auraient eu une incidence négative sur la capacité d'Airbus d'attirer autant de clients pour l'A350XWB qu'elle en avait effectivement attiré pendant cette période. C'est d'autant plus vrai que Boeing aurait déjà été en mesure d'offrir des créneaux de livraison plus attrayants pour le 777 et le 787, qui étaient déjà tous les deux disponibles à la livraison pendant la période postérieure à 2013, à un moment où Boeing avait déjà obtenu d'importants avantages de fournisseur en place auprès de clients au cours des années antérieures. Dans un tel scénario, nous jugeons raisonnable l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle l'intervalle entre le lancement contrefactuel de l'A350XWB et le moment où Airbus aurait effectivement pu livrer l'A350XWB aurait été d'au moins huit ans (c'est-à-dire le même intervalle qu'entre le lancement et la première livraison de l'A350XWB dans la réalité).⁶⁶⁹ L'application de l'estimation de l'Union européenne à un lancement contrefactuel en 2014 signifierait que la première livraison effective d'un A350XWB aurait lieu après aujourd'hui.

7.369. En conclusion, nous constatons que dans le scénario contrefactuel exposé plus haut, Airbus aurait lancé l'A350XWB en 2014, mais n'aurait pas été en mesure d'offrir des créneaux de livraison avant au moins huit ans après sa date de lancement contrefactuelle. Nous considérons aussi qu'Airbus n'aurait pu offrir l'A350XWB qu'à des conditions moins attrayantes (du moins du point de

⁶⁶⁵ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1934 (expliquant que "l'AL/FEM fonctionn[e] comme un dispositif de transfert des risques qui modifie considérablement l'économie d'une décision de lancer un programme de LCA donné").

⁶⁶⁶ Voir plus haut le paragraphe 7.326.

⁶⁶⁷ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 350.

⁶⁶⁸ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.509 et 6.510.

⁶⁶⁹ L'Union européenne fait valoir que l'intervalle entre le lancement en 2007/08 de l'A350XWB dans le contrefactuel qu'elle propose et la première livraison aurait été le même que dans la réalité, c'est-à-dire huit ans. (Union européenne, observations sur la réponse de États-Unis à la question n° 74 du Groupe spécial, paragraphes 364 et 374 à 376. Voir aussi Union européenne, première communication écrite, paragraphe 348; deuxième communication écrite, paragraphe 459; et déclaration liminaire à la réunion du Groupe spécial, paragraphe 79.)

vue des créneaux de livraison) que celles auxquelles Boeing pouvait offrir ses LCA bicouloirs concurrentiels pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013.

7.5.5.3.5.3 A330neo

7.370. Les États-Unis font valoir que les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB ont eu des effets "indirects" sur l'A330neo, qui a été lancé en 2014. Spécifiquement, ils affirment que des aspects de l'A380 et de l'A350XWB ont été incorporés dans l'A330neo, et que les programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB avaient mis Airbus en situation, financièrement, de lancer l'A330neo.⁶⁷⁰

7.371. L'Union européenne fait valoir que les États-Unis n'ont pas établi l'enchaînement de causalité par lequel les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB avaient eu des effets pertinents sur le programme relatif à l'A330neo, n'ont pas indiqué quelle subvention avait causé l'effet non identifié et, de manière générale, n'ont pas présenté suffisamment d'éléments de preuve pour étayer leurs arguments, en particulier compte tenu du fait qu'il n'y a pas de constatations adoptées concernant les effets de subventions quelconques sur le programme relatif à l'A330neo.⁶⁷¹

7.372. Nous notons que les États-Unis formulent deux arguments fondamentaux dans ce contexte: i) le lancement de l'A330neo n'aurait pas été financièrement possible pour Airbus en l'absence de l'A380 et de l'A350XWB (c'est-à-dire que l'A330neo a bénéficié d'"effets financiers" résultant des programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB⁶⁷²); et ii) des caractéristiques de l'A380 et de l'A350XWB ont été incorporées dans l'A330neo (c'est-à-dire que l'A330neo a bénéficié d'"effets d'apprentissage" résultant des programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB).

7.373. En ce qui concerne les "effets financiers" des programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB sur l'A330neo, nous rappelons notre conclusion antérieure selon laquelle, pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013, la situation financière d'Airbus aurait reflété sa position concurrentielle globale, c'est-à-dire qu'elle aurait été compromise d'une manière générale. Cela aurait été le résultat d'un processus amorcé en 2000 avec l'absence de lancement d'un A380 et les pressions concurrentielles croissantes exercées par Boeing sur l'ensemble des trois marchés de produits au fil du temps. Par conséquent, nous admettons que, dans le contrefactuel, après l'an 2000, il serait probablement devenu de plus en plus difficile pour Airbus de financer des projets d'envergure et onéreux à mesure que ses commandes et livraisons de LCA (et les ressources financières provenant de ces commandes et livraisons) diminuaient. Cela donne à penser qu'Airbus aurait eu du mal à lancer l'A330neo en 2014 et n'aurait donc peut-être pas pu le proposer à la commande et à la livraison aujourd'hui dans le contrefactuel, par opposition à sa situation dans la réalité.

7.374. Tout compte fait, cependant, nous considérons que cette conclusion n'est pas justifiée compte tenu des arguments et éléments de preuve dont nous disposons. Nous notons que les États-Unis ont présenté peu d'éléments de preuve indiquant à quel point le développement et le lancement de l'A330neo étaient onéreux. Les États-Unis présentent une pièce indiquant que "l'A330neo bénéficie d'un investissement continu de plus de 150 millions d'euros chaque année – intégrant les dernières avancées des familles A350XWB et A380".⁶⁷³ Toutefois, il s'agissait d'un investissement effectué de façon échelonnée, et nous notons que la famille A330 a été lancée en

⁶⁷⁰ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 236 à 238; deuxième communication écrite, paragraphes 232 à 234; réponse à la question n° 67 du Groupe spécial; et observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 67 du Groupe spécial. Selon les États-Unis, le programme relatif à l'A330neo comprend deux variantes, à savoir l'A330-800 (censé concurrencer le Boeing 787-8) et l'A330-900 (censé concurrencer le Boeing 787-9). (Présentation d'Airbus concernant l'A330neo (pièce USA-51), diapositive 14)

⁶⁷¹ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 440 (citant le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.1492 et 6.1446 (note de bas de page 2470)); et observations sur les réponses des États-Unis aux questions du Groupe spécial n° 60, paragraphes 276 à 280, et n° 67.

⁶⁷² Des effets financiers existent lorsque "le financement subventionné précédent permet les lancements de modèles ultérieurs en allégeant la charge relative aux capitaux qui existerait autrement". (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.1724, 6.1725 et 6.1761 à 6.1771)

⁶⁷³ *A330 Family*, site Web d'Airbus (pièce USA-50), page 1.

1987.⁶⁷⁴ En outre, nous ne savons pas quelle partie de cette somme a effectivement été nécessaire à Airbus pour développer les technologies permettant de lancer et produire l'A330neo. Cet aéronef est une variante développée à partir d'une plate-forme préexistante de l'A330, et nous notons que d'autres éléments de preuve présentés par les États-Unis indiquent que les améliorations apportées étaient "progressives".⁶⁷⁵ Dans ce contexte, nous rappelons que, pendant la période contrefactuelle 2000-2013, il est probable qu'Airbus aurait tenté de conserver la part de marché qu'elle détenait sur le marché des produits LCA bicouloirs. Nous considérons que, en l'absence du lancement de l'A350XWB avant 2014, apporter des améliorations progressives à la seule gamme restante de LCA bicouloirs d'Airbus après 2011 (c'est-à-dire l'A330) aurait été une stratégie claire et peut-être nécessaire. De ce fait, il nous semble qu'Airbus aurait été fortement incitée à développer un A330 progressivement amélioré dans le contrefactuel. Par conséquent, en l'absence d'une démonstration supplémentaire de ce que l'A330neo constituait un enjeu financier important pour Airbus, nous ne pensons pas que le programme n'aurait pas été mis en œuvre comme il l'a été et au moment où il l'a été effectivement pour des raisons financières en l'absence des programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB.

7.375. Nous allons maintenant examiner dans quelle mesure l'A330neo a tiré parti des effets d'"apprentissage" résultant des programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB. Notre examen des pièces présentées par les États-Unis met en évidence les effets d'"apprentissage" spécifiques suivants: a) la conception de la cabine de l'A330neo a tiré parti de la cabine conçue pour l'A350XWB⁶⁷⁶; b) l'indication qu'il a l'"architecture du Trent 1000-TEN combinée à la technologie du Trent XWB" (le "Trent 1000" est le moteur de l'A330neo)⁶⁷⁷; c) un "{r}apport portance/trainée amélioré grâce au principe de la voilure de l'A350"⁶⁷⁸; d) "le "système de prélèvement d'air électrique" était "{d}éjà utilisé avec succès sur l'A380"⁶⁷⁹; et e) l'A330neo était doté d'"aillettes inspirées de celles de l'A350XWB".⁶⁸⁰

7.376. Nous considérons que, sans en plus une démonstration de la difficulté qu'il y aurait eu à développer ces caractéristiques en l'absence de l'A380 et de l'A350XWB, les éléments de preuve présentés sont insuffisants pour démontrer que l'A330neo, dans le contrefactuel, n'aurait pas été disponible à la commande ou à la livraison aujourd'hui. Là encore, il apparaît que ces améliorations sont de nature progressive, l'A330 était sur le marché depuis de nombreuses années, ce qui avait laissé beaucoup de temps pour réaliser ces avancées progressives. En outre, il n'est pas évident pour nous que ces améliorations n'auraient pas été ou pu être apportées par une société Airbus poussée à améliorer progressivement sa gamme de LCA A330 tandis qu'elle luttait pour maintenir sa position concurrentielle sur le marché des bicouloirs dans le contrefactuel.⁶⁸¹

7.377. Pour les raisons qui précèdent, nous constatons que les États-Unis n'ont pas démontré que les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB étaient une cause réelle et substantielle de la présence actuelle de l'A330neo sur le marché, autrement dit que, dans le contrefactuel, l'A330neo n'aurait pas été lancé et mis sur le marché comme il l'a été et au moment où il l'a été effectivement.

7.5.5.4 Facteurs dont il est allégué qu'ils ont atténué le lien de causalité entre les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB et tous effets défavorables actuels

7.378. L'Union européenne a indiqué les facteurs suivants dont elle fait valoir qu'ils atténuent le lien de causalité entre les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB et tous effets défavorables actuels: a) la "disparition dans le temps" des effets directs des subventions AL/FEM pour l'A380 sur la présence continue de l'A380 sur le marché, et des effets indirects et directs des subventions

⁶⁷⁴ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1719.

⁶⁷⁵ Communiqué de presse d'Airbus, "Airbus Launches the A330neo" (14 juillet 2014) (pièce USA-53), page 1.

⁶⁷⁶ Présentation d'Airbus concernant l'A330neo (pièce USA-51); communiqué de presse d'Airbus, "AirAsia X orders 34 more A330neo" (19 juillet 2018) (pièce USA-54); site Web d'Airbus, "A330-900" (pièce USA-55); et site Web d'Airbus, "A330-800" (pièce USA-78).

⁶⁷⁷ Présentation d'Airbus concernant l'A330neo (pièce USA-51), diapositive 6.

⁶⁷⁸ Présentation d'Airbus concernant l'A330neo (pièce USA-51), diapositive 7.

⁶⁷⁹ Présentation d'Airbus concernant l'A330neo (pièce USA-51), diapositive 9.

⁶⁸⁰ Communiqué de presse d'Airbus, "Airbus Launches the A330neo" (14 juillet 2014) (pièce USA-53).

⁶⁸¹ Nous notons aussi que, dans notre estimation, la quantité et la qualité de ces éléments de preuve sont inférieures à celles des éléments de preuve que le premier Groupe spécial de la mise en conformité a utilisés pour déterminer que l'A350XWB avait largement bénéficié des programmes de LCA antérieurs d'Airbus.

AL/FEM pour l'A380 et pour l'A350XWB, respectivement, sur la présence continue de l'A350XWB sur le marché; b) la réduction de l'avantage des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB du fait de l'amortissement de chacune de ces subventions avec le temps; c) la réduction de l'avantage des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB du fait du tirage non intégral du principal disponible au titre des accords d'AL/FEM français et britannique concernant l'A350XWB et de l'accord d'AL/FEM français concernant l'A380; et d) le remplacement des effets "sur les produits" des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB du fait d'"investissements non subventionnés" importants dans les programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB et en relation avec ceux-ci.

7.379. Il apparaît que l'Union européenne décrit parfois ces quatre facteurs comme étant des "facteurs de non-imputation", "le temps écoulé" et des "événements intermédiaires". Toutefois, quelle que soit leur qualification, le point central que l'Union européenne soulève en ce qui concerne chaque facteur est le même – à savoir que ces facteurs, individuellement ou collectivement, forcent à conclure que les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB ne sont plus une cause réelle et substantielle d'effets défavorables actuels. Nous examinons tour à tour chacun de ces facteurs.

7.5.5.4.1 "Disparition dans le temps" des effets des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB

7.380. L'Union européenne fait valoir que les effets tant directs qu'indirects des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB ont "disparu dans le temps" et ne peuvent donc plus être considérés comme causant des effets défavorables actuellement. Elle fonde cet argument sur le fait que les dates de lancement contrefactuelles de l'A380 et de l'A350XWB se situent, respectivement, en 2002 et 2007 ou aux alentours immédiats de ces dates. Dans ce scénario contrefactuel, elle fait valoir qu'Airbus aurait eu de nombreuses années pour commencer la production de l'A380 et de l'A350XWB de telle sorte que les deux aéronefs auraient été disponibles à la vente et à la livraison dans le contrefactuel, exactement comme ils l'étaient dans la réalité, rompant ainsi tout lien de causalité entre les AL/FEM pour l'A380 et/ou l'A350XWB et tous effets défavorables actuels allégués.⁶⁸²

7.381. L'affirmation de l'Union européenne repose entièrement sur le fait que les lancements contrefactuels de l'A380 et de l'A350XWB ont eu lieu au cours des années précédant la fin de 2013. Ces affirmations ont déjà été rejetées dans les sections précédentes du présent rapport, dans lesquelles nous avons conclu que l'A380 et l'A350XWB auraient été présents sur le marché, en l'absence des subventions AL/FEM, pendant la période postérieure à 2013. Dans la mesure où il subsiste de quelconques questions spécifiques concernant l'incidence actuelle de ces "effets sur les produits" qui peuvent par ailleurs être considérées comme se rapportant à cet argument de l'Union européenne, nous estimons que nos analyses figurant plus loin dans la section 7.5.6 les couvriraient effectivement. Nous n'examinons donc pas cette question plus avant ici.

7.5.5.4.2 "Amortissement" de l'avantage des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB

7.382. L'Union européenne fait valoir qu'il faut prendre en compte l'amortissement de l'avantage des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB pour déterminer si ces subventions sont une cause réelle et substantielle d'effets défavorables actuels. En faisant valoir cet argument, l'Union européenne fait référence à de nombreuses déclarations faites par l'Organe d'appel dans la procédure initiale et la première procédure de mise en conformité qui sont censées corroborer les affirmations selon lesquelles un groupe spécial devrait examiner la question de l'amortissement dans une procédure de mise en conformité parce que l'amortissement peut influencer sur le lien qu'une partie plaignante cherche à établir entre l'octroi d'une subvention et les effets allégués de celle-ci. Elle présente aussi un rapport d'expert établi par son consultant, TradeRx, qui conclut que l'avantage découlant de l'ensemble des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB a été intégralement ou partiellement amorti.⁶⁸³

⁶⁸² Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphes 296 à 299 et 415 à 459.

⁶⁸³ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 303 à 307, 374 et 375; deuxième communication écrite, paragraphes 353 à 368; et observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 62 du Groupe spécial. En formulant ces arguments, l'Union européenne cite, entre autres, les rapports de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.386, note de bas de page 932, et *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 706, 707, 709, 710, 713, 714 et 1236.

7.383. Les États-Unis font valoir que l'argument de l'Union européenne amalgame deux questions, c'est-à-dire une approche servant à déterminer la "durée de vie" d'une subvention, d'une part, et le "temps écoulé" en tant qu'événement intermédiaire pouvant atténuer le lien de causalité entre une subvention et des effets défavorables actuels, d'autre part. Selon eux, l'Organe d'appel n'a en outre ni non plus adopté l'amortissement en tant qu'instrument de mesure de la durée de vie d'une subvention ni assimilé la durée de vie d'une subvention à la dissipation complète de ses effets. De plus, les États-Unis font valoir que l'Union européenne ne donne aucune explication quant à l'incidence que l'amortissement de l'avantage dans ce contexte a sur les "effets sur les produits" pertinents des subventions AL/FEM, étant donné en particulier que ces effets découlent du fait que l'AL/FEM a tout d'abord permis à Airbus de lancer l'A380 et l'A350XWB. Enfin, ils notent que dans aucune procédure antérieure en l'espèce l'amortissement d'une quelconque subvention AL/FEM n'a été substantiellement lié à la capacité de cette subvention de causer des effets défavorables à un moment donné.⁶⁸⁴

7.384. Selon nous, la raison d'être de l'approche adoptée dans le rapport de TradeRx sur lequel l'Union européenne s'appuie est qu'il est possible de déterminer les effets d'une subvention en établissant dans quelle mesure on s'attendait à ce que le bénéficiaire de la subvention tire avantage de cette subvention au moment où elle a été initialement accordée. Le rapport de TradeRx détermine la durée et l'étendue attendues de cet avantage pour les subventions AL/FEM en établissant l'importance des remboursements restant dus au titre de chaque contrat d'AL/FEM concernant l'A380 et l'A350XWB, sur la base des attentes des parties contractantes au moment de la conclusion des accords d'AL/FEM.

7.385. Bien que nous n'excluons pas la possibilité qu'une méthode axée sur l'amortissement de l'avantage d'une subvention puisse constituer un moyen de déterminer la durée et l'étendue des effets d'une subvention donnée, nous ne considérons pas que cette approche soit appropriée dans le cas des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB. Notre objection fondamentale concernant l'application de l'approche proposée par l'Union européenne dans ce contexte est que cette approche ne refléterait pas la nature des effets "sur les produits" dont il a été constaté qu'ils avaient été causés par les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB. L'approche de l'Union européenne impliquerait que l'effet des subventions pourrait uniquement se faire sentir à mesure que des remboursements à des conditions plus favorables que celles du marché seraient effectués. Or tout au long des différentes étapes du présent différend, et à nouveau dans la présente procédure, il a été constaté que l'AL/FEM avait un effet "sur les produits" – pour dire les choses simplement, il a été constaté que les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB avaient permis à Airbus de lancer, développer et mettre sur le marché l'A380 et l'A350XWB avant la période postérieure à 2013, à un moment où elle n'aurait sinon pas pu les lancer. Par conséquent, une approche de l'établissement des effets des subventions AL/FEM qui est axée sur la durée et l'étendue des remboursements attendus serait incompatible avec la nature des effets causés par lesdites subventions.

7.386. L'approche de l'Union européenne pose également problème parce qu'elle est axée sur les attentes *ex ante* concernant l'importance et la durée des remboursements, *sans* prendre également en compte les modifications non planifiées des accords d'AL/FEM qui ont modifié les calendriers de versement et de remboursement.

7.387. Par conséquent, nous constatons que les affirmations et les éléments de preuve d'expert avancés par l'Union européenne ne démontrent pas que les effets des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB ont été atténués simplement parce que le remboursement anticipé du principal accordé au titre des arrangements d'AL/FEM a été partiellement ou intégralement effectué.

7.5.5.4.3 "Tirage non intégral" de certaines subventions AL/FEM

7.388. L'Union européenne fait valoir que si Airbus ne tire pas le montant intégral auquel elle a droit au titre d'une mesure d'AL/FEM donnée, il s'agit d'un événement intermédiaire qui *"affecte la valeur*

⁶⁸⁴ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 192 à 197; deuxième communication écrite, paragraphes 192 à 197; et réponse à la question n° 62 du Groupe spécial. Les États-Unis affirment également que les modifications [***] des accords d'AL/FEM concernant l'A380 et de l'accord d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB prolongent la durée de vie et augmentent le montant des mesures d'AL/FEM, de sorte que ces subventions n'auraient pas été réduites par l'amortissement de la manière indiquée par l'Union européenne. (États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 197)

projetée de la subvention telle qu'elle a été établie dans le cadre de l'analyse *ex ante*".⁶⁸⁵ Elle affirme que l'Organe d'appel a expliqué que "{c}es événements {intermédiaires} {pouvaient} être pertinents pour une analyse des effets défavorables car ils {pouvaient} influencer sur le lien qu'une partie plaignante cherch{ait} à établir entre la subvention et ses effets allégués".⁶⁸⁶ Par conséquent, selon elle, le Groupe spécial doit tenir compte du fait que l'importance moindre de la subvention "atténue le lien de causalité actuel entre le FEM pour l'A350XWB non retiré et tous effets défavorables actuels allégués"⁶⁸⁷ parce que, "toutes choses étant égales par ailleurs, il y aura une certaine correspondance entre l'importance d'une subvention et le degré d'effets défavorables qu'elle peut causer".⁶⁸⁸ L'Union européenne présente des données indiquant qu'Airbus n'a pas tiré le montant intégral auquel elle avait droit au titre du contrat d'AL/FEM français concernant l'A380 et des contrats d'AL/FEM français et britannique concernant l'A350XWB.⁶⁸⁹

7.389. Les États-Unis font valoir que l'Union européenne n'a pas établi qu'un tirage non intégral d'une mesure d'AL/FEM donnée réduisait l'avantage de cette mesure parce que l'avantage de l'AL/FEM est déterminé au moment de l'octroi des mesures. En outre, ils affirment que, même à supposer que l'avantage et/ou l'importance d'une mesure d'AL/FEM aient été réduits par un processus comme un tirage non intégral, l'Union européenne ne donne aucune explication quant à l'incidence que cette réduction a sur les effets pertinents des subventions AL/FEM étant donné que ces effets découlent de la capacité de l'AL/FEM de permettre tout d'abord à Airbus de lancer l'A380 et l'A350XWB. Enfin, les États-Unis admettent que des considérations touchant à l'importance d'une subvention pourraient être pertinentes dans certains cas, mais, eu égard à l'enchaînement de causalité des effets "sur les produits" et au présent stade de l'analyse du Groupe spécial, l'importance actuelle de n'importe quelle mesure d'AL/FEM n'est plus pertinente dans la présente procédure.⁶⁹⁰

7.390. Nous admettons que, d'une manière générale, l'importance d'une subvention donnée (que ce soit l'importance de l'"avantage" et/ou celle de la "contribution financière") peut influencer sur la capacité de cette subvention de causer des effets défavorables à un moment donné. Nous notons, toutefois, que dans le cas des fonds non tirés au titre des contrats d'AL/FEM français concernant l'A380 et l'A350XWB, la raison donnée pour expliquer qu'Airbus n'a pas utilisé ce financement est qu'elle n'a pas procédé au développement et à la production de [***] et de l'A380.⁶⁹¹ Le fait qu'Airbus n'a pas tiré intégralement le financement promis au titre des accords d'AL/FEM français concernant l'A380 et l'A350XWB n'était pas le résultat d'une quelconque décision d'Airbus d'utiliser un autre financement pour lancer et développer [***] prévues dans les contrats d'AL/FEM. En fait, il apparaîtrait qu'Airbus a lancé et développé ces [***] de l'A380 et de l'A350XWB en utilisant le montant du financement prévu dans les arrangements pertinents. En d'autres termes, le financement disponible au titre des accords d'AL/FEM français concernant l'A380 et l'A350XWB a été utilisé précisément comme prévu pour lancer, développer et mettre sur le marché l'A380 et l'A350XWB. Les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM françaises n'ont pas été atténués par le tirage non intégral du principal disponible au titre des contrats d'AL/FEM français.

7.391. L'Union européenne n'a pas expliqué pourquoi Airbus avait décidé de ne pas tirer le montant intégral auquel elle avait droit au titre de l'accord d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB. Nous notons, toutefois, que cet accord prévoyait qu'Airbus produirait les mêmes [***] que celles mentionnées dans les contrats d'AL/FEM français concernant l'A350XWB.⁶⁹² Par conséquent, dans la mesure où la décision d'Airbus de ne pas développer et produire [***] s'est traduite par moins de travail et moins de coûts pour Airbus Royaume-Uni (le bénéficiaire du principal versé au titre de l'accord d'AL/FEM britannique), notre conclusion serait analogue à celle à laquelle nous sommes arrivés en relation avec le tirage non intégral du principal au titre des contrats d'AL/FEM français. Nous notons, à cet égard, que la tâche d'Airbus Royaume-Uni dans le projet d'A350XWB consistait à concevoir et produire les voilures de l'aéronef – tâche qui aurait bien pu être différente et entraîner

⁶⁸⁵ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 365. (italique dans l'original)

⁶⁸⁶ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 365 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 709).

⁶⁸⁷ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 299.

⁶⁸⁸ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 346.

⁶⁸⁹ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 295, 296 et 367; et deuxième communication écrite, paragraphes 329 à 352.

⁶⁹⁰ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 188 à 191; deuxième communication écrite, paragraphes 178 à 191; et observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 61 du Groupe spécial.

⁶⁹¹ Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphes 330 et 331.

⁶⁹² Accord d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB (pièce EU-28 (RCC)), article premier.

un surcroît de travail et des coûts supplémentaires pour la conception et la production des [***] de l'A350XWB que la société avait décidé de ne pas construire.⁶⁹³

7.392. En tout état de cause, compte tenu des effets "sur les produits" des subventions AL/FEM, on ne voit pas très bien comment la décision de ne pas tirer le montant intégral du principal au titre des accords d'AL/FEM français et britannique des années après la conclusion de ces accords et après le développement des versions initiales de l'A350XWB aurait pu avoir une incidence sur la décision prise par Airbus en 2006 de lancer et développer ces versions de l'A350XWB. La décision d'Airbus de mettre en œuvre l'A350XWB reposait sur l'assurance que le montant intégral du financement prévu au titre des accords d'AL/FEM correspondants serait disponible. D'ailleurs, Airbus a effectivement développé et mis sur le marché l'A350XWB grâce au financement à des conditions plus favorables que celles du marché accordé au titre des accords d'AL/FEM. Par conséquent, on ne peut pas déduire du simple fait qu'Airbus n'a pas tiré le montant intégral du financement disponible au titre des contrats d'AL/FEM français et britannique qu'elle aurait développé les mêmes modèles de LCA au même moment, ou peu de temps après, en l'absence de l'octroi des subventions AL/FEM.

7.393. Par conséquent, compte tenu des considérations qui précèdent, nous ne voyons pas de fondement permettant de conclure que les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM françaises pour l'A380 et l'A350XWB et des subventions AL/FEM britanniques pour l'A350XWB ont été atténués par le tirage non intégral du principal disponible au titre des contrats d'AL/FEM correspondants.

7.5.5.4.4 "Investissements non subventionnés" dans l'A380 et l'A350XWB

7.394. L'Union européenne affirme qu'Airbus a effectué des investissements non subventionnés importants dans les programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB depuis leurs lancements respectifs en 2000 et 2006, d'un montant total considérable qui est RCES pendant la période [***].⁶⁹⁴ Selon elle, ces investissements, et non l'AL/FEM, expliquent la présence actuelle sur le marché et la compétitivité de l'A380 et de l'A350XWB principalement parce que ces investissements constituent des "événements intermédiaires" qui "remplacent" tous effets indirects pertinents résultant des AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB, atténuant ainsi le lien de causalité entre les subventions AL/FEM et tous effets défavorables actuels allégués. L'Union européenne fait également valoir ce qui suit: i) contrairement à ce que les États-Unis affirment, les constatations adoptées dans la première procédure de mise en conformité concernant les investissements non subventionnés n'appuient pas le rejet des arguments de l'Union européenne concernant les investissements non subventionnés allégués en l'espèce; ii) les États-Unis n'ont pas démontré que les investissements non subventionnés allégués étaient, en fait, des investissements "subventionnés"; et iii) les États-Unis n'ont démontré l'existence d'aucun rapport entre le moment des lancements contrefactuels de l'A380 et de l'A350XWB et la capacité financière d'Airbus d'effectuer ces investissements non subventionnés. L'Union européenne rejette également la qualification par les États-Unis de ces investissements comme étant "courants" au motif qu'elle est dénuée de pertinence.⁶⁹⁵

7.395. L'Union européenne affirme qu'Airbus a effectué des investissements dans le développement continu du programme relatif à l'A380, y compris des améliorations progressives et des investissements visant les améliorations des produits et de la performance ainsi que le coût de la lutte contre les retards importants dans la production de l'A380. Elle dit que ces coûts n'étaient pas prévus dans l'analyse de rentabilité de l'A380 et les accords d'AL/FEM pertinents.⁶⁹⁶ Elle allègue en outre qu'Airbus a investi dans le soutien continu du programme relatif à l'A380 afin de maintenir et

⁶⁹³ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.681 et 6.754.

⁶⁹⁴ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 314 à 316 et 387 à 389; Annual Continuing Support and Continuing Development for the A350XWB (2013-2018), Proprietary Information Extracted from Airbus' Accounts (pièce EU-30 (RCES)); et Annual Continuing Support and Continuing Development for the A380 (2013-2018), Proprietary Information Extracted from Airbus' Accounts (pièce EU-53 (RCES)).

⁶⁹⁵ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 308, 310, 311, 383 à 391 et 392 à 396; deuxième communication écrite, paragraphes 369 à 414; réponses aux questions n° 64, n° 65 et n° 66 du Groupe spécial; et observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial. L'Union européenne affirme également que ces liquidités auraient résulté des ventes d'A320 et d'A330 parce que le programme relatif à l'A380 générerait des pertes pour Airbus jusqu'à très récemment. (Union européenne, deuxième communication écrite, paragraphe 407)

⁶⁹⁶ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 384 et 388.

d'améliorer ses chaînes de production, y compris au moyen d'investissements visant le soutien technique; la maintenance des gabarits et outils; et des activités spécifiques et non récurrentes se rapportant aux améliorations de la production et à la maintenance des aéronefs⁶⁹⁷; ainsi que le développement de la variante A380Plus.⁶⁹⁸

7.396. L'Union européenne affirme en outre qu'Airbus a investi dans le développement continu du programme relatif à l'A350XWB, y compris en ce qui concerne: i) des améliorations technologiques progressives de l'A350XWB⁶⁹⁹; ii) le soutien continu du programme relatif à l'A350XWB en vue du maintien et de l'amélioration de ses chaînes de production, y compris par des investissements dans le soutien technique; iii) la maintenance des gabarits et outils; et iv) des activités spécifiques et non récurrentes se rapportant aux améliorations de la production et aux progrès dans la maintenance des aéronefs.⁷⁰⁰ L'Union européenne cite [***] pour le développement de la variante A350-900ULR⁷⁰¹ et du Beluga XL, ce dernier servant au transport entre le Royaume-Uni et la France des voilures en composites utilisées dans la production de l'A350XWB.⁷⁰²

7.397. Les États-Unis font valoir que l'Union européenne n'a pas démontré que les investissements pertinents étaient, en fait, "non subventionnés". Ils affirment en outre que les arguments de l'Union européenne devraient être rejetés parce que la seule raison pour laquelle Airbus a pu effectuer de tels investissements est que les AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB lui ont permis tout d'abord de lancer ces deux programmes d'aéronefs. Ils soulignent dans ce contexte que ces investissements sont des améliorations "progressives" et "courantes" de la conception et de la production de LCA qui partent des éléments de base fournis par l'AL/FEM. Il en est ainsi, selon les États-Unis, parce que "même si une société Airbus contrefactuelle non subventionnée avait pu lancer et mettre sur le marché l'A380 et l'A350XWB pendant la période postérieure à 2013 – et l'avait fait –, elle n'aurait pas eu l'expérience accumulée et les ressources financières qui ont permis à la société Airbus dans le monde réel d'effectuer les investissements postérieurs au lancement indiqués par l'UE".⁷⁰³ Les États-Unis notent que le premier Groupe spécial de la mise en conformité et l'Organe d'appel dans la première procédure de mise en conformité ont rejeté des arguments semblables de l'Union européenne concernant la pertinence des investissements non subventionnés allégués dans des circonstances analogues. Par ailleurs, ils affirment que même si l'Union européenne avait montré que des investissements non subventionnés étaient une cause réelle et substantielle de la présence actuelle de l'A380 et de l'A350XWB sur le marché, cela n'empêche pas de constater que l'AL/FEM constitue aussi une telle cause. Les États-Unis rappellent également que dans la première procédure de mise en conformité, il a été constaté que seuls les effets indirects résultant de l'A300 et de l'A310, c'est-à-dire les deux premiers programmes de LCA d'Airbus, avaient été remplacés par des faits nouveaux ultérieurs, de sorte qu'il est douteux que des investissements non subventionnés aient pu remplacer des effets d'apprentissage résultant de l'A380 et de l'A350XWB aussi rapidement en l'espèce.⁷⁰⁴

7.398. Pour commencer, nous rappelons que nous avons déterminé qu'Airbus n'aurait lancé l'A380 à *aucun moment* en l'absence des subventions AL/FEM pour l'A380. La raison en est que les constatations de l'Organe d'appel établissent que l'A380 n'aurait pas été lancé avant la fin de l'année 2013 et qu'après 2013, la demande d'A380 aurait été insuffisante pour justifier un lancement. Nous notons donc que les investissements non subventionnés allégués, quels qu'ils soient, qu'Airbus a en fait effectués dans le programme relatif à l'A380 ont pu l'être uniquement en raison des effets "sur les produits" des subventions AL/FEM pour l'A380, qui ont permis à Airbus de lancer, développer et mettre sur le marché l'A380 au cours des années qui ont suivi l'an 2000.

7.399. En conséquence, nous constatons que les investissements non subventionnés allégués dans le programme relatif à l'A380 ne peuvent pas modifier la conclusion selon laquelle les subventions

⁶⁹⁷ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 387.

⁶⁹⁸ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 385 et 386.

⁶⁹⁹ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 316.

⁷⁰⁰ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 315.

⁷⁰¹ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 316 à 320.

⁷⁰² Union européenne, première communication écrite, paragraphes 321 à 323.

⁷⁰³ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 200.

⁷⁰⁴ États-Unis, première communication écrite, paragraphes 202 à 206; deuxième communication écrite, paragraphes 198 à 225; et observations sur les réponses de l'Union européenne aux questions du Groupe spécial n° 63, n° 64, n° 65, paragraphe 227, et n° 66.

AL/FEM pour l'A380 continuent d'être une cause "réelle et substantielle" de la présence de l'A380 sur le marché.

7.400. Passant aux investissements non subventionnés allégués dans le programme relatif à l'A350XWB, nous notons tout d'abord que ce programme n'aurait pu être lancé qu'après 2013 dans le contrefactuel. Là encore, cela découle des constatations formulées par l'Organe d'appel dans le premier différend sur la mise en conformité et de notre propre évaluation de la viabilité du lancement de l'A350XWB après 2013. Par conséquent, à des fins d'analyse, nous examinons la pertinence des investissements non subventionnés allégués en ce qui concerne deux périodes, c'est-à-dire avant et après le 1^{er} janvier 2014.

7.401. S'agissant de la période antérieure à 2014, nous rappelons que la nature des investissements non subventionnés allégués dans le programme relatif à l'A350XWB, selon l'Union européenne, touche au *développement et au soutien continu* du programme relatif à l'A350XWB.⁷⁰⁵ Il s'agit d'investissements dans le programme relatif à l'A350XWB qui, de par leur nature, sont *postérieurs au lancement*. Dans le contrefactuel, toutefois, le programme relatif à l'A350XWB n'aurait pas été lancé avant la fin de 2013. Ainsi, aucun de ces investissements n'aurait été effectué dans le contrefactuel avant la fin de l'année 2013. Par conséquent, la seule raison expliquant que des investissements non subventionnés allégués ont été effectués est l'effet "sur les produits" des subventions AL/FEM pertinentes, qui ont permis à Airbus de lancer, développer et mettre sur le marché l'A350XWB pendant les années 2006 à 2013.

7.402. S'agissant de la période contrefactuelle postérieure à 2014, nous rappelons nos constatations antérieures selon lesquelles pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013, Airbus aurait lancé l'A350XWB mais aurait fait face à des difficultés de production. La raison principale aurait été qu'Airbus aurait eu une expertise technique et en matière de gestion comparativement moindre en l'absence du programme relatif à l'A380, et elle aurait été dans une situation financière compromise. De ce fait, pour constater que les investissements non subventionnés allégués ont atténué les effets "sur les produits" de l'AL/FEM en ce qui concerne l'A350XWB, il faudrait que nous soyons convaincus que ces investissements: i) auraient été effectués; et ii) auraient été d'un type qui aurait permis à Airbus de surmonter les obstacles auxquels une société Airbus non subventionnée aurait été confrontée pendant la période postérieure à 2013 dans une mesure qui modifierait sensiblement ce scénario postérieur au lancement.

7.403. Nous notons que les investissements non subventionnés allégués spécifiques qui sont évoqués par l'Union européenne dans le présent différend en relation avec l'A350XWB ont tous été effectués entre [***]. Une série d'investissements a amélioré les procédés de production et l'outillage d'Airbus pour le programme relatif à l'A350XWB, et a augmenté sa capacité de production.⁷⁰⁶ Une autre série d'investissements était axée sur l'apport d'améliorations progressives à l'A350XWB afin de maintenir et renouveler sa compétitivité. L'Union européenne donne comme exemple le développement du très long courrier A350XWB-900ULR. Selon elle, l'A350XWB-900ULR présente d'un certain nombre d'avantages par rapport aux autres modèles d'A350XWB, du point de vue du rayon d'action, du poids maximum au décollage et des systèmes de carburant modifiés, et il est attrayant pour des acheteurs potentiels.⁷⁰⁷ Le troisième investissement spécifique indiqué par l'Union européenne est le développement et la production du Beluga XL, qui soutient la production de l'A350XWB en assurant le transport de ses composants. L'Union européenne explique que l'investissement d'Airbus était nécessaire parce que les cinq aéronefs Beluga en service s'étaient révélés insuffisants pour répondre aux exigences accrues d'Airbus en matière de capacité de transport du fait, entre autres choses, de l'accélération de la production de l'A350XWB.⁷⁰⁸

7.404. Nous reconnaissons que les investissements spécifiques indiqués par l'Union européenne étaient importants et nous n'avons aucune raison de penser qu'ils n'ont pas aidé Airbus à commercialiser, vendre et livrer l'A350XWB. Toutefois, il ressort clairement des explications de l'Union européenne qu'Airbus a décidé d'effectuer ces investissements uniquement après au moins sept ans d'une expérience avec l'A350XWB, lequel n'aurait pas été lancé et développé avant la fin de 2013 sans les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB. Dans le scénario contrefactuel postérieur au lancement concernant l'A350XWB dont nous avons constaté qu'il était le plus probable,

⁷⁰⁵ Union européenne, première communication écrite, paragraphes 315 à 320.

⁷⁰⁶ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 315.

⁷⁰⁷ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 316.

⁷⁰⁸ Union européenne, première communication écrite, paragraphe 321.

Airbus n'aurait pas eu besoin d'effectuer les mêmes types d'investissements au même moment parce qu'elle n'en aurait été qu'aux premières étapes du processus de développement et de production. Elle n'aurait pas initialement constaté que ses cinq aéronefs Beluga en service étaient insuffisants parce qu'elle n'aurait pas eu besoin d'accélérer la production de la façon dont elle l'a fait en réalité. Pendant les premières années postérieures au lancement, Airbus n'aurait pas investi dans l'A350XWB-900ULR parce qu'elle se serait d'abord concentrée sur le modèle A350XWB de base. Elle n'aurait pas eu plus de sept années d'"apprentissage" avec ce modèle comme cela était le cas lorsqu'elle a investi dans l'A350XWB-900ULR. Enfin, il convient également de noter qu'Airbus a effectué les investissements pertinents à un moment où elles tiraient des recettes des ventes de l'A350XWB. Cela ne serait évidemment pas le cas dans le contrefactuel postérieur à 2013. Par conséquent, nous ne pensons pas qu'une société Airbus non subventionnée aurait disposé des ressources financières voulues pendant la période postérieure à 2013 pour effectuer les mêmes investissements dans l'A350XWB. En résumé, comme Airbus aurait à peine commencé à développer et mettre sur le marché un modèle de base non subventionné de l'A350XWB au moment des investissements pertinents, nous ne pensons pas qu'elle aurait eu l'incitation commerciale ou les ressources techniques et financières voulues pour effectuer les mêmes investissements pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013.

7.405. En conséquence, nous constatons que les investissements non subventionnés allégués dans le programme relatif à l'A350XWB ne peuvent pas modifier la conclusion selon laquelle les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB continuent d'être une cause "réelle et substantielle" de la présence de l'A350XWB sur le marché.

7.5.5.5 "Arrêt" du programme relatif à l'A380

7.406. L'Union européenne fait valoir que l'annonce de l'"arrêt" du programme relatif à l'A380 le 14 février 2019 est un "événement intermédiaire" qui assure l'élimination de tous les effets défavorables liés à la présence sur le marché de l'A380. Nous rappelons que, plus haut dans notre évaluation des allégations de retrait de l'Union européenne⁷⁰⁹, nous avons constaté que l'Union européenne était en droit de nous demander d'examiner son affirmation concernant les circonstances entourant l'annonce de suppression par Airbus, bien que nous ayons rejeté son argument selon lequel l'annonce, en elle-même, avait entraîné le retrait des subventions AL/FEM pour l'A380 en mettant fin à leur durée de vie.

7.407. L'Union européenne affirme que l'annonce de l'"arrêt" a mis fin à la durée de vie commerciale de l'A380, ce qui a mis fin aux "effets directs" des subventions AL/FEM pour l'A380 ainsi qu'aux "effets indirects" des subventions AL/FEM pour l'A380 sur l'A350XWB. Elle fait valoir que, de ce fait, l'annonce de l'"arrêt" a éliminé les effets défavorables spécifiques dont le premier Groupe spécial de la mise en conformité avait constaté qu'ils s'étaient fait sentir pendant la période 2011-2013. À cet égard, l'Union européenne dit que "la plupart des commandes d'A380 passées pendant la période décembre 2011-2013 qui servait de base aux constatations du premier Groupe spécial de la mise en conformité concernant les pertes notables de ventes {sur le marché des VLA} ont désormais été livrées ou annulées", ce qui laisse seulement huit aéronefs à livrer à la fin de décembre 2019 et deux à la fin de 2020, jusqu'à la livraison finale en juillet 2021.⁷¹⁰ Elle fait valoir que ces "quelques livraisons restantes" "signalent la fin d'un programme, et non le renforcement des avantages revenant normalement aux constructeurs lors de la livraison d'un aéronef dans le cadre d'un programme performant ayant un solide avenir concurrentiel", ce qui n'est "pas" suffisant pour établir l'existence {continue}" des pertes notables de ventes et de l'entrave constatées dans la première procédure de mise en conformité".⁷¹¹ L'Union européenne affirme que sur les six marchés de pays visés par la constatation d'entrave sur le marché des VLA formulée par le premier Groupe spécial de la mise en conformité, cinq ne recevront plus jamais de livraison d'A380, subventionné ou non, et

⁷⁰⁹ Voir plus haut le paragraphe 7.252.

⁷¹⁰ Union européenne, communication concernant l'arrêt du programme relatif à l'A380, paragraphe 55; déclaration liminaire à la réunion du Groupe spécial, paragraphe 22; et Airbus, "Status of A380 orders and deliveries" (pièce EU-94 (RCC)).

⁷¹¹ Union européenne, déclaration liminaire à la réunion du Groupe spécial, paragraphe 27 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – UE), paragraphe 5.341).

que pour le marché des É.A.U., "une série des dispositions définitives ont été prises qui garantiront que les livraisons de l'A380 cesseront complètement dans les deux prochaines années".⁷¹²

7.408. En dernier lieu, l'Union européenne fait valoir qu'il n'y a plus aucune base permettant de constater que les subventions AL/FEM pour l'A350XWB sont une cause réelle et substantielle de pertes notables de ventes sur le marché des bicouloirs, "{é}tant donné le retrait des subventions FEM pour l'A380 et l'élimination de leurs effets indirects".⁷¹³ Selon elle, la première procédure de mise en conformité n'a pas donné lieu à une constatation selon laquelle les subventions AL/FEM pour l'A350XWB *considérées isolément* étaient une cause réelle et substantielle de l'un quelconque des types d'effets défavorables énumérés par le Groupe spécial de la mise en conformité, ces effets ayant uniquement été considérés *d'une manière agrégée* avec les "effets indirects" des subventions AL/FEM pour l'A380. Par conséquent, selon l'argument de l'Union européenne, comme les "effets indirects" ont, d'après ses allégations, pris fin, il n'y a plus d'élément étayant la constatation du premier Groupe spécial de la mise en conformité selon laquelle les effets agrégés des subventions AL/FEM pour l'A380 et des subventions AL/FEM pour l'A350XWB sont une cause réelle et substantielle d'effets défavorables.⁷¹⁴

7.409. Les États-Unis émettent des doutes quant au degré de certitude entourant la fin du programme relatif à l'A380 dans le futur, faisant valoir que rien ne garantit qu'Airbus ne choisirait pas de poursuivre le programme à l'avenir si Emirates ou un autre client se mettait en relation avec elle pour une grosse commande d'A380. En tout état de cause, ils font valoir que l'Union européenne fait erreur en faisant valoir que les "effets directs" ou les "effets indirects" de l'AL/FEM pour l'A380 ont pris fin ou que l'annonce d'Airbus constitue une "mesure" qui a éliminé les effets défavorables sur le marché des VLA ou celui des LCA bicouloirs. Ils font valoir qu'au lieu de mettre fin à ses effets, l'arrêt démontre que l'AL/FEM existante continue de causer des effets défavorables. Les États-Unis affirment qu'au mieux, la projection des livraisons finales pourrait établir que les phénomènes sur le marché causés par l'AL/FEM pour l'A380 ne cesseront qu'en 2021. Toutefois, ils soutiennent que l'Union européenne ne peut pas réussir à démontrer qu'elle est en conformité aujourd'hui en montrant qu'elle *s'attend* à être en conformité à un moment donné dans le futur. De plus, ils font valoir que le premier Groupe spécial de la mise en conformité a précisé que les effets indirects engendrés dans le passé pouvaient continuer de faciliter la présence actuelle sur le marché d'autres modèles d'Airbus, et que les effets de gamme et d'apprentissage ne se limitaient pas seulement à l'apprentissage et aux connaissances antérieurs au lancement. Par exemple, ils disent que le premier Groupe spécial de la mise en conformité a cité "des éléments de preuve indiquant que certaines installations d'Airbus et de fournisseurs d'Airbus (par exemple l'installation d'Airbus à Nantes et l'installation d'Aerolia en Picardie) s'étaient spécialisées dans la fabrication de certaines structures de LCA en raison de l'expérience qu'elles avaient acquise avec des programmes antérieurs d'Airbus et ont utilisé ces compétences dans le cadre du programme relatif à l'A350XWB".⁷¹⁵ Ils affirment que ces installations et leur spécialisation dans la fabrication de structures ne se limitaient pas à des activités antérieures au lancement.⁷¹⁶

7.410. Les États-Unis font valoir que rien n'appuie l'argument de l'Union européenne selon lequel l'annonce d'Airbus constitue une "mesure" qui a éliminé les effets défavorables sur les marchés des VLA ou des LCA bicouloirs. S'agissant du marché des VLA, ils estiment que le fait que des livraisons restent à effectuer constitue un élément de preuve montrant la persistance de l'entrave. De plus, ils soutiennent que l'Union européenne a "à plusieurs reprises considéré ... les livraisons restant à effectuer comme des pertes notables de ventes persistantes" et, par conséquent, les livraisons restant à effectuer démontrent encore un peu plus que les subventions AL/FEM pour l'A380 continuent actuellement de causer des effets défavorables.⁷¹⁷ Ils font valoir que l'argument de l'Union européenne concernant les effets défavorables sur le marché des LCA bicouloirs repose sur

⁷¹² Union européenne, déclaration liminaire à la réunion du Groupe spécial, paragraphe 28. Voir aussi Union européenne, communication concernant l'arrêt du programme relatif à l'A380, paragraphes 44, 51 et 59 à 62.

⁷¹³ Union européenne, communication concernant l'arrêt du programme relatif à l'A380, paragraphe 65.

⁷¹⁴ Union européenne, communication concernant l'arrêt du programme relatif à l'A380, paragraphe 65.

⁷¹⁵ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1755.

⁷¹⁶ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphes 89 à 91 et 294; et réponse à la question n° 37 du Groupe spécial.

⁷¹⁷ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 293, mentionnant la première communication écrite de l'Union européenne, dans l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – UE) (Groupe spécial)*, paragraphe 1339.

l'hypothèse erronée que les "effets indirects" des subventions AL/FEM pour l'A380 ne persistent plus sur le marché des bicouloirs.⁷¹⁸

7.411. Tout d'abord, nous ne partageons pas l'avis des États-Unis selon lequel il y a de fortes chances qu'Airbus revienne sur sa décision de supprimer le programme ou que cela soit réalisable. Dans l'évaluation que nous avons faite plus haut des allégations de retrait de l'Union européenne⁷¹⁹, nous avons mis en évidence l'histoire récente de l'A380, qui donnait à penser que les perspectives à court et moyen termes du programme relatif à l'A380 n'étaient pas bonnes au moment des modifications de l'AL/FEM pour l'A380, ce qui donnait un peu plus à penser que la demande ne serait probablement pas suffisante dans le futur pour justifier la relance de la production de l'A380 après l'exécution des dernières commandes en cours. De plus, il apparaît que les États-Unis ne tiennent pas compte de l'importance de l'effet de l'annonce de l'"arrêt" sur la perception par des acheteurs potentiels de la viabilité future de l'exploitation d'une flotte d'A380 à l'avenir. Enfin, nous notons que l'Union européenne a présenté des éléments de preuve concernant l'abandon progressif planifié du programme relatif à l'A380⁷²⁰ [***].⁷²¹

7.412. Néanmoins, nous ne souscrivons pas à l'évaluation par l'Union européenne des conséquences de l'annonce de la suppression du programme relatif à l'A380 pour notre examen de la question de savoir si les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sont une cause réelle et substantielle d'effets défavorables actuels. Nous ne considérons pas que l'annonce de l'arrêt faite par Airbus le 14 février 2019 assure, à elle seule, l'élimination des effets défavorables *actuels* des subventions AL/FEM pour l'A380 qui se rapportent à la présence sur le marché de l'A380. À notre avis, ces effets persisteront tant qu'Airbus continuera de produire et livrer l'A380. Il s'ensuit, corrélativement, que l'annonce de l'arrêt ne peut pas non plus assurer l'élimination de tous effets défavorables *actuels* des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB qui se rapportent à la présence sur le marché de l'A350XWB. En conséquence, nous constatons que l'annonce de l'arrêt ne démontre pas, à elle seule, que l'Union européenne a assuré la mise en conformité avec l'obligation énoncée à l'article 7.8 de "prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables".

7.5.6 Incidence des effets "sur les produits" des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sur les marchés de produits pertinents

7.413. Dans les sections précédentes de notre analyse, nous avons constaté que les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB étaient une cause "réelle et substantielle" de la présence *actuelle* sur le marché des familles de LCA A380 et A350XWB. Nous avons déterminé qu'en l'absence des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB, Airbus n'aurait tout simplement pas lancé l'A380, et qu'elle aurait lancé l'A350XWB en 2014 mais aurait rencontré des difficultés pendant la période postérieure au lancement. Dans la présente section, nous évaluons la mesure dans laquelle les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sont, par ces effets, une cause "réelle et substantielle" d'effets défavorables sous la forme d'un préjudice grave au sens des articles 5 et 6 de l'Accord SMC.

7.414. Les États-Unis allèguent que leur branche de production des LCA subit actuellement les effets défavorables ci-après sur les marchés des produits VLA et bicouloirs: a) des pertes notables de ventes au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC; et b) un détournement et/ou une entrave au sens de l'article 6.3 a) et b) de l'Accord SMC.⁷²² Pour les raisons expliquées ailleurs dans le présent rapport, nous ferons cette détermination en accordant une importance particulière à la période de temps postérieure à 2013, tout en sachant que nous devons le faire pour discerner si de telles subventions continuent de causer ou non des effets défavorables *actuels*.⁷²³

7.415. L'Union européenne fait valoir que les États-Unis ont choisi des "exemples" spécifiques de pertes de ventes, d'entrave et de détournement allégués sans expliquer sur quelle base ils avaient choisi ces exemples plutôt que d'autres. Elle estime que ce "manque de transparence ... empêche

⁷¹⁸ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 298.

⁷¹⁹ Voir les paragraphes 7.227 à 7.229.

⁷²⁰ Union européenne, déclaration liminaire à la réunion du Groupe spécial, paragraphe 31; [***], diapositive 18 (page 10) (pièce EU-101 (RCC)).

⁷²¹ Union européenne, déclaration liminaire à la réunion du Groupe spécial, paragraphe 31; et Letter from [***] (pièce EU-102 (RCC)).

⁷²² États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphes 256 à 289.

⁷²³ Voir plus haut la section 7.5.3.

l'Union européenne de remettre en cause, avec des arguments et des éléments de preuve, le caractère approprié des facteurs sur lesquels les États-Unis se sont appuyés pour choisir les exemples de pertes de ventes et de détournement et/ou d'entrave allégués".⁷²⁴ Par ailleurs, l'Union européenne affirme que l'approche des États-Unis l'empêche d'examiner la question de savoir "si ces facteurs sont, en fait, présents dans les ventes et sur les marchés en cause, ou si les phénomènes observés sur le marché sont plutôt déterminés par d'autres facteurs et, en particulier, par des facteurs autres que les subventions (de non-imputation)".⁷²⁵

7.416. Les États-Unis présentent les données relatives aux livraisons et aux commandes figurant dans les sections suivantes pour étayer leur position selon laquelle l'Union européenne n'a pas "pr{is} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB. Pour les raisons exposées dans notre examen de ces données, nous estimons qu'il existe une base suffisante, à la lumière de nos constatations sur les effets continus "sur les produits" des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB, pour déterminer le bien-fondé des allégations des États-Unis concernant les effets défavorables continus.

7.417. Enfin, avant de procéder à notre analyse, nous jugeons important d'expliquer l'une des implications de notre constatation selon laquelle dans le contrefactuel, l'A350XWB aurait plausiblement été lancé avant aujourd'hui. À notre avis, cette constatation n'exclut pas automatiquement la possibilité que des ventes et/ou livraisons de l'A350XWB subventionné puissent toujours être la cause d'effets défavorables actuels. Il en est ainsi parce que les créneaux de livraison retardés résultant du lancement retardé de l'A350XWB non subventionné auraient eu une incidence sur la capacité d'Airbus de remporter des ventes et d'effectuer des livraisons pendant la période pertinente. Des pertes de ventes pourraient encore se produire, par exemple, dès lors que des clients considéreraient que des dates de livraison promises contrefactuellement plus tardives (résultant d'un lancement retardé) seraient si peu attrayantes qu'ils choisiraient de commander des LCA de Boeing plutôt que des LCA d'Airbus dans le contrefactuel.⁷²⁶

7.5.6.1 Entrave et/ou détournement

7.418. S'agissant du "détournement", l'Organe d'appel a donné l'explication suivante:

Comme il l'a expliqué, le détournement "est une situation dans laquelle les importations ou exportations d'un produit similaire sont remplacées par les ventes du produit subventionné" – c'est-à-dire qu'il y a "un effet de substitution entre le produit subventionné et le produit similaire du Membre plaignant". Une détermination sur le point de savoir si une subvention a pour effet de causer un détournement nécessite une analyse fondée sur les faits qui ne peut être effectuée qu'au cas par cas et à la lumière des particularités du marché concerné. Dans la mesure où un plaignant peut démontrer avec des arguments et éléments de preuve que les ventes ou les parts de marché

⁷²⁴ Union européenne, réponse à la question n° 71 du Groupe spécial, paragraphe 377. Voir aussi Union européenne, réponse à la question n° 71 du Groupe spécial, paragraphe 390.

⁷²⁵ Union européenne, réponse à la question n° 71 du Groupe spécial, paragraphe 377. Voir aussi Union européenne, réponse à la question n° 71 du Groupe spécial, paragraphe 390.

⁷²⁶ Nous notons que le dossier du présent différend étaye la proposition selon laquelle les clients considèrent généralement que des créneaux de livraison plus tardifs sont moins attrayants que les créneaux plus proches. (Union européenne, première communication écrite, paragraphes 323 ("L'investissement relatif au Beluga XL permet à Airbus d'accélérer la production et d'assurer ainsi une production globale accrue de ses avions, y compris les modèles A350XWB, maintenant par là-même sa capacité d'offrir des créneaux de livraison à une échéance acceptable à ses clients") et 389 (indiquant que "la production dans des délais acceptables rendue possible par ces investissements permet à Airbus de proposer des créneaux de livraison attrayants à ses clients d'A380, ce qui renforce encore la compétitivité de l'avion"); deuxième communication écrite, paragraphe 436 ("De tels créneaux de livraison retardés auraient alors rendu les offres d'Airbus pendant les campagnes de vente de la période de référence décembre 2011-2013 moins attrayantes"); et observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 74 du Groupe spécial, paragraphe 367 ("... l'Union européenne reconnaît que les créneaux de livraison contrefactuels offerts aux compagnies aériennes ou sociétés de location clientes sont un facteur important dans leurs décisions concernant l'avion qu'elles commanderont")). Voir aussi le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Avions civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.1264 et 6.1325; le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Avions civils gros porteurs (2^{ème} plainte) (article 21:5 – UE)*, paragraphes 5.405 et 5.408 (expliquant que "dans le contexte du marché des LCA, déterminer si les formes de préjudice grave visées à l'article 6.3 en cause ... existent toujours ... exige d'évaluer si de quelconques effets d'accélération produits par les subventions {pertinentes} ont eu aussi une incidence sur le moment de la première livraison" d'un LCA pertinent).

effectives du produit similaire ont diminué pendant la période de référence, cela peut révéler un détournement causé par la subvention au sens de l'article 6.3 a) et 6.3 b). Dans cette mesure, bien qu'une analyse des tendances du marché - par exemple sur le point de savoir si les parts relatives du marché se sont modifiées au détriment du produit similaire - puisse être pertinente, elle n'est pas déterminante pour l'existence d'un préjudice grave.⁷²⁷

7.419. S'agissant de l'"entrave", l'Organe d'appel a donné l'explication suivante:

Comme l'a constaté l'Organe d'appel, le terme "entraver" "évoque un éventail de situations plus large que le terme "détournement"". L'Organe d'appel a expliqué que le terme "entrave" renvoie à des situations dans lesquelles les exportations ou les importations du produit similaire du Membre plaignant se seraient accrues si le produit subventionné ne leur avait pas "fait obstacle" ou ne les avait pas "gênées"". Des éléments de preuve indiquant que les ventes auraient augmenté plus, ou diminué moins, qu'elles ne l'ont fait en l'absence de la subvention démontreraient l'existence d'une entrave au sens de l'article 6.3 a) et 6.3 b). L'Organe d'appel a en outre expliqué que le terme "entrave" pouvait aussi renvoyer à une situation dans laquelle "les exportations ou les importations du produit similaire du Membre plaignant n'avaient pas du tout eu lieu parce que la production {avait} été freinée par le produit subventionné". Comme dans le cas d'un détournement, une détermination sur le point de savoir si une subvention a pour effet de causer une "entrave" nécessite une analyse fondée sur les faits qui ne peut être effectuée qu'au cas par cas et à la lumière des particularités du marché concerné.⁷²⁸

7.420. Les États-Unis allèguent que compte tenu des effets des subventions AL/FEM contestées "sur les produits" et des conditions de concurrence dans la branche de production des LCA, leur branche de production des LCA subit actuellement un préjudice grave sous la forme d'un détournement et/ou d'une entrave visant leurs produits LCA sur les marchés des produits VLA et/ou bicouloirs de la Chine, de l'Union européenne, de la Corée, de Singapour et/ou des É.A.U., au sens de l'article 6.3 a) et 6.3 b) de l'Accord SMC. À l'appui de leurs allégations, ils ont présenté des éléments de preuve concernant les volumes de livraison et les parts de marché d'Airbus et de Boeing sur les marchés des produits VLA et bicouloirs pour chaque année de 2011 à 2018. S'appuyant sur ces données, ils font valoir qu'en l'absence des effets "sur les produits" des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB, les volumes de livraison et les parts de marché de leur branche de production des LCA auraient été plus élevés qu'ils ne l'ont effectivement été sur chacun des marchés géographiques pertinents.

7.5.6.1.1 Marché des produits VLA

7.421. S'agissant du marché des produits VLA, les États-Unis allèguent l'existence d'un détournement et/ou d'une entrave sur les marchés des VLA de l'Union européenne, de la Corée et de Singapour. En ce qui concerne le marché des VLA des Émirats arabes unis, ils allèguent l'existence d'une entrave seulement. Les allégations des États-Unis sont fondées sur les données relatives aux livraisons et aux parts de marché ci-après, dans lesquelles toutes les livraisons d'Airbus sont des livraisons d'A380 et toutes les livraisons de Boeing sont des livraisons de 747-8I.⁷²⁹

⁷²⁷ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 5.679. (notes de bas de page omises) Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs* (2^{ème} plainte), paragraphe 1071 (expliquant qu'"u}ne analyse du détournement devrait évaluer si l'on peut discerner ce phénomène en examinant les tendances dans les données relatives aux volumes d'exportation et aux parts de marché sur une période dûment représentative").

⁷²⁸ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 5.680. (notes de bas de page omises)

⁷²⁹ Nous rappelons que le Groupe spécial initial, le premier Groupe spécial de la mise en conformité, et l'Organe d'appel dans la procédure initiale et la première procédure de mise en conformité ont accepté l'utilisation des données relatives aux livraisons, plutôt qu'aux commandes, de LCA pour mettre en évidence les phénomènes d'entrave et de détournement en l'espèce. (Voir les rapports de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1153; *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 6.41, note de bas de page 2054; les rapports des Groupes spéciaux *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1748; et *CE et*

Tableau 1 – Marché des LCA très gros porteurs (Union européenne)⁷³⁰

Données relatives aux livraisons	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Volume de Boeing (unités)	0	4	5	6	4	0	0	0
Part de marché de Boeing	0,0%	50,0%	55,5%	42,9%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Volume d'Airbus (unités)	6	4	4	8	4	2	0	0
Part de marché d'Airbus	100,0%	50,0%	45,5%	57,1%	50,0%	100,0%	0,0%	0,0%

Tableau 2 – Marché des LCA très gros porteurs (Corée)⁷³¹

Données relatives aux livraisons	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Volume de Boeing (unités)	0	0	0	0	4	3	3	0
Part de marché de Boeing	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	66,7%	60,0%	100,0%	0,0%
Volume d'Airbus (unités)	5	1	2	4	2	2	0	0
Part de marché d'Airbus	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	33,3%	40,0%	0,0%	0,0%

Tableau 3 – Marché des LCA très gros porteurs (Singapour)⁷³²

Données relatives aux livraisons	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Volume de Boeing (unités)	0	0	0	0	0	0	0	0
Part de marché de Boeing	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Volume d'Airbus (unités)	3	5	2	0	0	0	2	3
Part de marché d'Airbus	100,0%	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%

Tableau 4 – Marché des LCA très gros porteurs (É.A.U.)⁷³³

Données relatives aux livraisons	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Volume de Boeing (unités)	0	0	0	0	0	0	0	0
Part de marché de Boeing	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Volume d'Airbus (unités)	5	11	13	14	19	23	11	8
Part de marché d'Airbus	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

certaines États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis), tableaux 20 à 22). Par conséquent, nous acceptons l'utilisation des données relatives aux livraisons pour mettre en évidence une entrave et/ou un détournement dans la présente procédure de mise en conformité.

⁷³⁰ Données d'Ascend (pièce USA-138).

⁷³¹ Données d'Ascend (pièce USA-138).

⁷³² Données d'Ascend (pièce USA-138).

⁷³³ Données d'Ascend (pièce USA-138).

7.422. S'agissant de l'entrave sur les quatre marchés géographiques ci-dessus, compte tenu de nos constatations antérieures concernant les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB, il est manifeste qu'en l'absence des effets des subventions AL/FEM contestées, les volumes de livraison et les parts de marché que la branche de production des LCA des États-Unis aurait obtenus auraient été supérieurs à leurs niveaux effectifs sur chacun de ces quatre marchés géographiques au cours des années 2013 à 2018, c'est-à-dire les années pour lesquelles les États-Unis ont fourni des données relatives aux livraisons et aux parts de marché. Il en est ainsi parce que dans le contrefactuel, à partir de l'année 2000 et jusqu'à aujourd'hui, Boeing aurait eu un monopole sur le marché des produits VLA et le 747-8I, qui est "suffisamment substituable" à l'A380⁷³⁴, aurait été le seul autre VLA disponible à la livraison. Selon nous, cela constitue une base suffisante pour permettre de conclure que Boeing aurait effectué les livraisons effectivement obtenues par l'A380.

7.423. Toutefois, le fait que les livraisons et les parts de marché de Boeing sur chacun des quatre marchés géographiques pertinents auraient été globalement supérieures au cours de la période 2013-2018 ne nous convainc pas nécessairement de l'existence d'une entrave *actuelle* sur tous ces marchés. Nous notons, en particulier, que dans l'Union européenne et en Corée, les dernières livraisons d'A380 ont été effectuées en 2016. D'après nous, cela n'est pas assez récent pour démontrer une entrave *actuelle*. Ainsi, tout bien considéré, nous estimons que les livraisons à l'Union européenne et à la Corée effectuées avant 2017 constituent une base insuffisante pour permettre de constater l'existence d'une entrave *actuelle*.

7.424. Toutefois, la situation est différente en ce qui concerne Singapour et les É.A.U. Airbus a livré des A380 à Singapour et aux É.A.U. au cours des deux années civiles complètes les plus récentes, à savoir 2017 et 2018. Selon nous, ces livraisons sont suffisamment récentes pour mettre en évidence une entrave *actuelle*. Nous soulignons qu'en ce qui concerne les É.A.U., l'Union européenne a indiqué que les livraisons étaient pour l'essentiel en cours et qu'Airbus prévoyait d'effectuer encore plus de livraisons d'A380 sur le marché de ce pays à l'avenir. Nous estimons, par conséquent, que les arguments en faveur d'une entrave *actuelle* aux É.A.U. sur le marché des VLA sont particulièrement solides.⁷³⁵

7.425. Dans notre évaluation des allégations de détournement des États-Unis, nous sommes guidés par la déclaration de l'Organe d'appel selon laquelle le "détournement" "est une situation dans laquelle les importations ou exportations d'un produit similaire sont *remplacées* par les ventes du produit subventionné". Nous souscrivons à cette déclaration et comprenons qu'elle procède du sens ordinaire du mot "displace" (détourner), qui inclut "to remove, replace with something else, take the place of, supplant" (enlever, remplacer par autre chose, prendre la place de, supplanter).⁷³⁶ Par conséquent, nous comprenons que la notion de "détournement" aux fins de l'article 6.3 a) et b) de l'Accord SMC repose sur l'existence de livraisons de produits ou d'une part de marché quelconques qui sont supplantées par des livraisons nouvelles ou accrues, et/ou la part de marché, d'un produit similaire subventionné.

7.426. S'agissant des données, nous notons qu'à Singapour, Boeing avait une part de marché de 0% pendant chaque année de la période 2014-2018. En l'absence de toute tendance du marché indiquant qu'il existait des ventes ou une part de marché quelconques de Boeing sur le segment des VLA qui avaient été remplacées par des livraisons d'A380, nous concluons qu'il n'y a pas de base suffisante pour permettre de constater l'existence d'un détournement actuel à Singapour. Dans l'Union européenne, la part de marché de Boeing était de 42,9%, 50%, 0%, 0% et 0% pendant les années 2014 à 2018, respectivement. Pendant la même période, ces parts de marché d'Airbus étaient de 57,1%, 50%, 100%, 0% et 0%. Nous estimons que cette situation générale est insuffisante pour établir l'existence d'une tendance *actuelle* mettant en évidence un *remplacement*

⁷³⁴ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphes 6.36, 6.38 et 6.41.

⁷³⁵ Nous notons que l'Union européenne fait valoir que le petit nombre de livraisons à Emirates restant à effectuer est insuffisant pour démontrer l'existence d'une entrave, et que bien qu'il n'y ait pas de prescription exigeant que l'entrave soit "notable", celle-ci doit être "discernable". (Union européenne, déclaration liminaire à la réunion du Groupe spécial, paragraphe 27; observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 70 du Groupe spécial; États-Unis, réponse à la question n° 70 du Groupe spécial (répondant à l'argument de l'Union européenne). Nous établissons l'existence d'une entrave sur la base des livraisons effectives et non sur celle des livraisons futures potentielles, et nous considérons les cas d'entrave identifiés comme étant "discernables".

⁷³⁶ The New Shorter Oxford English Dictionary, 4^{ème} édition, L. Brown (éd.) (Clarendon Press, 1993), volume 1, page 698.

relativement récent du 747-8I par l'A380.⁷³⁷ Nous parvenons à la même conclusion en ce qui concerne la Corée. La part de marché de Boeing en Corée pendant les années 2014 à 2018 fait apparaître une tendance à la hausse, partant de 0% en 2014, grimpant à 66,7% en 2015, restant à peu près au même niveau, 60%, en 2016, puis grimpant à nouveau à 100% en 2017 avant de retomber à 0% en 2018 – ce qui correspondait aussi à la part de marché d'Airbus en 2018. Nous estimons que cette situation générale est insuffisante pour établir l'existence d'une tendance *actuelle* mettant en évidence un remplacement du 747-8I par l'A380.⁷³⁸

7.427. Nous constatons donc que les subventions AL/FEM pour l'A380 sont une cause réelle et substantielle d'entrave actuelle sur les marchés des produits VLA de Singapour et des É.A.U., mais que les éléments de preuve ne démontrent pas l'existence d'une entrave actuelle dans l'Union européenne ou en Corée. En outre, compte tenu de l'absence de tout élément de preuve indiquant que les parts de marché et les livraisons de Boeing ont été *récemment* remplacées sur les marchés des VLA de l'Union européenne, de la Corée et de Singapour, nous constatons que les subventions AL/FEM pour l'A380 ne sont pas une cause réelle et substantielle de détournement *actuel* sur ces marchés géographiques.

7.5.6.1.2 Marché des produits bicouloirs

7.428. Les États-Unis allèguent l'existence d'une entrave sur les marchés des produits bicouloirs de la Chine, de l'Union européenne, de la Corée et de Singapour. Ces allégations sont fondées sur les données relatives aux livraisons de LCA bicouloirs de Boeing et d'Airbus, reproduites dans les tableaux ci-après.

Tableau 5 – Marché des LCA bicouloirs (Union européenne)

Données relatives aux livraisons	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Boeing 767	0	0	0	0	0	0	0	0
Boeing 777	7	6	3	4	5	5	2	0
Boeing 787	0	2	12	11	18	28	15	30
Total pour Boeing	7	8	15	15	23	33	17	30
Part de marché de Boeing	46,7%	30,8%	65,2%	75%	76,7%	66%	54,8%	65,2%
Airbus A330neo	0	0	0	0	0	0	0	3
Airbus A350XWB	0	0	0	0	3	7	9	9
Part de marché de l'A330neo et de l'A350XWB	0%	0%	0%	0%	9%	13,2%	29%	26,1%
Total pour Airbus	8	18	8	5	7	20	14	16
Part de marché d'Airbus	53,3%	69,2%	34,8%	25%	23,3%	33%	45,1%	34,8%

Tableau 6 – Marché des LCA bicouloirs (Chine)

Données relatives aux livraisons	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Boeing 767	0	0	0	0	0	0	0	0
Boeing 777	4	7	5	13	7	13	7	2
Boeing 787	0	0	14	6	6	16	18	28
Total pour Boeing	4	7	19	19	13	29	25	30
Part de marché de Boeing	25%	30,4%	47,5%	44,2%	36,1%	70,7%	43,9%	39,4%
Airbus A330neo	0	0	0	0	0	0	0	0
Airbus A350XWB	0	0	0	0	0	0	0	11
Part de marché de l'A330neo et de l'A350XWB	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14,5%
Total pour Airbus	12	16	21	24	23	12	32	46
Part de marché d'Airbus	75%	69,6%	52,5%	55,8%	63,9%	29,3%	56,1%	60,5%

⁷³⁷ Nous notons que notre conclusion ne changerait pas même si nous prenions en considération les parts de marché pour les années 2011 à 2013, car les parts de marché de Boeing et d'Airbus pendant les deux dernières années de cette période étaient aussi à peu près égales.

⁷³⁸ Nous notons que notre conclusion ne changerait pas même si nous prenions en considération les parts de marché pour les années 2011 à 2013, car les parts de marché de Boeing pendant les deux dernières années de cette période étaient de 0% et n'auraient donc pas modifié la tendance générale à la hausse que nous observons dans le texte ci-dessus. Nous notons que notre conclusion ne changerait pas non plus même si nous prenions en considération les parts de marché pour les deux années civiles complète les plus récentes uniquement, à savoir 2017 et 2018, comme nous l'avons fait dans le contexte de l'entrave. Pendant ces deux années, les parts de marché de Boeing sur l'ensemble des quatre marchés géographiques était de 0%, à l'exception de l'année 2017 où elle était de 100% en Corée. Toutefois, Airbus n'a pas effectué de livraison en Corée en 2017 ou en 2018.

Tableau 7 – Marché des LCA bicouloirs (Corée)

Données relatives aux livraisons	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Boeing 767	0	0	0	0	0	0	0	0
Boeing 777	3	2	3	0	6	2	0	4
Boeing 787	0	0	0	0	0	0	0	4
Total pour Boeing	3	2	3	0	6	2	5	8
Part de marché de Boeing	50,0%	50,0%	50,0%	0,0%	66,7%	100,0%	55,6%	80%
Airbus A330neo	0	0	0	0	0	0	0	0
Airbus A350XWB	0	0	0	0	0	0	4	2
Part de marché de l'A330neo et de l'A350XWB	0%	0%	0%	0%	0%	0%	44,4%	20%
Total pour Airbus	3	2	3	4	3	0	4	2
Part de marché d'Airbus	50,0%	50,0%	50,0%	100,0%	33,3%	0,0%	44,4%	20%

Tableau 8 – Marché des LCA bicouloirs (Singapour)

Données relatives aux livraisons	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Boeing 767	0	0	0	0	0	0	0	0
Boeing 777	0	0	2	2	4	0	0	0
Boeing 787	0	0	0	0	10	2	4	10
Total pour Boeing	0	0	2	2	14	2	4	10
Part de marché de Boeing	0,0%	0,0%	25,0%	33,3%	73,7%	16,7%	28,6%	50,0%
Airbus A330neo	0	0	0	0	0	0	0	0
Airbus A350XWB	0	0	0	0	0	10	10	10
Part de marché de l'A330neo et de l'A350XWB	0%	0%	0%	0%	0%	83,3%	71,4%	50,0%
Total pour Airbus	0	0	6	4	5	10	10	10
Part de marché d'Airbus	0,0%	0,0%	75,0%	66,7%	26,3%	83,3%	71,4%	50,0%

7.429. Compte tenu de nos constatations antérieures concernant les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB, nous considérons que les éléments versés au dossier démontrent suffisamment qu'en l'absence des effets des subventions AL/FEM contestées, les volumes de livraison et les parts de marché que la branche de production des LCA des États-Unis aurait obtenus pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013 sur chacun des marchés géographiques susmentionnés auraient été supérieurs à leur niveau effectif. Il en est ainsi car, comme cela a été expliqué, c'est au plus tôt en 2014 qu'Airbus aurait pu lancer l'A350XWB dans le contrefactuel, et elle n'aurait pu effectuer aucune livraison d'A350XWB aujourd'hui ou avant aujourd'hui.⁷³⁹ De plus, nous rappelons que le 777 et le 787 sont tous deux en concurrence avec l'A350XWB sur le marché des produits bicouloirs⁷⁴⁰, que les deux LCA de Boeing étaient disponibles à la commande à la date du lancement effectif de l'A350XWB (c'est-à-dire en 2006), qu'ils étaient tous deux disponibles à la livraison pendant la période postérieure à 2013 et que ces familles de LCA étaient celles que les autres programmes de LCA bicouloirs d'Airbus, à savoir l'A330 et l'A340, ne pouvaient pas concurrencer efficacement.⁷⁴¹ Au vu de ces circonstances, nous estimons que les ventes qui ont débouché sur les livraisons d'A350XWB susmentionnées auraient probablement plutôt été remportées par le LCA bicouloir de Boeing. Nous notons également qu'Airbus a livré des A350XWB sur tous les marchés géographiques susmentionnés en 2018, c'est-à-dire l'année civile complète la plus récente.

7.430. Nous constatons donc que les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sont une cause réelle et substantielle d'entrave actuelle sur le marché des produits bicouloirs de la Chine⁷⁴², de l'Union européenne, de la Corée et de Singapour.⁷⁴³

⁷³⁹ Voir plus haut le paragraphe 7.324.

⁷⁴⁰ Rapport du Groupe spécial CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis), paragraphes 6.1307 à 6.1309 et 6.1365.

⁷⁴¹ Voir plus haut le paragraphe 7.323.

⁷⁴² Les États-Unis demandent au Groupe spécial de constater l'existence d'une menace de détournement ou d'entrave sur le marché chinois des bicouloirs s'il ne constate pas l'existence d'une entrave actuelle sur ce marché. Comme nous avons constaté l'existence d'une telle entrave actuelle, nous n'examinons pas l'argument des États-Unis concernant la menace. (États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphe 266)

⁷⁴³ Nous notons que les données relatives aux livraisons exposées plus haut font état de seulement trois livraisons d'A330neo sur le marché de l'Union européenne en 2018. Nous ne formulons pas de constatation d'entrave ou de détournement sur la base de ces livraisons d'A330neo. Il en est ainsi car nous avons précédemment constaté dans le présent rapport qu'il n'avait pas été démontré que, dans le contrefactuel, l'A330neo n'aurait pas été lancé en 2014 comme il l'a été, ou qu'il n'aurait pas été disponible à la commande et

7.5.6.2 Pertes notables de ventes

7.431. S'agissant du phénomène des pertes notables de ventes, l'Organe d'appel a donné l'explication suivante:

{D}ans le cadre de l'article 6.3 c), les "pertes de ventes" concernent les ventes que les fournisseurs du Membre plaignant "n'ont pas obtenues" et qui, au lieu de cela, ont été remportées par les fournisseurs du Membre défendeur. Il s'agit d'un concept relationnel et son évolution exige l'examen du comportement tant de l'entreprise (des entreprises) subventionnée(s), qui doit (doivent) avoir remporté les ventes, que de l'entreprise (des entreprises) concurrente(s) qui, d'après les allégations, a (ont) perdu les ventes. L'évaluation peut être axée sur une campagne de vente spécifique lorsqu'une telle approche est appropriée compte tenu des caractéristiques particulières du marché ou elle peut viser, d'une manière plus générale, les ventes globales sur le marché. Le plaignant doit démontrer que les pertes de ventes sont notables pour faire admettre son allégation. ... Certes une approche en deux étapes de l'évaluation des pertes de ventes est admissible, mais, à notre avis, l'approche la plus appropriée pour évaluer si les pertes de ventes sont l'*effet* de la subvention contestée consiste à faire une analyse hypothétique unitaire. Cela nécessiterait une comparaison des ventes réellement effectuées par l'entreprise (les entreprises) concurrente(s) du Membre plaignant avec un scénario hypothétique selon lequel l'entreprise (les entreprises) du Membre défendeur n'aurait (auraient) pas reçu les subventions contestées. Il y aurait des pertes de ventes dans les cas où l'analyse hypothétique montre que, en l'absence de la subvention contestée, les ventes remportées par l'entreprise (les entreprises) subventionnée(s) du Membre défendeur auraient été effectuées à la place par l'entreprise (les entreprises) concurrente(s) du Membre plaignant.⁷⁴⁴ (italique dans l'original)

En ce qui concerne le sens du terme "notable", l'Organe d'appel a noté que ce terme signifiait "important, digne d'être noté ou lourd de conséquences" et avait à la fois une dimension quantitative et une dimension qualitative.⁷⁴⁵ (note de bas de page omise)

7.432. Les États-Unis font valoir qu'en raison des effets "sur les produits" des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB, leur branche de production des LCA continuait de subir des pertes notables de ventes sur les marchés des produits VLA et LCA bicouloirs. Nous examinons ces allégations dans les deux sous-sections suivantes.

7.5.6.2.1 Marché des produits VLA

7.433. Les États-Unis ont présenté des éléments de preuve concernant les transactions ci-après qu'ils considèrent comme étant des pertes notables de ventes sur le marché mondial des VLA au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC.⁷⁴⁶

à la livraison aujourd'hui, comme il l'était dans le contrefactuel. Par conséquent, nous ne voyons pas de base concrète permettant de conclure que les trois livraisons d'A330neo sur le marché de l'Union européenne en 2018 n'auraient pas eu lieu comme elles ont effectivement eu lieu.

⁷⁴⁴ Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1220.

⁷⁴⁵ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2^{ème} plainte)*, paragraphe 1052 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 426; et mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1218).

⁷⁴⁶ Nous rappelons que le Groupe spécial initial, le premier Groupe spécial de la mise en conformité, et l'Organe d'appel dans la procédure initiale et la première procédure de mise en conformité ont accepté l'utilisation des données relatives aux commandes, plutôt qu'aux livraisons, de LCA pour mettre en évidence les phénomènes de pertes de ventes en l'espèce. (Voir les rapports de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1153; *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.41, note de bas de page 2054; les rapports des Groupes spéciaux *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1748; *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, tableaux 20 à 22). Par conséquent, nous acceptons l'utilisation des données relatives aux commandes pour mettre en évidence des pertes de ventes dans la présente procédure de mise en conformité.

Tableau 9 – Pertes de ventes alléguées sur le marché des produits VLA

Client	Année	Nombre de commandes	Modèle de LCA
Amedeo	2014	20	A380
All Nippon Airways	2016	3	A380
Emirates	2016	2	A380
	2018	36 ⁷⁴⁷	A380

7.434. Nous notons d'emblée que l'Union européenne a affirmé qu'Amedeo avait annulé sa commande de 20 A380⁷⁴⁸ passée en 2014 et que [***].⁷⁴⁹ Si Boeing avait remporté ces ventes dans le contrefactuel, probablement avec le LCA 747-8I⁷⁵⁰, nous estimons qu'il est très probable que les commandes contrefactuelles de 747-8I auraient été annulées aussi. La raison en est que les éléments de preuve versés au dossier nous indiquent, et cela a été expliqué plus haut, que pendant ces années, la demande globale de VLA en général, et pas juste la demande d'A380 en particulier, était en baisse.⁷⁵¹ En outre, l'Union européenne a présenté des éléments de preuve censés indiquer que le modèle économique [***], de manière générale, se détournait peu à peu des VLA.⁷⁵² De plus, l'Union européenne a indiqué que la société de location de LCA Amedeo avait annulé sa commande de 20 A380 immédiatement après qu'Airbus avait annoncé la suppression du programme relatif à l'A380.⁷⁵³ Cela nous amène à penser qu'Amedeo réagissait à son tour à la réaction d'Airbus à la faiblesse de la demande de VLA, en général.

7.435. Nous estimons donc que, d'après le dossier en l'espèce, nous ne pouvons pas constater que la perte de vente à Amedeo en 2014 et les pertes des ventes [***] étaient "notables" au sens de l'article 6.3 c). Le Groupe spécial initial a identifié certains facteurs qui rendaient les pertes de ventes notables, à savoir l'importance stratégique, les effets relatifs à la courbe d'apprentissage, le fournisseur en place, le nombre de LCA en jeu dans une vente et les "sommés en jeu dans ces ventes".⁷⁵⁴ Le Groupe spécial de la mise en conformité a considéré que "cette description concernant le caractère notable de la perte de ventes de LCA au profit d'un producteur de LCA rival ... demeure{ait}, dans l'ensemble, une description exacte du caractère notable de la perte de ventes de LCA au profit d'un producteur de LCA rival".⁷⁵⁵ Nous ne voyons aucune raison de douter que cette description reste valable actuellement. Nous ne voyons pas très bien si Boeing aurait tiré des recettes importantes de ces ventes perdues annulées car la majorité des recettes tirées des ventes de LCA sont obtenues à la livraison, et les États-Unis n'ont présenté aucun élément de preuve indiquant quelles sommes d'argent Boeing aurait reçues et conservées pour ces commandes annulées. De plus, étant donné que les 747-8I vendus n'auraient jamais été produits, nous ne sommes pas convaincus que Boeing aurait bénéficié d'effets "d'apprentissage" importants liés à leur production. Par ailleurs, il est probable qu'aucun avantage de fournisseur en place ou avantage en matière de communauté n'aurait découlé de ces ventes parce que les 747-8I n'auraient jamais été livrés aux clients. Enfin, nous ne voyons pas de raison particulière de conclure que ces ventes étaient "stratégiquement importantes" pour Boeing.⁷⁵⁶ Par conséquent, nous ne considérons pas que les éléments de preuve versés au dossier étaient une constatation selon laquelle ces "pertes de ventes"

⁷⁴⁷ Consistant en 20 commandes fermes et 16 options.

⁷⁴⁸ Union européenne, observations sur les réponses des États-Unis aux questions du Groupe spécial n° 37, paragraphe 144, et n° 58, tableau du paragraphe 268.

⁷⁴⁹ Union européenne, observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 58 du Groupe spécial, tableau du paragraphe 268. Voir aussi *Airbus, Status of A380 orders and deliveries* (pièce EU-94 (RCC)) (indiquant que [***]).

⁷⁵⁰ Nous rappelons que le 747-8I aurait été le seul autre LCA sur le marché des produits VLA durant les années pendant lesquelles les commandes ont été passées, et que l'A380 et le 747-8I sont "suffisamment substituables". (Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1120)

⁷⁵¹ Voir plus haut le paragraphe 7.352.

⁷⁵² Union européenne, observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 73, paragraphe 349, note de bas de page 521 (citant, entre autres, [***]).

⁷⁵³ Union européenne, observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 37, paragraphe 144.

⁷⁵⁴ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1845.

⁷⁵⁵ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1798.

⁷⁵⁶ Nous notons que ces ventes n'auraient pas représenté des commandes de lancement pour le 747-8I, par exemple. Par ailleurs, nous ne disposons pas de renseignements indiquant que le fait de remporter ces ventes aurait d'une façon ou d'une autre envoyé des messages importants au marché concernant le 747-8I. Nous notons, par conséquent, que bien que [***] des VLA, [***] aurait probablement commandé [***], et nous mettons donc en cause l'"importance stratégique" de l'obtention d'une nouvelle commande en 2018.

auraient été "notables" dans le contrefactuel. Ainsi, d'après le dossier en l'espèce, nous ne pouvons pas conclure que des avantages "notables" ont découlé, ou seraient censés découler, des ventes contrefactuelles de 747-8I actuellement.⁷⁵⁷

7.436. S'agissant des ventes à All Nippon et à Emirates en 2016, nous notons certaines disparités dans les données versées au dossier. Les États-Unis ont présenté certains éléments de preuve indiquant l'existence de ces deux ventes.⁷⁵⁸ Toutefois, nous notons qu'un rapport d'expert de l'Union européenne, qui s'appuie généralement sur des renseignements obtenus sur le site Web d'Airbus, indique spécifiquement que la commande d'All Nippon a en fait été passée avant 2014. Dans la même partie de ce rapport d'expert, il est indiqué qu'en décembre 2017, aucune nouvelle commande d'A380 n'avait été passée depuis février 2014 (c'est-à-dire depuis la commande de 20 A380 passée par Amedeo).⁷⁵⁹ Compte tenu de ces données contradictoires, nous estimons qu'il n'y a pas dans le dossier de base fiable permettant de conclure que les commandes passées par ANA et Emirates sont dûment imputées sur 2016 et pourraient donc représenter des pertes notables de ventes pour la branche de production des LCA des États-Unis. S'agissant de ces deux pertes de ventes alléguées, nous considérons donc que nous ne disposons pas d'éléments de preuve versés au dossier suffisants pour conclure qu'elles mettent dûment en évidence des pertes de ventes *actuelles* sur le marché des produits VLA pour la branche de production des LCA des États-Unis.

7.437. Nous notons que les parties ont mené des discussions et avancé des positions opposées sur la question de savoir si certaines livraisons d'A380 à Emirates restant à effectuer, liées aux constatations de "pertes de ventes" "notables" du premier Groupe spécial de la mise en conformité⁷⁶⁰, pouvaient constituer des "pertes de ventes" notables actuelles aux fins du présent différend.⁷⁶¹

7.438. Nous rappelons que l'Organe d'appel a expliqué que "la simple existence ... de livraisons non effectuées se rapportant à des commandes {antérieures} dont il {avait} été constaté qu'elles avaient donné lieu à ... des pertes notables de ventes ... ne serait pas nécessairement, en soi, déterminante quant à l'existence ... de pertes notables de ventes {pendant une période ultérieure}".⁷⁶² S'agissant des éléments supplémentaires à démontrer pour qu'un groupe spécial constate une perte de vente continue en raison de ces livraisons restant à effectuer, l'Organe d'appel a expliqué qu'"il sembl{ait} que ce qui se pass{ait} entre la passation des commandes et les livraisons ultérieures des LCA soit pertinent, particulièrement dans la mesure où cela {avait} trait aux éléments de preuve qui démonstr{aient} la persistance ... de pertes de ventes"⁷⁶³, qu'"en fonction de la nature et de la portée de la transaction, il pourrait y avoir des éléments influant sur la finalisation de la transaction, ou concernant des transactions complémentaires sous la forme d'options ou de droits d'achat, qui pourraient indiquer un phénomène persistant de pertes de ventes"⁷⁶⁴, et qu'"il faudrait un indice de l'existence de faits nouveaux postérieurs à la commande

⁷⁵⁷ Voir aussi la décision de l'Arbitre *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 22:6 – UE), paragraphes 6.210 à 6.213 (expliquant que le "caractère notable" des pertes de ventes de LCA dépend du dossier factuel dont l'organe juridictionnel dispose).

⁷⁵⁸ États-Unis, deuxième communication écrite, paragraphes 270 et 271 (mentionnant *Emirates orders two additional A380 aircraft*, communiqué de presse, Emirates Airlines (13 avril 2016) (pièce USA-131); et communiqué de presse d'Airbus "*ANA Group Selects the A380*" (29 janvier 2018) (pièce USA-130)).

⁷⁵⁹ Rapport de PwC sur l'AL/FEM pour l'A380 (pièce EU-17 (RCES/RCC)), note de bas de page 1 relative au paragraphe 31 (indiquant que "{b}ien qu'Airbus ait annoncé officiellement une commande de trois aéronefs A380 par ... All Nippon Airways (ANA) en janvier 2016, ces commandes étaient en fait auparavant classées sous clients "non divulgués" dans le carnet de commandes officiel d'Airbus. Par conséquent, les 20 commandes fermes passées par ... Amedeo en février 2014 doivent être considérées comme les dernières commandes à la date de décembre 2017").

⁷⁶⁰ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États-membres – Aéronefs civils gros porteurs* (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 7.1 d) xvi). En particulier, les parties se concentrent sur une vente de 50 A380 à Emirates en 2013, dont le Groupe spécial de la mise en conformité a constaté qu'elle constituait des "pertes de ventes" "notables".

⁷⁶¹ États-Unis, réponse à la question n° 73 du Groupe spécial; et Union européenne, observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 73 du Groupe spécial.

⁷⁶² Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs* (2^{ème} plainte) (article 21:5 – UE), paragraphe 5.341.

⁷⁶³ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs* (2^{ème} plainte) (article 21:5 – UE), paragraphe 5.340.

⁷⁶⁴ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs* (2^{ème} plainte) (article 21:5 – UE), paragraphe 5.333.

initiale qui confirm{aient} la persistance de ces phénomènes sur le marché".⁷⁶⁵ Il doit aussi être constaté que la perte de vente continue est "notable" au sens de l'article 6.3 c).⁷⁶⁶

7.439. À notre avis, un point essentiel qui ressort des indications de l'Organe d'appel à ce sujet est que les livraisons qui restent actuellement à effectuer dans la branche de production des LCA par suite d'une perte de vente antérieure sont, en elles-mêmes, insuffisantes pour établir qu'une perte notable de vente au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC persiste actuellement, de sorte qu'une partie défenderesse pourrait toujours avoir l'obligation en matière de mise en conformité d'"éliminer" cette perte de vente particulière au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC. Il faut plutôt démontrer quelque chose de plus concernant la "nature, {...} la chronologie et {...} la portée de ces transactions sous-jacentes"⁷⁶⁷, qui indique aussi qu'il serait approprié de considérer que la perte de vente persiste actuellement. Les États-Unis ne nous ont toutefois rien signalé dans le dossier qui indique que les "faits nouveaux postérieurs à la commande initiale {d'Emirates} {...} confirment la persistance" de cette perte de vente, si ce n'est les livraisons restant à effectuer elles-mêmes. Nous estimons donc que les États-Unis n'ont pas démontré que la "perte de vente" à Emirates en 2013 "persiste" de sorte que nous puissions constater que l'Union européenne n'a pas "éliminé" cet effet défavorable particulier.⁷⁶⁸

7.440. Nous constatons donc que les subventions AL/FEM pour l'A380 ne sont pas une cause réelle et substantielle de pertes notables de ventes actuelles sur le marché des produits VLA.

7.5.6.2.2 Marché des produits bicouloirs

7.441. Les États-Unis ont présenté des éléments de preuve concernant les commandes ci-après dont ils considèrent qu'elles sont des pertes notables de ventes, au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC, sur le marché mondial des LCA bicouloirs:

Tableau 10 – Pertes de ventes alléguées sur le marché des produits bicouloirs⁷⁶⁹

Client	Année	Nombre de commandes	Modèle
Sichuan Airlines	2016	4 ⁷⁷⁰	A350XWB-900
Sichuan Airlines	2018	10	A350XWB-900
China Eastern Airlines	2016	20	A350XWB-900
China Southern Airlines	2017	20	A350XWB-900
Philippine Airlines	2016	6	A350XWB-900
Virgin Atlantic Airways	2016	12 ⁷⁷¹	A350XWB-1000
Turkish Airlines	2018	25	A350XWB-900
StarLux Airlines	2018	12	A350XWB-1000
		5	A350XWB-900
Emirates Airlines ⁷⁷²	2018	30	A350XWB-900

⁷⁶⁵ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2^{ème} plainte) (article 21:5 – UE)*, paragraphe 5.341.

⁷⁶⁶ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2^{ème} plainte) (article 21:5 – UE)*, paragraphe 5.340.

⁷⁶⁷ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2^{ème} plainte) (article 21:5 – UE)*, paragraphe 5.333.

⁷⁶⁸ Nous notons que l'Organe d'appel a constaté, dans la première procédure de mise en conformité, l'existence de cinq pertes de ventes sur les marchés des VLA et des bicouloirs. Nous estimons que la conclusion que nous avons formulée ci-dessus concernant la perte de vente à Emirates en 2013 serait valable pour l'une quelconque des quatre autres pertes, étant donné que rien ne nous a été signalé dans le dossier qui indique que des "faits nouveaux postérieurs à la commande initiale {...} confirment la persistance de ces phénomènes sur le marché".

⁷⁶⁹ L'Union européenne ne fait pas valoir que l'une quelconque de ces commandes a fait l'objet d'une annulation ou d'une quelconque modification importante.

⁷⁷⁰ Ces quatre A350XWB étaient destinés à la location.

⁷⁷¹ Huit d'entre elles étaient des commandes fermes, et quatre étaient destinées à la location.

⁷⁷² L'Union européenne affirme que cette commande n'est pas effectivement une commande, mais plutôt une déclaration d'Emirates indiquant qu'elle envisage de passer commande. (Union européenne, observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 73 du Groupe spécial, paragraphe 348) Nous notons en outre que les États-Unis allèguent l'existence d'une perte de vente à Emirates portant sur 40 LCA A330neo. Compte tenu de notre conclusion selon laquelle les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB ne sont pas une cause réelle et substantielle de la présence actuelle de l'A330neo sur le marché, nous constatons que les ventes de 40 A330neo à Emirates ne constituent pas des pertes notables de ventes au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC.

7.442. En examinant si les données relatives aux commandes figurant dans le tableau 10 ci-dessus démontrent que la branche de production des LCA des États-Unis subit actuellement des pertes notables de ventes sur le marché mondial des LCA bicouloirs, nous faisons les observations suivantes. Premièrement, toutes les commandes figurant dans le tableau 10 ci-dessus ont été passées en 2016 ou plus tard et sont donc relativement récentes. Deuxièmement, l'A350XWB est en concurrence directe avec les Boeing 777 et 787, qui étaient tous deux disponibles à la commande et à la livraison pendant cette période.⁷⁷³ Troisièmement, les éléments du dossier indiquent qu'il aurait été difficile pour l'A330 de remporter ces ventes parce que son incapacité à exercer une forte pression concurrentielle sur le 777 et le 787 était l'une des raisons pour lesquelles Airbus avait décidé de lancer l'A350XWB en 2006. Quatrièmement, il aurait aussi été difficile pour l'A330neo de remporter ces ventes, étant donné qu'il est, de par sa conception, un LCA qualitativement différent de l'A350XWB et qu'il est pour l'essentiel une version légèrement améliorée de l'A330.⁷⁷⁴ Cinquièmement, nous rappelons que, pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013, Airbus aurait rencontré des problèmes de production en ce qui concerne l'A350XWB (c'est-à-dire des dépassements de coûts et des retards de production) qui auraient rendu l'aéronef plus difficile à vendre. Sixièmement, nous estimons qu'il est probable que les créneaux de livraison qu'Airbus aurait pu offrir pour l'A350XWB pendant la période postérieure à 2013 auraient été moins attrayants que ceux que Boeing aurait offerts pour le 777 ou le 787. Il en est ainsi parce que ces deux derniers LCA de Boeing avaient été lancés et étaient devenus disponibles à la livraison des années avant 2016. Enfin, Airbus aurait été en concurrence avec une société Boeing bénéficiant d'importants avantages de fournisseur en place pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013.

7.443. Nous notons en outre que, bien qu'il soit clair pour nous que, dans le contrefactuel, Airbus n'aurait pas pu plausiblement remporter *toutes* les ventes qu'elle a effectivement remportées grâce à l'A350XWB pendant la période allant de 2013 à aujourd'hui, nous sommes loin de voir clairement quelles ventes contrefactuelles d'A350XWB exactement Boeing aurait remportées. Il en est ainsi parce que le nouveau programme de LCA d'Airbus aurait très probablement remporté des ventes importantes pendant la période actuelle. En outre, nous manquons d'éléments de preuve concernant les circonstances spécifiques des campagnes de vente visées dans le tableau 10, ce qui fait que nous avons un aperçu limité du processus de prise de décision des clients ou des positions respectives de Boeing et d'Airbus dans ces campagnes.

7.444. Nonobstant ces doutes, nous prenons spécifiquement note de la campagne de vente impliquant Virgin Atlantic. En 2016, Virgin Atlantic Airways a commandé 12 A350XWB-1000.⁷⁷⁵ Trois choses concernant cette commande sont particulièrement instructives pour notre évaluation. Premièrement, les 12 A350XWB-1000 ont tous été commandés en même temps en 2012 et, d'après la base de données d'Ascend, devraient être livrés au cours d'années distinctes avant 2022.⁷⁷⁶ Cela est important à notre avis parce que nous avons précédemment conclu qu'Airbus n'aurait pas pu offrir en 2014 l'A350XWB pour livraison pendant la période contrefactuelle postérieure à 2013 avant 2022 au plus tôt. Cela implique évidemment que tous A350XWB contrefactuels commandés lors des années ultérieures auraient probablement été offerts sur la base de créneaux de livraison postérieurs à 2022, au plus tôt.⁷⁷⁷ Par conséquent, les 12 créneaux de livraison que Virgin Atlantic avait acceptés

⁷⁷³ Voir plus haut le paragraphe 7.323 (indiquant qu'Airbus avait lancé l'A350XWB parce que l'A340 et l'A330 ne pouvaient pas concurrencer efficacement le 777 et le 787); et le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1544.

⁷⁷⁴ Présentation d'Airbus concernant l'A330neo, diapositive 20 (pièce USA-51) (indiquant que l'A330neo est exploité "conjointement avec l'A350XWB"). Nous notons que, bien qu'il y ait clairement des similitudes entre certaines caractéristiques de l'A330neo et de la famille de LCA A350XWB, les deux présentent cependant des différences sur le plan de la capacité en sièges, du poids maximum au décollage et de la distance franchissable. (Comparer la présentation d'Airbus concernant l'A330neo, diapositive 20 (pièce USA-51) (contenant les caractéristiques techniques de l'A330neo) et le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, tableau 17 (contenant les caractéristiques techniques des A350XWB-800, -900 et -1000)) En outre, nous ne voyons pas d'élément de preuve dans le dossier qui indique que l'A330neo utilise à peu près autant de matériaux composites que l'A350XWB.

⁷⁷⁵ Communiqué de presse d'Airbus "*Virgin Atlantic Selects the A350 XWB as its Future Flagship*", (11 juillet 2016) (pièce USA-143); et Airways, "*First Virgin Atlantic A350-1000 Spotted In Toulouse (+ photo)*" (25 octobre 2018) (pièce USA-144).

⁷⁷⁶ Données actualisées d'Ascend (pièce USA-158).

⁷⁷⁷ Nous notons que le rythme des livraisons de l'A350XWB subventionné a progressivement augmenté au fil du temps, une fois le premier A350XWB subventionné livré huit ans après avoir été initialement commandé. D'après les données disponibles, il apparaît qu'Airbus a atteint un nombre record à ce jour de livraisons par année civile en 2018, 12 ans après le lancement effectif. Les livraisons effectives étaient les

auraient tous été indisponibles dans le contrefactuel. Nous avons du mal à croire qu'une telle considération n'aurait pas pesé sur la décision de Virgin Atlantic dans cette campagne de vente.⁷⁷⁸ Cela est d'autant plus vrai que cinq des livraisons programmées devaient être effectuées en 2019 et auraient donc dû être reportées de plusieurs années dans le contrefactuel si Virgin Atlantic avait commandé l'A350XWB. Deuxièmement, Virgin Atlantic a commandé des A350XWB-1000, un modèle qui est principalement en concurrence avec le Boeing 777.⁷⁷⁹ Nous notons que l'A330neo – la variante de l'A330 la plus récente et la plus avancée d'Airbus – n'est pas destiné à concurrencer le 777⁷⁸⁰, et qu'Airbus aurait donc probablement dû concurrencer le LCA moderne 777 de Boeing dans cette campagne de vente avec des modèles plus anciens de sa famille A330. Enfin, Virgin Atlantic avait précédemment commandé des 787 à Boeing (15 787 commandés en 2007, 1 en 2009 et 1 en 2014⁷⁸¹). Par conséquent, étant donné que Virgin Atlantic aurait déjà eu des LCA bicouloirs de Boeing dans sa flotte, elle aurait pu profiter d'avantages liés à la communauté de la flotte en achetant d'autres LCA de Boeing. Prises ensemble, ces considérations nous convainquent qu'Airbus n'aurait pas remporté cette vente à Virgin Atlantic.

7.445. Nous constatons donc que les effets agrégés "indirects" des subventions AL/FEM pour l'A380 et "directs" des subventions AL/FEM pour l'A350XWB sont une cause "réelle et substantielle" de pertes notables de ventes actuelles pour la branche de production des LCA des États-Unis sur le marché mondial des produits bicouloirs.⁷⁸²

7.5.7 Conclusions

7.446. Eu égard à l'analyse et aux constatations qui précèdent, nous concluons que l'Union européenne n'a pas "pris" des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC. Plus spécifiquement, nous concluons que les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sont une cause réelle et substantielle d'une entrave actuelle sur le marché des produits VLA ainsi que d'une entrave actuelle sur le marché des produits LCA ainsi que d'une entrave et de pertes de ventes actuelles sur le marché des produits LCA bicouloirs.

8 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

8.1. Compte tenu du raisonnement et des constatations exposés dans le présent rapport, le Groupe spécial parvient aux conclusions suivantes:

- a. En ce qui concerne la demande de décision préliminaire et les arguments de l'Union européenne concernant le champ de la présente procédure de mise en conformité, nous constatons ce qui suit:
 - i. les mesures pour la R&DT que les États-Unis contestent ne sont pas indiquées, en fait, dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne; et
 - ii. même à supposer, pour les besoins de l'argumentation, que l'absence de toute mention des mesures pour la R&DT contestées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de l'Union européenne n'empêche pas les États-Unis de formuler des allégations concernant ces mesures dans la présente procédure, les États-Unis sont néanmoins dans l'impossibilité de formuler leurs allégations parce que: 1) s'agissant

suivantes: 2014 – 1 livraison; 2015 – 14 livraisons; 2016 – 49 livraisons; 2017 – 77 livraisons; 2018 – 93 livraisons. (Données actualisées d'Ascend (pièce USA-158))

⁷⁷⁸ Nous avons précédemment noté l'importance des créneaux de livraison pour les acheteurs de LCA. (Voir plus haut la note de bas de page 726.)

⁷⁷⁹ Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphes 6.1307 à 6.1309 et 6.1365. Voir aussi la décision de l'Arbitre *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 22:6 – UE)*, tableau 5 (indiquant que le modèle concurrent de Boeing le plus proche de l'A350XWB-1000 est le 777-300ER).

⁷⁸⁰ Présentation d'Airbus concernant l'A330neo (pièce USA-51).

⁷⁸¹ Données d'Ascend (pièce USA-138).

⁷⁸² Dans la mesure où Boeing aurait remporté d'éventuelles ventes additionnelles, nous constatons en outre que ces ventes sont "notables", pour les mêmes raisons pour lesquelles le Groupe spécial initial et le premier Groupe spécial de la mise en conformité ont constaté que les pertes de ventes identifiées étaient notables. (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1798 (exposant les facteurs à l'origine du "caractère notable" des pertes de ventes dans la branche de production des LCA))

de leurs allégations concernant les mesures pour la R&DT qui avaient fait l'objet de constatations dans la procédure initiale, ainsi que le septième programme-cadre, les États-Unis sont dans l'impossibilité de formuler ces allégations parce qu'ils auraient pu les présenter dans la première procédure de mise en conformité mais ne l'ont pas fait; et 2) s'agissant de leurs allégations concernant le huitième programme-cadre, les États-Unis n'ont pas établi que le huitième programme-cadre avait des "liens suffisamment étroits" avec les mesures prises pour se conformer pertinentes et les recommandations et décisions de l'ORD de sorte qu'il serait approprié de le qualifier de "mesure prise pour se conformer".

- b. En ce qui concerne la question de savoir si l'Union européenne et certains États membres se sont conformés à l'obligation de "retirer{ } la subvention", nous constatons que l'Union européenne *n'a pas démontré* que:
- i. la modification [***] de l'accord de prêt AL/FEM allemand concernant l'A350XWB avait retiré la subvention AL/FEM allemande pour l'A350XWB;
 - ii. le remboursement intégral du principal et des intérêts courus restant dus au titre de l'accord d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB avait retiré la subvention AL/FEM britannique pour l'A350XWB;
 - iii. les modifications [***] des accords de prêt AL/FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A380 avaient retiré les subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380;
 - iv. l'amortissement allégué de l'avantage *ex ante* du prêt AL/FEM espagnol pour l'A380 avait retiré la subvention;
 - v. l'annonce par Airbus le 14 février 2019 de l'arrêt du programme relatif à l'A380 fournissait, à elle seule, une "confirmation supplémentaire" et une "base indépendante" pour la constatation de ce que les subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques avaient été supprimées; et
 - vi. l'accord [***] d'Airbus avec [***] en vue du remboursement du principal et des intérêts courus au titre de l'accord d'AL/FEM [***] concernant l'A380 assurait le retrait de la subvention AL/FEM [***] pour l'A380.
- c. En ce qui concerne la question de savoir si l'Union européenne et certains États membres se sont conformés à l'obligation de "prendre{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables", nous constatons que:
- i. s'agissant des effets "sur les produits" des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB:
 - 1) les subventions AL/FEM pour l'A380 continuent d'être une cause "réelle et substantielle" de la présente actuelle sur le marché de la famille de LCA A380 d'Airbus;
 - 2) les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB continuent d'être une cause "réelle et substantielle" de la capacité d'Airbus de *livrer* les LCA de sa famille A350XWB et de sa capacité d'offrir les LCA de la famille A350XWB aux conditions mêmes auxquelles elle les offrait effectivement (en particulier en ce qui concerne les créneaux de livraison);
 - 3) les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB ne sont pas une cause "réelle et substantielle" de la présence actuelle de l'A330neo sur le marché;
 - ii. l'annonce de l'arrêt faite par Airbus le 14 février 2019 n'assure pas à elle seule l'élimination des effets défavorables *actuels* des subventions AL/FEM pour l'A380 qui se rapportent à la présence sur le marché de l'A380. À notre avis, ces effets persisteront tant qu'Airbus continuera de produire et livrer l'A380. Il s'ensuit,

corrélativement, que l'annonce de l'arrêt ne peut pas non plus assurer l'élimination de tous effets défavorables *actuels* des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB qui se rapportent à la présence sur le marché de l'A350XWB;

iii. s'agissant de l'incidence des effets "sur les produits" des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sur les marchés de produits pertinents:

- 1) sur le marché des produits VLA, les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM indiquées au paragraphe c) i) 1) ci-dessus sont une cause "réelle et substantielle" de l'entrave aux exportations d'un produit similaire des États-Unis vers Singapour et les Émirats arabes unis au sens de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC, ce qui constitue un préjudice grave causé aux intérêts des États-Unis au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC;
- 2) sur le marché des produits bicouloirs, les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM indiquées au paragraphe c) i) 2) ci-dessus sont une cause "réelle et substantielle" de l'entrave aux importations d'un produit similaire des États-Unis dans l'Union européenne au sens de l'article 6.3 a) de l'Accord SMC, et sont une cause "réelle et substantielle" de l'entrave aux exportations d'un produit similaire des États-Unis vers la Chine, la Corée et Singapour au sens de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC, ce qui constitue un préjudice grave causé aux intérêts des États-Unis au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC; et
- 3) sur le marché des produits bicouloirs, les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM indiquées au paragraphe c) i) 2) ci-dessus sont une cause "réelle et substantielle" de pertes notables de ventes pour la branche de production des LCA des États-Unis sur le marché mondial des LCA bicouloirs au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC, ce qui constitue un préjudice grave causé aux intérêts des États-Unis au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC.

8.2. En continuant de violer les articles 5 c) et 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC, l'Union européenne et certains États membres ne se sont pas conformés aux recommandations et décisions de l'ORD et, en particulier, à l'obligation énoncée à l'article 7.8 de l'Accord SMC de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou {de} retirer{} la subvention".

8.3. Aux termes de l'article 3:8 du Mémoire d'accord, dans les cas où il y a infraction aux obligations souscrites au titre d'un accord visé, la mesure en cause est présumée annuler ou compromettre un avantage. Nous concluons que, dès lors que les mesures en cause sont incompatibles avec l'Accord SMC, elles ont annulé ou compromis des avantages résultant pour les États-Unis de cet accord.

8.4. Nous concluons donc que l'Union européenne et certains États membres n'ont pas mis en œuvre les recommandations et décisions de l'ORD visant à ce qu'ils rendent leurs mesures conformes à leurs obligations au titre de l'Accord SMC. Dès lors que l'Union européenne et certains États membres ne se sont pas conformés aux recommandations et décisions de l'ORD dans le différend initial et la première procédure de mise en conformité, ces recommandations et décisions restent exécutoires.
