ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

WT/DS316/RW

22 septembre 2016

(16-4999)

Page: 1/645

Original: anglais

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 MÉMORANDUM D'ACCORD SUR LE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

RAPPORT DU GROUPE SPÉCIAL

*RCC supprimés, comme indiqué **[***]***

TABLE DES MATIÈRES

1 INTRODUCTION 21
1.1 PLAINTE DES ÉTATS-UNIS 21
1.2 ÉTABLISSEMENT ET COMPOSITION DU GROUPE SPÉCIAL 23
1.3 TRAVAUX DU GROUPE SPÉCIAL 23
1.3.1 Généralités 23
1.3.2 Protection des renseignements commerciaux confidentiels et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles 24
1.3.3 Décision préliminaire concernant le mandat du Groupe spécial 24
1.3.4 Renseignements demandés par le Groupe spécial 25
1.3.5 Décisions procédurales 25
1.4 PRODUIT EN CAUSE 25
2 CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS DEMANDÉES PAR LES PARTIES 25
3 ARGUMENTS DES PARTIES 26
4 ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES 26
5 RÉEXAMEN INTÉRIMAIRE 26
5.1 INTRODUCTION 26
5.2 COMMUNICATION DE L'UNION EUROPÉENNE SUR LA MISE EN CONFORMITÉ 27
5.2.1 Paragraphe 6.7 et sous-sections 6.2.1, 6.2.2 et 6.2.3 (qui sont maintenant les sous-sections 6.2.2, 6.2.3 et 6.2.4) 27
5.2.2 Paragraphe 6.8 27
5.2.3 Paragraphes 6.15, 6.16, 6.859, 6.869, 6.879, 6.895, 6.908, 6.918 et 6.928 28
5.2.4 Paragraphes 6.33 à 6.35 28
5.2.5 Paragraphe 6.39 28
5.3 CHAMP DE LA PROCÉDURE DE MISE EN CONFORMITÉ 28
5.3.1 Paragraphes 6.53 et 6.80 28
5.3.2 Paragraphes 6.109 et 6.143 29
5.3.3 Note de bas de page 224 (qui est maintenant la note de bas de page 247) 29
5.4 QUESTION DE SAVOIR SI L'AL/FEM POUR L'A350XWB EST UNE SUBVENTION 29
5.4.1 Paragraphes 6.229 et suivants 29
5.4.2 Note de bas de page 377 (qui est maintenant la note de bas de page 401) relative au paragraphe 6.231 30
5.4.3 Paragraphes 6.268 à 6.288 30
5.4.4 Note de bas de page 438 (qui est maintenant la note de bas de page 462) relative au paragraphe 6.289 31
5.5 RISQUE LIÉ AU PROGRAMME POUR L'A350XWB 31
5.5.1 Note de bas de page 500 relative au paragraphe 6.338 31
5.5.2 Paragraphe 6.490 32
5.5.3 Paragraphes 6.496 à 6.500, 6.502, 6.505, 6.513 et 6.526 32
5.5.4 Paragraphes 6.538, 6.546, 6.563, 6.570 et 6.579 33
5.5.5 Paragraphe 6.563 34
5.6 ALLÉGATIONS DE SUBVENTIONS PROHIBÉES 34
5.7 EXPIRATION PAR L'AMORTISSEMENT DE L'AVANTAGE 34
5.7.1 Paragraphe 6.869, premier point 34

5.7.2 Note de bas de page 1496 (qui est maintenant la note de bas de page 1521) relative au paragraphe 6.869 ..... *35*

5.7.3 Note de bas de page 1497 (qui est maintenant la note de bas de page 1522) relative au paragraphe 6.869 ..... *35*

5.7.4 Paragraphe 6.894 ..... *35*

5.7.5 Note de bas de page 1574 (qui est maintenant la note de bas de page 1599) relative au paragraphe 6.906, et paragraphe 6.1076 ..... *35*

5.7.6 Paragraphes 6.1067 et 6.1068 ..... *36*

5.7.7 Paragraphes 6.1074, 6.1076 et 6.1077 ..... *36*

5.8 EXTRACTION DE L'AVANTAGE 37

5.9 EXTINCTION DE L'AVANTAGE 38

5.9.1 Paragraphe 6.994 ..... *38*

5.9.2 Paragraphe 6.1008 ..... *38*

5.9.3 Paragraphes 6.1009 et 6.1010 ..... *39*

5.10 DEMANDES DE CONSTATATIONS DE L'EXISTENCE, ET DE LA COMPATIBILITÉ AVEC LES ACCORDS VISÉS, DES MESURES PRISES POUR SE CONFORMER CONCERNANT LES SUBVENTIONS AYANT TRAIT À L'ALLONGEMENT DE LA PISTE DE L'AÉROPORT DE BRÊME ET AU SITE D'ASSEMBLAGE DES AÉRONEFS DU MÜHLENBERGER LOCH 40

5.11 EFFETS DÉFAVORABLES 41

5.11.1 Paragraphe 6.1155 et note de bas de page 1908 (qui est maintenant la note de bas de page 1935) *41*

5.11.2 Paragraphe 6.1672 ..... *41*

5.11.3 Paragraphe 6.1788 ..... *42*

5.12 DÉSIGNATION DE CERTAINS RENSEIGNEMENTS COMME RCC 42

5.13 DÉSIGNATION DE CERTAINS RENSEIGNEMENTS COMME RCES 43

6 CONSTATATIONS 43

6.1 INTRODUCTION 43

6.2 COMMUNICATION DE L'UNION EUROPÉENNE DU 1ER DÉCEMBRE 2011 SUR LA MISE EN CONFORMITÉ 45

6.2.1 Introduction *45*

6.2.2 Actions menées après l'adoption des recommandations et décisions par l'ORD *46*

6.2.2.1 Résiliation des accords d'AL/FEM français et espagnols ("mesures" n° 1 à 3, 7 à 11, 14 à 16, 18, 19 et 21 à 24) 46

6.2.2.2 Faire en sorte que les subventions "prennent fin" ("mesure" n° 26) 47

6.2.2.3 Dissociation de certains dons régionaux espagnols pour le développement d'une utilisation dans des activités liées aux LCA ("mesure" n° 27) 48

6.2.2.4 Imposition de redevances additionnelles pour l'utilisation des pistes allongées de l'aéroport de Brême ("mesure" n° 28) 49

6.2.2.5 Révision des conditions du contrat de location du Mühlenberger Loch ("mesure" n° 29) 49

6.2.2.6 Suppression du programme relatif à l'A340 ("mesure" n° 33) 49

6.2.3 Événements survenus avant l'adoption des recommandations et décisions par l'ORD *50*

6.2.3.1 Versement par Airbus de 1,7 milliard d'euros au titre d'obligations d'AL/FEM en suspens ("mesure" n° 25) 50

6.2.3.2 Transactions boursières et extractions de liquidités concernant des bénéficiaires de subventions ("mesure" n° 30) 51

6.2.3.3 Suppression des programmes relatifs à l'A300 et à l'A310 ("mesures" n° 31 et 32) 51

6.2.4 Événements et événements allégués qui coïncidaient avec l'adoption des recommandations et décisions par l'ORD *52*

6.2.4.1 Réalisation des livraisons et exécution des contrats de vente ("mesure" n° 34) 52
6.2.4.2 Investissements postérieurs au lancement dans les programmes relatifs à l'A320 et à l'A330 d'Airbus ("mesure" n° 35) 53
6.2.4.3 "Atténuation" de "tout lien de causalité" grâce à d'"autres événements intermédiaires" ("mesure" n° 36) 53
6.2.5 Conclusion *54*
6.3 QUESTION DE SAVOIR SI LES ÉTATS-UNIS ONT PRÉSENTÉ DES ÉLÉMENTS *PRIMA FACIE* 55
6.4 CHAMP DE LA PRÉSENTE PROCÉDURE DE MISE EN CONFORMITÉ 57
6.4.1 Mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB *57*
6.4.1.1 Introduction 57
6.4.1.2 Arguments des États-Unis 59
6.4.1.3 Arguments de l'Union européenne 61
6.4.1.4 Arguments des tierces parties 63
6.4.1.4.1 Australie 63
6.4.1.4.2 Brésil 63
6.4.1.4.3 Chine 64
6.4.1.4.4 Japon 65
6.4.1.5 Évaluation par le Groupe spécial 65
6.4.1.5.1 Introduction 65
6.4.1.5.2 Pertinence de l'existence d'une "mesure globale" pour le critère du lien étroit et rapport entre cette existence et ce critère 67
6.4.1.5.3 Application du critère du lien étroit 76
6.4.1.5.3.1 Nature 76
6.4.1.5.3.2 Effets 84
6.4.1.5.3.3 Moment 86
6.4.1.5.4 Conclusion 89
6.4.2 Question de savoir si certaines allégations des États-Unis entrent dans le champ de la présente procédure de mise en conformité *91*
6.4.2.1 Introduction 91
6.4.2.2 Allégations des États-Unis au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC 91
6.4.2.2.1 Arguments de l'Union européenne 91
6.4.2.2.2 Arguments des États-Unis 92
6.4.2.2.3 Évaluation par le Groupe spécial 93
6.4.2.2.4 Conclusion 98
6.4.2.3 Allégations des États-Unis au titre de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC 98
6.4.2.3.1 Arguments de l'Union européenne 98
6.4.2.3.2 Arguments des États-Unis 100
6.4.2.3.3 Évaluation par le Groupe spécial 100
6.4.2.3.4 Conclusion 103
6.4.2.4 Allégation de menace de détournement ou d'entrave formulée par les États-Unis au titre de l'article 6.3 a) de l'Accord SMC 103
6.4.2.4.1 Arguments de l'Union européenne 103
6.4.2.4.2 Arguments des États-Unis 104
6.4.2.4.3 Évaluation par le Groupe spécial 105
6.4.2.4.4 Conclusion 107
6.5 ALLÉGATIONS DE SUBVENTIONS PROHIBÉES 107

6.5.1 Introduction *107*
6.5.2 Question de savoir si l'AL/FEM pour l'A350XWB est une subvention *107*
6.5.2.1 Arguments des États-Unis 107
6.5.2.2 Arguments de l'Union européenne 108
6.5.2.3 Évaluation par le Groupe spécial 108
6.5.2.3.1 Caractéristiques essentielles de l'AL/FEM pour l'A350XWB 108
6.5.2.3.1.1 AL/FEM française pour l'A350XWB 109
6.5.2.3.1.2 AL/FEM allemande pour l'A350XWB 111
6.5.2.3.1.3 AL/FEM espagnole pour l'A350XWB 112
6.5.2.3.1.4 AL/FEM britannique pour l'A350XWB 114
6.5.2.3.1.5 Similitudes et différences entre les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB et les mesures d'AL/FEM examinées dans la procédure initiale 115
6.5.2.3.2 Contribution financière 119
6.5.2.3.3 Avantage 120
6.5.2.3.3.1 Taux de rendement attendus des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB 123
Question de savoir si les taux de rendement devraient inclure les entrées de fonds attendues au titre des redevances 123
Question de savoir si les taux de rendement devraient inclure les entrées de fonds au titre des commissions 126
Problèmes de qualité et d'exactitude et non-fourniture de renseignements par l'Union européenne au Groupe spécial 130
Conclusion sur les taux de rendement attendus des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB 132
6.5.2.3.3.2 Taux de rendement servant de point de repère du marché 133
Taux d'emprunt de société général 134
Question de savoir si l'obligation EADS reflète l'identité de l'emprunteur 138
Dates pertinentes pour l'observation du rendement de l'obligation EADS 140
Question de savoir s'il convient d'ajuster le rendement de l'obligation EADS: échéance et duration 146
Question de savoir s'il convient d'ajouter au taux d'emprunt de société un montant pour les commissions et frais normaux associés au taux d'emprunt de société général sur le marché 152
Conclusion sur le taux d'emprunt de société général approprié 154
Prime de risque par projet 155
Prime de risque par projet privilégiée par les États-Unis 156
Argument subsidiaire des États-Unis concernant une prime de risque par projet 161
Différences de risques pouvant influer sur la prime de risque par projet 161
Risque lié au programme 162
Prix du risque 199
Risque lié aux contrats 202
Conclusion sur les différences de risques qui peuvent influer sur la prime de risque par projet 206
6.5.2.3.3.3 Question de savoir si l'AL/FEM a affecté ou faussé le taux servant de point de repère du marché 206

Question de savoir si les effets de l'AL/FEM sur la perception du risque sont pertinents seulement pour le taux d'emprunt de société ou pour la prime de risque par projet 208
Question de savoir si l'importance de tout effet de l'AL/FEM est "négligeable" comme le montrent les notes de crédit des sociétés 209
Question de savoir si l'AL/FEM accroît, plutôt qu'elle ne réduit, les perceptions du risque 212
6.5.2.3.4 Conclusion concernant la question de savoir si les TRI des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB sont inférieurs au taux servant de point de repère du marché pertinent 212
6.5.2.3.5 Éléments de preuve et considérations additionnels concernant la question de savoir si l'AL/FEM a été offerte à des conditions meilleures que les conditions commerciales 213
6.5.2.3.5.1 Absence d'appréciations, d'analyses ou d'évaluations écrites concernant le projet de l'A350XWB, et d'autres renseignements 213
6.5.2.3.5.2 Évaluations et déclarations des pouvoirs publics 218
6.5.2.4 Conclusion concernant la question de savoir si l'AL/FEM pour l'A350XWB est une subvention 219
6.5.2.5 Spécificité 219
6.5.3 Question de savoir si les mesures d'AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sont des subventions à l'exportation prohibées 220
6.5.3.1 Introduction 220
6.5.3.2 Constatations du Groupe spécial initial et de l'Organe d'appel 220
6.5.3.3 Arguments des États-Unis 222
6.5.3.4 Arguments de l'Union européenne 223
6.5.3.5 Arguments des tierces parties 223
6.5.3.5.1 Brésil 223
6.5.3.5.2 Canada 224
6.5.3.5.3 Chine 224
6.5.3.5.4 Japon 224
6.5.3.6 Évaluation par le Groupe spécial 225
6.5.3.6.1 Octroi d'une subvention 227
6.5.3.6.2 Exportations ou recettes d'exportation prévues 227
6.5.3.6.2.1 A380 227
6.5.3.6.2.2 A350XWB 227
6.5.3.7 "Lié aux" exportations ou recettes d'exportation prévues 229
6.5.3.7.1 Valeur probante d'une analyse des ratios 230
6.5.3.7.2 Caractère suffisant des éléments de preuve des États-Unis 237
6.5.3.7.2.1 A380 237
6.5.3.7.2.2 A350XWB 239
6.5.3.7.3 Validité des analyses des ratios des États-Unis 240
6.5.3.7.3.1 Ratio prévu: A380 240
Prévisions de 2000 d'Airbus: traitement par l'Organe d'appel 241
Prévisions de 2000 d'Airbus: prévision de l'offre ou de la demande 242
Prévisions de 2000 d'Airbus: prévision des mesures d'AL/FEM pour l'A380 243
Perspectives actuelles du marché 2000 de Boeing 243
Autres éléments de preuve présentés par les États-Unis 244

6.5.3.7.3.2 Ratio prévu: A350XWB 245
6.5.3.7.3.3 Ratios de référence: A380 et A350XWB 247
6.5.3.7.3.4 Analyses des ratios: A380 et A350XWB 249
6.5.3.8 Conclusion 250
6.5.4 Question de savoir si les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB sont des subventions au remplacement des importations prohibées 250
6.5.5 Introduction 250
6.5.6 Arguments des États-Unis 250
6.5.7 Arguments de l'Union européenne 251
6.5.8 Arguments des tierces parties 252
6.5.8.1 Canada 252
6.5.8.2 Japon 252
6.5.9 Évaluation par le Groupe spécial 252
6.5.9.1 Contexte factuel 253
6.5.9.1.1 Renseignements à la disposition du public 253
6.5.9.1.2 Contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB 256
6.5.9.1.2.1 France 256
6.5.9.1.2.2 Allemagne 257
6.5.9.1.2.3 Espagne 258
6.5.9.1.2.4 Royaume-Uni 259
6.5.9.1.2.5 Subordinations pertinentes dans les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB 260
6.5.9.2 Dispositions et considérations juridiques 262
6.5.9.3 Allégation des États-Unis au titre de l'article 3.1 b) 263
6.5.9.3.1 Accords de partage des travaux 263
6.5.9.3.2 Contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB 264
6.5.9.4 Conclusion 267
6.6 QUESTION DE SAVOIR SI L'UNION EUROPÉENNE ET CERTAINS ÉTATS MEMBRES SE SONT CONFORMÉS À L'ARTICLE 7.8 DE L'ACCORD SMC 267
6.6.1 Introduction 267
6.6.2 Question de savoir si l'Union européenne et certains États membres ont une obligation de mise en conformité en ce qui concerne les subventions dont il est allégué qu'elles avaient cessé d'exister le 1er juin 2011 268
6.6.2.1 Arguments de l'Union européenne 268
6.6.2.2 Arguments des États-Unis 268
6.6.2.3 Arguments des tierces parties 269
6.6.2.3.1 Brésil 269
6.6.2.3.2 Canada 270
6.6.2.4 Évaluation par le Groupe spécial 270
6.6.2.4.1 Champ de l'article 7.8 de l'Accord SMC 270
6.6.2.4.1.1 Les obligations de mise en conformité dans le cadre de l'OMC visent à assurer la conformité avec les accords visés, et maintiennent ainsi l'équilibre des droits et obligations des Membres 271
6.6.2.4.1.2 La jurisprudence de l'OMC étaye la conclusion que les mesures correctives prévues à l'article 7.8 visent à rétablir la conformité avec les obligations d'un Membre mettant en œuvre au titre de l'article 5 de l'Accord SMC 273

6.6.2.4.1.3 Les disciplines de l'article 5 fondées sur les effets impliquent que la non-existence d'une subvention dont il a été constaté qu'elle causait des effets défavorables ne définira pas nécessairement le champ des obligations de mise en conformité d'un Membre mettant en œuvre au titre de l'article 7.8 275
6.6.2.4.1.4 Déclarations de l'Organe d'appel dans la procédure initiale concernant le champ des recommandations du Groupe spécial 277
6.6.2.4.2 Conclusion 282
6.6.3 Question de savoir si l'Union européenne et certains États membres n'ont pas "retir{é} la subvention" au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC 283
6.6.3.1 Arguments des États-Unis 283
6.6.3.2 Arguments de l'Union européenne 284
6.6.3.3 Arguments des tierces parties 286
6.6.3.3.1 Australie 286
6.6.3.3.2 Brésil 286
6.6.3.3.3 Canada 286
6.6.3.3.4 Chine 286
6.6.3.3.5 Japon 287
6.6.3.4 Évaluation par le Groupe spécial 287
6.6.3.4.1 Introduction 287
6.6.3.4.2 "Expiration", "extinction" et "extraction" alléguées des subventions 287
6.6.3.4.2.1 Aperçu des arguments des parties 287
6.6.3.4.2.2 "Durée de vie" d'une subvention 288
6.6.3.4.2.3 Question de savoir si l'Union européenne est dans l'impossibilité d'affirmer que les "durées de vie" des subventions contestées ont pris fin avant le 1er juin 2011 291
6.6.3.4.2.4 "Expiration" par l'amortissement de l'avantage 291
Arguments de l'Union européenne 291
Arguments des États-Unis 292
Évaluation par le Groupe spécial 293
AL/FEM 293
Subventions sous forme d'apports de capitaux 296
Dons régionaux pour le développement 301
Conclusion concernant l'"expiration" des subventions 304
6.6.3.4.2.5 "Événements intermédiaires" 305
Introduction 305
Qu'est-ce qu'un "événement intermédiaire"? 305
"Extraction" de l'avantage 307
Arguments de l'Union européenne 307
Arguments des États-Unis 308
Évaluation par le Groupe spécial 309
"Extinction" de l'avantage 310
Arguments de l'Union européenne 310
Arguments des États-Unis 313
Évaluation par le Groupe spécial 314
Contexte factuel 314
Constatations formulées dans la procédure initiale 320

Fusion de 1999 entre Aérospatiale et Matra Hautes Technologies 324
"Opération globale concernant EADS" 336
Vente de la participation de BAE Systems dans Airbus SAS en 2006 344
Aéronefs ultérieurs basés sur la conception et la technologie de l'A300 et de l'A310 350
Arguments des États-Unis 350
Arguments de l'Union européenne 350
Évaluation par le Groupe spécial 351
Suppression du programme de l'A340 351
Arguments des États-Unis 351
Arguments de l'Union européenne 351
Évaluation par le Groupe spécial 352
Conclusion concernant les "événements intermédiaires" allégués 352
6.6.3.4.2.6 Remboursement des "contributions financières" 353
Arguments de l'Union européenne 353
Arguments des États-Unis 353
Évaluation par le Groupe spécial 354
6.6.3.4.2.7 Conclusion générale concernant l'"expiration", l'"extraction" et l'"extinction" des subventions 355
6.6.3.4.3 Conséquences de l'"expiration" de certaines subventions s'agissant de déterminer si elles ont été "retirées" aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC 356
6.6.3.4.3.1 Article 4.7 de l'Accord SMC et article 3:7 du Mémorandum d'accord 357
6.6.3.4.3.2 Déclarations de l'Organe d'appel dans l'affaire États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil) 359
6.6.3.4.3.3 L'article 7.8 prévoit deux voies différentes pour atteindre le même objectif de mise en conformité 361
6.6.3.4.4 Conclusion concernant la question de savoir si l'Union européenne et certains États membres ont "retiré" la subvention aux fins de l'article 7.8 362
6.6.4 Question de savoir si l'Union européenne et les États membres pertinents se sont conformés à la prescription imposant de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" visée à l'article 7.8 de l'Accord SMC 363
6.6.4.1 Introduction 363
6.6.4.2 Livraison des LCA d'Airbus commandés dans le cadre des "pertes de ventes" constatées dans la procédure initiale 365
6.6.4.3 Question de savoir si les États-Unis doivent démontrer que le "produit similaire" n'est pas subventionné 367
6.6.4.3.1 Arguments de l'Union européenne 367
6.6.4.3.2 Arguments des États-Unis 368
6.6.4.3.3 Évaluation par le Groupe spécial 370
6.6.4.3.3.1 Question de savoir s'il y a une nouvelle "question" 371
6.6.4.3.3.2 "Raisons impérieuses" 374
L'interprétation du Groupe spécial n'a pas été débattue par les parties et les tierces parties 376
L'interprétation du Groupe spécial élimine ou diminue la prescription imposant de montrer l'existence d'un "lien de causalité" 377
L'interprétation du Groupe spécial est erronée pour d'autres raisons 378
6.6.4.3.3.3 Conclusion 378

6.6.4.4 Question de savoir si les États-Unis ont formulé leurs allégations par rapport aux marchés de produits appropriés 379
6.6.4.4.1 Arguments des États-Unis 379
6.6.4.4.2 Arguments de l'Union européenne 379
6.6.4.4.3 Évaluation par le Groupe spécial 380
6.6.4.4.3.1 Introduction 380
6.6.4.4.3.2 Constatations relatives aux marchés de produits formulées dans la procédure initiale 381
Nécessité d'identifier les marchés de produits pertinents dans les différends relatifs à un préjudice grave 381
Conséquences de la nécessité d'identifier les marchés de produits pertinents dans les différends relatifs à un préjudice grave 382
Marchés de produits utilisés par l'Organe d'appel pour "compléter l'analyse" 382
Indications concernant la façon d'identifier les marchés de produits pertinents 383
Substituabilité du côté de la demande 384
Substituabilité du côté de l'offre 384
6.6.4.4.3.3 Question de savoir si les États-Unis ont démontré l'existence de trois marchés de produits pour les LCA de passagers 385
Question de savoir si les États-Unis se sont efforcés d'établir l'existence des marchés de produits pertinents en utilisant le type d'éléments de preuve approprié 385
Les États-Unis avaient-ils l'obligation de présenter des éléments de preuve quantitatifs? 386
Importance de renseignements fiables sur les prix 389
Contestation de la réalisation d'analyses quantitatives significatives de la demande de produits LCA 391
Mesure dans laquelle le critère SSNIP peut être appliqué dans les différends relatifs à un préjudice grave 394
Conclusion 400
Degré ou intensité de concurrence requis 401
Conditions générales de concurrence dans la branche de production des LCA 403
Les trois marchés allégués de produits LCA de passagers 408
Documentation et présentations commerciales 409
Marché allégué des LCA monocouloirs de passagers 413
Caractéristiques physiques et de performance, utilisations finales et clients 414
Contraintes en matière de prix 417
Campagnes de vente 426
Conclusion concernant le marché de produits allégué des LCA monocouloirs de passagers 429
Marché allégué des LCA bicouloirs de passagers 431
Caractéristiques physiques et de performance, utilisateurs finals et clients 432
Contraintes en matière de prix 445
Campagnes de vente 451
Conclusion concernant le marché de produits allégué des LCA bicouloirs 455
Marché allégué des aéronefs très gros porteurs de passagers 458

Caractéristiques physiques et de performance, utilisations finales et clients 459
Contraintes en matière de prix 465
Campagnes de vente 468
Conclusion concernant le marché de produits allégué des VLA 471
Conclusion générale concernant l'existence de trois marchés distincts de produits pour les LCA de passagers 473
6.6.4.5 Effets des subventions contestées 475
6.6.4.5.1 Arguments des États-Unis 475
6.6.4.5.2 Arguments de l'Union européenne 477
6.6.4.5.3 Arguments des tierces parties 480
6.6.4.5.3.1 Australie 480
6.6.4.5.3.2 Brésil 480
6.6.4.5.3.3 Canada 480
6.6.4.5.3.4 Japon 481
6.6.4.5.4 Évaluation par le Groupe spécial 481
6.6.4.5.4.1 Introduction 481
6.6.4.5.4.2 Période de référence pertinente 482
6.6.4.5.4.3 Agrégation des effets des subventions AL/FEM 484
6.6.4.5.4.4 Effets des subventions AL/FEM 487
Introduction 487
Hypothèse appropriée 487
Effets "sur les produits" des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB en 2001-2006 491
Effets des AL/FEM antérieures à l'A350XWB "sur les produits" – A320, A330 et A380 – au cours de la période postérieure à la mise en œuvre 496
Introduction 496
Temps écoulé 497
Investissements postérieurs au lancement dans les familles A320 et A330 512
Conclusion 516
Effets de l'AL/FEM "sur les produits" – A350XWB 518
Introduction 518
Question de savoir si Airbus aurait lancé et mis sur le marché l'A350XWB dans les scénarios hypothétiques "improbables" 520
Incidence des *effets directs* de l'AL/FEM pour l'A350XWB 520
Incidence des *effets indirects* de l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB (confirmation de notre conclusion au sujet des scénarios hypothétiques "improbables") 590
Conclusion générale concernant les effets de l'AL/FEM "sur les produits" – A350XWB 614
Incidence des effets continus "sur les produits" des subventions AL/FEM sur les marchés de produits pertinents 615
Introduction 615
Allégations de préjudice grave des États-Unis 615
Pertes de ventes notables 615
Entrave et détournement sur les marchés pertinents 624
6.6.4.5.4.5 Effets des subventions non AL/FEM 632

Introduction 632
Indications de l'Organe d'appel sur le "cumul" des effets des subventions 633
Apports de capitaux par la France et l'Allemagne 635
Constatations du Groupe spécial initial et de l'Organe d'appel 635
Effets pendant la période postérieure à la mise en œuvre 638
Subventions régionales pour le développement d'infrastructures 638
Constatations du Groupe spécial initial et de l'Organe d'appel 638
Effets pendant la période postérieure à la mise en œuvre 639
Conclusion 642
7 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS 642

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE A

PROCÉDURES DE TRAVAIL DU GROUPE SPÉCIAL

	Table des matières	Page
Annexe A-1	Procédures de travail du Groupe spécial	A-2
Annexe A-2	Procédures relatives à l'ouverture partielle de la réunion de fond avec le Groupe spécial au public	A-5
Annexe A-3	Procédures additionnelles pour la protection des renseignements commerciaux confidentiels et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles	A-7

ANNEXE B

ARGUMENTS DES ÉTATS-UNIS

	Table des matières	Page
Annexe B-1	Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis	B-2
Annexe B-2	Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis	B-10
Annexe B-3	Résumé analytique des déclarations liminaire et finale des États-Unis à la réunion du Groupe spécial	B-20

ANNEXE C

ARGUMENTS DE L'UNION EUROPÉENNE

	Table des matières	Page
Annexe C-1	Résumé analytique de la première communication écrite de l'Union européenne	C-2
Annexe C-2	Résumé analytique de la deuxième communication écrite de l'Union européenne	C-10
Annexe C-3	Résumé analytique de la déclaration liminaire de l'Union européenne à la réunion du Groupe spécial	C-16
Annexe C-4	Résumé analytique de la déclaration finale de l'Union européenne à la réunion du Groupe spécial	C-21

ANNEXE D

ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES

	Table des matières	Page
Annexe D-1	Résumé analytique de la déclaration de l'Australie à la réunion du Groupe spécial	D-2
Annexe D-2	Résumé analytique de la communication écrite du Brésil	D-4
Annexe D-3	Résumé analytique de la déclaration du Brésil à la réunion du Groupe spécial	D-7
Annexe D-4	Résumé analytique de la communication écrite du Canada	D-9
Annexe D-5	Résumé analytique de la déclaration du Canada à la réunion du Groupe spécial	D-13
Annexe D-6	Résumé analytique de la communication écrite de la Chine	D-16
Annexe D-7	Résumé analytique de la déclaration de la Chine à la réunion du Groupe spécial	D-20
Annexe D-8	Résumé analytique de la communication écrite du Japon	D-23
Annexe D-9	Résumé analytique de la déclaration du Japon à la réunion du Groupe spécial	D-28
Annexe D-10	Résumé analytique de la déclaration de la République de Corée à la réunion du Groupe spécial	D-34

ANNEXE E

DÉCISIONS CONCERNANT LA DEMANDE AU TITRE DE L'ARTICLE 13 DU MÉMORANDUM D'ACCORD

Table des matières		Page
Annexe E-1	Demande des États-Unis au titre de l'article 13 datée du 20 juillet 2012 (décision du Groupe spécial rendue le 4 septembre 2012)	E-2
Annexe E-2	Demande de l'Union européenne au titre de l'article 13 datée du 23 novembre 2012 (décision du Groupe spécial rendue le 14 décembre 2012)	E-11

ANNEXE F

PRINCIPALES DÉCISIONS PROCÉDURALES DU GROUPE SPÉCIAL

Table des matières		Page
Annexe F-1	Demande de l'Union européenne concernant la question de savoir si les États-Unis étaient tenus de restituer ou détruire les éléments contenant des RCC et RCES issus de la procédure initiale (décision du Groupe spécial rendue le 24 octobre 2012)	F-2
Annexe F-2	Demandes de l'Union européenne du 28 mai 2013 concernant: i) l'appendice version RCES intégrale et les pièces RCES des États-Unis présentés en même temps que leurs réponses à la première série de questions du Groupe spécial; et ii) les violations alléguées des procédures RCC/RCES par les États-Unis (décision du Groupe spécial rendue le 5 juin 2013)	F-5
Annexe F-3	Demandes de l'Union européenne du 28 mai 2013 concernant: i) le manquement allégué des États-Unis à l'obligation de fournir des éléments *prima facie* et la "présentation différée" d'arguments et d'éléments de preuve; et ii) l'accès non autorisé allégué des États-Unis à des RCC/RCES de l'Union européenne (décision du Groupe spécial rendue le 12 juin 2013)	F-13
Annexe F-4	Demande de l'Union européenne du 14 juin 2012 visant l'exclusion de certaines pièces des États-Unis non déposées en temps utile (décision du Groupe spécial rendue le 28 juin 2013)	F-23
Annexe F-5	Demandes de l'Union européenne du 28 juin 2013 concernant la "critique" du rapport de CompetitionRX formulée par les États-Unis dans leurs observations sur les réponses de l'Union européenne à la première série de questions du Groupe spécial (décision du Groupe spécial rendue le 8 juillet 2013)	F-27
Annexe F-6	Demandes de l'Union européenne des 2, 4 et 11 septembre 2013 concernant l'adoption de procédures additionnelles sur la confidentialité des renseignements aux fins de la réponse à la question n° 126 du Groupe spécial (décision du Groupe spécial rendue le 16 septembre 2013)	F-34
Annexe F-7	Demande de l'Union européenne du 24 mars 2014 concernant la décision du Groupe spécial de poser six questions écrites additionnelles aux parties (décision du Groupe spécial rendue le 31 mars 2014)	F-36

ANNEXE G

COMMUNICATION DE L'UNION EUROPÉENNE DU 1ER DÉCEMBRE 2011 SUR LA MISE EN CONFORMITÉ

Table des matières		Page
Annexe G-1	Communication de l'Union européenne du 1er décembre 2011 sur la mise en conformité (WT/DS316/17)	G-2

AFFAIRES CITÉES DANS LE PRÉSENT RAPPORT

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
Australie – Cuir pour automobiles II (article 21:5 – États-Unis)	Rapport du Groupe spécial *Australie – Subventions accordées aux producteurs et exportateurs de cuir pour automobiles – Recours des États-Unis à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS126/RW et Corr.1, adopté le 11 février 2000
Australie – Saumons (article 21:5 – Canada)	Rapport du Groupe spécial *Australie – Mesures visant les importations de saumons – Recours du Canada à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS18/RW, adopté le 20 mars 2000
Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada)	Rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Programme de financement des exportations pour les aéronefs – Recours du Canada à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS46/AB/RW, adopté le 4 août 2000
Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada)	Rapport du Groupe spécial *Brésil – Programme de financement des exportations pour les aéronefs – Recours du Canada à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS46/RW, adopté le 4 août 2000, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS46/AB/RW
Brésil – Noix de coco desséchée	Rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Mesures visant la noix de coco desséchée*, WT/DS22/AB/R, adopté le 20 mars 1997
Brésil – Noix de coco desséchée	Rapport du Groupe spécial *Brésil – Mesures visant la noix de coco desséchée*, WT/DS22/R, adopté le 20 mars 1997, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS22/AB/R
Canada – Aéronefs	Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils*, WT/DS70/AB/R, adopté le 20 août 1999
Canada – Aéronefs	Rapport du Groupe spécial *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils*, WT/DS70/R, adopté le 20 août 1999, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS70/AB/R
Canada – Aéronefs (article 21:5 – Brésil)	Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils – Recours du Brésil à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS70/AB/RW, adopté le 4 août 2000
Canada – Aéronefs (article 21:5 – Brésil)	Rapport du Groupe spécial *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils – Recours du Brésil à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS70/RW, adopté le 4 août 2000, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS70/AB/RW
Canada – Automobiles	Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Certaines mesures affectant l'industrie automobile*, WT/DS139/AB/R, WT/DS142/AB/R, adopté le 19 juin 2000
Canada – Maintien de la suspension	Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Maintien de la suspension d'obligations dans le différend CE – Hormones*, WT/DS321/AB/R, adopté le 14 novembre 2008
CE – Approbation et commercialisation des produits biotechnologiques	Rapports du Groupe spécial *Communautés européennes – Mesures affectant l'approbation et la commercialisation des produits biotechnologiques*, WT/DS291/R, Add.1 à Add.9 et Corr.1 / WT/DS292/R, Add.1 à Add.9 et Corr.1 / WT/DS293/R, Add.1 à Add.9 et Corr.1, adoptés le 21 novembre 2006
CE – Bananes III	Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes*, WT/DS27/AB/R, adopté le 25 septembre 1997
CE – Éléments de fixation (Chine) (article 21:5 – Chine)	Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Mesures antidumping définitives visant certains éléments de fixation en fer ou en acier en provenance de Chine – Recours de la Chine à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différend*s, WT/DS397/AB/RW et Add.1, adopté le 12 février 2016
CE – Hormones	Rapport de l'Organe d'appel *Mesures communautaires concernant les viandes et les produits carnés (hormones)*, 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 *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 Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS141/AB/RW, adopté le 24 avril 2003
CE – Linge de lit (article 21:5 – Inde)	Rapport du Groupe spécial *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 Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS141/RW, adopté le 24 avril 2003, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS141/AB/RW
CE – Matériels informatiques	Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Classement tarifaire de certains matériels informatiques*, WT/DS62/AB/R, WT/DS67/AB/R, WT/DS68/AB/R, adopté le 22 juin 1998
CE – Navires de commerce	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Mesures affectant le commerce des navires de commerce*, WT/DS301/R, adopté le 20 juin 2005

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs	Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs*, WT/DS316/AB/R, adopté le 1er juin 2011
CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs*, WT/DS316/R, adopté le 1er juin 2011, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS316/AB/R
Chine – Matières premières	Rapports de l'Organe d'appel *Chine – Mesures relatives à l'exportation de diverses matières premières*, WT/DS394/AB/R / WT/DS395/AB/R / WT/DS398/AB/R, adoptés le 22 février 2012
Chine – Terres rares	Rapports du Groupe spécial *Chine – Mesures relatives à l'exportation de terres rares, de tungstène et de molybdène*, WT/DS431/R et Add.1 / WT/DS432/R et Add.1 / WT/DS433/R et Add.1, adoptés le 29 août 2014, confirmés par les rapports de l'Organe d'appel WT/DS431/AB/R / WT/DS432/AB/R / WT/DS433/AB/R
Corée – Navires de commerce	Rapport du Groupe spécial *Corée – Mesures affectant le commerce des navires de commerce*, WT/DS273/R, adopté le 11 avril 2005
Corée – Produits laitiers	Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Mesure de sauvegarde définitive appliquée aux importations de certains produits laitiers*, WT/DS98/AB/R, adopté le 12 janvier 2000
États-Unis – Acier inoxydable (Mexique)	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures antidumping finales visant l'acier inoxydable en provenance du Mexique*, WT/DS344/AB/R, adopté le 20 mai 2008
États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte)*, WT/DS353/AB/R, adopté le 23 mars 2012
États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte)*, WT/DS353/R, adopté le 23 mars 2012, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS353/AB/R
États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)	Rapport de l'Organe d'appel *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 Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS257/AB/RW, adopté le 20 décembre 2005
États-Unis – Bois de construction résineux VI (article 21:5 – Canada)	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Enquête de la Commission du commerce international dans l'affaire concernant les bois d'œuvre résineux en provenance du Canada – Recours du Canada à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS277/AB/RW, adopté le 9 mai 2006, et Corr.1
États-Unis – Certains produits en provenance des CE	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures à l'importation de certains produits en provenance des Communautés européennes*, WT/DS165/AB/R, adopté le 10 janvier 2001
États-Unis – Chemises et blouses de laine	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesure affectant les importations de chemises, chemisiers et blouses, de laine, tissés en provenance d'Inde*, WT/DS33/AB/R, adopté le 23 mai 1997, et Corr.1
États-Unis – Coton upland	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Subventions concernant le coton upland*, WT/DS267/AB/R, adopté le 21 mars 2005
États-Unis – Coton upland	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Subventions concernant le coton upland*, WT/DS267/R et Add.1 à Add.3, adopté le 21 mars 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS267/AB/R
États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Subventions concernant le coton upland – Recours du Brésil à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS267/AB/RW, adopté le 20 juin 2008
États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Subventions concernant le coton upland – Recours du Brésil à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, 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 – Crevettes (article 21:5 – Malaisie)	Rapport de l'Organe d'appel *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 Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS58/AB/RW, adopté le 21 novembre 2001
États-Unis – Crevettes (Thaïlande) / États-Unis – Directive sur les cautionnements en douane	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures visant les crevettes en provenance de Thaïlande / États-Unis – Directive sur les cautionnements en douane pour les marchandises assujetties à des droits antidumping/compensateurs*, WT/DS343/AB/R, WT/DS345/AB/R, adopté le 1er août 2008
États-Unis – FSC	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger"*, WT/DS108/AB/R, adopté le 20 mars 2000
États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger" – Deuxième recours des Communautés européennes à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS108/AB/RW2, adopté le 14 mars 2006

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
États-Unis – Gluten de froment	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures de sauvegarde définitives à l'importation de gluten de froment en provenance des Communautés européennes*, WT/DS166/AB/R, adopté le 19 janvier 2001
États-Unis – Jeux	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures visant la fourniture transfrontières de services de jeux et paris*, WT/DS285/AB/R, adopté le 20 avril 2005, et Corr.1
États-Unis – Maintien de la réduction à zéro	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Maintien en existence et en application de la méthode de réduction à zéro*, WT/DS350/AB/R, adopté le 19 février 2009
États-Unis – Maintien de la suspension	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Maintien de la suspension d'obligations dans le différend CE – Hormones*, WT/DS320/AB/R, adopté le 14 novembre 2008
États-Unis – Mesures compensatoires et mesures antidumping (Chine)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires et mesures antidumping visant certains produits en provenance de Chine*, WT/DS449/R et Add.1, adopté le 22 juillet 2014, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS449/AB/R
États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires concernant certains produits en provenance des Communautés européennes*, 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 *États-Unis – Mesures compensatoires concernant certains produits en provenance des Communautés européennes – Recours des Communautés européennes à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS212/RW, adopté le 27 septembre 2005
États-Unis – Plomb et bismuth II	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Imposition de droits compensateurs sur certains produits en acier au carbone, plomb et bismuth laminés à chaud originaires du Royaume-Uni*, 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 *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 Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS294/AB/RW et Corr.1, adopté le 11 juin 2009
États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères (article 21:5 – Argentine)	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réexamens à l'extinction des mesures antidumping visant les produits tubulaires pour champs pétrolifères en provenance d'Argentine – Recours de l'Argentine à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS268/AB/RW, adopté le 11 mai 2007
États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères (article 21:5 – Argentine)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Réexamens à l'extinction des mesures antidumping visant les produits tubulaires pour champs pétrolifères en provenance d'Argentine – Recours de l'Argentine à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS268/RW, adopté le 11 mai 2007, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS268/AB/RW
États-Unis – Viande d'agneau	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures de sauvegarde à l'importation de viande d'agneau fraîche, réfrigérée ou congelée en provenance de Nouvelle-Zélande et d'Australie*, WT/DS177/R, WT/DS178/R, adopté le 16 mai 2001, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS177/AB/R, WT/DS178/AB/R
Guatemala – Ciment I	Rapport de l'Organe d'appel *Guatemala – Enquête antidumping concernant le ciment Portland en provenance du Mexique*, WT/DS60/AB/R, adopté le 25 novembre 1998
Inde – Automobiles	Rapport du Groupe spécial *Inde – Mesures concernant le secteur automobile*, WT/DS146/R, WT/DS175/R et Corr.1, adopté le 5 avril 2002
Inde – Restrictions quantitatives	Rapport de l'Organe d'appel *Inde – Restrictions quantitatives à l'importation de produits agricoles, textiles et industriels*, WT/DS90/AB/R, adopté le 22 septembre 1999
Indonésie – Automobiles	Rapport du Groupe spécial *Indonésie – Certaines mesures affectant l'industrie automobile*, WT/DS54/R, WT/DS55/R, WT/DS59/R, WT/DS64/R, adopté le 23 juillet 1998
Italie – Machines agricoles	Rapport du Groupe spécial du GATT *Mesures discriminatoires appliquées par l'Italie à l'importation de machines agricoles*, L/833, adopté le 23 octobre 1958, IBDD S7/64
Japon – Boissons alcooliques II	Rapport de l'Organe d'appel *Japon – Taxes sur les boissons alcooliques*, WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R, adopté le 1er novembre 1996
Japon – DRAM (Corée)	Rapport de l'Organe d'appel *Japon – Droits compensateurs visant les mémoires RAM dynamiques en provenance de Corée*, WT/DS336/AB/R et Corr.1, adopté le 17 décembre 2007
Japon – Produits agricoles II	Rapport de l'Organe d'appel *Japon – Mesures visant les produits agricoles*, WT/DS76/AB/R, adopté le 19 mars 1999

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
Mexique – Sirop de maïs (article 21:5 – États-Unis)	Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Enquête antidumping concernant le sirop de maïs à haute teneur en fructose (SHTF) en provenance des États-Unis – Recours des États-Unis à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS132/AB/RW, adopté le 21 novembre 2001
République dominicaine – Importation et vente de cigarettes	Rapport de l'Organe d'appel *République dominicaine – Mesures affectant l'importation et la vente de cigarettes sur le marché intérieur*, WT/DS302/AB/R, adopté le 19 mai 2005
Thaïlande – Cigarettes (Philippines)	Rapport de l'Organe d'appel *Thaïlande – Mesures douanières et fiscales visant les cigarettes en provenance des Philippines*, WT/DS371/AB/R, adopté le 15 juillet 2011
Thaïlande – Poutres en H	Rapport de l'Organe d'appel *Thaïlande – Droits antidumping sur les profilés en fer ou en aciers non alliés et les poutres en H en provenance de Pologne*, WT/DS122/AB/R, adopté le 5 avril 2001

ABRÉVIATIONS UTILISÉES DANS LE PRÉSENT RAPPORT

Abréviation	Désignation
2H1E; 2H/1E	2 circuits hydrauliques/1 circuit électrique
2H2E; 2H/2E	2 circuits hydrauliques/2 circuits électriques
737MAX	Boeing 737 remanié et équipé de nouveaux moteurs
737NG	Boeing 737 Next Generation (nouvelle génération) – variantes -600, -700, -800, 900
777-200ER	aéronef Boeing 777-200 extended range – variante à distance franchissable accrue
777-200LR	aéronef Boeing 777-200 long range – variante à grande distance franchissable
777-300ER	aéronef Boeing 777-300 extended range – variante à distance franchissable accrue
A320ceo	aéronef Airbus A320 "current engine option" (option actuelle de motorisation)
A320neo	aéronef Airbus A320 "new engine option" (nouvelle option de motorisation)
A350 original	modèle d'aéronef A350 d'Airbus proposé entre 2004 et 2006
A350XWB	aéronef Airbus A350 "à fuselage extra-large"
A350XWB-1000	aéronef Airbus A350 "à fuselage extra-large" – variante à capacité de 1 000 sièges
A350XWB-800	aéronef Airbus A350 "à fuselage extra-large" – variante à capacité de 800 sièges
A350XWB-900	aéronef Airbus A350 "à fuselage extra-large" – variante (de référence) à capacité de 900 sièges
[***]	**[***]**
[***]	**[***]**
A380	aéronef Airbus A380
Accord antidumping	Accord sur la mise en œuvre de l'article VI de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994
Accord de 1992	Accord entre la Communauté économique européenne et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant l'application au commerce des aéronefs civils de grande capacité de l'Accord du GATT relatif au commerce des aéronefs civils
Accord SMC	Accord sur les subventions et les mesures compensatoires
ADIRS	système de données aérologiques et de référence inertielle
Aérospatiale	*Aérospatiale Société Nationale Industrielle*
AIC	Airbus Integrated Company (Société Airbus Intégrée) (Airbus SAS)
AL/FEM	aide au lancement/financement des États membres
ASM	*Aérospatiale-Matra*
B&O	Business and Occupation (impôt sur les activités)
B.V.; BV	*besloten vennootschap* (société publique à responsabilité limitée)
BAE Systems	British Aerospace Systems
BEI	Banque européenne d'investissement
BMTN	bon à moyen terme négociable
CAC 40	*Cotation Assistée en Continu*
CAR	*Convention d'avance récupérable*
CASA	*Construcciones Aeronáuticas S.A.*
CE	Communautés européennes
CIBBF	chiffre corrigé issu de l'interpolation sur la base d'obligations
COMAC	Commercial Aircraft Corporation of China, Ltd.
DARE	Develop And Ramp-up Excellence
DASA; Dasa	Deutsche Aerospace AG (depuis 1992), Daimler-Benz Aerospace AG (depuis 1995), DaimlerChrysler Aerospace AG (depuis 1998)
DCLRH	*DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG*
DGAC	*Direction générale de l'aviation civile*
DM	Deutsche Mark
DNA	Develop New Aircraft
dollar EU	dollar des États-Unis
DTI	Ministère britannique du commerce et de l'industrie
EADS	European Aeronautic Defence and Space Company N.V.
EMTN	euro-obligation à moyen terme
Euribor	taux d'intérêt interbancaire de la zone euro
FEM	financement des États membres
FPR	fournisseur partageant les risques
FSS	flap support structures (volets sustentateurs)
GIE	*groupement d'intérêt économique*
GmbH	*Gesellschaft mit beschränkter Haftung*
GRE	entité liée aux pouvoirs publics
GRI	émetteur lié aux pouvoirs publics
GSM 102	General Sales Manager 102
KfW	*Kreditanstalt für Weideraufbau*
LCA	aéronefs civils gros porteurs
Ltd	Limited company (société à responsabilité limitée)

Abréviation	Désignation
MBB	*Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH*
MDT	Mécanisme de défense temporaire
Mémorandum d'accord	Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends
MESORE	meilleure solution de rechange à un accord négocié
MG	Maturity Gate/Milestone Gate (jalon de maturité/jalon d'étape)
MHT	*Matra Hautes Technologies*
MRL	niveau de maturité d'industrialisation
n.v.; N.V.; NV	*naamloze vennootschap* (société publique à responsabilité limitée)
NASA	National Aeronautics and Space Administration
NERA	National Economic Research Associates (NERA Economic Consulting)
NM	mille marin
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OMC	Organisation mondiale du commerce
ONERA	*Office National d'Études et de Recherches Aérospatiales*
ORD	Organe de règlement des différends
PIB	produit intérieur brut
PPR	partenaire partageant les risques
PRFC	plastique ou polymère renforcé de fibres de carbone
PRJ	prime de risque Jordan
PRW	prime de risque Whitelaw
PTC	Partenariat Technologique Canada
PwC	PricewaterhouseCoopers
R&D	recherche et développement
R&DT	recherche et développement technologique
RCC	renseignements commerciaux confidentiels
[***]	**[***]**
RCE	rendement des capitaux engagés
RCES	renseignements commerciaux extrêmement sensibles
S&P	Standard & Poor's
SAS	*société par actions simplifiées*
SEPI	*Sociedad Estatal de Participaciones Industriales*
SL; S.L.	*sociedad limitada* (société à responsabilité limitée)
SOGEADE	*Société de gestion de l'aéronautique, de la défense et de l'espace*
SOGEPA	*Société de gestion de participations aéronautiques*
SPOF	chiffre concernant la transmission liée aux fournisseurs
SRAS	syndrome respiratoire aigu sévère
SSNIP	augmentation légère mais significative et non transitoire du prix
TMH	critère du monopoliste hypothétique
TRI	taux de rendement interne
TRL	niveau de maturité technologique
USDOC	Département du commerce des États-Unis
VAN	valeur actuelle nette
VFW	*Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH*
VLA	aéronefs très gros porteurs

1 INTRODUCTION

1.1 Plainte des États-Unis

1.1. La plainte des États-Unis dans le présent différend, déposée au titre de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends (Mémorandum d'accord), concerne le manquement allégué de l'Union européenne[1] et de certains États membres à l'obligation de mettre en œuvre les recommandations et décisions adoptées par l'Organe de règlement des différends (ORD) dans la procédure initiale *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*.

1.2. Dans la procédure initiale, le Groupe spécial a constaté que les États-Unis avaient démontré que les Communautés européennes (CE) et certains États membres avaient causé des effets défavorables, sous la forme de certains types de préjudice grave aux intérêts des États-Unis, au sens des articles 5 c) et 6.3 a), b) et c) de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires (Accord SMC), en recourant aux subventions spécifiques ci-après:

a. "aide au lancement" ou "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[2];

b. "participations au capital social" prises par les pouvoirs publics français et allemands dans le cadre de la restructuration des sociétés Aérospatiale et Deutsche Airbus[3];

c. certaines infrastructures et mesures relatives aux infrastructures accordées par les autorités allemandes et espagnoles[4]; et

d. financement pour la recherche et le développement technologique (R&DT) accordé par les Communautés européennes et certains États membres.[5]

1.3. Le Groupe spécial initial a également conclu que les États-Unis avaient établi que les accords d'AL/FEM pour l'A380 conclus par l'Allemagne, l'Espagne et la Grande-Bretagne 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.[6]

1.4. S'agissant des constatations formulées au titre des articles 5 et 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC, le Groupe spécial initial a recommandé ce qui suit:

> {À} l'adoption du présent rapport, ou d'un rapport de l'Organe d'appel dans le présent différend déterminant qu'une subvention a causé des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis, le Membre qui accorde chaque subvention dont il aura été constaté qu'elle a causé de tels effets défavorables "pren{dra} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou retire{ra} la subvention".[7]

1.5. S'agissant des constatations formulées au titre de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC, le Groupe spécial initial a recommandé:

---

[1] L'Union européenne s'est substituée et a succédé aux Communautés européennes le 1er décembre 2009.

[2] 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).

[3] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 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).

[4] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1049 à 7.1053, 7.1097, 7.1100 et 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).

[5] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1427 à 7.1456, 7.1459 à 7.1480, 7.1608 et 8.1 e).

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

[7] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 8.7.

> que le Membre qui accord{ait} chaque subvention dont il {avait} été constaté qu'elle était prohibée la retire sans retard et {a} spécifi{é} que cela devr{ait} être fait dans un délai de 90 jours.[8]

1.6. Le rapport du Groupe spécial initial a été distribué aux Membres le 30 juin 2010. Les deux parties ont fait appel de certaines questions de droit et interprétations du droit formulées par le Groupe spécial initial.[9]

1.7. L'Organe d'appel *a infirmé* ou *modifié* plusieurs aspects des constatations du Groupe spécial initial.[10] Lorsqu'il a constaté qu'il y avait suffisamment de constatations factuelles ou de données de fait non contestées dans le dossier qui se rapportaient aux points qu'il avait infirmés, il a alors "complété l'analyse". Ainsi, après avoir "complété l'analyse" concernant certains aspects des constatations du Groupe spécial relatives au subventionnement et aux effets défavorables, l'Organe d'appel a en fin de compte *confirmé* la conclusion du Groupe spécial initial selon laquelle les États-Unis avaient établi que les effets des mesures d'AL/FEM contestées causaient un préjudice grave à leurs intérêts au sens de l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC[11], et selon laquelle les effets des "participations au capital social" et des mesures relatives aux infrastructures contestées dont l'Organe d'appel avait constaté qu'elles constituaient des subventions spécifiques, "complét{aient} et amplifi{aient}" les effets des mesures d'AL/FEM contestées.[12] Il a également tenté de "compléter l'analyse" après avoir infirmé la constatation du Groupe spécial initial selon laquelle les mesures d'AL/FEM allemandes, espagnoles et britanniques pour 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. Toutefois, il a constaté qu'il n'était pas en mesure de le faire parce qu'il n'y avait pas suffisamment de constatations factuelles ou de données de fait non contestées dans le dossier.[13]

1.8. Compte tenu de ses constatations, l'Organe d'appel a conclu ce qui suit:

> {P}uisqu'il a infirmé la constatation du Groupe spécial, formulée au paragraphe 7.689 de son rapport, selon laquelle certains contrats d'AL/FEM concernant l'A380 équivalaient à des subventions à l'exportation prohibées, la recommandation formulée par le Groupe spécial dans le cadre de l'article 4.7 de l'*Accord SMC*, au paragraphe 8.6 de son rapport, doit en conséquence être infirmée; toutefois, dans la mesure où nous avons confirmé les constatations du Groupe spécial relatives aux subventions pouvant donner lieu à une action qui causaient des effets défavorables, énoncées au paragraphe 8.2 de son rapport, ou dans la mesure où il n'a pas été fait appel de ces constatations, la recommandation formulée par le Groupe spécial dans le cadre de l'article 7.8 de l'*Accord SMC*, au paragraphe 8.7 de son rapport, tendant à ce 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"" est maintenue.[14]

1.9. 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 1er juin 2011.[15]

1.10. Le 1er décembre 2011, l'Union européenne a informé l'ORD qu'elle avait pris des "mesures appropriées pour rendre ses mesures pleinement conformes à ses obligations dans le cadre de

---

[8] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 8.6.

[9] WT/DS316/12/Rev.1 et WT/DS316/13.

[10] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1414 a), c), d) i) et ii), e) ii), g), i), j), k) et s), et 1415 b).

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

[12] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1414 g) et r). L'Organe d'appel a infirmé la constatation du Groupe spécial initial selon laquelle les subventions pour la R&DT "complétaient et amplifiaient" les effets des mesures d'AL/FEM contestées.

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

[14] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1416.

[15] WT/DSB/M/297.

l'OMC et pour donner suite aux recommandations et décisions de l'ORD".[16] Elle a expliqué qu'elle avait "adopté un plan d'action qui vis{ait} toutes les formes d'effets défavorables, toutes les catégories de subventions et tous les modèles d'aéronefs d'Airbus visés par les recommandations et décisions de l'ORD".[17] Elle a fourni "{d}es renseignements concernant les mesures" qu'elle avait prises pour se mettre en conformité dans une liste contenant 36 paragraphes numérotés jointe à sa communication.

1.11. Le 9 décembre 2011, les États-Unis ont demandé l'ouverture de consultations avec l'Union européenne et certains États membres, expliquant dans la même demande de consultations qu'ils estimaient que "les actions et événements énumérés dans la notification de l'UE ne retir{aient} pas les subventions ni n'élimin{aient} leurs effets défavorables aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC, et que l'UE n'{avait} donc pas mis en œuvre les recommandations et décisions de l'ORD".[18]

1.12. Les États-Unis et l'Union européenne ont tenu des consultations le 13 janvier 2012 mais elles n'ont pas permis de régler le différend.

1.2 Établissement et composition du Groupe spécial

1.13. Le 30 mars 2012, les États-Unis ont demandé l'établissement, conformément à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord, d'un groupe spécial doté du mandat type.[19] À sa réunion du 13 avril 2012, l'ORD est convenu, conformément à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord, de soumettre le différend au Groupe spécial initial, si possible.[20]

1.14. 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 les États-Unis dans le document WT/DS316/23; 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.

1.15. Conformément à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord, la composition du Groupe spécial a été arrêtée le 17 avril 2012, comme suit[21]:

Président: M. Carlos Pérez del Castillo
Membres: M. John Adank
M. Thinus Jacobsz

1.16. L'Australie, le Brésil, le Canada, la Chine, le Japon et la République de Corée 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

1.17. Le Groupe spécial a tenu une réunion d'organisation avec les parties le 1er mai 2012.

1.18. Après avoir consulté les parties, le Groupe spécial a adopté ses procédures de travail[22] et son calendrier le 11 mai 2012. Il a suspendu son calendrier à deux reprises, le 10 août 2012 et le 28 novembre 2012, eu égard aux demandes respectives des États-Unis et de l'Union européenne visant à ce qu'il exerce son droit de demander des renseignements au titre de l'article 13 du

[16] Communication de l'Union européenne datée du 1er décembre 2011, WT/DS316/17, 5 décembre 2011 (communication sur la mise en conformité), paragraphe 1.
[17] Communication sur la mise en conformité, paragraphe 3.
[18] WT/DS316/19, page 3.
[19] *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, recours des États-Unis à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends: demande d'établissement d'un groupe spécial, WT/DS316/23 (datée du 30 mars 2012, distribuée le 3 avril 2012).
[20] WT/DSB/M/314.
[21] WT/DS316/24.
[22] Les procédures de travail du Groupe spécial figurent à l'annexe A-1.

Mémorandum d'accord. Il a apporté plusieurs autres modifications à son calendrier tout au long de la procédure. Le 5 octobre 2015, il a informé les parties de la date prévue pour la remise du rapport intérimaire.

1.19. Les États-Unis et l'Union européenne ont déposé leurs premières communications écrites le 25 mai 2012 et le 6 juillet 2012, respectivement. Les tierces parties ont déposé leurs communications écrites le 27 juillet 2012. Les deuxièmes communications écrites des États-Unis et de l'Union européenne ont été déposées le 19 octobre 2012 et le 15 janvier 2013, respectivement.

1.20. Le Groupe spécial a tenu une réunion de fond avec les parties les 16-18 avril 2013. Une séance avec les tierces parties a eu lieu le 17 avril 2013. 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.[23]

1.21. Le Groupe spécial a posé des questions aux parties et aux tierces parties le 23 avril 2013, et des questions additionnelles aux parties le 23 août 2013 et le 31 mars 2014.

1.22. Le 5 octobre 2015, le Groupe spécial a remis la partie descriptive de son rapport aux parties. Il a remis son rapport intérimaire aux parties le 11 décembre 2015. Il a remis son rapport final aux parties le 11 mars 2016.

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

1.23. À la réunion d'organisation, les parties ont demandé au Groupe spécial d'adopter des procédures additionnelles pour la protection des renseignements commerciaux confidentiels et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles, et elles ont présenté une proposition conjointe. Après avoir examiné la demande des parties et leur proposition conjointe, le Groupe spécial a adopté les procédures additionnelles pour la protection des renseignements commerciaux confidentiels et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles (procédures RCC/RCES) le 11 mai 2012.[24]

1.3.3 Décision préliminaire concernant le mandat du Groupe spécial

1.24. Dans sa première communication écrite, l'Union européenne a formulé des objections contre l'inclusion de certaines *allégations* des États-Unis et *mesures* contestées par ces derniers dans le champ de la présente procédure de mise en conformité. En particulier, elle a formulé des objections contre la contestation par les États-Unis des accords d'AL/FEM conclus entre Airbus et la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni pour l'aéronef "à fuselage extra-large" Airbus A350 (A350XWB), et contre les allégations de subventions prohibées formulées par les États-Unis à l'encontre des mesures d'AL/FEM pour l'A380 et leurs allégations de menace de détournement et d'entrave visant les importations.[25] Elle a demandé au "Groupe spécial d'accorder la réparation demandée … au moyen d'une décision préliminaire ou, à défaut, dans son rapport final".[26]

1.25. Le 27 mars 2013, le Groupe spécial a rendu une décision préliminaire concernant l'objection de l'Union européenne contre les *allégations* des États-Unis, dans laquelle il a constaté ce qui suit:

a. l'allégation des États-Unis selon laquelle les mesures d'AL/FEM pour l'A380 constituent des subventions à l'exportation prohibées au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC et leurs allégations de menace de détournement et d'entrave visant les importations entrent dans le champ de la présente procédure;

[23] Voir l'annexe A-2 pour les procédures relatives à la tenue de la réunion. L'Australie, le Brésil, le Canada et le Japon ont consenti à ce que leurs déclarations soient enregistrées sur support vidéo pour être visionnées en différé. La Chine et la Corée n'y ont pas consenti.

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

[25] Première communication écrite de l'Union européenne, section III.

[26] Première communication écrite de l'Union européenne, note de bas de page 184.

b. l'allégation des États-Unis selon laquelle les mesures d'AL/FEM pour l'A380 constituent des subventions au remplacement des importations prohibées au sens de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC n'entre pas dans le champ de la présente procédure; et

c. les allégations des États-Unis concernant une menace de détournement ou d'entrave visant les importations conformément à l'article 6.3 a) de l'Accord SMC relèvent du mandat du Groupe spécial.

1.26. Dans la même communication, le Groupe spécial a informé les parties qu'il exposerait les raisons sous-tendant ses constatations en temps utile.

1.27. Les constatations et le raisonnement y afférent du Groupe spécial concernant toutes les objections soulevées par l'Union européenne dans sa demande de décision préliminaire sont exposés dans la section 6.4.

1.3.4 Renseignements demandés par le Groupe spécial

1.28. Le 20 juillet 2012, les États-Unis ont demandé au Groupe spécial d'exercer le droit que lui conférait l'article 13 du Mémorandum d'accord pour demander certains renseignements qu'ils jugeaient nécessaires pour que le Groupe spécial puisse s'acquitter de son mandat. Après avoir examiné les vues des deux parties, le Groupe spécial s'est prononcé sur la demande des États-Unis le 4 septembre 2012, invitant l'Union européenne à fournir certains renseignements. L'Union européenne a communiqué des renseignements au Groupe spécial le 5 octobre 2012.

1.29. Le 23 novembre 2012, l'Union européenne a également demandé au Groupe spécial d'exercer son droit de demander des renseignements au titre de l'article 13 du Mémorandum d'accord. Après avoir examiné les vues des deux parties, le Groupe spécial les a informées le 14 décembre 2012 qu'il avait décidé de rejeter la demande de l'Union européenne.

1.30. Les décisions du Groupe spécial sont reproduites à l'annexe E du présent rapport.

1.3.5 Décisions procédurales

1.31. Il a été demandé au Groupe spécial de rendre de nombreuses décisions sur des questions procédurales tout au long de la présente procédure. Ses principales décisions sont reproduites à l'annexe F du présent rapport.

1.4 Produit en cause

1.32. Le produit en cause en l'espèce est le même que celui qui a fait l'objet de la procédure initiale, 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").aspects factuels

2 CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS DEMANDÉES PAR LES PARTIES

2.1. Les États-Unis demandent que le Groupe spécial constate que l'Union européenne et certains États membres ne se sont pas conformés aux recommandations et décisions de l'ORD en retirant les subventions ou en prenant des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables et, en particulier, que:

a. à l'exception de la subvention pour la piste de l'aéroport de Brême, l'Union européenne et les États membres concernés n'ont pas retiré les subventions visées par les recommandations et décisions de l'ORD;

b. l'AL/FEM accordé par la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni pour l'A350XWB est une subvention spécifique au sens des articles 1 et 2 de l'Accord SMC;

c. l'AL/FEM accordé par la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni pour l'A380 et l'A350XWB confère 1) une subvention à l'exportation incompatible avec l'article 3.1 a) de l'Accord SMC et 2) une subvention au remplacement des importations incompatible avec l'article 3.1 b) de l'Accord SMC;

d. l'Union européenne et les États membres concernés n'ont pas éliminé les effets défavorables visés par les recommandations et décisions de l'ORD;

e. les États-Unis continuent de subir un préjudice grave sous la forme de pertes de ventes notables au titre de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC, y compris des ventes lors desquelles le client a commandé l'A350XWB;

f. les États-Unis continuent de subir un préjudice grave sous la forme d'un détournement et d'une entrave, et/ou d'une menace de détournement et d'entrave, visant leurs importations de LCA sur le marché de l'Union européenne au titre de l'article 6.3 a) de l'Accord SMC;

g. les États-Unis continuent de subir un préjudice grave sous la forme d'un détournement et d'une entrave visant leurs exportations de LCA vers les marchés de 11 pays tiers au titre de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC; et

h. toutes les subventions accordées aux LCA d'Airbus, y compris l'AL/FEM accordée à l'A350XWB, ont un lien de causalité réel et substantiel avec les effets constatés.[27]

2.2. L'Union européenne demande que le Groupe spécial rejette les allégations des États-Unis dans leur intégralité.[28]

3 ARGUMENTS DES PARTIES

3.1. Les arguments des parties sont exposés dans les résumés analytiques qu'elles ont fournis au Groupe spécial conformément au paragraphe 12 des procédures de travail adoptées par celui-ci (voir les annexes B et C).

4 ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES

4.1. Les arguments des tierces parties sont exposés dans les résumés analytiques qu'elles ont fournis au Groupe spécial conformément au paragraphe 12 des procédures de travail adoptées par celui-ci (voir l'annexe D).

5 RÉEXAMEN INTÉRIMAIRE

5.1 Introduction

5.1. Le Groupe spécial a remis son rapport intérimaire aux parties le 11 décembre 2015. Les deux parties ont demandé par écrit le réexamen d'aspects précis du rapport intérimaire le 22 janvier 2016. Elles ont présenté par écrit des observations sur leurs demandes écrites respectives le 12 février 2016. Elles ont également présenté par écrit des observations sur le traitement de certains renseignements comme RCC et/ou RCES dans le rapport intérimaire le 12 février 2016; des observations sur leurs observations respectives ont été présentées le 26 février 2016. Aucune partie n'a demandé que le Groupe spécial tienne une réunion consacrée au réexamen intérimaire. Nous répondons ci-après aux questions soulevées par les parties dans le cadre du réexamen intérimaire.

[27] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 533; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 748.

[28] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1242; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1696.

5.2. En raison des modifications qu'a entraînées notre réexamen, la numérotation des notes de bas de page du rapport final est modifiée par rapport au rapport intérimaire. Le texte ci-dessous fait référence aux numéros des notes de bas de page du rapport intérimaire, les numéros correspondants des notes de bas de page du rapport final étant indiqués entre parenthèses par souci de commodité. Outre les modifications spécifiques exposées dans la section suivante, des corrections ont aussi été apportées dans l'ensemble du rapport à un certain nombre d'erreurs typographiques et d'autres erreurs ne portant pas sur le fond, y compris celles qui ont été relevées par les parties, qui ne sont pas spécifiquement mentionnées ci-dessous.

5.2 Communication de l'Union européenne sur la mise en conformité

5.2.1 Paragraphe 6.7 et sous-sections 6.2.1, 6.2.2 et 6.2.3 (qui sont maintenant les sous-sections 6.2.2, 6.2.3 et 6.2.4)

5.3. L'Union européenne demande au Groupe spécial d'expliquer la justification et les incidences de la décision qu'il a prise d'examiner les "mesures prises {par l'Union européenne} pour se conformer" dans les trois sous-sections séparées suivantes: ("Actions menées *après* l'adoption des recommandations et décisions par l'ORD"); ("Événements survenus *avant* l'adoption des recommandations et décisions par l'ORD"); ("Événements allégués qui *coïncidaient* avec l'adoption des recommandations et décisions par l'ORD"). Les États-Unis considèrent que les sous-sections ne nécessitent pas d'explications et considèrent en outre que les incidences des sous-sections ressortent du reste du rapport. Ils ne voient donc aucune raison pour que le Groupe spécial fournisse les explications additionnelles demandées.

5.4. Le Groupe spécial a choisi d'exposer les "actions" de mise en conformité alléguées de l'Union européenne dans les trois sous-sections pertinentes afin de mieux comprendre la nature des réponses de l'Union européenne aux allégations de non-mise en conformité des États-Unis, compte tenu du fait que le moment auquel les "actions" de mise en conformité alléguées ont été menées est pertinent pour certains aspects de la réfutation par l'Union européenne des allégations des États-Unis. À titre d'exemple, l'Union européenne fait valoir qu'elle n'a absolument aucune obligation de mise en conformité en relation avec les subventions qui ont cessé d'exister *avant l'adoption des recommandations et décisions*. Des considérations relatives au moment auquel les "actions" de mise en conformité alléguées ont été menées constituent également, de manière plus générale, une caractéristique d'autres arguments de l'Union européenne, y compris l'affirmation selon laquelle certains événements qui sont survenus au fil du temps (y compris les investissements postérieurs au lancement effectués dans l'A320 et l'A330 aussi bien *avant qu'après l'adoption des recommandations et décisions*) ont dilué le lien de causalité dont l'existence avait été établie dans la procédure initiale, de sorte que les subventions contestées ne sont plus une cause "réelle et substantielle" d'effets défavorables. Par conséquent, en définitive, les "actions" de mise en conformité alléguées de l'Union européenne ont été exposées dans les sous-sections pertinentes en tant que *première étape* de l'explication des arguments sous-tendant l'assertion de mise en conformité de l'Union européenne, dont toutes les grandes lignes sont examinées et évaluées de manière plus approfondie dans le reste du rapport.

5.2.2 Paragraphe 6.8

5.5. L'Union européenne demande que la dernière phrase du paragraphe 6.8 soit révisée afin de rendre compte avec plus d'exactitude des éléments de preuve présentés par l'Union européenne et les États-Unis en rapport avec la résiliation de certains accords d'AL/FEM. Les États-Unis font valoir qu'un élément de preuve sur lequel l'Union européenne se fonde dans ce contexte n'étaye pas le libellé demandé, et qu'un autre élément de preuve sur lequel l'Union européenne se fonde n'a pas été présenté par elle mais par les États-Unis. Ils demandent au Groupe spécial de tenir compte de ces facteurs dans son évaluation de la demande de l'Union européenne.

5.6. Le paragraphe 6.8 a été modifié pour rendre compte des positions des parties en relation avec les éléments de preuve présentés par l'Union européenne concernant la résiliation des accords d'AL/FEM français concernant l'A310, l'A310-300, l'A330/A340, l'A330-200 et l'A340-500/600.[29] Des modifications corollaires ont également été apportées aux paragraphes 6.9

[29] Bien que la lettre de résiliation présentée dans la pièce EU-34 ne fasse pas explicitement référence au programme relatif à l'A310-300, nous sommes persuadés que, lus conjointement avec la pièce USA-396 (RCC),

à 6.12. Les éléments de preuve présentés par les États-Unis, qui démontrent selon l'Union européenne que les accords d'AL/FEM allemands concernant l'A300B, l'A300B3/B4, l'A300-600, l'A310, l'A310-300, l'A320 et l'A330/A340 ont été résiliés en 1997 et 1998, sont examinés au paragraphe 6.26.

5.2.3 Paragraphes 6.15, 6.16, 6.859, 6.869, 6.879, 6.895, 6.908, 6.918 et 6.928

5.7. L'Union européenne demande que la description des arguments de l'Union européenne faite par le Groupe spécial aux paragraphes 6.15, 6.16, 6.859, 6.869, 6.879, 6.895, 6.908, 6.918 et 6.928 soit modifiée pour rendre compte du fait que les affirmations de l'Union européenne concernant la fin des "durées de vie" des mesures de subventionnement pertinentes étaient centrées sur la *fin* de la période de mise en œuvre, et non sur le *début* de la période de mise en œuvre. Les États-Unis proposent une révision différente concernant le paragraphe 6.15, et font valoir qu'il n'est pas nécessaire de réviser l'un quelconque des autres paragraphes parce qu'ils rendent déjà compte avec exactitude des arguments *factuels* de l'Union européenne concernant le moment auquel les "durées de vie" des mesures de subventionnement pertinentes ont pris fin.

5.8. Les paragraphes pertinents ont été modifiés afin de rendre compte avec plus d'exactitude des arguments de l'Union européenne.

5.2.4 Paragraphes 6.33 à 6.35

5.9. L'Union européenne demande que les paragraphes 6.33 à 6.35 figurant dans la sous-section 6.2.2 (qui est maintenant la sous-section 6.2.3) soient déplacés dans la sous-section 6.2.3 (qui est maintenant la sous-section 6.2.4) afin de rendre compte du fait que les investissements postérieurs au lancement pertinents ont eu lieu à la fois *après* et *avant* l'adoption des recommandations et décisions par l'ORD. Les États-Unis n'ont pas formulé d'observation sur la demande de l'Union européenne.

5.10. Le texte des paragraphes 6.33 à 6.35 figure maintenant dans la sous-section 6.2.4 (aux paragraphes 6.36 à 6.38). Une modification correspondante a également été apportée au titre de la sous-section 6.2.4.

5.2.5 Paragraphe 6.39

5.11. L'Union européenne demande que le terme "leurs" employé au paragraphe 6.39 soit remplacé par le terme "tous", faisant valoir qu'il apparaît que le membre de phrase "leurs effets défavorables actuels", lorsqu'il est appliqué aux subventions AL/FEM contestées, donne à penser que ces subventions ont effectivement des effets défavorables actuels, question que, de l'avis de l'Union européenne, le Groupe spécial ne préjuge pas à ce stade du rapport intérimaire. L'Union européenne demande en outre au Groupe spécial de clarifier l'attribution à l'Union européenne d'une citation dans le même paragraphe. Les États-Unis n'ont pas formulé d'observation sur la demande de l'Union européenne.

5.12. Le paragraphe 6.39 a été modifié pour prendre en compte les préoccupations de l'Union européenne.

5.3 Champ de la procédure de mise en conformité

5.3.1 Paragraphes 6.53 et 6.80

5.13. Les États-Unis demandent que la description faite aux paragraphes 6.53 et 6.80 des constatations formulées dans la procédure initiale en relation avec leurs allégations concernant l'engagement en matière d'AL/FEM allégué pour l'A350 original soit modifiée afin de rendre compte avec plus d'exactitude des conclusions formulées au paragraphe 8.3 du rapport du Groupe spécial initial. L'Union européenne s'oppose à la demande des États-Unis dans la mesure où ceux-ci demandent la suppression du libellé actuel du rapport, libellé que l'Union européenne juge exact.

---

les renseignements figurant dans la pièce EU-34 démontrent que le contrat d'AL/FEM français concernant l'A310-300 a également été résilié.

Elle ne s'oppose toutefois pas au libellé additionnel proposé par les États-Unis si le libellé actuel est conservé.

5.14. Pour éviter toute confusion, les passages pertinents des paragraphes 6.53 et 6.80 ont été précisés.

5.3.2 Paragraphes 6.109 et 6.143

5.15. L'Union européenne demande que le membre de phrase "aux fins du *financement du développement de chacun des nouveaux modèles de LCA d'Airbus* jamais lancés et mis sur le marché" figurant aux paragraphes 6.109 et 6.143 soit remplacé par le membre de phrase "aux fins du *financement des coûts de développement des LCA d'Airbus*" afin de rendre compte des faits suivants: i) aucun accord de ce type n'a été conclu "aux fins du financement du développement de{s}" LCA A321, A319 et A318; ii) l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni n'ont pas conclu d'accords de prêt AL/FEM pour l'A330-200; et iii) l'Allemagne et le Royaume-Uni n'ont pas conclu d'accords de prêt AL/FEM pour l'A340-500/600.

5.16. Les États-Unis estiment que l'objection de l'Union européenne concernant le libellé du rapport intérimaire s'apparente à un argument qu'elle a formulé devant le Groupe spécial initial. Ils rappellent que le Groupe spécial initial, après avoir examiné l'argument de l'Union européenne, a observé que: "{m}ême si nous comprenons que les pouvoirs publics liés à Airbus n'ont pas accordé d'AL/FEM pour chaque modèle de LCA développé par Airbus, les éléments de preuve que nous avons examinés montrent bel et bien que, chaque fois qu'Airbus *a sollicité* une AL/FEM, une AL/FEM lui a été offerte par les pouvoirs publics liés à Airbus individuellement selon les quatre mêmes "modalités essentielles", et que, dans tous les cas sauf un, les modalités et conditions de cette AL/FEM ont été convenues entre les parties".[30] Les États-Unis ne s'opposent pas à ce que le Groupe spécial apporte les modifications correspondantes au paragraphe 6.109 du rapport intérimaire.

5.17. La note de bas de page 205 (qui est maintenant la note de bas de page 228) relative au paragraphe 6.109 fait référence à un passage du rapport adopté du Groupe spécial qui, à notre avis, rend compte avec exactitude des faits pertinents relatifs à la mesure dans laquelle des accords d'AL/FEM ont été conclus par Airbus et les pouvoirs publics liés à Airbus aux fins du financement du développement de chaque nouveau modèle de LCA d'Airbus. Par conséquent, nous rejetons la demande de l'Union européenne en relation avec le paragraphe 6.109.

5.3.3 Note de bas de page 224 (qui est maintenant la note de bas de page 247)

5.18. L'Union européenne demande au Groupe spécial d'insérer les mots "au maximum" avant le chiffre "33%" indiqué dans la note de bas de page 224 (qui est maintenant la note de bas de page 247) pour rendre compte avec exactitude des faits en ce qui concerne les accords en cause. Les États-Unis ne se sont pas opposés à la demande de l'Union européenne.

5.19. La note de bas de page 224 (qui est maintenant la note de bas de page 247) a été modifiée pour rendre compte avec plus d'exactitude des modalités des accords d'AL/FEM pertinents.

5.4 Question de savoir si l'AL/FEM pour l'A350XWB est une subvention

5.4.1 Paragraphes 6.229 et suivants

5.20. L'Union européenne demande que l'expression "livraison effective d'un aéronef" qui est employée dans plusieurs paragraphes du rapport intérimaire pour indiquer le déclenchement d'une obligation de remboursement soit remplacée par l'expression "livraison d'un aéronef". Selon elle, l'emploi de l'adjectif "effective" pour qualifier l'expression "livraison d'un aéronef" prête à confusion parce que cela donne à penser "à tort" que ce ne sont pas toutes les livraisons d'aéronefs qui déclenchent des obligations de remboursement. Les États-Unis n'ont pas formulé d'observation sur la demande de l'Union européenne.

[30] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.530.

5.21. Les paragraphes 6.229, 6.232, 6.238, 6.251, 6.254 et 6.261 ont été modifiés pour prendre en compte la préoccupation de l'Union européenne.

5.4.2 Note de bas de page 377 (qui est maintenant la note de bas de page 401) relative au paragraphe 6.231

5.22. L'Union européenne demande que les mots "même maintenant" qui figurent dans la dernière phrase de la note de bas de page 377 (qui est maintenant la note de bas de page 401) relative au paragraphe 6.231 soient remplacés par les mots "à l'heure actuelle" pour ne pas donner l'impression que le Groupe spécial considère qu'un instrument financier assorti d'un taux d'intérêt qui dépend en partie du moment auquel **[***]**, comme le contrat d'AL/FEM français concernant l'A350XWB, confère fondamentalement un "avantage". Les États-Unis considèrent que l'expression "même maintenant" n'a pas la connotation que l'Union européenne pense qu'elle a dans ce contexte, et que "même maintenant" est synonyme de "à l'heure actuelle", ce qui rend la demande de l'Union européenne inutile.

5.23. La note de bas de page 377 (qui est maintenant la note de bas de page 401) a été modifiée pour prendre en compte la préoccupation de l'Union européenne.

5.4.3 Paragraphes 6.268 à 6.288

5.24. L'Union européenne note que les paragraphes 6.268 à 6.288 décrivent comment les accords d'AL/FEM concernant l'A350XWB se comparent aux accords d'AL/FEM prévus pour des programmes d'aéronefs antérieurs. Elle demande d'ajouter des références aux paragraphes pertinents des communications des États-Unis "desquels sont tirés les arguments examinés dans cette évaluation comparative".

5.25. Les États-Unis notent que les paragraphes 6.268 à 6.288 contiennent des observations factuelles détaillées qui renvoient au rapport du Groupe spécial initial ou que le Groupe spécial formule à partir des éléments de preuve présentés par les parties à la présente procédure. Ils observent que ce passage représente les efforts déployés par le Groupe spécial pour organiser les faits que les deux parties ont présentés comme étant pertinents pour l'évaluation de la question dont il était saisi, et non une tentative visant à faire apparaître le point de vue de chacune des parties. À leur avis, des références aux "paragraphes pertinents des communications des États-Unis" sont donc inutiles. Les États-Unis formulent également une observation générale, qui est exposée en détail ci-après, selon laquelle comme un groupe spécial n'a pas besoin d'adopter le raisonnement de l'une des parties et peut s'appuyer sur son propre raisonnement indépendamment des arguments avancés par les parties, ses conclusions n'ont pas besoin de mentionner les arguments des parties.

5.26. Les paragraphes 6.268 à 6.288 font partie de la sous-section 6.5.2.3.1 du rapport intérimaire, dans laquelle les principales caractéristiques des accords d'AL/FEM pour l'A350XWB sont exposées et évaluées d'un point de vue factuel, d'abord individuellement puis par rapport aux accords d'AL/FEM contestés par les États-Unis dans la procédure initiale. Dans le cadre de cette évaluation factuelle, le Groupe spécial de la mise en conformité a jugé utile de comparer les accords d'AL/FEM pour l'A3350XWB avec les accords d'AL/FEM en cause dans la procédure initiale afin de mieux comprendre leurs caractéristiques particulières.

5.27. Nous rappelons que le mandat d'un groupe spécial consiste à procéder à une évaluation objective de la question dont il est saisi, y compris une évaluation objective des faits, conformément à l'article 11 du Mémorandum d'accord. Ce faisant, un groupe spécial doit examiner la totalité des faits et des éléments de preuve portés à sa connaissance.[31] À notre connaissance, aucune règle n'empêche un groupe spécial d'exposer sa propre interprétation factuelle des mesures dans ce contexte, et l'interprétation factuelle que donne un groupe spécial des mesures en cause doit nécessairement résulter des arguments formulés par l'une ou l'autre des parties. Par conséquent, nous ne voyons aucune base à la demande de réexamen de l'Union européenne et, de ce fait, nous ne modifions pas les paragraphes pertinents.

[31] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Gluten de froment*, paragraphes 150 et 151. Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *Corée – Produits laitiers*, paragraphe 139.

5.4.4 Note de bas de page 438 (qui est maintenant la note de bas de page 462) relative au paragraphe 6.289

5.28. L'Union européenne observe que la note de bas de page 438 (qui est maintenant la note de bas de page 462) relative au paragraphe 6.289 est ainsi libellée:

> S'agissant du contrat britannique, l'Union européenne a indiqué initialement que **[***]**, étant donné qu'il était prévu que les versements aient lieu au plus tôt [***]. Cependant, elle a précisé par la suite que les versements avaient été effectués comme suit: en **[***]**. Les versements étaient prévus et ont été effectués par le gouvernement britannique en **[***]**.

5.29. L'Union européenne affirme que la dernière phrase de cette partie de la note de bas de page est factuellement inexacte, alléguant que le **[***]**, et qu'en vertu de **[***]**, le premier versement était prévu pour **[***]**. Elle demande le réexamen de la constatation pertinente du présent Groupe spécial "pour garantir l'exactitude factuelle". Les États-Unis estiment que la demande de l'Union européenne devrait être rejetée parce que le libellé pertinent du rapport intérimaire rend déjà compte avec exactitude des faits.

5.30. La description faite dans la note de bas de page en question repose sur notre évaluation des éléments suivants: i) le calendrier RCES révisé des versements figurant au paragraphe 2 de la pièce à laquelle l'Union européenne se réfère – qui a remplacé le calendrier des versements figurant aussi au paragraphe 2 de **[***]**; et ii) les paragraphes restants de la pièce EU-133/EU-(Article 13)-33. Bien que le paragraphe 3 de cette pièce indique qu'il était effectivement prévu qu'un versement ait lieu le **[***]** et qu'un autre versement soit effectué le **[***]**, ce même paragraphe indique que ces versement – par opposition aux versements antérieurs prévus – seraient soumis à des conditions additionnelles. C'est aussi ce que confirme le texte du paragraphe 4 de la pièce.

5.31. Nous rappelons qu'il a été demandé à l'Union européenne de clarifier ses affirmations à cet égard dans les questions n° 86 et 128 du Groupe spécial. En réponse à la question n° 86 du Groupe spécial, l'Union européenne a présenté un calendrier RCES des versements qui avaient déjà été effectués, et de ceux qui le seraient, confirmant que les versements auraient lieu avant le **[***]**. Dans la question n° 128 du Groupe spécial, il a été demandé à l'Union européenne de concilier ces renseignements avec l'affirmation faite au paragraphe 276 de sa deuxième communication écrite selon laquelle "**[***]**. Au lieu de cela, des modifications ont été apportées à **[***]**". Dans sa réponse, l'Union européenne "{a} confirm{é} que les renseignements communiqués dans sa réponse à la question n° 86 {étaient} exacts. Le **[***]** n'a toutefois pas d'incidence sur l'argument général de l'UE". Nous notons que dans les calculs de M. Whitelaw (par exemple dans la pièce EU-421 (RCES)), des chiffres concernant des versements effectués avant le **[***]** sont également utilisés. L'interprétation donnée par le Groupe spécial de la mise en conformité des versements qui ont été effectués et dont il était prévu qu'ils seraient effectués repose sur ces affirmations de l'Union européenne.

5.32. Ayant réexaminé la constatation et constaté qu'elle était conforme aux affirmations factuelles de l'Union européenne, nous n'apportons en conséquence aucune modification.

5.5 Risque lié au programme pour l'A350XWB

5.5.1 Note de bas de page 500 relative au paragraphe 6.338

5.33. L'Union européenne demande au Groupe spécial de la mise en conformité d'ajouter une référence aux communications des États-Unis dans lesquelles ceux-ci formulent un argument qui, selon elle, est exposé dans la note de bas de page 500. Selon les États-Unis, la note de bas de page rend compte de l'observation du Groupe spécial concernant les incidences d'un argument formulé par l'Union européenne, et une référence est inutile.

5.34. La note de bas de page 500 du rapport intérimaire expose une observation formulée par le Groupe spécial concernant l'une des incidences possibles de la décision de l'Union européenne de ne pas fournir certains renseignements sur les prix. Notre observation ne constitue pas un

argument formulé par l'une ou l'autre des parties. Pour éviter toute confusion, la note de bas de page pertinente contenant l'observation a été supprimée.

5.5.2 Paragraphe 6.490

5.35. L'Union européenne note qu'il apparaît que la note de bas de page relative à ce paragraphe contient une référence erronée à l'Union européenne. Elle demande que la teneur de cette note de bas de page soit corrigée. Les États-Unis ne se sont pas opposés à la demande de l'Union européenne. La référence a été corrigée pour indiquer la partie pertinente des communications des États-Unis.

5.5.3 Paragraphes 6.496 à 6.500, 6.502, 6.505, 6.513 et 6.526

5.36. L'Union européenne demande que soient ajoutées des références aux communications des États-Unis dans lesquelles ceux-ci affirment la pertinence du "contexte du développement de l'A350XWB" pour la question de l'atténuation des risques qui est évoquée aux paragraphes 6.496 à 6.500, et dans lesquelles "les États-Unis formulent" certains arguments qui, selon l'Union européenne, sont exposés aux paragraphes 6.502, 6.505, 6.513 et 6.526.

5.37. Les États-Unis demandent au Groupe spécial de rejeter la demande de l'Union européenne, faisant valoir qu'il n'est pas nécessaire d'inclure ces références. Ils notent que le Mémorandum d'accord n'impose pas aux groupes spéciaux d'adopter le point de vue de l'une ou l'autre des parties. Ils estiment que l'article 11 du Mémorandum d'accord présuppose qu'un groupe spécial peut évaluer les faits et les dispositions juridiques pertinentes différemment de l'une ou l'autre des parties, ou des deux, en ce qui concerne une question à l'examen.[32] Ils rappellent qu'un groupe spécial ne peut pas "plaider la cause" d'une partie plaignante "qui n'a pas fourni un commencement de preuve d'incompatibilité sur la base d'allégations juridiques spécifiques qu'elle a formulées"[33], mais que dans ces limites, un groupe spécial jouit d'une grande latitude pour formuler ses conclusions. Les États-Unis font observer qu'étant donné qu'un groupe spécial n'a pas besoin d'adopter le raisonnement de l'une des parties, et peut s'appuyer sur son propre raisonnement indépendamment des arguments avancés par les parties, ses conclusions n'ont pas besoin de mentionner les arguments des parties. Ils estiment qu'un groupe spécial est libre d'utiliser ces références pour expliquer ses conclusions, soit par comparaison avec les points de vue exprimés par l'un ou l'autre des parties, ou les deux, soit par opposition à ces points de vue. Toutefois, en l'absence d'autres éléments à prendre en considération, un groupe spécial n'a aucune obligation ni même aucune raison d'inclure des références aux arguments d'une partie même s'il parvient à des conclusions favorables à cette partie. Ils estiment que l'Union européenne n'a pas donné les raisons pour lesquelles il était nécessaire ou approprié d'inclure des références, et demandent au Groupe spécial de rejeter les demandes de l'Union européenne à cet égard.

5.38. Les États-Unis font en outre observer que les paragraphes 6.496 à 6.500 exposent l'interprétation que donne le Groupe spécial des faits pertinents comme contexte pour évaluer l'argument de l'Union européenne concernant l'atténuation des risques liés à l'A350XWB. Ils observent que le passage contient de nombreuses références à des documents présentés par les deux parties, et que l'Union européenne ne conteste pas l'exactitude des observations du Groupe spécial ni le fait que les documents mentionnés étayent pleinement ces observations. Ils relèvent aussi ce qui suit: au paragraphe 6.502, le Groupe spécial examine une incohérence interne dans les arguments présentés par l'Union européenne; aux paragraphes 6.503 et 6.504, il évalue des éléments de preuve présentés par l'Union européenne pour déterminer s'ils étayent une inférence que l'Union européenne cherchait à faire; au paragraphe 5.505. il conclut que les éléments de preuve étayent une inférence différente; au paragraphe 6.513, il formule des conclusions au terme de l'évaluation des arguments de l'Union européenne à la lumière des éléments de preuve présentés par les deux parties, et, en tout état de cause, ces conclusions agréent en partie à l'Union européenne; et au paragraphe 6.526, il traite de questions pertinentes pour l'évaluation des arguments de l'Union européenne. Les États-Unis estiment qu'il n'est donc pas nécessaire d'inclure des références à leurs arguments.

[32] Les États-Unis font référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 280 (qui cite le rapport de l'Organe d'appel *CE – Hormones*, paragraphe 156); et au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Certains produits en provenance des CE*, paragraphe 123.

[33] Les États-Unis font référence au rapport de l'Organe d'appel *Japon – Produits agricoles II*, paragraphe 129.

5.39. Comme il apparaît que l'Union européenne le reconnaît dans sa demande de réexamen du paragraphe 6.502, les paragraphes visés par la demande de réexamen de l'Union européenne exposent la "répon{se} {du Groupe spécial de la mise en conformité} aux affirmations de l'Union européenne concernant l'atténuation des risques liés à l'A350XWB". Ces affirmations ont été faites dans le cadre de la réfutation par l'Union européenne des arguments des États-Unis concernant la prime de risque par projet appropriée à utiliser dans la construction du point de repère relatif au taux d'intérêt du marché pour les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB. L'Union européenne a avancé deux arguments principaux à cet égard: premièrement, en raison des difficultés technologiques posées par l'A350XWB, Airbus a modifié son processus de développement, ce qui a considérablement atténué les risques afférents à l'A350XWB par rapport à ceux de l'A380; et deuxièmement, le fait que les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB ont été conclus plus tard dans le processus de développement que ne l'ont été les contrats concernant l'A380 a également atténué les risques afférents au programme relatif à l'A350XWB par rapport à ceux du programme relatif à l'A380. À notre avis, un exposé complet du contexte du développement de l'aéronef était pertinent pour comprendre si les arguments formulés par l'Union européenne en ce qui concerne l'atténuation des risques étaient convaincants. Ainsi, après avoir résumé les affirmations de l'Union européenne au paragraphe 6.493, le Groupe spécial de la mise en conformité a évalué le bien-fondé de ces affirmations aux paragraphes 6.494 à 6.527, examinant les éléments de preuve présentés par les deux parties et se fondant sur eux.

5.40. Par conséquent, selon nous, la teneur entière des paragraphes 6.493 à 6.527 est compatible avec (et, de fait, exigée par) notre mandat au titre de l'article 11 du Mémorandum d'accord, qui consiste à procéder à une évaluation objective de la question, y compris une évaluation objective des faits. À cet égard, nous notons qu'il est bien établi qu'un groupe spécial doit examiner et prendre en compte la totalité des faits et des éléments de preuve portés à sa connaissance, et pas seulement les éléments de preuve présentés par l'une ou l'autre des parties, et évaluer la pertinence et la force probante de chaque élément de preuve.[34] Il est également établi qu'un groupe spécial a le droit de développer son propre raisonnement, et que les éléments de preuve dont il dispose peuvent être utilisés en faveur de l'une ou l'autre des parties, quelle que soit la partie qui les a présentés. De plus, bien que les groupes spéciaux soient dans l'impossibilité d'examiner des allégations juridiques ne relevant pas de leur mandat, aucune disposition du Mémorandum d'accord ne restreint la faculté d'un groupe spécial d'utiliser librement des arguments présentés par l'une ou l'autre des parties pour étayer ses constatations et conclusions concernant la question à l'examen.[35] De fait, un groupe spécial pourrait fort bien en pas être en mesure de procéder à une évaluation objective de la question, comme l'exige l'article 11 du Mémorandum d'accord, s'il devait limiter son argumentation aux seuls arguments présentés par les parties au différend.[36] Nous avons donc laissés tels quels les paragraphes 6.496 à 6.500, 6.502, 6.505, 6.513 et 6.526.

5.5.4 Paragraphes 6.538, 6.546, 6.563, 6.570 et 6.579[37]

5.41. L'Union européenne demande que soient ajoutées des références "aux paragraphes pertinents des communications des États-Unis dans lesquels ces derniers formulent" les arguments ou la comparaison qui, selon l'Union européenne, sont exposés aux paragraphes 6.538, 6.546, 6.563, 6.570 et 6.579.

5.42. Les États-Unis se réfèrent à leur observation générale, qui est précisée plus loin, en ce qui concerne la demande de l'Union européenne concernant l'inclusion de références aux arguments des États-Unis. Ils font également observer ce qui suit: le paragraphe 6.538 expose certaines conclusions du Groupe spécial en ce qui concerne les arguments des États-Unis mentionnés dans un paragraphe antérieur; le paragraphe 6.546 contient une analyse effectuée par le Groupe spécial pour examiner les arguments de l'Union européenne à la lumière des éléments de preuve pertinents; au paragraphe 5.563 – ainsi qu'au paragraphe 6.561 –, le Groupe spécial compare les

[34] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Gluten de froment*, paragraphes 150 et 151. Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *Corée – Produits laitiers*, paragraphe 139.

[35] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Hormones*, paragraphe 156. Voir aussi les rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Certains produits en provenance des CE*, paragraphes 122 et 123; et *Corée – Produits laitiers*, paragraphe 139.

[36] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Hormones*, paragraphe 156.

[37] Comme les États-Unis l'ont noté, les observations de l'Union européenne font référence au paragraphe 6.759, mais citent un extrait du paragraphe 6.579. Nous croyons donc comprendre que l'observation de l'Union européenne se rapporte au paragraphe 6.579.

commandes d'A350XWB et d'A380 à la date des contrats d'AL/FEM respectifs en réponse à un argument de l'UE mentionné au paragraphe 6.559; au paragraphe 6.570, le Groupe spécial formule une constatation en réponse à un argument des États-Unis mentionné au paragraphe 6.545; et le paragraphe 6.579 expose les conclusions du Groupe spécial fondées sur les arguments de l'Union européenne et des États-Unis, qui sont mentionnés dans les paragraphes précédents. Par conséquent, les États-Unis estiment qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter des références à leurs communications, comme l'Union européenne le demande.

5.43. Les passages pertinents indiqués par l'Union européenne font partie de notre évaluation du bien-fondé des affirmations faites par l'une ou l'autre des parties, ou les deux, en relation avec divers éléments du risque par projet afférent à l'A350XWB par rapport au risque afférent à l'A380, à la lumière des éléments de preuve présentés par les deux parties, d'une manière compatible avec notre tâche consistant à procéder à une évaluation objective de la question. Nous ne voyons donc rien qui permette d'étayer la demande de l'Union européenne et, par conséquent, nous ne modifions pas les paragraphes pertinents.

5.5.5 Paragraphe 6.563

5.44. L'Union européenne estime que l'expression "a part share" (une part) qui figure au paragraphe 6.563 est tautologique et demande la suppression du terme "part" ou du terme "share". Les États-Unis n'ont pas formulé d'observation spécifique sur cet aspect de la demande de l'Union européenne. Le terme "part" a été supprimé du paragraphe pertinent.

5.6 Allégations de subventions prohibées

5.45. Les États-Unis demandent que la description de certains aspects des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB figurant au paragraphe 6.774 soit étoffée pour inclure des références à des exemples additionnels de "subordination au développement national de l'A350XWB" tirés des éléments de preuve, et que les déclarations faites au paragraphe 6.776 concernant les allégations formulées par les États-Unis au titre de l'article 3.1 b) soient révisées afin de mieux prendre en compte certains éléments de preuve. L'Union européenne demande au Groupe spécial de rejeter les demandes des États-Unis. S'agissant du paragraphe 6.774, elle considère que les révisions demandées par les États-Unis ont trait à des questions qui sont suffisamment examinées ailleurs dans le rapport, et ne sont donc pas nécessaires et seraient inexactes dans ce contexte. S'agissant du paragraphe 6.776, elle considère que les modifications demandées par les États-Unis créeraient de manière inappropriée et inutile des constatations positives que le Groupe spécial ne formule pas actuellement.

5.46. Les modifications que les États-Unis demandent d'apporter au paragraphe 6.774 renforceraient la qualification et l'examen factuels existants des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB, tandis que les modifications qu'ils demandent d'apporter au paragraphe 6.776 introduiraient des conclusions que le Groupe spécial ne formule pas actuellement, mais pose plutôt comme hypothèse pour les besoins de l'argumentation. À notre avis, la qualification et l'examen existants des caractéristiques pertinentes des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB qui figurent dans le rapport sont suffisants pour se prononcer sur l'allégation des États-Unis au titre de l'article 3.1 b). De plus, dans la mesure où les modifications demandées par les États-Unis créent des conclusions que le Groupe spécial ne formule pas actuellement mais pose plutôt explicitement comme hypothèse pour les besoins de l'argumentation, non seulement ces modifications sont inutiles, mais elles seraient aussi source de confusion. Par conséquent, nous rejetons les demandes des États-Unis.

5.7 Expiration par l'amortissement de l'avantage

5.7.1 Paragraphe 6.869, premier point

5.47. L'Union européenne demande la modification du premier point du paragraphe 6.869 afin de rendre davantage compte de ses affirmations concernant la fin des "durées de vie" des mesures de subventionnement pertinentes par l'amortissement de l'"avantage". Spécifiquement, elle demande que le membre de phrase "avant la fin de la période de mise en œuvre" soit ajouté immédiatement après le membre de phrase "la "durée de vie commerciale" de chacun des programmes de LCA financé prendrait fin". Les États-Unis ne se sont pas opposés à la demande de l'Union européenne.

5.48. Le premier point du paragraphe 6.869 a été modifié en réponse à la demande de l'Union européenne.

5.7.2 Note de bas de page 1496 (qui est maintenant la note de bas de page 1521) relative au paragraphe 6.869

5.49. L'Union européenne demande que la note de bas de page 1496 (qui est maintenant la note de bas de page 1521) relative au paragraphe 6.869 soit modifiée pour rendre compte plus clairement de ses arguments concernant les dates auxquelles l'"avantage" conféré par les subventions mentionnées dans cette note de bas de page serait amorti. Les États-Unis considèrent que le texte actuel de la note de bas de page, qu'ils jugent peut-être moins précis que le texte révisé proposé par l'Union européenne, est néanmoins exact, de sorte qu'aucune modification de la note de bas de page n'est nécessaire.

5.50. Nous avons modifié la note de bas de page pour prendre en compte les préoccupations de l'Union européenne.

5.7.3 Note de bas de page 1497 (qui est maintenant la note de bas de page 1522) relative au paragraphe 6.869

5.51. L'Union européenne demande que le texte de la note de bas de page 1497 (qui est maintenant la note de bas de page 1522) soit déplacé dans le corps du paragraphe 6.869 en tant que quatrième point de ce paragraphe pour rendre plus clairement compte des arguments de l'Union européenne. Les États-Unis n'ont pas formulé d'observation sur la demande de l'Union européenne.

5.52. Les points du paragraphe 6.869 identifient les mesures de subventionnement dont il est démontré dans le rapport de PwC sur l'amortissement, selon l'Union européenne, qu'elles ont expiré "avant la fin de la période de mise en œuvre". L'Union européenne ne fait pas valoir que l'"avantage" conféré par les subventions qui est examiné dans la note de bas de page 1497 (qui est maintenant la note de bas de page 1522) a été pleinement amorti "avant la fin de la période de mise en œuvre". Le fait de transformer le texte de la note de bas de page 1497 (qui est maintenant la note de bas de page 1522) en un quatrième point du paragraphe 6.869 constituerait donc une qualification inexacte de l'argument de l'Union européenne. Par conséquent, nous rejetons la demande de l'Union européenne.

5.7.4 Paragraphe 6.894

5.53. L'Union européenne demande que le paragraphe 6.894 soit modifié pour rendre plus clairement compte des faits concernant le nombre de dons régionaux pour le développement accordés par les autorités espagnoles. Les États-Unis n'ont pas formulé d'observation sur la demande de l'Union européenne.

5.54. Nous avons modifié le paragraphe pour prendre en compte les préoccupations de l'Union européenne et rendre plus clairement compte des subventions en cause.

5.7.5 Note de bas de page 1574 (qui est maintenant la note de bas de page 1599) relative au paragraphe 6.906, et paragraphe 6.1076

5.55. L'Union européenne demande que nous insérions dans la note de bas de page 1574 (qui est maintenant la note de bas de page 1599) relative au paragraphe 6.906 une constatation explicite selon laquelle l'Union européenne a démontré que les subventions allemandes accordée pour l'installation de Nordenham et que les subventions espagnoles accordées pour les installations de Séville avaient été pleinement amorties à ce jour. Elle demande en outre que des modifications correspondantes soient apportées au paragraphe 6.1076. Les États-Unis n'ont pas formulé d'observations sur la demande de l'Union européenne.

5.56. La note de bas de page 1574 (qui est maintenant la note de bas de page 1599) figure à la fin d'un passage dans lequel nous déterminons qu'il n'est pas nécessaire d'émettre un avis définitif sur la méthode qui serait la plus appropriée pour la détermination des durées de vie *ex ante* des sept subventions sous forme de dons régionaux pour le développement parce que, même si nous

devions souscrire aux affirmations de l'Union européenne dans leur intégralité, l'Union européenne n'a pas établi que les subventions pertinentes avaient expiré à la fin de la période de mise en œuvre. Ainsi, aucune constatation n'est formulée sur le caractère approprié de la méthode utilisée par l'Union européenne pour établir les dates auxquelles, selon elle, l'"avantage" conféré par les subventions allemandes et espagnoles sous forme de dons régionaux pour le développement avait été pleinement amorti. Par conséquent, il n'y a aucune base factuelle permettant d'apporter la modification précise demandée par l'Union européenne aux paragraphes 6.906 et 6.1076.

5.7.6 Paragraphes 6.1067 et 6.1068

5.57. L'Union européenne demande que les paragraphes 6.1067 et 6.1068 soient modifiés pour mettre en évidence le fait, selon elle, que les États-Unis n'ont pas contesté qu'il y avait eu remboursement intégral du principal et des intérêts en ce qui concerne les subventions pertinentes aux dates indiquées par l'Union européenne. Les États-Unis estiment que l'Union européenne interprète mal les arguments pertinents qu'ils avancent dans le contexte de ces paragraphes. Ils expliquent qu'ils n'acceptent pas les dates de remboursement proposées par l'Union européenne, en partie parce que celle-ci a défini de manière incorrecte un remboursement comme étant effectué une fois que les versements du principal et des intérêts sont terminés, mais avant que cessent les versements de redevances (dans les cas où des versements de redevances sont exigés). Les États-Unis rejettent cette définition, et font plutôt valoir qu'il ne peut pas y avoir de "remboursement" véritable lorsque des redevances sont encore versées.

5.58. Nous considérons que la modification demandée est inutile. Dans les deux paragraphes en cause, le Groupe spécial résume la réponse des États-Unis à l'argument de l'Union européenne selon lequel les "durées de vie" des prêts AL/FEM pertinents ont pris fin lorsqu'Airbus a remboursé l'intégralité du principal et des intérêts associés à ces mesures. Les États-Unis ont contesté cet argument en affirmant que le remboursement d'une AL/FEM aux conditions bonifiées ne pouvait pas mettre fin aux durées de vie des subventions AL/FEM. Nous avons conclu qu'il était inutile de formuler des constatations définitives en ce qui concerne le bien-fondé des arguments de l'Union européenne parce que, entre autres choses, même si nous devions admettre que le principal et les intérêts des mesures d'AL/FEM pertinentes avaient été remboursés au moment allégué par l'Union européenne, cela ne lui serait d'aucune utilité. La mesure dans laquelle les États-Unis ont ou n'ont pas contesté la validité des dates de remboursement est donc sans importance. Nous nous abstenons donc d'apporter la modification demandée.

5.7.7 Paragraphes 6.1074, 6.1076 et 6.1077

5.59. L'Union européenne demande que des notes de bas de page identiques ou essentiellement semblables à la note de bas de page 1522 (qui est maintenant la note de bas de page 1547) soient ajoutées aux paragraphes 6.1074, 6.1076 et 6.1077 afin de rendre compte avec plus d'exactitude de l'intégralité des constatations du Groupe spécial de la mise en conformité concernant l'expiration des "durées de vie" *ex ante* des subventions. Les États-Unis n'ont pas formulé d'observation sur la demande de l'Union européenne.

5.60. Les paragraphes 6.1074, 6.1076 et 6.1077 contiennent et/ou résument des constatations concernant la mesure dans laquelle l'Union européenne a établi que les subventions contestées avaient "expiré" ou avaient été "éteintes" ou "extraites" *à la fin de la période de mise en œuvre*. En revanche, la note de bas de page 1522 (qui est maintenant la note de bas de page 1547) confirme simplement que nous sommes convaincus que, sur la base de l'une ou l'autre des méthodes proposée par l'Union européenne, les "durées de vie" *ex ante* des subventions AL/FEM pour l'A330-200 et l'A340-500/600 n'ont *pas* pris fin avant la fin de la période de mise en œuvre, mais plutôt en **[***]** et **[***]**. Par conséquent, la constatation formulée dans la note de bas de page 1522 (qui est maintenant la note de bas de page 1547) n'est pas à sa place dans les constatations formulées aux paragraphes 6.1074, 6.1076 et 6.1077. Elle est également dénuée de pertinence pour la question soumise au Groupe spécial de la mise en conformité, c'est-à-dire celle de savoir si le fait que certaines subventions ont "expiré" *avant* la fin de la période de mise en œuvre signifie que ces subventions ont été "retirées", au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC. Par conséquent, nous nous abstenons d'apporter les modifications demandées.

5.8 Extraction de l'avantage

5.61. L'Union européenne demande au Groupe spécial de la mise en conformité de réexaminer la constatation formulée au paragraphe 6.927 dans lequel il a conclu qu'"{il} n'examiner{a} pas plus avant les arguments de l'Union européenne concernant l'"extraction" dans le présent différend". Elle affirme que "ni devant le Groupe spécial initial ni devant l'Organe d'appel {elle} n'a fait valoir que des événements portant extraction avaient entraîné le retrait des subventions, au sens de l'article 7.8". De plus, elle rappelle que l'Organe d'appel a constaté que "mieux {valait} qu'une détermination sur le point de savoir si une action entreprise pour mettre en œuvre les recommandations formulées a effectivement entraîné le "retrait" des subventions et a assuré la mise en conformité d'un Membre avec l'*Accord SMC* soit, si elle {était} contestée, confiée à un groupe spécial de la mise en conformité …". Par conséquent, selon elle, il n'existe aucune constatation adoptée concernant la question de savoir si les événements portant "extraction" ont entraîné le "retrait" des subventions, avec la conséquence qu'il n'y a aucune constatation de ce type devant être acceptée sans condition par l'Union européenne aux termes de l'article 17:14 du Mémorandum d'accord.

5.62. Les États-Unis demandent au Groupe spécial de rejeter la demande de l'Union européenne pour deux raisons principales. Premièrement, ils font valoir que la déclaration de l'Union européenne selon laquelle elle n'a jamais fait valoir devant le Groupe spécial initial ou l'Organe d'appel que les événements portant extraction pertinents avaient entraîné le retrait des subventions au sens de l'article 7.8 est inexacte du point de vue des faits. Au contraire, selon les États-Unis, l'Union européenne a formulé cet argument précis et l'Organe d'appel l'a explicitement rejeté. Deuxièmement, les États-Unis considèrent que l'argument de l'Union européenne selon lequel les transactions de DASA et SEPI pertinentes ont entraîné le "retrait" des subventions repose sur l'argument selon lequel, en droit, il s'agissait d'"extractions" qui affectaient la valeur des subventions accordées antérieurement à ces sociétés. Comme le Groupe spécial l'indique déjà dans le rapport, toutefois, l'Organe d'appel a rejeté cet argument.

5.63. De l'avis du Groupe spécial, contrairement à ce que l'Union européenne affirme, elle a effectivement fait valoir dans la procédure initiale que les événements portant "extraction" pertinents constituaient des "retraits" au sens de l'article 7.8 (et de l'article 4.7) de l'Accord SMC.[38] Le Groupe spécial initial a examiné les arguments de l'Union européenne et les a rejetés, constatant explicitement ce qui suit:

> Enfin, nous rejetons l'argument des Communautés européennes selon lequel la conservation de liquidités et quasi-liquidités de Dasa et de CASA par DaimlerChrysler et la SEPI, respectivement, constituait un "retrait" ou un "remboursement" de subventions antérieurement accordées à ces entités au sens des articles 4.7 et 7.8 de l'Accord SMC.[39]

5.64. L'Union européenne a fait appel de la constatation du Groupe spécial initial.[40] L'Organe d'appel a examiné l'appel formé par l'Union européenne[41], concluant ce qui suit:

> En conséquence, nous *confirmons* la constatation finale formulée par le Groupe spécial aux paragraphes 7.283, 7.284 et 7.289 de son rapport, selon laquelle les "extractions de liquidités" n'ont pas entraîné le "retrait" des subventions au sens des articles 4.7 et 7.8 de l'*Accord SMC*.[42]

5.65. Ainsi, nous ne relevons aucune base factuelle permettant d'étayer l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle aucune constatation n'a été adoptée dans la procédure initiale en

---

[38] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.257, 7.262, 7.278 et 7.279.

[39] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.289.

[40] Notification d'un appel présentée par l'Union européenne au titre de l'article 16:4 et de l'article 17 du Mémorandum d'accord et de la règle 20 1) des Procédures de travail pour l'examen en appel, WT/DS316/12/Rev.1, paragraphes 2 et 3.

[41] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 750 à 759.

[42] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 759.

relation avec la question de savoir si les événements portant "extraction" avaient entraîné le "retrait" des subventions, au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC. Par conséquent, nous rejetons la demande de l'Union européenne concernant le réexamen de nos constatations figurant au paragraphe 6.927.

5.9 Extinction de l'avantage

5.9.1 Paragraphe 6.994

5.66. L'Union européenne demande que la constatation formulée au paragraphe 6.994 concernant la "juste {valeur} marchande" de la transaction ASM soit réexaminée à la lumière de ce qui, selon elle, constitue "un élément de preuve indiquant clairement que la valeur de l'engagement pris par Lagardère envers l'État français faisait partie des renseignements évalués par les banques d'affaires concernées pour déterminer la valeur relative de MHT pour la société fusionnée". Les États-Unis n'ont pas formulé d'observation sur la demande de l'Union européenne.

5.67. Nous croyons comprendre que l'élément de preuve sur lequel l'Union européenne se fonde est l'énoncé suivant qui figure dans le mémorandum d'offre d'Aérospatiale-Matra:

> Dans son rôle en tant que partenaire stratégique privilégié, Lagardère a pris certains engagements envers l'État français en ce qui concerne le cours des actions d'Aérospatiale-Matra à la Bourse de Paris par rapport à l'indice CAC 40 sur une période de deux ans. De manière générale, Lagardère est convenue de verser à l'État français jusqu'à 1,15 milliard de francs français si le cours des actions d'Aérospatiale-Matra affiche une performance inférieure de 8% à l'indice CAC 40 durant cette période. Si le cours des actions d'Aérospatiale-Matra affiche une performance supérieure d'au moins 10% à l'indice CAC 40 durant cette période, Lagardère ne sera pas tenue d'effectuer des versements et son obligation sera éteinte. Si le cours se situe entre ces deux points, un montant calculé au prorata sera payable.[43]

5.68. Bien que cet extrait décrive l'engagement pris par Lagardère concernant le cours de l'action d'ASM après la fusion d'Aérospatiale et de MTH, il n'explique pas si ou dans quelle mesure la *valeur* de cet engagement pour l'État français a été prise en compte par les banques d'affaires concernées dans leurs valorisations. À cet égard, nous notons qu'en raison du caractère conditionnel de l'engagement pris par Lagardère, l'obligation ultime de Lagardère pouvait se situer entre 1,15 milliard de francs français et un montant nul, en fonction du cours des actions d'ASM négociées après la fusion. Par conséquent, en l'absence de tout élément de preuve divulguant la teneur des valorisations effectuées par les banques d'affaires concernées, nous ne voyons aucune raison de modifier la constatation formulée au paragraphe 6.994. Néanmoins, au vu de la demande de réexamen de l'Union européenne, nous nous sommes efforcés de préciser la constatation formulée au paragraphe 6.994 et nous avons apporté une modification corollaire au paragraphe 6.995.

5.9.2 Paragraphe 6.1008

5.69. Les États-Unis demandent que la dernière phrase du paragraphe 6.1008 soit modifiée pour préciser davantage les constatations du Groupe spécial concernant les incidences de la structure de gouvernance d'ASM sur la "réalité économique" de la transaction ASM. L'Union européenne demande au Groupe spécial de rejeter la demande des États-Unis. À son avis, le libellé actuel de ce paragraphe est exact et succinct. De plus, selon l'Union européenne, le Groupe spécial a examiné ailleurs les questions pertinentes traitées dans ce paragraphe, ce qui rend cette modification inutile.

5.70. Pour éviter toute confusion, la dernière phrase du paragraphe 6.1008 a été reformulée de la manière suggérée par les États-Unis.

[43] Mémorandum d'offre d'Aérospatiale-Matra, 25 mai 1999 (pièce EU-58), page 24.

5.9.3 Paragraphes 6.1009 et 6.1010

5.71. Les États-Unis demandent que la première phrase du paragraphe 6.1010 et la note de bas de page y relative soient supprimées parce que, selon eux, l'Union européenne n'a pas nié l'exactitude des déclarations figurant dans l'article de *BusinessWeek* cité à la fin du paragraphe 6.1009, mais uniquement les assertions faites au paragraphe 20 de leur réponse à la question n° 8 du Groupe spécial. Les États-Unis font valoir que les assertions figurant au paragraphe 20 étaient distinctes des éléments de preuve correspondants. L'Union européenne demande au Groupe spécial de rejeter la demande des États-Unis. Selon elle, le Groupe spécial a correctement interprété la déclaration de l'Union européenne évoquée dans l'observation des États-Unis comme étant un rejet de l'intégralité des assertions, y compris un rejet des éléments d'information cités par les États-Unis (par exemple, les déclarations figurant dans l'article de *BusinessWeek*) à l'appui de leurs assertions.

5.72. Au paragraphe 20 de leur réponse à la question n° 8 du Groupe spécial, les États-Unis ont fait un certain nombre d'assertions, y compris celle selon laquelle "le gouvernement français s'était fixé l'objectif politique de "créer un fer de lance national" de l'industrie de l'aéronautique et de la défense, qui serait mieux placé pour négocier avec ses homologues britannique et allemands". Dans la note de bas de page relative à cette phrase, ils font les assertions additionnelles suivantes:

> Des articles de presse ont également confirmé que le projet de fusion ASM avait été adopté en réaction à un éventuel rapprochement entre Dasa et BAE, qui aurait "nettement désavantagé" l'industrie française et aurait "mis en péril" sa "position dominante de longue date dans le partenariat Airbus". … Pour cette raison, "le premier ministre Jospin a secrètement donné son aval à un projet audacieux visant à privatiser Aérospatiale et à la fusionner avec Matra, grand fournisseur du secteur de la défense contrôlé par Lagardère. M. Jospin a fait le raisonnement selon lequel comme le gouvernement conserverait une participation importante, il pourrait encore dans une large mesure tenir les rênes. "Nous devions être les plus forts possibles sur le plan industriel pour rester dans la course", se rappelle Frédéric Lavenir, haut fonctionnaire occupant un poste clé au Ministère des finances qui a aidé à structurer la fusion."[44]

5.73. Nous n'interprétons pas la teneur de cette note de bas de page, qui se rapporte à la deuxième phrase du paragraphe 20 de la réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial, comme étant une simple référence à un élément de preuve étayant l'assertion faite dans ce paragraphe. À notre avis, la référence des États-Unis aux vues alléguées du premier ministre Jospin concernant l'importance stratégique et le maintien du contrôle national d'ASM faisait partie de l'assertion des États-Unis selon laquelle le gouvernement français voulait créer un "fer de lance national" aux fins de la fusion entre Dasa et BAE. Ainsi, en niant l'exactitude des assertions faites au paragraphe 20 de la réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial, nous croyons comprendre que l'Union européenne les rejette dans leur intégralité, y compris les assertions figurant dans la note de bas de page des États-Unis dans laquelle l'article de *BusinessWeek* est cité. Une telle interprétation de la position de l'Union européenne serait compatible avec l'argumentation générale de l'Union européenne concernant le "changement qualitatif de contrôle" qui a découlé de la fusion ASM, ce qui a, selon elle, laissé à Lagardère (et non à l'État français) le "contrôle effectif" des décisions essentielles de la société. Par conséquent, nous constatons que la qualification de la position de l'Union européenne concernant les assertions faites au paragraphe 20 de la réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial est exacte. Nous rejetons donc la demande des États-Unis concernant la suppression du paragraphe 6.1010 et de la note y relative.

[44] Réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial, note de bas de page 16 (citant Jean Rossant, "Birth of a Giant: The inside story of how Europe's toughest bosses turned Airbus into a global star: EADS", *BusinessWeek*, 10 juillet 2000 (pièce USA-561), page 170).

5.10 Demandes de constatations de l'existence, et de la compatibilité avec les accords visés, des mesures prises pour se conformer concernant les subventions ayant trait à l'allongement de la piste de l'aéroport de Brême et au site d'assemblage des aéronefs du Mühlenberger Loch

5.74. L'Union européenne demande au Groupe spécial de constater que les deux mesures déclarées comme ayant été prises pour se conformer concernant le site d'assemblage des aéronefs du Mühlenberger Loch et l'allongement de la piste de l'aéroport de Brême ont entraîné le "retrait" des subventions respectives, au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC. Elle affirme que le droit dont dispose un défendeur initial de faire évaluer par un groupe spécial de la mise en conformité la compatibilité avec les règles de l'OMC d'une mesure prise pour se conformer a été explicitement reconnu par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Maintien de la suspension*, dans laquelle il a été constaté que "{f}aute d'une réfutation par le plaignant initial, le groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 fera sa détermination sur la base des éléments *prima facie* présentés par le défendeur initial montrant que sa mesure de mise en œuvre l'a mis en conformité avec les recommandations et décisions de l'ORD".[45]

5.75. Les États-Unis demandent au Groupe spécial de rejeter la demande de l'Union européenne. Cela étant, ils affirment que, comme ils l'ont dit dans leur deuxième communication écrite, ils ne maintiennent pas les allégations incluses dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial en ce qui concerne les mesures relatives au Mühlenberger Loch et à la piste de l'aéroport de Brême. Ils ne demandent pas non plus qu'il soit constaté que l'Union européenne ne s'est pas conformée aux recommandations et décisions de l'ORD en ce qui concerne ces mesures, et ne font pas valoir que ces subventions ont causé des effets défavorables après la fin de la période de mise en œuvre. Par conséquent, il n'y a pas entre les parties de désaccord pertinent que le Groupe spécial doit régler. Les États-Unis font en outre valoir que les rapports de l'Organe d'appel dans les affaires *États-Unis – Maintien de la suspension* et *Canada – Maintien de la suspension* n'étayent pas de manière importante la demande de l'Union européenne, et que cette demande n'a pas été présentée en temps opportun.

5.76. Nous rappelons qu'un groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord a pour fonction de procéder à une évaluation objective de la question de savoir si un Membre s'est conformé aux décisions et recommandations adoptées par l'ORD dans une procédure initiale dans les cas où il y a "désaccord au sujet de l'existence ou de la compatibilité avec un accord visé de mesures prises pour se conformer". Comme il est indiqué au paragraphe 2.1 a), et dans les notes de bas de page 33 (qui est maintenant la note de bas de page 53), 87 (qui est maintenant la note de bas de page 109) et 1820 (qui est maintenant la note de bas de page 1847), aucune partie ne conteste actuellement l'existence des mesures prises pour se conformer que l'Union européenne a notifiées concernant les subventions relatives au Mühlenberger Loch ou à la piste de l'aéroport de Brême, et il n'y a actuellement aucun désaccord entre les parties sur le point de savoir si ces mesures prises pour se conformer sont compatibles avec les disciplines pertinentes de l'Accord SMC ou si elles assurent la mise en conformité avec les recommandations et décisions de l'ORD. Les termes explicites de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord suggèrent qu'en l'absence d'un tel "désaccord", il n'y a aucune question de compatibilité avec les règles de l'OMC à décider en relation avec les mesures prises pour se conformer.

5.77. Les rapports de l'Organe d'appel dans les affaires *États-Unis – Maintien de la suspension* et *Canada – Maintien de la suspension* n'imposent pas une solution différente. L'Union européenne cite un extrait de ces deux rapports qui figure dans des sections dans lesquelles l'Organe d'appel a exposé ce qu'un groupe spécial au titre de l'article 21:5 hypothétique serait censé faire dans le scénario procédural spécifique suivant: a) un *défendeur* initial engage une procédure au titre de l'article 21:5; b) le *plaignant* initial refuse de participer à cette procédure au titre de l'article 21:5; et c) le plaignant initial avait déjà *suspendu* des concessions à l'égard du défendeur initial conformément aux dispositions applicables de l'article 22 du Mémorandum d'accord. L'Organe d'appel a souligné, toutefois, que dans ce scénario hypothétique, il y aurait un "désaccord" entre les parties que le groupe spécial de la mise en conformité devrait régler, c'est-à-dire le point de savoir si le maintien de la suspension de concessions continuait d'être justifié au titre de l'article 22:8 du Mémorandum d'accord. Ainsi, selon ce scénario, le groupe spécial de la mise en conformité serait appelé à "{faire} sa détermination sur la base des éléments *prima facie*

[45] Rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Maintien de la suspension*, paragraphe 358; et *Canada – Maintien de la suspension*, paragraphe 358.

présentés par le défendeur initial montrant que sa mesure de mise en œuvre l'a mis en conformité avec les recommandations et décisions de l'ORD"[46] pour régler la "situation anormale"[47] constituée par le maintien d'une suspension de concessions, "le retour à la normale {devant} se faire le plus rapidement possible".[48] Aucun désaccord ni aucune prescription connexe de ce type n'existe dans la présente procédure. La suspension de concessions n'a pas été approuvée ou mise en œuvre et, du reste, c'est le plaignait initial, les États-Unis, qui a engagé la présente procédure au titre de l'article 21:5, à laquelle les deux parties ont participé.

5.78. Par conséquent, faute d'une quelconque réfutation explicite par les États-Unis des mesures prises pour se conformer par l'Union européenne en ce qui concerne les subventions ayant trait au Mühlenberger Loch ou à la piste de l'aéroport de Brême, nous constatons qu'aucune prescription de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord n'impose au Groupe spécial de la mise en conformité dans le présent différend de formuler des constatations concernant la compatibilité de ces mesures avec les accords visés. Ainsi, il découle des termes exprès de l'article 22:2 du Mémorandum d'accord que les États-Unis ne seraient pas autorisés à demander la suspension de concessions ou d'autres obligations au titre des accords visés en relation avec les mesures relatives au Mühlenberger Loch ou à la piste de l'aéroport de Brême. Par conséquent, pour toutes les raisons qui précèdent, nous rejetons la demande de l'Union européenne.

5.11 Effets défavorables

5.11.1 Paragraphe 6.1155 et note de bas de page 1908 (qui est maintenant la note de bas de page 1935)

5.79. Les États-Unis demandent que la dernière phrase de la note de bas de page 1908 (qui est maintenant la note de bas de page 1935) relative au paragraphe 6.1155 soit modifiée pour rendre compte avec plus d'exactitude des arguments et des données présentés par les États-Unis en relation avec les aéronefs-cargos. L'Union européenne demande au Groupe spécial de rejeter la demande des États-Unis. À son avis, la modification demandée prendrait en compte une allégation concernant les avions-cargos que les États-Unis n'ont pas étayée au cours du présent différend.

5.80. Nous avons modifié la note de bas de page 1908 (qui est maintenant la note de bas de page 1935) pour décrire plus exactement le champ des arguments des États-Unis.

5.11.2 Paragraphe 6.1672

5.81. L'Union européenne demande que la constatation formulée au paragraphe 6.1672 concernant la pertinence de la trésorerie brute d'EADS comme source de financement d'une partie des coûts de développement de l'A350XWB soit modifiée, et que le Groupe spécial constate en conséquence que les chiffres concernant la trésorerie brute renforcent la constatation formulée au paragraphe 6.1690 selon laquelle "EADS avait d'importantes liquidités qu'elle aurait pu réaffecter au programme relatif à l'A350XWB". Elle fait valoir que la trésorerie brute est pertinente dans ce contexte "parce que, malgré qu'elle serait réduite lorsqu'un engagement financier arrive à échéance, elle peut être simultanément reconstituée par l'emprunt, de sorte que la situation de trésorerie et d'emprunt globale d'EADS ne change *pas*". Comme il est indiqué au paragraphe 6.1672, l'Union européenne formule le même argument dans une note de bas de page figurant dans sa deuxième communication écrite. Les États-Unis demandent au Groupe spécial de rejeter la demande de l'Union européenne. Ils estiment que même si EADS avait pu recourir à l'emprunt pour "reconstituer" sa trésorerie brute à mesure que des engagements financiers arrivaient à échéance, il s'agit d'une question qui se rapporte à la capacité hypothétique d'EADS de s'endetter. Comme le Groupe spécial a déjà examiné cette capacité hypothétique ailleurs dans le rapport, il n'est pas nécessaire de traiter cette question dans le contexte de l'examen de la trésorerie brute.

---

[46] Rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Maintien de la suspension*, paragraphe 358; et *Canada – Maintien de la suspension*, paragraphe 358.

[47] Rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Maintien de la suspension*, paragraphe 310; et *Canada – Maintien de la suspension*, paragraphe 310.

[48] Rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Maintien de la suspension*, paragraphe 348; et *Canada – Maintien de la suspension*, paragraphe 348.

5.82. Nous rejetons la demande de l'Union européenne. Comme il est expliqué dans le rapport, la portion de l'une quelconque des situations de trésorerie brute (effectives et projetées) d'EADS qui doit couvrir les engagements financiers ne pourrait pas être réaffectée au programme relatif à l'A350XWB. La déduction de cette portion des situations de trésorerie brute donne les situations de trésorerie nette connexes d'EADS. Nous avons de ce fait considéré que la trésorerie nette donnait une indication plus fiable de l'importance des liquidités qu'EADS devait réaffecter au programme relatif à l'A350XWB. Ce rapport entre la situation de trésorerie brute et la situation de trésorerie nette subsiste quelle que soit l'importance de la dette qu'EADS pourrait contracter ou le moment auquel elle contracterait cette dette. Dans la mesure où EADS aurait pu obtenir des liquidités pour l'aider à financer le programme relatif à l'A350XWB en vendant des instruments de dette, cette question est examinée – d'une manière compatible avec la façon dont les parties ont structuré leurs arguments et présenté leurs éléments de preuve – dans notre analyse de la capacité d'endettement d'EADS. En d'autres termes, nous avons analysé la capacité d'EADS de financer les coûts de développement du programme relatif à l'A350XWB par l'emprunt en tant que question concernant la capacité d'emprunt et dans le contexte de la trésorerie brute.

5.11.3 Paragraphe 6.1788

5.83. L'Union européenne demande que soient ajoutées des références aux paragraphes pertinents des communications des États-Unis "dans lesquels les États-Unis formulent" l'argument indiqué dans les deux dernières phrases du paragraphe 6.1788.

5.84. Les États-Unis se réfèrent à leur observation générale, exposée plus en détail ci-après, concernant la demande de l'Union européenne visant à inclure des références à leurs arguments. Ils observent également que le paragraphe expose les conclusions du Groupe spécial et repose sur l'analyse précédente du Groupe spécial concernant les arguments des parties et les éléments de preuve, y compris l'accord des parties concernant le fait observé que plusieurs nouveaux venus ont joué un rôle important dans la concurrence dans l'industrie des LCA et la probabilité que cette situation persiste dans un avenir immédiat. Les États-Unis estiment que des références aux communications des États-Unis sont donc inutiles.

5.85. Les deux phrases qui sont visées par la demande de réexamen de l'Union européenne figurent dans un passage du rapport intérimaire dans lequel est évalué le bien-fondé des positions des parties en ce qui concerne les conditions de concurrence qui existeraient après la fin de la période de mise en œuvre, à la lumière des deux scénarios hypothétiques "plausibles". Les deux phrases font partie de notre évaluation objective des conditions de concurrence qui existeraient, selon nous, dans le scénario hypothétique "plausible" dans lesquels Boeing aurait été un producteur monopolistique de LCA. Par conséquent, nous ne voyons rien qui étaye la demande de réexamen de l'Union européenne et, de ce fait, nous ne modifions pas le paragraphe pertinent.

5.12 Désignation de certains renseignements comme RCC

5.86. Les États-Unis demandent que certains renseignements spécifiques figurant dans sept paragraphes du rapport intérimaire soient désignés comme RCC pour ne pas que la divulgation de renseignements non publics dans le rapport final cause du tort à ceux qui en sont à l'origine. L'Union européenne ne s'est pas opposée aux demandes des États-Unis.

5.87. Nous avons fait droit aux demandes des États-Unis et avons placé les renseignements pertinents entre crochets dans le rapport final.

5.88. L'Union européenne demande que certains renseignements spécifiques figurant dans 59 paragraphes et 25 notes de bas de page du rapport intérimaire soient désignés comme RCC pour ne pas que la divulgation de renseignements non publics dans le rapport final cause du tort à ceux qui en sont à l'origine. Dans leurs observations sur les demandes de l'Union européenne, les États-Unis font observer que deux des demandes en question (concernant le paragraphe 6.561 ainsi que les paragraphes 6.728 et 6.729) ont trait à des renseignements qui n'avaient pas été placés entre crochets dans ses première et deuxième communications écrites. Ils notent aussi que les renseignements dont l'Union européenne a dit qu'ils devraient être placés entre crochets aux paragraphes 6.682 et 6.272 n'apparaissent pas entre crochets au paragraphe 177 de la première communication écrite des États-Unis et sont fondés sur des renseignements à la disposition du public.

5.89. Le renseignement pour lequel l'Union européenne demande un traitement RCC aux paragraphes 6.561, 6.728 et 6.729 est la date à laquelle le premier contrat d'AL/FEM concernant l'A350XWB a été conclu. L'Union européenne a désigné cette date comme RCC lorsqu'elle a fourni les contrats d'AL/FEM en réponse à la demande de renseignements présentée par le Groupe spécial conformément à l'article 13 du Mémorandum d'accord, après le dépôt de sa première communication écrite. Comme les États-Unis le notent, toutefois, la même date est indiquée explicitement dans deux paragraphes des première et deuxième communications écrites de l'Union européenne dans lesquels elle n'est *pas* désignée comme RCC. Mis à part ces quelques cas de divulgation, l'Union européenne s'est de manière générale efforcée de placer entre crochets les dates auxquelles tous les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB ont été conclus. Nous notons, en outre, qu'aucune partie ne fait valoir que les renseignements pertinents relèvent du domaine public. À notre avis, ces faits donnent à penser que la divulgation par l'Union européenne des renseignements pertinents dans les paragraphes mentionnés par les États-Unis n'était pas intentionnelle. Cela étant, et vu les communications volumineuses et les nombreux éléments de preuve qui ont été présentés dans la présente procédure, nous avons décidé de faire droit à la demande de l'Union européenne, conscients que cela ne porterait pas atteinte aux droits en matière de régularité de la procédure des États-Unis dans le cadre du règlement du présent différend.

5.90. Passant aux observations des États-Unis concernant les demandes formulées par l'Union européenne en relation avec les paragraphes 6.682 et 6.272, nous ne pouvons trouver aucune référence aux renseignements visés par la demande de l'Union européenne en relation avec le paragraphe 6.272 au paragraphe 177 de la première communication écrite des États-Unis. En outre, d'après les renseignements figurant au paragraphe 177 de la première communication écrite des États-Unis, nous croyons comprendre que la deuxième observation des États-Unis est centrée sur le paragraphe 6.681 du rapport intérimaire, et non sur le paragraphe 6.682, de ce rapport. Nous avons modifié le texte du paragraphe 6.681 afin de tenir compte des observations des deux parties concernant la confidentialité des renseignements pertinents.

5.91. En ce qui concerne toutes les autres demandes de l'Union européenne concernant le traitement de certains renseignements comme RCC, nous avons placé entre crochets le texte spécifique ou modifié d'une autre manière les passages pertinents pour garantir le niveau de protection demandé par l'Union européenne.

5.13 Désignation de certains renseignements comme RCES

5.92. L'Union européenne demande au Groupe spécial de placer entre crochets divers termes et passages figurant dans le rapport intérimaire qui sont RCES pour ne pas divulguer des renseignements non publics dans le rapport final, ce qui pourrait causer un tort exceptionnel à ceux qui en sont à l'origine. Les États-Unis ne s'opposent pas aux demandes de l'Union européenne.

5.93. Nous avons fait droit aux demandes de l'Union européenne concernant la protection des RCES en supprimant le libellé pertinent ou en le modifiant de manière à ne pas révéler des RCES ou à ne pas faire en sorte qu'il soit possible d'inférer l'existence de RCES du contexte du libellé. À cet égard, nous rappelons que même si, conformément au paragraphe 59 des procédures relatives aux RCC et RCES, des RCES ne doivent pas être divulgués dans le rapport du Groupe spécial, nous sommes néanmoins autorisés à "faire des déclarations ou tirer des conclusions qui seront fondés sur les renseignements extraits des RCES". Nous avons décidé de ne pas placer entre crochets les termes et passages pertinents qui sont visés par la demande de l'Union européenne car nous ne considérons pas qu'il serait nécessaire de créer une version RCES du rapport final pour répondre pleinement aux demandes de l'Union européenne concernant la protection des RCES.

6 CONSTATATIONS

6.1 Introduction

6.1. Il est bien établi que la tâche d'un groupe spécial établi au titre de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord consiste à procéder à une évaluation objective de la question de savoir si un Membre s'est conformé aux recommandations et décisions adoptées par l'ORD lui enjoignant de rendre une ou plusieurs mesures dont il avait été constaté qu'elles étaient incompatibles avec les

règles de l'OMC dans la procédure initiale conformes à ses obligations au titre des accords visés. À cette fin, l'article 21:5 prévoit qu'un groupe spécial peut être tenu d'examiner deux grandes questions relatives à la mise en conformité: a) l'"existence" de "mesures prises pour se conformer" aux décisions et recommandations; et b) la "compatibilité avec un accord visé" de telles mesures.[49] Dans des différends sur la mise en conformité qui visent des subventions pouvant donner lieu à une action, comme en l'espèce, l'évaluation de ces questions par un groupe spécial sera éclairée par l'article 7.8 de l'Accord SMC.[50]

6.2. L'article 7:8 de l'Accord SMC est l'une des "règles et procédures spéciales ou additionnelles relatives au règlement des différends contenues dans les accords visés"[51], qui prévalent sur les règles et procédures générales du Mémorandum d'accord dans la mesure où il y a un conflit entre elles.[52] Il précise ce qu'un Membre mettant en œuvre doit faire après l'adoption d'un rapport de groupe spécial et/ou de l'Organe d'appel dans lequel il est déterminé qu'une subvention quelconque a causé des effets défavorables au sens de l'article 5 de l'Accord SMC. En particulier, il prescrit que tout "Membre qui accorde ou maintient cette subvention prendra des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou retirera la subvention". Il s'ensuit que pour déterminer si un Membre mettant en œuvre s'est conformé aux recommandations et décisions adoptées par l'ORD dans des affaires visant des subventions pouvant donner lieu à une action, l'une des questions qu'un groupe spécial au titre de l'article 21:5 devra évaluer est celle de savoir si le Membre concerné a agi d'une manière conforme à la prescription imposant de "prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" ou de "retirer la subvention".

6.3. Dans la présente procédure, les États-Unis soutiennent que l'Union européenne et certains États membres ne se sont pas conformés aux recommandations et décisions adoptées par l'ORD dans la procédure initiale pour deux raisons principales. Premièrement, ils allèguent que l'Union européenne et certains États membres n'ont pas agi conformément 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" non seulement parce que les subventions dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale continuent, d'après ce qu'ils allèguent, de causer des effets défavorables actuellement[53], mais aussi parce qu'en acceptant d'accorder à Airbus une AL/FEM pour son dernier modèle de LCA, l'A350XWB, la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni ont, selon les États-Unis, "continué et même accru"[54] le subventionnement des activités relatives aux LCA d'Airbus, causant de ce fait des "effets défavorables additionnels"[55], au sens des articles 5 c) et 6.3 de l'Accord SMC. Deuxièmement, les États-Unis allèguent que la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni ne se sont pas conformés aux recommandations et décisions adoptées par l'ORD parce que, selon eux, les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB constituent des subventions à l'exportation et/ou des subventions au remplacement des importations prohibées, au sens de l'article 3.1 et 3.2 de l'Accord SMC, allégations qu'ils formulent également en ce qui concerne les subventions AL/FEM pour l'A380.

6.4. L'Union européenne rejette les allégations des États-Unis dans leur intégralité, faisant valoir que l'Union européenne et certains États membres ont pleinement mis en œuvre les recommandations et décisions adoptées par l'ORD. En particulier, elle dit que les subventions dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale soit ont été "retirées" soit ne causent plus d'"effets défavorables", ce qui assure la mise en conformité de l'Union européenne et de certains États membres avec leurs obligations au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC. De plus, l'Union européenne soutient que les allégations des États-Unis concernant les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB et leurs allégations de subventions prohibées à l'encontre des subventions AL/FEM pour l'A380 n'entrent pas dans le champ de la présente procédure de mise en conformité ou, en tout état de cause, sont dénuées de fondement.

[49] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 40.
[50] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 235.
[51] Article 1:2 et Appendice 2 du Mémorandum d'accord.
[52] Rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 235; *Guatemala – Ciment*, note de bas de page 55; et *États-Unis – FSC*, paragraphe 159.
[53] Les allégations des États-Unis à cet égard ne comprennent pas les mesures de subventionnement relatives au Mühlenberger Loch et à l'allongement de la piste de l'aéroport de Brême dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale. Voir plus loin les paragraphes 6.19 à 6.22.
[54] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 1.
[55] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 1.

6.5. Les positions des parties soulèvent essentiellement trois grandes séries de questions concernant: a) la portée des allégations et mesures qui peuvent être contestées dans la présente procédure; b) la mesure dans laquelle les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB et l'A380 constituent des subventions prohibées, au sens de l'article 3.1 et 3.2 de l'Accord SMC; et c) la question 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. Dans notre rapport, nous évaluons sur le fond les affirmations des parties se rapportant à chacune de ces questions successivement. Toutefois, avant de procéder à cette analyse, nous passons en revue les "actions" de mise en conformité déclarées de l'Union européenne et examinons sa conviction que les États-Unis n'ont pas établi *prima facie* qu'il y avait non-mise en conformité dans le présent différend[56] et, par conséquent, que l'Union européenne et certains États membres n'ont "pas matière à réfutation".[57]

6.2 Communication de l'Union européenne du 1er décembre 2011 sur la mise en conformité

6.2.1 Introduction

6.6. Le 1er décembre 2011, l'Union européenne a informé l'ORD qu'elle avait "pris des mesures appropriées" pour rendre ses mesures "pleinement conformes à ses obligations dans le cadre de l'OMC", assurant ainsi la " mise en œuvre intégrale des recommandations et décisions de l'ORD".[58] Dans sa communication, elle a déclaré qu'elle avait adopté "un plan d'action qui vis{ait} toutes les formes d'effets défavorables, toutes les catégories de subventions et tous les modèles d'aéronefs d'Airbus visés par les recommandations et décisions de l'ORD".[59] Elle a dit que ce "plan d'action" incluait: a) obtenir le remboursement et/ou supprimer l'AL/FEM; b) imposer des redevances et loyers majorés en relation avec le soutien aux infrastructures conformément aux principes du marché; et c) faire en sorte que les contributions au capital et les subventions au titre de l'aide régionale ""prennent fin", pour reprendre les termes de l'Organe d'appel, et ne puissent plus causer d'effets défavorables".[60] Elle a communiqué "{d}es renseignements concernant" les "mesures prises" et "d'autres événements survenus sur le marché dans l'intervalle" qui, selon elle, lui ont permis de se mettre en conformité dans un document de deux pages, comprenant 36 paragraphes numérotés, annexé à sa communication.[61]

6.7. Au vu des explications données par l'Union européenne au cours de la présente procédure, il apparaît que le "plan d'action" sur lequel elle s'appuie pour alléguer qu'elle a intégralement mis en œuvre les recommandations et décisions de l'ORD fait référence non seulement à des "actions" menées *après* l'adoption des recommandations et décisions, mais aussi à des "événements" qui sont survenus *avant* que l'ORD n'adopte les recommandations et décisions (parfois même avant que les États-Unis ne présentent leur demande de consultations dans le différend initial), ainsi qu'à des "événements" dont il est allégué qu'ils sont survenus au cours d'une période qui *coïncidait* avec la date à laquelle l'ORD a adopté les recommandations et décisions. Dans la présente partie de notre rapport, nous donnons notre interprétation des trois catégories d'"actions" de mise en conformité de l'Union européenne, telles qu'elles ont été exposées dans la communication de l'Union européenne sur la mise en conformité du 1er décembre 2011 et expliquées et examinées plus en détail dans les communications des parties dans le présent différend.

---

[56] Après avoir rappelé l'exposé qu'elle avait fait dans sa première communication écrite du "cadre juridique {allégué} et des principes" qui devraient guider l'évaluation par le Groupe spécial des allégations de non-mise en conformité des États-Unis et, entre autres choses, avoir appelé l'attention sur "le caractère très laconique" de la première communication écrite des États-Unis, qui, dans une très large mesure, visait simplement à *présumer* au lieu de *démontrer* une grande partie de ce qu'ils avançaient, l'Union européenne a expliqué dans sa deuxième communication écrite que "{d}ans la mesure où les États-Unis pourraient réussir à induire le Groupe spécial de la mise en conformité en erreur sur ces questions, elle contester{ait} les constatations pertinentes et chercher{ait} à les faire infirmer en appel". (deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 14 et 17) (italique dans l'original)

[57] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 44 et 200.

[58] Communication de l'Union européenne datée du 1er décembre 2011, WT/DS316/17, 5 décembre 2011 (communication sur la mise en conformité).

[59] Communication sur la mise en conformité, paragraphe 3. (souligné dans l'original)

[60] Communication sur la mise en conformité, paragraphe 4.

[61] Communication sur la mise en conformité, paragraphe 4. Les 36 "mesures" indiquées par l'Union européenne sont décrites et expliquées plus en détail plus loin aux paragraphes 6.8 à 6.42.

6.2.2 Actions menées *après* l'adoption des recommandations et décisions par l'ORD

6.2.2.1 Résiliation des accords d'AL/FEM français et espagnols ("mesures" n° 1 à 3, 7 à 11, 14 à 16, 18, 19 et 21 à 24)

6.8. Les deux tiers des "actions" de mise en conformité déclarées de l'Union européenne prenaient la forme d'une résiliation des accords d'AL/FEM, qui, pour la majorité des accords, a eu lieu *après* l'adoption des recommandations et décisions par l'ORD.[62] Dans sa première communication écrite, l'Union européenne a présenté des éléments de preuve indiquant que les accords d'AL/FEM français concernant les programmes relatifs à l'A300B, l'A300B2/B4, l'A300-600, l'A310, l'A310-300, l'A320, l'A330/A340 de base, l'A330-200 et l'A340-500/600 et les accords d'AL/FEM espagnols concernant l'A300B, l'A300B2/B4, l'A300-600, l'A320 et l'A330/A340 de base avaient été résiliés entre septembre et novembre 2011.[63]

6.9. Nous notons que, dans un certain nombre de cas, la résiliation formelle des accords d'AL/FEM français et espagnols entre septembre et novembre 2011 est survenue bien des années *après* que, d'après ce qu'affirme l'Union européenne, le principal prêté avait été "remboursé intégralement" conformément aux conditions bonifiées prévues dans les accords pertinents.[64] Dans trois cas impliquant l'État français, les accords d'AL/FEM ont été résiliés après la conclusion d'un accord de liquidation des "obligations de paiement non honorées" d'Airbus en novembre 2011, conformément aux conditions bonifiées prévues dans les accords d'AL/FEM pertinents.[65] Nous notons également que la résiliation formelle des contrats d'AL/FEM pertinents concernant l'A300 et l'A310 est survenue quatre ans *après* la fin des programmes relatifs aux aéronefs correspondants[66], la suppression de l'AL/FEM française pour l'A330/A340 de base et l'A340-500/600 coïncidant avec la suppression du programme relatif à l'A340.

6.10. Ainsi, en substance, les "mesures" de suppression des AL/FEM françaises et espagnoles sur lesquelles l'Union européenne s'appuie et pour lesquelles elle a fourni des éléments de preuve concernent des cas où un accord d'AL/FEM avait déjà pris fin, conformément à ses modalités et conditions bonifiées, ou, s'agissant des AL/FEM françaises pour l'A330/A340 de base, l'A340-500/600 et l'A330-200, des cas où les obligations de remboursement encore *non honorées* avaient été liquidées conformément à leurs modalités et conditions bonifiées.

---

[62] Quatorze des 24 "mesures" de résiliation indiquées dans la communication de l'Union européenne sur la mise en conformité concernent des "actions" entreprises *après* l'adoption des recommandations et décisions par l'ORD. L'Union européenne a précisé lors du réexamen intérimaire que 7 des 24 "mesures" de résiliation, qui se rapportaient aux accords d'AL/FEM allemands concernant les programmes relatifs à l'A300B, l'A300B2/B4, l'A300-600, l'A310, l'A310-300, l'A320 et l'A330/A340 de base, étaient attestées par les liquidations de la dette de 1997 et 1998 entre les pouvoirs publics allemands et DaimlerChrysler Aerospace AG (DASA) (voir plus loin les paragraphes 6.25 et 6.26).

[63] Lettre de l'État espagnol à Airbus du 30 septembre 2011 résiliant les contrats d'AL/FEM concernant l'A300 (Lettre de résiliation des contrats d'AL/FEM espagnols concernant l'A300), (pièce EU-31); Lettre de l'État français à Airbus du 24 octobre 2011 résiliant les contrats d'AL/FEM concernant l'A300 (Lettre de résiliation des contrats d'AL/FEM français concernant l'A300), (pièce EU-25); Lettre de l'État français à Airbus du 24 octobre 2011 résiliant le contrat d'AL/FEM concernant l'A310 (Lettre de résiliation du contrat d'AL/FEM français concernant l'A310), (pièce EU-34); Lettre de l'État espagnol à Airbus du 30 septembre 2011 résiliant les contrats concernant l'A320 (Lettre de résiliation des contrats espagnols concernant l'A320), (pièce EU-40); Lettre de l'État français à Airbus du 24 octobre 2011 informant Airbus que le contrat d'AL/FEM concernant l'A320 avait été résilié (Lettre informant Airbus de la résiliation du contrat d'AL/FEM français concernant l'A320), (pièce EU-36); Lettre conjointe de l'État espagnol et d'Airbus du 5 octobre 2011 résiliant d'un commun accord les contrats d'AL/FEM concernant l'A330/A340 (Lettre de résiliation des contrats espagnols concernant l'A330/A340), (pièce EU-49); et Lettre de l'État français à Airbus du 22 novembre 2011 résiliant, à compter du 8 novembre 2011, les contrats d'AL/FEM concernant l'A330/A340 de base, l'A330-200 et l'A340-500/600 (Lettre de résiliation du contrat français concernant l'A330/A340 de base, l'A330-200 et l'A340-500/600), (pièce EU-47).

[64] Ces résiliations concernent les AL/FEM françaises pour l'A300B/B2/B4, l'A300-600, l'A310, l'A310-300 et l'A320 et les AL/FEM espagnoles pour l'A300B/B2/B4, l'A300-600 et l'A320, qui, selon l'Union européenne, avaient toutes été "remboursées intégralement" entre 1994 et 1999. (première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 168 à 178). Les affirmations de l'Union européenne concernant le remboursement de l'AL/FEM aux conditions bonifiées et la pertinence de ce fait pour ses allégations de mise en conformité sont traitées ailleurs dans le présent rapport, aux paragraphes 6.1066 à 6.1074.

[65] Ces résiliations concernent les AL/FEM françaises pour l'A330/A340 de base et l'A330-200. (première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 177 et 181)

[66] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 168 à 172.

6.11. Les États-Unis qualifient les résiliations alléguées de "vaines formalités sans remboursement des subventions" dont il "apparaît qu'elles ne sont rien de plus que des actes d'ordre administratif et formaliste" n'ayant "aucune incidence sur les effets défavorables" causés – à savoir "les effets qui découlent de la présence sur le marché de LCA d'Airbus qui n'auraient pas pu être lancés comme et quand ils l'ont été (si tant est qu'ils l'aient été) sans {AL/FEM}".[67]

6.12. L'Union européenne reconnaît que la résiliation formelle d'un instrument de dette qui est arrivé à son terme "en soi ne supprime pas ni ne retire l'argent que le débiteur a reçu au titre de l'accord".[68] Toutefois, elle dit que "cela est hors de propos", parce que, à son avis, la question qui se pose aux fins de la question de la mise en conformité dont le présent Groupe spécial est saisi est celle de savoir si la *subvention a pris fin*.[69] En particulier, elle soutient que l'obligation énoncée à l'article 7.8 de l'Accord SMC de "prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" ou de "retirer la subvention" s'applique uniquement pour les *subventions* dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale qui *continuent d'exister* après l'adoption de recommandations et décisions par l'ORD. Elle ajoute que le fait qu'une subvention particulière a pu arriver à expiration et, par conséquent, n'existe plus signifie que l'Union européenne a assuré son "retrait", se mettant aussi en conformité avec ses obligations au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC.[70] Par conséquent, bien que l'Union européenne convienne que la résiliation d'un contrat d'AL/FEM ne répond pas à la question de "savoir si l'existence de la subvention au regard du droit de l'OMC a ou non également pris fin"[71], elle fait néanmoins valoir que la résiliation est "un élément de preuve additionnel, même si elle n'est pas nécessaire ou suffisante en elle-même et à elle seule, qui constitue la reconnaissance par les parties du retrait (ou de la cessation des effets défavorables)".[72] Par conséquent, l'Union européenne n'admet pas que les cas de résiliation indiqués dans sa communication sur la mise en conformité "ne font pas partie de l'ensemble de mesures prises pour se conformer dans le présent différend".[73]

6.13. En définitive, donc, nous ne considérons pas que l'Union européenne fasse valoir que la résiliation formelle d'accords d'AL/FEM déjà remboursés ou liquidés à leurs conditions bonifiées avant la fin de la période de mise en œuvre assure sa mise en conformité avec les recommandations et décisions adoptées de l'ORD. L'Union européenne invoque plutôt la résiliation *formelle* de ces instruments d'AL/FEM en tant qu'*élément* de la configuration des faits qui, selon elle, démontre qu'elle a intégralement mis en œuvre les recommandations et décisions adoptées de l'ORD.

6.2.2.2 Faire en sorte que les subventions "prennent fin" ("mesure" n° 26)

6.14. L'une des 36 "mesures" indiquées dans la communication de l'Union européenne sur la mise en conformité consistait à mettre "fin" à *toutes* les subventions dont il avait été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale, à l'exception des mesures d'AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380. Les États-Unis qualifient cette "mesure" d'"argument juridique" "fondé sur des affirmations selon lesquelles, en raison du temps écoulé", "les subventions ou leurs effets défavorables deviennent progressivement sans importance". Rappelant que l'Organe d'appel a expliqué que "face à une constatation visée par l'article 7.8 de l'Accord SMC, "{u}n Membre n'aurait normalement pas la faculté de s'abstenir d'engager une action quelconque en partant de l'idée que la subvention arrivera à expiration ou que ses effets défavorables disparaîtront d'eux-mêmes"", les États-Unis font valoir que l'Union européenne n'a pas le droit d'alléguer qu'elle s'est mise en conformité si elle n'a pas engagé une "action" quelconque, parce que, selon eux, elle n'a "aucune raison de croire que la situation présente s'écarte de ce que serait, comme l'Organe d'appel l'a constaté, la situation normale". Par

[67] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 39, 260 et 264.
[68] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 164 (citant la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 39).
[69] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 164.
[70] Nous examinons le bien-fondé des deux argumentations de l'Union européenne plus loin aux paragraphes 6.794 à 6.1102.
[71] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 164.
[72] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 101.
[73] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 101.

conséquent, ils disent que "mettre prétendument "fin"" aux subventions n'assure pas la mise en conformité avec l'article 7.8.[74]

6.15. L'Union européenne a précisé dans sa première communication écrite que ce qu'elle entendait par mettre "fin" aux subventions pertinentes, c'était simplement entreprendre de déterminer si, à la lumière de sa propre interprétation de certaines constatations formulées par l'Organe d'appel dans la procédure initiale, les "durées de vie" *ex ante* de ces subventions avaient pris fin avant la fin de la période de mise en œuvre. Elle a confié à PricewaterhouseCoopers (PwC) la réalisation de cette évaluation. Ainsi, il a été demandé à PwC de déterminer, à la lumière de l'interprétation donnée par l'Union européenne de certaines constatations formulées par l'Organe d'appel dans la procédure initiale, pendant combien de temps on prévoyait que certaines subventions apporteraient des avantages à Airbus au moment où elles ont été accordées et si, eu égard à ce laps de temps, elles étaient pleinement *amorties* au 1er décembre 2011, au moyen des méthodes suivantes: a) la période de remboursement prévue par chacun des accords d'AL/FEM; b) la durée de vie commerciale prévue du modèle de LCA subventionné; et/ou c) la durée de vie utile des actifs corporels et incorporels dont il est allégué qu'ils ont été achetés grâce au financement pertinent.[75]

6.16. Selon l'Union européenne, les conclusions établies par PwC démontrent que l'avantage conféré par le biais de toutes les subventions contestées, *à l'exception des* mesures d'AL/FEM françaises et espagnoles pour l'A340-500/600, des mesures d'AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380 et d'un certain nombre de dons régionaux pour le développement accordés par les pouvoirs publics espagnols, avait été pleinement amorti *avant la fin de la période de mise en œuvre*.[76] Pour l'Union européenne, ce résultat est significatif parce que, comme il a déjà été noté, elle fait valoir que l'obligation énoncée à l'article 7.8 de l'Accord SMC de "prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" ou de "retirer la subvention" s'applique uniquement pour les *subventions* dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale qui *continuent d'exister* après l'adoption des recommandations et décisions par l'ORD. Par conséquent, dans la mesure où les résultats obtenus par PwC montrent que les subventions pertinentes n'*existaient* pas au moment de l'adoption des recommandations et décisions dans le présent différend le 1er juin 2011, l'Union européenne affirme qu'ils prouvent que l'Union européenne et certains États membres n'ont absolument aucune obligation de mise en conformité en ce qui concerne ces subventions[77], ou que l'Union européenne a "retiré" ces subventions aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC. En outre, et en tout état de cause, l'Union européenne dit que le fait qu'une subvention particulière a pu arriver à expiration et, par conséquent, n'existe plus à la fin de la période de mise en œuvre signifie qu'elle a assuré son retrait, se mettant aussi en conformité avec ses obligations au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC.

6.17. Ainsi, en dernière analyse, la référence de l'Union européenne au fait de mettre "fin" à certaines subventions n'est pas une référence à une quelconque action spécifique menée en ce qui concerne des subventions ou les effets défavorables dont il a été constaté qu'ils avaient été causés par des subventions dans la procédure initiale. Nous considérons plutôt que l'Union européenne fait référence à l'analyse de PwC concernant l'amortissement allégué de l'avantage conféré par les subventions pertinentes ainsi qu'à l'affirmation, fondée sur cette analyse, selon laquelle les "durées de vie" *ex ante* de ces subventions ont "pris fin".

6.2.2.3 Dissociation de certains dons régionaux espagnols pour le développement d'une utilisation dans des activités liées aux LCA ("mesure" n° 27)

6.18. Au vu des explications données par l'Union européenne dans sa première communication écrite, nous croyons comprendre que cette "mesure" a consisté à demander à PwC d'évaluer dans

[74] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 43, 260 et 267 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 236).

[75] PricewaterhouseCoopers, "Analysis of the expected life of subsidies to Airbus conferred by Member State Financing Loans, Capital contributions and regional development grants as found in the WTO dispute DS316", 29 novembre 2011 et 2 juillet 2012 (rapport de PwC sur l'amortissement), (pièce EU-5) (RCC/RCES).

[76] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 205 à 223.

[77] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 232, 233 et 244; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 98 et 195 et note de bas de page 742; et réponse de l'Union européenne à la question n° 6 du Groupe spécial.

quelle mesure certaines installations subventionnées détenues par European Aeronautic Defence and Space Company N.V. (EADS)/Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA) à San Pablo, en Espagne, étaient utilisées pour la production d'aéronefs civils ou militaires d'Airbus.[78] Le rapport de PwC conclut que "rien n'indique que le site de San Pablo a été ou sera utilisé pour construire, assembler ou transformer des aéronefs civils".[79] Par conséquent, nous ne considérons pas que la référence de l'Union européenne à la "dissociation de certains dons régionaux espagnols pour le développement" désigne une quelconque action spécifique menée après l'adoption des recommandations et décisions en ce qui concerne ces subventions. Nous considérons plutôt que l'Union européenne fait simplement référence à l'analyse de PwC concernant la mesure dans laquelle le site sud de San Pablo est utilisé pour des aéronefs civils ou militaires, afin de justifier son affirmation selon laquelle les installations subventionnées en question ne sont pas (et, de fait, n'ont jamais été) utilisées pour des aéronefs civils et, pour cette raison, ne peuvent pas être visées par les allégations des États-Unis concernant les "effets défavorables".

6.2.2.4 Imposition de redevances additionnelles pour l'utilisation des pistes allongées de l'aéroport de Brême ("mesure" n° 28)

6.19. L'Union européenne a expliqué dans sa première communication écrite que le barème des redevances qu'Airbus devait payer pour avoir le droit d'utiliser la piste de l'aéroport de Brême avait été révisé pour inclure les pistes allongées pour lesquelles Airbus ne versait pas auparavant de redevances. Elle dit que la révision a pris effet le 1er décembre 2011 et que le montant de la redevance additionnelle est proportionné à la longueur de la piste allongée par rapport à la longueur de la piste générale.[80]

6.20. Les allégations de non-mise en conformité des États-Unis n'incluent pas la mesure relative à l'allongement de la piste de l'aéroport de Brême.[81]

6.2.2.5 Révision des conditions du contrat de location du Mühlenberger Loch ("mesure" n° 29)

6.21. L'Union européenne a affirmé dans sa première communication écrite que le contrat de location du Mühlenberger Loch avait été modifié le 30 novembre 2011 pour inclure une prime annuelle de **[***]** euros par mètre carré (soit un paiement mensuel de **[***]** euros par mètre carré).[82] Selon elle, cette modification alignait les conditions du contrat de location sur celles du marché, de sorte qu'il ne conférait plus d'"avantage" à Airbus, au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, ce qui assurait le retrait de la subvention à des fins de mise en conformité.[83]

6.22. Bien qu'ils aient initialement inclus le contrat de location du Mühlenberger Loch dans le champ de leur contestation de l'allégation de mise en conformité de l'Union européenne, les États-Unis ont par la suite expliqué qu'ils avaient décidé de ne pas maintenir "leur allégation concernant cette mesure" pour le moment, après avoir examiné l'explication de l'Union européenne concernant sa "méthode d'ajustement du loyer pour le site du Mühlenberger Loch à un taux du marché, que l'UE a fournie pour la première fois dans sa première communication écrite".[84]

6.2.2.6 Suppression du programme relatif à l'A340 ("mesure" n° 33)

6.23. L'Union européenne indique que la suppression du programme relatif à l'A340 est l'une de ses 36 "mesures" de mise en conformité. Elle invoque la suppression de ce programme à l'appui de son affirmation selon laquelle il ne peut plus y avoir d'effets défavorables actuels liés à l'A340.[85] Nous notons, toutefois, que les États-Unis ne formulent aucune allégation de "préjudice grave" lié

[78] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 220 et 221.
[79] PricewaterhouseCoopers, "Assessment of the use of the San Pablo South industrial site relating to the WTO Dispute DS316", 30 novembre 2011 (pièce EU-6) (RCC/RCES), page 16.
[80] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 194 et 195.
[81] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 5 et 35.
[82] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 192; et 14th Amendment to Mühlenberger Loch Land Lease Agreement, 30 novembre 2011 (pièce EU-53) (RCC), section 1.1.
[83] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 33.
[84] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 265.
[85] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 209 et 1216; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1205.

à un détournement ou une entrave quelconque visant les échanges, ou à des pertes de ventes quelconques, en ce qui concerne l'A340 au cours de la période postérieure à la mise en œuvre. Néanmoins, les États-Unis affirment que la suppression du programme relatif à l'A340 "n'avait rien à voir avec la mise en conformité", mais s'appliquait plutôt par le fait que l'A340 n'était "plus compétitif et avait été remplacé par des LCA d'Airbus plus récents, financés par une AL/FEM", en particulier l'A350XWB-900 et l'A350XWB-1000. De plus, faisant référence à un passage des états financiers d'EADS pour les trois premiers trimestres de 2011, les États-Unis font valoir que la suppression du programme relatif à l'A340 "a {effectivement} fait augmenter de 312 millions d'euros les bénéfices d'Airbus car ses dettes au titre de l'AL/FEM ont été effacées de ses livres de compte".[86]

6.24. Nous observons que la raison donnée pour la suppression du programme relatif à l'A340 dans la décision du Comité des actionnaires d'Airbus qui a officiellement mis fin au programme le 19 octobre 2011 se rapportait au fait que "**[***]**".[87] En particulier, il est expliqué dans cette décision que "**[***]**", les membres du Comité des actionnaires notant en outre que "**[***]**".[88] Par ailleurs, l'Union européenne a expliqué dans la présente procédure que le programme relatif à l'A340 "{avait été} un échec parce que l'avion était pénalisé par sa consommation de carburant par rapport au 777".[89] Par conséquent, il s'avère que la décision de supprimer le programme relatif à l'A340 en octobre 2011 n'a pas été prise en réponse aux recommandations et décisions adoptées par l'ORD, mais plutôt simplement à cause de l'"échec" commercial de ce programme.

6.2.3 Événements survenus *avant* l'adoption des recommandations et décisions par l'ORD

6.2.3.1 Versement par Airbus de 1,7 milliard d'euros au titre d'obligations d'AL/FEM en suspens ("mesure" n° 25)

6.25. Dans sa communication sur la mise en conformité, l'Union européenne décrit l'une de ses 36 "mesures" de mise en conformité alléguées comme étant le "{v}ersement par Airbus d'un montant d'environ 1 704 775 000 euros, sur des livraisons autres que celles visées par des modalités contractuelles déjà existantes, au titre des obligations FEM en suspens".[90] Les États-Unis affirment que cette "mesure" fait référence au versement effectué par DaimlerChrysler Aerospace AG (DASA[91]) aux pouvoirs publics fédéraux allemands conformément à des liquidations de la dette intervenues en 1997 et 1998. Selon eux, ces liquidations ont été examinées par le Groupe spécial dans la procédure initiale.[92]

6.26. L'Union européenne n'a pas répondu aux affirmations des États-Unis. Elle n'a pas non plus précisé ce à quoi elle faisait référence dans sa communication sur la mise en conformité lorsqu'elle avait identifié le "versement par Airbus" de 1,7 milliard d'euros comme étant l'une de ses 36 "mesures" de mise en conformité alléguées. Par conséquent, nous ne considérons pas que l'Union européenne continue d'invoquer cette "mesure" pour réfuter les allégations de non-mise en conformité formulées par les États-Unis dans le présent différend. Nous notons toutefois que, lors du réexamen intérimaire, l'Union européenne a fait valoir que les renseignements figurant dans la pièce USA-105 des États-Unis démontraient que les liquidations de la dette de 1997 et 1998 entre DaimlerChrysler Aerospace AG (DASA) et les pouvoirs publics allemands avaient entrainé la résiliation des accords d'AL/FEM allemands concernant les programmes relatifs à l'A300B, l'A300B2/B4, l'A300-600, l'A310, l'A310-300, l'A320 et l'A330/A340 de base. De ce fait, nous

[86] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 60, 260, 269 et 270 (citant EADS Financial Statements Consolidated for the nine-month period ended 30 September 2011, 9 novembre 2011 (états financiers d'EADS pour les trois premiers trimestres de 2011) (pièce USA-107), page 14: "La remise des dettes a eu une incidence positive sur le compte de résultats consolidé avant impôts grâce à 192 millions d'euros au titre des autres revenus d'exploitation et à 120 millions d'euros au titre des produits d'intérêts.")

[87] Airbus Shareholder Committee Decision Taken by Resolution in Writing, 19 octobre 2011 (pièce EU-111) (RCC).

[88] Airbus Shareholder Committee Decision Taken by Resolution in Writing, 19 octobre 2011 (pièce EU-111) (RCC).

[89] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1108.

[90] Communication sur la mise en conformité, page 3.

[91] L'Union européenne explique que "DASA" désigne les sociétés Deutsche Aerospace AG (à partir de 1992), Daimler-Benz Aerospace AG (à partir de 1995) et DaimlerChrysler Aerospace AG (à partir de 1998). (première communication écrite de l'Union européenne, note de bas de page 351)

[92] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 40 à 42.

considérons que l'Union européenne s'appuie sur la description des liquidations de la dette de DASA de 1997 et 1998 qui est faite dans la pièce USA-105 en tant qu'élément de preuve concernant les "mesures" 4 à 6, 12, 13, 17 et 20 décrites dans sa communication sur la mise en conformité.

6.2.3.2 Transactions boursières et extractions de liquidités concernant des bénéficiaires de subventions ("mesure" n° 30)

6.27. Dans sa première communication écrite, l'Union européenne a précisé que les "transactions boursières et extractions de liquidités ultérieures concernant des bénéficiaires de subventions" auxquelles elle faisait référence dans sa communication sur la mise en conformité étaient des événements qui s'étaient produits bien avant l'adoption des recommandations et décisions par l'ORD. En particulier, elle a indiqué que les "mesures" de mise en conformité alléguées étaient les suivantes: a) la privatisation partielle d'Aérospatiale en 1999, la vente et l'émission d'actions d'EADS au grand public par les partenaires d'EADS dans le contexte de la création d'EADS et de son introduction en bourse en 2000, la vente en 2006 par British Aerospace Systems (BAE Systems) de sa participation de 20% dans Airbus SAS à EADS (en tant qu'événements portant "extinction"); et b) deux retraits ponctuels de liquidités et quasi-liquidités par DaimlerChrysler et Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) de leurs filiales respectives, DASA et CASA, au cours de la période ayant précédé la création d'EADS en 2000 (en tant qu'événements portant "extraction").[93]

6.28. Dans la procédure initiale, les Communautés européennes ont fait valoir que les mêmes événements avaient "éteint" et "extrait" toutes les subventions contestées. Dans le présent différend sur la mise en conformité, l'Union européenne formule la même affirmation, faisant valoir, à la lumière de sa propre interprétation de ce que signifie se conformer aux dispositions de l'article 7.8 de l'Accord SMC, que l'"extinction" et l'"extraction" alléguées des subventions pertinentes signifient que les subventions ont été retirées et ne causent plus d'"effets défavorables" *actuels*.

6.29. Les États-Unis rappellent que le Groupe spécial et l'Organe d'appel ont déjà examiné et rejeté les arguments de l'Union européenne relatifs à l'"extraction" dans la procédure initiale, et disent que, pour cette raison, "l'allégation {de l'Union européenne} selon laquelle ces extractions constituaient une mesure appropriée pour retirer lesdites subventions vise à faire valoir à nouveau un point sur lequel elle n'a pas eu gain de cause …, et ne relève pas à bon droit de la présente procédure au titre de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord".[94] De plus, rappelant que l'Organe d'appel avait indiqué dans la procédure initiale qu'il "n'estim{ait} pas que les transactions de vente et les "extractions de liquidités" {avaient} entraîné le "retrait" des subventions au sens des articles 4.7 et 7.8 de l'Accord SMC", les États-Unis disent que les événements portant "extinction" que l'Union européenne invoque pour la deuxième fois dans le présent différend sur la mise en conformité "n'ont pas pu retirer les subventions en question aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC".[95]

6.2.3.3 Suppression des programmes relatifs à l'A300 et à l'A310 ("mesures" n° 31 et 32)

6.30. Les programmes relatifs à l'A300 et à l'A310 ont été supprimés le 31 juillet 2007.[96] L'Union européenne invoque la suppression de ces programmes à l'appui de son affirmation selon laquelle il ne peut plus y avoir d'effets défavorables actuels liés à l'A300 et à l'A310.[97] Nous notons, toutefois, que les États-Unis ne formulent aucune allégation de "préjudice grave" lié à un détournement ou une entrave quelconque visant les échanges, ou à des pertes de ventes quelconques, en ce qui concerne l'A300 ou l'A310. Néanmoins, les États-Unis affirment que la suppression des programmes relatifs à l'A300 et à l'A310 "n'avait rien à voir avec la mise en

[93] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 197 à 354; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 117 à 268.
[94] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 46.
[95] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 47.
[96] Communiqué de presse d'Airbus, "A300, A310 Final Assembly To Be Completed by July 2007", 7 mars 2006 (pièce EU-116); Lettre de résiliation des contrats d'AL/FEM français concernant l'A300 (pièce EU-25); et Lettre de résiliation du contrat d'AL/FEM français concernant l'A310 (pièce EU-34).
[97] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1205.

conformité", mais s'expliquait plutôt par le fait que les "modèles supprimés n'étaient plus compétitifs et avaient été remplacés par des LCA d'Airbus plus récents, financés par une AL/FEM", en particulier l'A330, l'A350XWB-800 et, "parfois", l'A350XWB-900.[98]

6.31. Contrairement à ce qu'elle a fait pour la suppression du programme relatif à l'A340, l'Union européenne n'a présenté aucun élément de preuve spécifique attestant que la direction d'Airbus avait décidé de supprimer les programmes relatifs à l'A300 et à l'A310, se fondant plutôt sur la teneur d'un communiqué de presse d'Airbus de mars 2006. Ce document rapporte les propos suivant de M. Gustav Humbert, alors Président et Directeur général d'Airbus:

> Airbus a tout intérêt à optimiser maintenant l'utilisation de ses ressources. Nous procédons à une importante accélération de la production à tous les niveaux de notre activité à mesure que le programme relatif à l'A300/A310 touche à sa fin. Il s'agit de répondre à une demande croissante de nos clients pour les produits plus récents d'Airbus, comme l'A321, la famille A330/A340 et le nouvel aéronef A350, qui couvrent voire même débordent le segment de marché couvert par notre programme d'aéronefs initial.[99]

6.32. À notre avis, cette déclaration montre bien que, comme pour la suppression du programme relatif à l'A340, la décision de supprimer les programmes relatifs à l'A300 et à l'A310 était motivée uniquement par les intérêts commerciaux d'Airbus et n'avait donc rien à voir avec le différend concernant le subventionnement allégué d'Airbus qui opposait à l'époque à l'OMC les États-Unis et l'Union européenne et certains États membres.

6.2.4 Événements et événements allégués qui *coïncidaient* avec l'adoption des recommandations et décisions par l'ORD

6.2.4.1 Réalisation des livraisons et exécution des contrats de vente ("mesure" n° 34)

6.33. Une autre "mesure" de mise en conformité alléguée identifiée dans la communication de l'Union européenne sur la mise en conformité est la réalisation des livraisons de "LCA pertinents sur les marchés pour lesquels un détournement a été constaté" dans la procédure initiale, et l'exécution des contrats de vente relatifs à des commandes de LCA dont il a été constaté qu'elles constituaient des "pertes de ventes" dans la procédure initiale.

6.34. L'Union européenne a expliqué dans ses communications écrites que ce qu'elle entendait par l'exécution d'un contrat de vente, c'était la livraison d'un LCA à un client conformément aux modalités de la commande dont il avait été constaté qu'elle constituait une "perte de vente" causant un préjudice grave aux intérêts des États-Unis dans la procédure initiale. Elle soutient que du fait de la livraison du LCA à son client de cette façon, "les ventes {perdues} sont … réalisées et cessent d'exister dans le présent".[100] Selon elle, cela signifie que les "États-Unis n'ont pas démontré que les pertes de ventes notables …, dont l'existence avait été constatée dans la procédure initiale, n'ont pas été éliminées"[101] et, par conséquent, que l'Union européenne et certains États membres ne se sont pas mis en conformité en ce qui concerne ces transactions spécifiques. En d'autres termes, l'Union européenne affirme que la livraison d'un LCA dans le cadre d'un contrat de vente qui a été visé par une constatation de "pertes de ventes" dans la procédure initiale met fin à cette "perte de vente" et, par conséquent, met également fin au "préjudice grave" causé aux intérêts des États-Unis.

6.35. Les États-Unis affirment que l'invocation par l'Union européenne de la "réalisation des livraisons" et de l'"exécution des contrats de vente" donne à penser que "l'UE considère que les indices mêmes de l'existence d'effets défavorables (par exemple les livraisons sur des marchés nationaux qui ont servi de fondement aux constatations de détournement de l'Organe d'appel) sont quelque chose qu'elle pourrait avancer pour affirmer qu'elle s'est mise en conformité". Ils font valoir que cela est "indéfendable" parce qu'elle "semble demander à l'OMC d'admettre que la

---

[98] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 260, 269 et 270.

[99] Communiqué de presse d'Airbus, "A300, A310 Final Assembly To Be Completed by July 2007", 7 mars 2006 (pièce EU-116).

[100] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1212.

[101] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 805 à 816, 1034 à 1042, 1218 et 1219; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1212.

survenue d'effets défavorables signifie que l'UE s'est mise en conformité dans le présent différend".[102]

6.2.4.2 Investissements postérieurs au lancement dans les programmes relatifs à l'A320 et à l'A330 d'Airbus ("mesure" n° 35)

6.36. L'Union européenne a dit dans sa première communication écrite que les investissements postérieurs au lancement qu'elle avait identifiés dans sa communication sur la mise en conformité comme étant la 35ème "mesure" de mise en conformité étaient les investissement, d'après les allégations non subventionnés, qu'Airbus avait effectués dans les familles de LCA A320 et A330 depuis leur lancement, respectivement, en 1984 et 1987. En particulier, elle explique que depuis le lancement de l'A320 et de l'A330, Airbus a investi, en ce qui concerne ces deux LCA, au moins **[***]** milliards d'euros et **[***]** milliards d'euros dans les activités suivantes: a) "Développement continu"; b) "Soutien continu"; c) conception et construction de trois variantes non subventionnées (A321, A319 et A318) entre 1988 et 1999; et d) mise en place de trois nouvelles chaînes d'assemblage final pour l'A320 à Hambourg (Allemagne) entre 1993 et 2005, et d'une à Tianjin (Chine) en 2008. L'Union européenne soutient que la valeur de ces investissements "{est} de très loin supérieur{e}" au coût de développement initial des programmes relatifs à l'A320 et à l'A330/A340, et qu'il en est résulté d'importantes avancées technologiques, des taux de production accrus, de meilleurs délais et des coûts de production moins élevés.[103]

6.37. Selon l'Union européenne, ces faits démontrent que la cause "réelle et substantielle" de la présence constante sur le marché des familles A320 et A330 n'est pas les subventions AL/FEM contestées, mais bien les investissements susmentionnés, d'après les allégations non subventionnés. Ainsi, l'Union européenne invoque les investissements postérieurs au lancement dans l'A320 et à l'A330 en tant qu'événements dont elle affirme qu'ils ont dilué le lien de causalité entre les subventions AL/FEM contestées et la présence actuelle sur le marché de l'A320 et de l'A330.

6.38. Pour les États-Unis, toutefois, l'invocation par l'Union européenne des investissements d'Airbus postérieurs au lancement n'est "pas du tout une mesure visant à éliminer des effets défavorables, mais une tentative de l'UE visant à revenir sur des questions concernant le lien de causalité sur lesquelles elle n'avait pas eu gain de cause dans la procédure correspondante". En particulier, les États-Unis rappellent que le Groupe spécial initial et l'Organe d'appel ont constaté que les subventions AL/FEM contestées constituaient une cause "réelle et substantielle" de la présence de l'A320 et de l'A330 sur le marché pendant la période allant de 2000 à 2006, c'est-à-dire après que la plupart des investissements postérieurs au lancement avaient, d'après les allégations, été effectués. Ils affirment donc que les investissements d'Airbus postérieurs au lancement "ne peuvent pas atténuer les effets défavorables causés par la présence de {l'A320 et de l'A330} sur le marché".[104]

6.2.4.3 "Atténuation" de "tout lien de causalité" grâce à d'"autres événements intermédiaires" ("mesure" n° 36)

6.39. Bien que l'Union européenne ne fasse pas explicitement référence à des "événements intermédiaires" particuliers dans sa communication sur la mise en conformité, dans ses communications écrites, elle identifie un certain nombre de modifications importantes des marchés sur lesquels les différents LCA d'Airbus et de Boeing sont vendus, le "temps écoulé" et un certain nombre de facteurs de non-imputation dont elle allègue qu'ils n'ont pas de lien avec le subventionnement, en tant qu'événements qui ont eu pour effet d'atténuer le lien de causalité entre les subventions AL/FEM contestées et tous effets actuels, de sorte que l'on ne peut plus

[102] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 271.
[103] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 731 à 798 et 876 à 924; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 743 à 821.
[104] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 272; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 503 et 505.

constater que ces subventions sont une cause "réelle et substantielle" des cas de préjudice grave dont les États-Unis continuent d'alléguer l'existence.[105]

6.40. Selon les États-Unis, les arguments de l'Union européenne relatifs à l'"atténuation" ne constituent pas des "actions {de mise en conformité} même au sens le plus élémentaire, mais reflètent l'inaction de l'UE et/ou une argumentation juridique fondée sur des affirmations selon lesquelles, en raison du temps écoulé et d'autres événements intermédiaires, les subventions ou leurs effets défavorables deviennent progressivement sans importance". Les États-Unis disent que l'"atténuation d'un lien de causalité" n'est pas quelque chose qu'un Membre fait, mais constitue plutôt "une conclusion juridique à laquelle un groupe spécial parvient sur la base des éléments de preuve relatifs à ce que le Membre défendeur a fait". À leur avis, comme les "mesures" de mise en conformité alléguées de l'Union européenne n'ont pas retiré les subventions ni éliminé les effets défavorables, elles "ne peuvent pas avoir atténué le lien de causalité dont l'existence a été constatée par le Groupe spécial initial et l'Organe d'appel".[106]

6.2.5 Conclusion

6.41. Dans l'ensemble, les États-Unis disent que les "mesures" décrites dans la communication de l'Union européenne sur la mise en conformité "peuvent être qualifiées de "plan d'inaction"" qui "n'a quasiment rien fait pour assurer la mise en conformité avec les règles de l'OMC".[107] En effet, selon eux, l'Union européenne et certains États membres n'ont fait qu'"aggrav{er} … la situation en matière de mise en conformité" en continuant d'accorder à Airbus des "milliards de dollars" d'AL/FEM d'après les allégations subventionnée pour l'A350XWB, dont les États-Unis allèguent qu'ils causent des "effets défavorables additionnels" selon leur allégation.[108]

6.42. À notre avis, seules 2 des 36 "mesures" notifiées par l'Union européenne peuvent être qualifiées d'"actions" ayant trait au degré de *subventionnement actuel* des LCA d'Airbus – à savoir la "mesure" n° 28, imposition de redevances additionnelles pour l'utilisation de la piste allongée de l'aéroport de Brême, et la "mesure" n° 29, révision des conditions du contrat de location du Mühlenberger Loch.[109] Par contre, les 34 autres "mesures" de mise en conformité alléguées ne sont pas des "actions" ayant trait au subventionnement actuel (ni même antérieur) des LCA d'Airbus, mais constituent simplement l'*affirmation de faits* ou la *présentation d'arguments* visant à étayer la théorie de la mise en conformité de l'Union européenne fondée sur les principales affirmations suivantes: a) les décisions et recommandations adoptées n'entraînent absolument aucune obligation de mise en conformité, aux termes de l'article 7.8 de l'Accord SMC, en ce qui concerne les subventions arrivées à expiration; b) une subvention arrivée à expiration et une subvention qui a été "retirée" aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC; c) une subvention arrivée à expiration ne peut pas causer d'effets défavorables dans le contexte d'une procédure engagée au titre de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord; et d) le temps écoulé et des événements survenus au fil du temps ont dilué le lien de causalité dont l'existence avait été établie dans la procédure initiale, de sorte que les subventions contestées ne sont plus une cause "réelle et substantielle" d'effets défavorables durant la période postérieure à la mise en œuvre. Ainsi, en définitive, mis à part les "actions" indiquées en tant que "mesures" n° 28 et 29, l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle elle s'est mise en conformité ne repose sur aucune conduite spécifique de sa part et de la part de certains États membres en ce qui concerne les subventions accordées à Airbus ou les effets défavorables dont il a été constaté qu'ils avaient été causés par ces subventions dans la procédure initiale. Fondamentalement, le point de vue de l'Union européenne selon lequel elle s'est pleinement mise en conformité repose plutôt sur sa conception de la portée et de la nature des obligations découlant des recommandations et décisions adoptées, ainsi que sur sa propre interprétation du droit et des dispositions juridiques applicables, y compris l'article 7.8 de l'Accord SMC.

[105] Voir, par exemple, la première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 39, 486, 493, 500, 507, 511, 628, 644 et 645; et la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 11, 502, 677, 1269, 1282, 1330, 1347, 1373, 1388 et 1585.

[106] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 260 et 274.

[107] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 242 et 257.

[108] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 1 à 16 et 240 à 246.

[109] Comme il a déjà été indiqué, les États-Unis n'incluent aucune de ces deux mesures dans leurs allégations de non-mise en conformité formulées contre l'Union européenne et certains États membres dans le présent différend.

6.43. Gardant ces observations à l'esprit, nous examinons maintenant le bien-fondé de la plainte des États-Unis pour non-mise en conformité.

6.3 Question de savoir si les États-Unis ont présenté des éléments *prima facie*

6.44. L'Union européenne soutient que les États-Unis ne se sont pas acquittés de la charge qui leur incombait d'établir *prima facie* qu'il y avait non-mise en conformité et que leur plainte doit donc être rejetée dans son intégralité.[110]

6.45. L'Union européenne dit que pour établir *prima facie* qu'il y avait non-mise en conformité dans le présent différend, les États-Unis devaient "formuler une allégation, affirmer des faits, fournir des éléments de preuve et développer une argumentation"[111] en ce qui concerne chacune de leurs allégations d'incompatibilité avec les règles de l'OMC *dans leur première communication écrite*. Or, selon elle, la première communication écrite des États-Unis est "tellement déficiente et dépourvue de substance" qu'elle ne satisfait pas à cette règle.[112] En particulier, l'Union européenne fait valoir que non seulement la première communication écrite des États-Unis omettait d'évoquer la nécessité d'établir l'*existence* de subventions *après* la fin de la période de mise en œuvre, compte tenu des indications de l'Organe d'appel concernant, entre autres choses, la mesure dans laquelle la "durée de vie" d'une subvention prendrait fin[113], mais qu'elle ne disait rien non plus de la nécessité de montrer que les éventuelles subventions existantes étaient une cause "réelle et substantielle" d'effets défavorables *actuels*, compte tenu, entre autres choses, des "durées de vie" correctement déterminées des subventions, d'une période de référence appropriée et de marchés de produits correctement définis.[114] L'Union européenne dit que le fait que les États-Unis n'ont pas traité ces questions dans leur première communication écrite est "rédhibitoire" pour leur plainte, "aspect {qui} ne peut pas être corrigé sans qu'il soit porté atteinte {aux} droits en matière de régularité de la procédure {de l'Union européenne}".[115] En conséquence, elle dit que, en droit, le Groupe spécial doit rejeter les allégations de non-mise en conformité des États-Unis dans leur intégralité.[116]

6.46. Les États-Unis rejettent les affirmations de l'Union européenne[117], faisant valoir que la description par l'Union européenne de ce qu'ils doivent faire pour s'acquitter de la charge de la preuve *prima facie* qui leur incombe vise à les contraindre à s'acquitter à la fois de la charge d'établir que l'Union européenne ne s'est pas mise en conformité et de la charge de répondre à l'avance aux arguments que l'Union européenne a avancés dans sa première communication écrite pour tenter d'établir qu'elle s'est mise en conformité.[118] Selon eux, la charge qui incombe à un Membre plaignant dans un différend sur la mise en conformité au titre de l'article 21:5 est celle d'établir *prima facie* qu'il n'existe pas de mesures prises pour se conformer ou que, s'il existe bien de telles mesures, elles sont incompatibles avec les accords visés. Dans le contexte spécifique de l'article 7.8 de l'Accord SMC, les États-Unis font valoir que le Membre plaignant se sera acquitté de la charge de démontrer que les mesures déclarées comme ayant été prises pour se conformer,

---

[110] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 39 à 55; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 3 et 12 à 17; et réponse de l'Union européenne à la question n° 1 du Groupe spécial.

[111] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 9 à 12; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 12.

[112] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 44 à 48, 51 et 52.

[113] Spécifiquement, l'Union européenne dit que la première communication écrite des États-Unis aurait dû tenir compte des éléments suivants: "{R}emboursements du principal et des intérêts; modifications alignant les mesures sur un point de repère du marché; amortissement de l'avantage; extinction; et extraction". (première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 36, 165, 198, 199, 228, 246 et 293; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 75)

[114] En particulier, l'Union européenne fait valoir que la première communication écrite des États-Unis aurait dû tenir compte des éléments suivants: "une période de référence actuelle correctement identifiée ne commençant pas avant la fin de la période de mise en œuvre; des marchés de produits actuels correctement définis; des marchés géographiques actuels correctement délimités; des marchés temporels correctement définis; une estimation raisonnable des montants actuels des subventions alléguées, compte tenu du retrait de la subvention au moyen de l'élimination de toute contribution financière et … de l'alignement sur un point de repère du marché, de l'amortissement, de l'extinction ou de l'extraction; et des événements intermédiaires (facteurs de non-imputation)". (première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 37 à 39)

[115] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 54.

[116] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 44, 51 à 55 et 200.

[117] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 32 à 39.

[118] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 37.

quelles qu'elles soient, *n'existent pas* s'il montre que ces mesures ne retirent pas la subvention ou n'éliminent pas ses effets défavorables. De même, ils disent qu'un Membre plaignant se sera acquitté de la charge d'établir que des mesures déclarées comme ayant été prises pour se conformer sont *incompatibles avec les accords visés* s'il démontre que ces mesures sont insuffisantes pour mettre le Membre mettant en œuvre *pleinement* en conformité avec ses obligations au titre de l'article 7.8.[119]

6.47. S'agissant de la "longue liste" de questions dont l'Union européenne fait valoir qu'elles devaient être traitées par les États-Unis dans leur première communication écrite, ces derniers soutiennent que les questions identifiées par l'Union européenne "pourraient constituer des moyens de défense contre une allégation au titre de l'article 5 de l'Accord SMC, dans des circonstances qui n'existent pas dans le présent différend" ou "représenter des théories juridiques nouvelles … qui ne sont étayées pas par l'Accord SMC ni par la jurisprudence de l'OMC", voire "être potentiellement, mais pas nécessairement, pertinentes pour une constatation au titre de l'article 5".[120] Toutefois, selon les États-Unis, ces questions n'ont "pas grand-chose à voir" avec ce qui est *exigé* pour établir *prima facie* qu'il y a non-mise en conformité avec l'article 7.8 de l'Accord SMC.

6.48. Nous ne considérons pas qu'il y ait un quelconque désaccord entre les parties sur le fait qu'il appartient aux États-Unis d'établir la non-mise en conformité de l'Union européenne dans le présent différend, et qu'il appartient à cette dernière de réfuter tout élément *prima facie* avancé par les États-Unis, y compris en formulant et en étayant ses propres moyens de défense affirmatifs. Toutefois, et cela n'est pas surprenant, sur le point de savoir exactement *ce que* les États-Unis doivent démontrer pour s'acquitter de la charge de la preuve *prima facie* qui leur incombe, les parties ont fait part de positions divergentes, dues dans une large mesure aux points de vue différents exprimés au sujet du champ du présent différend sur la mise en conformité, de la manière dont il devrait être donné effet à la notion de mise en conformité au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC, ainsi que de la substance et des incidences des constatations juridiques et factuelles formulées par le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans la procédure initiale. Par exemple, l'une des principales raisons que l'Union européenne avance pour étayer ses affirmations concernant le fait que les États-Unis n'ont pas fourni d'éléments *prima facie* est que ces derniers n'ont pas tenté dans leur première communication écrite d'établir l'*existence* de subventions au cours de la période postérieure à la mise en œuvre. Toutefois, pour admettre que les communications des États-Unis étaient déficientes à cet égard, nous devons tout d'abord nous assurer que ces derniers étaient juridiquement tenus de faire cette démonstration. Les États-Unis estiment qu'ils n'étaient pas obligés de la faire. De la même façon, l'Union européenne soutient que les arguments des États-Unis relatifs au lien de causalité auraient dû tenir compte, entre autres choses, des "montants actuels des subventions alléguées". Une fois de plus, toutefois, la mesure dans laquelle les États-Unis étaient *tenus* de le faire pour établir des éléments *prima facie* est sujette à controverse entre les parties.

6.49. En définitive, donc, le bien-fondé de l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle elle n'a "pas matière à réfutation" dans la présente procédure repose dans une large mesure sur la justesse de sa propre théorie juridique de la mise en conformité et de sa propre conception du champ du présent différend, sur sa propre interprétation des constatations formulées dans la procédure initiale et sur ses propres vues concernant le sens et la valeur probante des faits et des éléments de preuve que les parties ont présentés ou, d'après ce qu'elle allègue, auraient dû présenter. Il s'ensuit que pour examiner les allégations de l'Union européenne concernant le fait que les États-Unis n'ont pas présenté d'éléments *prima facie*, nous devons évaluer le bien-fondé des arguments des parties sur toutes ces questions.

6.50. Enfin, nous rappelons que, comme nous l'avons noté précédemment[121], il est bien établi qu'un groupe spécial ne doit pas fournir des "éléments *prima facie*" à la place de la partie à

[119] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 33.

[120] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 38 et 39.

[121] Voir la décision procédurale du Groupe spécial du 12 juin 2013 relative aux demandes de l'Union européenne du 28 mai 2013 concernant: i) l'appendice version RCES intégrale et les pièces RCES des États-Unis présentés en même temps que leurs réponses à la première série de questions du Groupe spécial; et ii) les violations alléguées des procédures RCC/RCES par les États-Unis. (annexe F-2)

laquelle incombe la charge de la preuve concernant une allégation ou un moyen de défense.[122] Toutefois, cela ne signifie pas qu'un groupe spécial doit faire une constatation spécifique établissant qu'un plaignant s'est acquitté de la charge qui lui incombait d'établir des éléments *prima facie* pour une allégation particulière, ou qu'un défendeur a effectivement réfuté des éléments établis *prima facie*.[123] De même, un groupe spécial n'est pas tenu de faire une constatation sur le point de savoir si un plaignant a établi des éléments *prima facie* avant d'examiner les arguments et éléments de preuve du défendeur.[124] De fait, les procédures de règlement des différends de l'OMC n'impliquent aucune chronologie particulière pour les preuves. Les deux parties présentent des éléments de preuve pour étayer leurs propres arguments ou pour réfuter les arguments de l'autre partie à divers stades d'un différend, parfois simultanément, tout au long de la procédure.

6.51. Compte tenu du volume des communications présentées et de la complexité des questions soulevées dans le présent différend, nous avons cherché à évaluer le bien-fondé des positions des parties sur la base d'une appréciation complète de tous leurs arguments et des éléments de preuve fournies à l'appui de ces arguments tout au long de la présente procédure. À cette fin, nous avons posé 3 séries de questions aux parties sur une période de 12 mois après la réunion de fond avec les parties et les tierces parties afin d'obtenir des clarifications concernant leurs communications et d'explorer de manière générale les questions juridiques et factuelles soulevées dans la présente procédure. Nous avons aussi soigneusement évalué de nombreuses demandes, auxquelles nous avons répondu, de décisions procédurales concernant la recevabilité de certains éléments de preuve et arguments présentés pour examen à différentes étapes. Il va sans dire, toutefois, que pour procéder à notre "évaluation objective de la question", nous avons été guidés à chaque instant par la prescription fondamentale en matière de régularité de la procédure voulant que soit ménagée à chaque partie une possibilité véritable de formuler des observations sur les arguments et éléments de preuve présentés par l'autre partie. Nous avons également tenu compte du fait qu'un équilibre doit être établi entre cet intérêt touchant à la régularité de la procédure et d'autres intérêts, y compris des intérêts systémiques comme ceux qui sont visés aux articles 3:3 et 12:2 du Mémorandum d'accord[125], et du fait que, en fin de compte, les groupes spéciaux sont les mieux placés pour déterminer comment parvenir à cet équilibre dans une procédure donnée, à condition qu'ils veillent à protéger la régularité de la procédure et qu'ils restent dans les limites de leurs devoirs au titre de l'article 11 du Mémorandum d'accord.[126]

6.52. Nous examinons maintenant sur le fond la plainte des États-Unis pour non-mise en conformité, en commençant par les arguments des parties concernant le champ de la présente procédure de mise en conformité.

6.4 Champ de la présente procédure de mise en conformité

6.4.1 Mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB

6.4.1.1 Introduction

6.53. Nous rappelons que dans la procédure initiale, les États-Unis ont contesté l'octroi allégué d'une AL/FEM subventionnée par les pouvoirs publics liés à Airbus aux fins du programme lancé en décembre 2004 pour la conception de l'aéronef A350 d'Airbus proposé entre 2004 et 2006 (*A350 original*). Bien que le Groupe spécial initial ait constaté qu'au moment où son mandat avait été défini, les pouvoirs publics liés à Airbus s'étaient engagés à soutenir l'A350 original par la fourniture d'une AL/FEM, les détails précis et la teneur de cette AL/FEM n'étaient pas encore fixés et continuaient de faire l'objet d'une négociation. En conséquence, le Groupe spécial a conclu que les États-Unis n'avaient pas démontré qu'un engagement d'accorder à Airbus une AL/FEM pour l'A350 original *selon les modalités et conditions spécifique* qu'ils indiquaient existait effectivement, *dans les faits*, au moment de l'établissement du Groupe spécial le 20 juillet 2005.[127] En d'autres

[122] Rapports de l'Organe d'appel *Japon – Produits agricoles II*, paragraphe 129; *États-Unis – Crevettes (Thaïlande)/États-Unis – Directive sur les cautionnements en douane*, paragraphe 300; *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, pages 15 et 16; et *CE – Hormones*, paragraphe 104.
[123] Rapport de l'Organe d'appel *Thaïlande – Poutres en H*, paragraphe 134.
[124] Rapport de l'Organe d'appel *Inde – Restrictions quantitatives*, paragraphe 142.
[125] Rapport de l'Organe d'appel *Thaïlande – Cigarettes (Philippines)*, paragraphe 150.
[126] Rapport de l'Organe d'appel *Thaïlande – Cigarettes (Philippines)*, paragraphe 150.
[127] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.296 à 7.314.

termes, les États-Unis n'ont pas établi l'existence, en juillet 2005, d'une mesure sous forme d'un engagement d'accorder une AL/FEM pour l'A350 original qui constituait une subvention au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC. Comme il n'existait pas d'AL/FEM pour l'A350XWB pendant la période pertinente, aucune constatation n'a été formulée et aucune recommandation ni décision spécifique de l'ORD n'a été adoptée dans la procédure initiale s'agissant de quelconques mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB.

6.54. Airbus a abandonné le programme relatif à l'A350 original moins de deux ans après son lancement, les principaux clients d'Airbus et des analystes du secteur mettant en doute sa capacité de concurrencer efficacement le Boeing 787, plus léger et plus économe en carburant.[128] Lors du salon de l'aéronautique de Farnborough en juillet 2006, Airbus a dévoilé publiquement une version "concept" substantiellement remaniée de l'A350 original – l'A350XWB –[129], qu'elle a lancée formellement le 1er décembre 2006.[130]

6.55. Comme ils l'avaient fait pour des modèles de LCA d'Airbus antérieurs, les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques ont soutenu le programme relatif à l'A350XWB au moyen d'une AL/FEM. Après avoir annoncé publiquement leur soutien au nouveau programme, en juillet 2006[131], les pouvoirs publics liés à Airbus ont engagé formellement des négociations avec Airbus concernant l'AL/FEM fin 2008 et sont convenus individuellement des modalités y afférentes à des dates différentes entre **[***]**.[132]

6.56. Les États-Unis allèguent que les nouvelles mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB sont des subventions qui, seules ou conjointement avec les subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale, continuent aujourd'hui de causer des effets défavorables, témoignant ainsi de ce que les États membres de l'Union européenne concernés ne se sont pas conformés aux recommandations et décisions adoptées par l'ORD. Par conséquent, et bien qu'elles ne soient pas identifiées comme une "mesure prise pour se conformer" dans la communication de l'Union européenne sur la mise en conformité, les États-Unis soutiennent que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB relèvent de notre mandat dans le présent différend sur la mise en conformité. Nous examinons le bien-fondé de la position des États-Unis dans l'analyse qui suit.

---

[128] Voir, par exemple, Dominic Gates, "Airplane Kingpins tell Airbus: Overhaul A350", *The Seattle Times*, 29 mars 2006 (pièce USA-24); "Time for a new, improved model: Airbus gets to work on its medium-sized aircraft, but deeper problems remain", *The Economist*, 20 juillet 2006 (pièce USA-28); "Airbus to decide by July on A350 design" *Seattle Post – Intel*, 16 mai 2006 (pièce USA-356); et Gordon McConnell, Michel Lacabanne, Chantal Fualdes, François Cerbelaud et Burkhard Domke, Bureau de l'ingénieur en chef de l'A350XWB et des projets futurs, Airbus, "A350XWB Chief Engineering Statement", 3 juillet 2012 (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 6.

[129] Voir, par exemple, Ameet Sachdev, "Airbus redesigns its strategy for long haul: A350 line to carry bulk of the load", *Chicago Tribune*, 18 juillet 2006 (pièce EU-99); Goldman Sachs Investment Analysis, *A350: Not an option but essential for Airbus' future, in our view*, 21 novembre 2006, pages 20 à 22 (pièce USA-30), page 20; et UK House of Commons Hansard, written answers for 24 July 2006 (pièce initiale US-141) (pièce USA-31).

[130] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.296; Dominic Gates, "Airplane Kingpins tell Airbus: Overhaul A350", *The Seattle Times*, 29 mars 2006 (pièce USA-24); communiqué de presse d'EADS, "A350XWB launch: EADS Gives Go Ahead for Airbus to Launch the A350XWB", 1er décembre 2006 (pièce USA-569); "Time for a new, improved model: Airbus gets to work on its medium-sized aircraft, but deeper problems remain", *The Economist*, 20 juillet 2006 (pièce USA-28); "Airbus to decide by July on A350 design" *Seattle Post – Intel*, 16 mai 2006 (pièce USA-356); déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 6; et première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1113.

[131] UK House of Commons Hansard, written answers for 24 July 2006 (pièce initiale US-141) (pièce USA-31); UK House of Commons Hansard Debates, Column 1692W, Colloquy of Mr. Gordon Prentice and Minister for Industry and the Regions Margaret Hodge, 23 octobre 2006 (pièce USA-35); UK House of Commons Hansard Debates, Column 82W-83W, Colloquy of Mr. Patrick Mercer and Minister for Industry and the Regions Margaret Hodge, 30 octobre 2006 (pièce USA-36); "Airbus to decide by July on A350 design", *Seattle Post – Intel*, 16 mai 2006 (pièce USA-356); Katrin Bennhold, "Airbus looks likely to seek state assistance", *International Herald Tribune*, 18 juin 2006 (pièce USA-357); et Hans Peter Ring, Directeur financier, "Safe Harbor Statement", "Roadmap", et "Recent Press Quotes", diapositives 2, 11 et 12 tirées de "A New Base for the Future", présentation d'EADS, Global Investor Forum, 19 et 20 octobre 2006 (pièce USA-358).

[132] Déclaration de Tom Williams, Vice-Président exécutif chargé des programmes, Airbus SAS, 17 mai 2013 (pièce EU-354) (RCC), paragraphe 3; et réponse de l'Union européenne à la question n° 101 du Groupe spécial.

6.4.1.2 Arguments des États-Unis

6.57. Les États-Unis font valoir que les subventions AL/FEM pour l'A350XWB alléguées entrent dans le champ de la présente procédure de mise en conformité pour trois raisons qui sont liées. La première, et selon nous la principale, argumentation qu'ils avancent repose sur la jurisprudence élaborée par les groupes spéciaux et l'Organe d'appel sur la question de savoir si une mesure qui n'est *pas* une "mesure" déclarée comme ayant été "prise pour se conformer" (c'est-à-dire une mesure "non déclarée") peut relever du mandat d'un groupe spécial de la mise en conformité. Les États-Unis affirment que la jurisprudence pertinente dans ce domaine établit qu'une mesure "non déclarée" peut dûment relever du mandat d'un groupe spécial de la mise en conformité lorsqu'elle a un rapport particulièrement étroit (c'est-à-dire un "lien étroit") avec les *mesures initiales* visées par les recommandations et décisions de l'ORD et les "mesures" *déclarées* comme ayant été "prises pour se conformer", eu égard à un examen de la *nature* et des *effets* de ces mesures ainsi que du *moment* où elles ont été adoptées, et du *contexte factuel et juridique* dans lequel des mesures de mise en conformité quelconques sont adoptées.[133] Ils soutiennent qu'un examen de tous ces facteurs confirme que, dans le cas présent, il existe un "lien étroit" entre les subventions AL/FEM pour l'A350XWB alléguées, les subventions AL/FEM dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale et les mesures de mise en conformité alléguées de l'Union européenne, ce qui implique que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB doivent entrer dans le champ de la présente procédure de mise en conformité.

6.58. S'agissant de la *nature* des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB, les États-Unis font valoir que ces mesures sont essentiellement de même nature que les mesures d'AL/FEM dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale parce que les deux séries de mesures d'AL/FEM sont: 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 (et, en particulier, dans le cas de l'AL/FEM pour l'A350XWB, un produit LCA bicouloir, comme dans le cadre de l'AL/FEM pour l'A300, l'A310, l'A330 et l'A340).[134]

6.59. Les États-Unis rappellent que l'Organe d'appel a examiné les *effets* d'une mesure non déclarée dans le contexte d'une analyse du lien étroit en examinant si cette mesure "comprom{ettait}"[135] ou "{pouvait} réduire à néant{}"[136] une mesure de mise en conformité valable[137], et si elle "{pouvait} avoir un effet sur … le point de savoir si la mesure initiale, qui avait été jugée incompatible … {avait} été mise en conformité".[138] Ils affirment que l'application de ce critère aux subventions AL/FEM pour l'A350XWB alléguées amène à conclure que leurs *effets* sont tels qu'elles devraient être incluses dans le champ de la présente procédure de mise en conformité. En particulier, ils font valoir que les subventions AL/FEM pour l'A350XWB alléguées ont des *effets* semblables, voire identiques, à ceux des subventions AL/FEM dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale. Ils affirment à cet égard que l'AL/FEM pour l'A350XWB a permis à Airbus de lancer l'A350XWB en tant que nouveau modèle de LCA visant à "combler les trous dans la gamme de produits résultant de l'incapacité de l'A340 de concurrencer le 777 et du vieillissement de la technologie de l'A330".[139] En d'autres termes, selon eux, l'AL/FEM pour l'A350XWB a été accordée afin qu'un produit LCA d'Airbus soit conçu et vienne remplacer un autre produit LCA d'Airbus subventionné sur le même segment des aéronefs bicouloirs où il avait été constaté que les États-Unis avaient subi des effets défavorables dans la procédure initiale.[140] Par conséquent, tout en niant que les mesures déclarées dans la communication de l'Union européenne sur la mise en conformité aient rapproché l'Union européenne et les États membres concernés de la mise en conformité, les États-Unis estiment que

[133] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 4, 18, 30 et 146 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 77 et le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 203); et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 73 et 84.

[134] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 140, 143, 144 et 147; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 85 et 89 à 101.

[135] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 148.

[136] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 149.

[137] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 148 (titre du point 2), et paragraphe 149 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 251).

[138] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 149.

[139] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 148.

[140] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 61.

ces effets de l'AL/FEM pour l'A350XWB "réduir{aient} directement à néant" toutes mesures de mise en conformité valables.[141]

6.60. Les États-Unis affirment qu'un examen du *moment* où les mesures pertinentes et les recommandations et décisions ont été adoptées "renforce la conclusion" qu'il existe un lien étroit entre elles et, par conséquent, que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB entrent dans le champ de la présente procédure de mise en conformité.[142] En particulier, s'appuyant sur la jurisprudence dans ce domaine, ils rappellent qu'il a été précédemment établi que les mesures antérieures à l'adoption des recommandations et décisions de l'ORD, telles que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB, pouvaient dûment entrer dans le champ d'une procédure de mise en conformité.[143] Ils notent à cet égard que l'Organe d'appel a affirmé dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)* qu'un lien étroit existait même lorsque la mesure "non déclarée" avait été instituée un à deux ans *avant* les recommandations et décisions de l'ORD.[144] Ils affirment que la négociation, l'octroi et le versement des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ont coïncidé avec la publication des rapports du Groupe spécial initial et de l'Organe d'appel, leur adoption par l'ORD et les mesures de mise en conformité déclarées de l'Union européenne.[145] Ils font donc valoir que "l'AL/FEM pour l'A350XWB a évolué parallèlement au présent différend" ainsi qu'aux efforts de l'Union européenne pour se conformer aux recommandations et décisions de l'ORD, ce qui révèle l'existence d'un rapport étroit entre les "mesures d'AL/FEM les plus récentes et les {mesures d'}AL/FEM subventionnée{s}" dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale.[146]

6.61. Enfin, les États-Unis font valoir que le rapport étroit existant entre les subventions AL/FEM pour l'A350XWB alléguées, les subventions AL/FEM dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale et les mesures de mise en conformité alléguées de l'Union européenne est également manifeste lorsque l'on examine le contexte factuel et juridique des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB. À cet égard, ils relèvent, par exemple, "une tradition de plus de 40 ans du financement par les États membres de l'UE de tous les modèles d'aéronefs civils d'Airbus" sous la forme d'AL/FEM, le fait que les états financiers d'EADS rendent compte de l'AL/FEM pour l'A350XWB de la même manière que de toutes les AL/FEM antérieures et une déclaration figurant dans le préambule du contrat d'AL/FEM espagnol concernant l'A350XWB qui mentionne l'existence d'un "système d'avances remboursables" utilisé pour financer tous les programmes de LCA d'Airbus antérieurs.[147]

6.62. La deuxième argumentation que les États-Unis avancent à l'appui de leur affirmation selon laquelle les subventions AL/FEM pour l'A350XWB alléguées entrent dans le champ de la présente procédure est qu'elles *remplacent* les subventions dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale en ce qui concerne le même segment du marché des LCA, celui des aéronefs bicouloirs. Les États-Unis rappellent à cet égard que l'Organe d'appel a constaté qu'"un Membre ne s'acquitterait pas de l'obligation prévue à l'article 7.8 de retirer la subvention s'il laissait en place, en totalité ou en partie, une subvention pouvant donner lieu à une action, ou s'il remplaçait cette subvention par une autre subvention pouvant donner lieu à une action".[148] De ce fait, ils font valoir que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB permettraient à

[141] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 148 et 151; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 86.

[142] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 154.

[143] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 153 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphes 234 et 235).

[144] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 110 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphes 234 et 235).

[145] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 141 et 154; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 87 et 106 à 112.

[146] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 154.

[147] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 155 et 156 (citant *Real Decreto* 1666/2009, *de 6 noviembre, por el que se regula la concesión directa de anticipos reembolsables a la filial española de Airbus SAS denominada Airbus Operations S.L para su participación en el programa de desarrollo de la nueva familia de aviones Airbus A350XWB*, *Boletín Oficial del Estado*, 9 novembre 2009 (pièce USA-46); UK Department for Business, Innovation and Skills, "The UK Strategic Investment Fund: Interim Report", octobre 2009, page 15 (pièce USA-43); et les états financiers d'EADS Financial Statements, 2010 (pièce USA-6), page 63).

[148] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 32 et 158 à 162 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphes 237 et 238); et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 115 à 118.

l'Union européenne de "se soustraire à ses obligations en remplaçant une mesure incompatible avec les règles de l'OMC par une autre".[149]

6.63. Enfin, les États-Unis soutiennent que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB devraient être prises en considération dans la présente procédure de mise en conformité parce que leur exclusion permettrait à l'Union européenne de *contourner* son obligation de se conformer aux recommandations et décisions de l'ORD en ce qui concerne l'AL/FEM pour l'A300, l'A310, l'A330 et l'A340. Ils font valoir qu'une mesure qui permettrait à un Membre de contourner les recommandations et décisions de l'ORD peut aussi entrer dans le champ d'une procédure de mise en conformité indépendamment de sa nature et/ou du moment où elle a été adoptée. Selon eux, l'AL/FEM pour l'A350XWB doit donc être évaluée dans le cadre du mandat établi pour le présent différend afin qu'il puisse être dûment déterminé si l'Union européenne et les États membres concernés se sont mis en conformité. Sinon, la distinction entre l'A350XWB et les autres modèles de LCA bicouloir subventionnés d'Airbus fournirait à l'Union européenne un mécanisme pour contourner la mise en conformité s'agissant des recommandations et décisions de l'ORD relatives à l'A330 et à l'A340 et leurs dérivés.[150]

6.4.1.3 Arguments de l'Union européenne

6.64. L'Union européenne affirme qu'il y a "implicitement" dans tous les rapports de l'Organe d'appel qui ont examiné s'il pouvait être dûment déterminé qu'une mesure non déclarée entrait dans le champ d'une procédure de mise en conformité l'"idée" que de telles mesures "devraient être limitées" aux cas d'application de la même "mesure globale" que celle était en cause dans la procédure initiale et devant le Groupe spécial de la mise en conformité.[151] Elle note que les États-Unis n'ont pas allégué l'existence d'une "mesure globale" dans leur demande d'établissement du Groupe spécial de la mise en conformité et indique que, pour cette seule raison, il doit être constaté que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB n'entrent pas dans le champ de la présente procédure.[152] En tout état de cause, elle fait valoir que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB et les mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB en cause dans la procédure initiale ne résultaient pas de l'application d'une "mesure globale". À cet égard, elle soutient que les arguments des États-Unis censés démontrer l'existence d'un lien étroit entre ces mesures reposent sur les mêmes affirmations concernant l'existence alléguée du programme d'AL/FEM que celles qui ont été rejetées par le Groupe spécial dans la procédure initiale.[153] Elle fait valoir que, bien que l'Organe d'appel ait déclaré que les constatations du Groupe spécial initial concernant l'existence du programme d'AL/FEM allégué étaient sans fondement et sans effet juridique, le raisonnement sous-tendant les déterminations factuelles du Groupe spécial est néanmoins instructif.[154] En conséquence, elle demande au Groupe spécial de "rester cohérent par rapport aux constatations de fait qu'il a formulées en tant que Groupe spécial initial dans la procédure initiale"[155] et de conclure que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB n'entrent pas dans le champ du présent différend sur la mise en conformité parce que l'existence d'aucune "mesure globale" n'a été constatée s'agissant des mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB dans la procédure initiale.[156]

---

[149] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 161 et 162.

[150] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 165; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 120.

[151] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 67 à 74 (citant les rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)*; *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*; et *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*); deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 28; et réponse de l'Union européenne à la question n° 80 du Groupe spécial.

[152] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 96.

[153] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 20, 22 et 98 (citant le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.577). Voir aussi la réponse de l'Union européenne à la question n° 80 du Groupe spécial; et les observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 80, 81, 82 et 84 du Groupe spécial.

[154] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 97.

[155] Réponse de l'Union européenne à la question n° 80 du Groupe spécial; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 80 du Groupe spécial.

[156] Réponse de l'Union européenne à la question n° 80 du Groupe spécial; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 80, 81, 82 et 84 du Groupe spécial.

6.65. L'Union européenne fait valoir qu'un examen de la *nature* et des *effets* des mesures pertinentes ainsi que du *moment* où elles ont été adoptées, dans le contexte de l'application du critère du lien étroit, "permet de confirmer" cette conclusion.[157]

6.66. S'agissant de la *nature* des mesures pertinentes, l'Union européenne fait valoir que l'AL/FEM pour l'A350XWB cible un produit différent par rapport aux mesures d'AL/FEM en cause dans la procédure initiale.[158] En outre, même en laissant de côté la question de savoir si l'A350XWB est un produit semblable aux LCA bicouloirs antérieurs d'Airbus, elle fait valoir que la similitude des produits visés et des pays visés, à elle seule, n'est pas suffisante pour établir le lien étroit requis.[159] Elle affirme en outre que l'AL/FEM pour l'A350XWB a une nature sensiblement différente de celle des AL/FEM antérieures parce qu'elle a été accordée plus de deux ans *après* la réception de la première commande d'A350XWB, alors que les AL/FEM accordées pour d'autres aéronefs d'Airbus ont "généralement" été conclues à une date beaucoup plus proche du lancement du LCA pertinent.[160] De même, elle note qu'à la différence des AL/FEM accordées pour certains modèles de LCA d'Airbus plus anciens, l'AL/FEM pour l'A350XWB n'a été accordée en vertu d'aucun accord intergouvernemental concernant le développement de l'A350XWB.[161] Elle fait valoir aussi que l'invocation par les États-Unis de la similitude alléguée entre les modalités essentielles des AL/FEM afin de montrer que les mesures pertinentes sont de même nature est aussi malvenue. Selon elle, la similitude alléguée reflète simplement les modalités du financement à long terme des projets, lequel est "très répandu dans de nombreux Membres".[162]

6.67. S'agissant des *effets* des diverses mesures, l'Union européenne fait valoir que les États-Unis n'ont pas présenté d'analyse adéquate du rapport des effets des mesures, car ils n'ont pas démontré que l'une quelconque des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB: a) était une subvention ou b) causait des effets défavorables.[163] Par exemple, elle affirme que les États-Unis n'ont pas expliqué comment un financement accordé plusieurs années *après* le lancement de l'A350XWB pouvait être considéré comme ayant eu pour effet de permettre ce *lancement*.[164] En tout état de cause, elle estime que les questions sur lesquelles sont centrés les arguments des États-Unis relatifs aux effets des mesures pertinentes touchent aux questions de fond dont le Groupe spécial est saisi dans le présent différend sur la mise en conformité. Elle soutient que ces questions ne peuvent pas dûment faire partie d'une analyse relative à la compétence.[165]

6.68. S'agissant du *moment* où les diverses mesures ont été adoptées, l'Union européenne affirme que les modalités et conditions de l'AL/FEM pour l'A350XWB ont été convenues approximativement **[***]** *avant* l'adoption des recommandations et décisions de l'ORD dans la procédure initiale et n'ont pas été adoptées "à la date ou aux alentours de" la date d'adoption des "mesures" déclarées comme ayant été "prises pour se conformer".[166]

6.69. L'Union européenne estime aussi qu'aucune des deux raisons additionnelles que les États-Unis avancent pour étayer leur affirmation selon laquelle les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB entrent dans le champ de la présente procédure ne constitue une base indépendante ou autonome permettant d'établir une telle détermination. En revanche, selon elle, les deux arguments additionnels des États-Unis sont simplement des éléments qu'il est potentiellement pertinent de prendre en considération pour l'application du critère du lien étroit.[167]

6.70. Enfin, l'Union européenne fait valoir que la position des États-Unis concernant les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB doit être rejetée parce qu'elle repose en dernière analyse sur une conception des types de mesures pouvant avoir une incidence sur la mise en conformité d'un Membre avec les recommandations et décisions de l'ORD qui donne à penser qu'une fois qu'il aura

[157] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 95; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 23.
[158] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 108.
[159] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 82 et 108.
[160] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 105.
[161] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 106.
[162] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 33.
[163] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 109.
[164] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 111.
[165] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 110 et 112.
[166] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 103; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 37.
[167] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 85 à 92.

été constaté qu'un Membre a octroyé une subvention pouvant donner lieu à une action dans un secteur particulier, toute subvention future alléguée dans le même secteur pourra faire l'objet d'une procédure de mise en conformité. Selon l'Union européenne, cela représenterait une "conception extrêmement large" du champ d'une procédure de mise en conformité, qui aurait des implications importantes pour d'autres domaines du droit de l'OMC.[168]

6.4.1.4 Arguments des tierces parties

6.4.1.4.1 Australie

6.71. L'Australie considère que l'AL/FEM pour l'A350XWB entre dans le champ de la procédure de mise en conformité.[169] Elle considère qu'un Membre qui a fait valoir avec succès que ses intérêts étaient lésés par le versement d'une subvention ne devrait pas être tenu d'engager une nouvelle action à l'encontre de contributions financières réalisées au titre de la même base juridique que celles dont il a été constaté qu'elles étaient incompatibles avec les règles de l'OMC. Selon elle, une constatation différente obligerait le Membre plaignant à s'embarquer dans un cycle sans fin de procédures de contestation périodiques au titre de l'Accord SMC et le priverait d'une mesure corrective au titre de l'article 7.8 de cet accord, résultat qui serait contraire à l'objet et au but du système de règlement des différends de l'OMC, y compris les articles 3 et 21 du Mémorandum d'accord.[170]

6.72. Selon l'Australie, une constatation selon laquelle seules les mesures d'AL/FEM initiales entrent dans le champ de la présente procédure au titre de l'article 21:5 aurait pour effet de limiter la procédure de mise en conformité au réexamen des mêmes mesures en cause dans la procédure initiale, plutôt qu'à l'examen de l'existence ou de la compatibilité de mesures prises pour se conformer. L'Australie considère que cette interprétation indûment restrictive a été rejetée antérieurement par l'Organe d'appel et ne tient pas compte du fait que les procédures au titre de l'article 21:5 concernent souvent la compatibilité d'une nouvelle mesure prise pour se conformer avec les recommandations et décisions dans le différend en question.[171]

6.4.1.4.2 Brésil

6.73. Selon le Brésil, les principes voulant que l'efficacité du système de règlement des différends de l'OMC soit protégée, qu'il soit donné suite dans les moindres délais aux recommandations et décisions et que les différends soient résolus efficacement incitent à penser que l'AL/FEM pour l'A350XWB entre dans le champ de la procédure de mise en conformité. Le Brésil considère que le Groupe spécial ne devrait pas adopter une approche trop formaliste de son mandat mais devrait plutôt aborder la question sous l'angle du contexte dans lequel les mesures prises pour se conformer sont appliquées.[172] Il note que, bien qu'il ne considère pas que n'importe quelle mesure ayant des caractéristiques communes avec la mesure initiale ou la mesure prise pour se conformer pourrait être contestée dans une procédure au titre de l'article 21:5, une approche trop étroite du mandat d'un groupe spécial de la mise en conformité compromettrait l'efficacité du processus de règlement des différends. À son avis, un type de subvention très semblable, soutenant un produit très semblable, produit par la même société bénéficiaire à peu près à l'époque où il a été constaté que des mesures de subventionnement étroitement liées étaient incompatibles avec les règles de l'OMC, est une mesure qui peut et doit être incluse dans un examen des "mesures prises pour se conformer".[173]

---

[168] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 33 à 35. Par exemple, l'argument impliquerait qu'une fois qu'il est constaté qu'une mesure fiscale est incompatible avec l'article III:2 du GATT de 1994, toute mesure fiscale future du même type et visant le même secteur ferait l'objet d'une procédure de mise en conformité, pendant une durée indéterminée et sans aucune exigence de continuité en ce qui concerne la mesure.

[169] Réponse de l'Australie en tant que tierce partie à la question n° 3 du Groupe spécial.

[170] Réponse de l'Australie en tant que tierce partie à la question n° 3 du Groupe spécial (citant la communication de l'Australie en tant que tierce partie dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*).

[171] Réponse de l'Australie en tant que tierce partie à la question n° 3 du Groupe spécial (citant les rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 89; et *Canada – Aéronefs (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 36).

[172] Communication du Brésil en tant que tierce partie, paragraphe 23.

[173] Communication du Brésil en tant que tierce partie, paragraphe 31.

6.74. S'agissant de la nature des mesures, le Brésil considère que l'objet de l'AL/FEM pour l'A350XWB – l'AL/FEM visant à soutenir les aéronefs civils gros porteurs bicouloirs d'Airbus – est suffisamment semblable à celui des subventions accordées aux aéronefs civils gros porteurs bicouloirs d'Airbus analysées dans la procédure initiale pour justifier l'inclusion de cette AL/FEM dans le champ de la présente procédure de mise en conformité. En outre, il considère que, étant donné le chevauchement concurrentiel entre l'A350XWB et les aéronefs bicouloirs semblables d'Airbus visés par les recommandations et décisions de l'ORD, le soutien sous forme d'AL/FEM pour l'A350XWB pourrait avoir une incidence sur la mise en œuvre. Le Brésil considère que la question de savoir si c'est finalement le cas est une question de fond et que la démonstration incombe aux États-Unis; toutefois, la similitude des effets possibles de l'AL/FEM pour l'A350XWB renforce davantage le lien étroit entre les mesures d'AL/FEM initiales examinées dans les rapports du Groupe spécial initial et de l'Organe d'appel, les mesures prises pour se conformer alléguées, et les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB. Enfin, le Brésil fait référence aux déclarations de l'Organe d'appel selon lesquelles des mesures antérieures à l'adoption des rapports du Groupe spécial initial et de l'Organe d'appel peuvent être incluses dans le contexte d'une procédure au titre de l'article 21:5 en tant que "mesures prises pour se conformer" dès lors qu'il existe un lien suffisamment étroit, du point de vue de la nature et des effets des mesures.[174]

6.4.1.4.3 Chine

6.75. La Chine estime que, pour qu'une mesure soit soumise à l'examen d'un groupe spécial de la mise en conformité, elle doit être: a) une "mesure" déclarée comme ayant été "prise pour se conformer"; b) une mesure constituant d'une autre manière une "mesure prise pour se conformer" en raison de son "lien exprès" avec les recommandations et décisions formulées par l'ORD dans la procédure initiale; c) une mesure qui n'est pas en soi une "mesure prise pour se conformer" mais a un "rapport particulièrement étroit" avec la "mesure" déclarée comme ayant été "prise pour se conformer" et avec les recommandations et décisions de l'ORD; ou d) dans une affaire concernant des subventions, une subvention de remplacement qui remplace la subvention jugée incompatible avec les règles de l'OMC dans la procédure initiale.[175] La Chine considère que l'AL/FEM pour l'A350XWB ne relève d'aucune de ces quatre catégories et, par conséquent, ne relève pas du mandat du Groupe spécial.

6.76. La Chine fait valoir qu'il n'y a pas de mesure "déclarée" comme ayant été prise pour se conformer en ce qui concerne l'A350XWB et qu'il n'y a pas non plus de mesure qui pourrait être considérée comme une "mesure prise pour se conformer" compte tenu d'un "lien exprès" avec les recommandations et décisions de l'ORD. Elle note que le Groupe spécial dans la procédure initiale a rejeté l'allégation des États-Unis selon laquelle un engagement allégué de fournir une AL/FEM pour l'A350 original constituait une subvention spécifique. Aucune des parties n'a fait appel de cette constatation et la conclusion adoptée par l'ORD devrait être traitée comme la décision finale concernant l'allégation en question.[176] Étant donné qu'il n'y a pas eu de recommandations ni de décisions concernant l'A350, l'Union européenne n'est pas obligée de prendre une quelconque mesure pour assurer la mise en conformité à cet égard. La Chine considère qu'il n'est donc pas possible qu'une quelconque mesure ait un "lien exprès" avec les recommandations et décisions inexistantes de l'ORD concernant l'A350. Parce que l'AL/FEM pour chaque modèle de LCA d'Airbus a été considérée comme étant séparée et distincte, et que l'existence d'aucun programme d'AL/FEM couvrant tous les LCA d'Airbus n'a été constatée, il n'y a aucune base permettant aux États-Unis d'affirmer que l'AL/FEM pour l'A350XWB a un rapport particulièrement étroit avec l'AL/FEM pour l'A350 ou avec d'autres AL/FEM pour des LCA bicouloirs.[177]

6.77. La Chine juge erroné l'argument des États-Unis selon lequel l'A350XWB est une subvention remplaçant des mesures d'AL/FEM antérieures que l'Union européenne allègue avoir retirées. Selon elle, dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, la conclusion de l'Organe d'appel selon laquelle les versements au titre du programme de prêts à la commercialisation et les versements anticycliques relevaient dûment du champ de la procédure de mise en conformité a été formulée dans le contexte de versements annuels, récurrents, effectués au titre de dispositions

[174] Communication du Brésil en tant que tierce partie, paragraphe 28.
[175] Communication de la Chine en tant que tierce partie, paragraphe 5.
[176] Communication de la Chine en tant que tierce partie, paragraphe 14; et réponse de la Chine en tant que tierce partie à la question n° 3 du Groupe spécial.
[177] Communication de la Chine en tant que tierce partie, paragraphes 25 et 26.

réglementaires inchangées.[178] La Chine fait une distinction entre la procédure en question et la présente procédure, dans laquelle il n'y a pas de constatation concernant l'existence d'un programme d'AL/FEM. De plus, les versements de fonds effectués au titre de chacune des mesures d'AL/FEM contestées ne sont pas récurrents. La Chine considère qu'il n'y a aucune base factuelle permettant d'établir que l'AL/FEM pour l'A350XWB est une "subvention de remplacement" relative à "toutes mesures d'AL/FEM antérieures incompatibles avec les règles de l'OMC", qui sont effectivement toutes distinctes les unes des autres et parallèles les unes aux autres. Enfin, elle indique qu'il n'y a pas de raison distincte d'inclure une mesure dans le champ d'une procédure de mise en conformité selon que son exclusion permettrait ou non le contournement des recommandations et décisions de l'ORD. En revanche, c'est un facteur à prendre en considération dans le cadre de l'analyse intégrée du point de savoir s'il y a un "rapport particulièrement étroit" entre la mesure "non déclarée", les mesures "déclarées" comme ayant été prises pour se conformer et les recommandations et décisions de l'ORD.[179]

6.4.1.4.4 Japon

6.78. Le Japon considère qu'il faudrait appliquer le critère du "lien étroit" dans la présente procédure et dans toute procédure de mise en conformité pour déterminer si le Groupe spécial de la mise en conformité est saisi à bon droit d'une mesure.[180] Selon lui, un mandat trop étroit pour un groupe spécial au titre de l'article 21:5 compromettrait l'efficacité du processus de règlement des différends. Le Japon note que l'Organe d'appel a constaté qu'un éventail relativement large de mesures non visées par la procédure initiale entrait dans le champ de la procédure au titre de l'article 21:5.[181] Il considère que le critère du "lien étroit" répond suffisamment à la préoccupation exprimée par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*.[182] Lorsqu'elles sont correctement appliquées, les prescriptions contenues dans le critère du lien étroit, telles que la nature et les effets des mesures contestées et le moment où elles sont adoptées, garantissent l'efficacité des disciplines de l'Accord SMC.

6.79. Le Japon est préoccupé par l'approche de la "mesure globale" suivie par l'Union européenne.[183] Il ne nie pas que la présence d'une mesure globale commune puisse être un facteur pertinent s'agissant de déterminer si la mesure non déclarée en cause a un "lien {suffisamment} étroit" avec la mesure déclarée comme ayant été prise pour se conformer et les recommandations et décisions de l'ORD.[184] Toutefois, il indique que l'existence d'une mesure globale commune peut être un facteur parmi d'autres à prendre en considération dans l'évaluation du point de savoir s'il y a des liens suffisamment étroits, du point de vue du moment, de la nature et des effets, entre la mesure non déclarée en cause et la mesure déclarée comme ayant été prise pour se conformer et les recommandations et décisions de l'ORD, et qu'elle n'est ni une condition préalable ni un facteur décisif comme l'Union européenne l'affirme manifestement.

6.4.1.5 Évaluation par le Groupe spécial

6.4.1.5.1 Introduction

6.80. La question dont nous sommes saisis est de celle savoir si l'on peut examiner à bon droit le bien-fondé des allégations des États-Unis concernant les effets défavorables allégués des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB dans le présent différend pour déterminer si l'Union européenne et les États membres concernés se sont conformés aux recommandations et décisions de l'ORD adoptées

[178] Communication de la Chine en tant que tierce partie, paragraphes 30 et 31; et réponse de la Chine en tant que tierce partie à la question n° 3 du Groupe spécial.
[179] Communication de la Chine en tant que tierce partie, paragraphes 37 et 38.
[180] Réponse du Japon en tant que tierce partie à la question n° 3 du Groupe spécial.
[181] Réponse du Japon en tant que tierce partie à la question n° 3 du Groupe spécial (citant les rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*; et *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)*).
[182] La question n° 3 du Groupe spécial faisait référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphes 137 et 245.
[183] Réponse du Japon en tant que tierce partie à la question n° 3 du Groupe spécial (citant la première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 76).
[184] Réponse du Japon en tant que tierce partie à la question n° 3 du Groupe spécial (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 77). Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 203).

dans la procédure initiale. Ainsi qu'il a déjà été noté[185], les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB n'existaient pas et n'étaient pas soumises au Groupe spécial dans la procédure initiale. En outre, l'Union européenne n'a pas indiqué les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB dans sa communication du 1er décembre 2011 sur la mise en conformité. La question que nous devons régler est donc celle de savoir si un ensemble de mesures qui n'ont pas été expressément "déclarées" par l'Union européenne comme étant des "mesures prises pour se conformer" et n'étaient pas spécifiquement visées par les recommandations et décisions de l'ORD adoptées dans la procédure initiale peuvent entrer dans le champ du présent différend sur la mise en conformité.

6.81. Nous notons que dès lors qu'il est constaté qu'une *quelconque* mesure examinée dans le cadre d'une procédure engagée au titre de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord démontre un défaut de mise en conformité avec les recommandations et décisions formulées par l'ORD dans la procédure initiale, un Membre plaignant serait généralement en droit de demander une compensation ou l'autorisation de suspendre des concessions.[186] À ce stade d'un différend, le Mémorandum d'accord ne donne pas au Membre défendeur droit à un deuxième "délai raisonnable"[187] pour mettre ses mesures en conformité avec les accords visés. Une constatation selon laquelle une mesure qui n'est *ni* une "mesure" déclarée comme ayant été "prise pour se conformer", *ni* une mesure visée par des recommandations et décisions de l'ORD spécifiques (c'est-à-dire une mesure dite "non déclarée") entre dans le champ d'une procédure de mise en conformité peut donc avoir des implications importantes pour les droits et obligations d'un Membre de l'OMC au titre du Mémorandum d'accord et des accords visés en général. Par conséquent, suivant la mise en garde de l'Organe d'appel, qualifier un acte d'un Membre de "mesure prise pour se conformer" lorsque ce Membre soutient le contraire "n'est pas quelque chose qu'un groupe spécial devrait faire à la légère".[188]

6.82. Néanmoins, il pourrait y avoir des situations dans lesquelles une mesure dont un Membre défendeur fait valoir qu'elle n'entre pas dans le champ d'une procédure de mise en conformité a 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. Exiger qu'un Membre plaignant, dans ces circonstances, engage une nouvelle procédure au titre de l'article 6 du Mémorandum d'accord pour contester cette mesure non déclarée peut non seulement être contraire à la notion même de mise en conformité qui est avancée au titre du Mémorandum d'accord, mais pourrait aussi être perçu comme une utilisation inefficace des procédures de règlement des différends de l'OMC, en particulier si la mesure non déclarée est intrinsèquement liée aux mesures incompatibles avec les règles de l'OMC visées par les recommandations et décisions pertinentes de l'ORD. Une approche qui, selon nous, a été développée par des groupes spéciaux et l'Organe d'appel pour arriver à régler ces situations d'une manière qui respecte le caractère limité des types d'allégations pouvant être présentées dans une procédure de mise en conformité de l'OMC est appelée critère du "lien étroit".

6.83. Conformément au critère du "lien étroit", tel qu'il a été explicité par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)*, toute mesure non déclarée 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. Pour déterminer s'il en est ainsi, 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

[185] Voir plus haut le paragraphe 6.53.

[186] L'article 22:1 du Mémorandum d'accord prescrit que "{l}a compensation et la suspension de concessions ou d'autres obligations sont des mesures temporaires auxquelles il peut être recouru dans le cas où les recommandations et décisions ne sont pas mises en œuvre dans un délai raisonnable". En outre, l'article 22:2 dispose qu'il ne pourra être "demand{é} à l'ORD l'autorisation de suspendre … de{s} concessions ou d'autres obligations au titre des accords visés" que si le Membre défendeur ne se conforme pas aux recommandations et décisions adoptées "dans le délai raisonnable déterminé conformément au paragraphe 3 de l'article 21".

[187] L'article 21:3 du Mémorandum d'accord dispose qu'un Membre défendeur "aura un délai raisonnable" pour se conformer aux recommandations et décisions adoptées par l'ORD.

[188] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 74.

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.[189]

6.84. Même si le critère du lien étroit n'est peut-être pas la *seule* base permettant de régler la question générale dont nous sommes saisis[190], nous notons que c'est sur lui que sont principalement centrés les arguments des parties. Par conséquent, nous commençons notre évaluation des positions des parties sur la question de savoir si les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB entrent dans le champ du présent différend sur la mise en conformité en examinant le bien-fondé de leurs affirmations concernant l'application du critère du "lien étroit" et, en premier lieu, nous évaluons les arguments de l'Union européenne concernant la pertinence de l'existence d'une "mesure globale" pour cette analyse et le rapport entre cette existence et cette analyse.

6.4.1.5.2 Pertinence de l'existence d'une "mesure globale" pour le critère du lien étroit et rapport entre cette existence et ce critère

6.85. Dans ses première et deuxième communications écrites, l'Union européenne a fait valoir que dans le cadre de l'analyse du "contexte factuel et juridique" pertinent éclairant l'application du critère du lien étroit, un groupe spécial devait, *à titre préliminaire*, examiner s'il existait une "mesure globale". Selon elle, lorsqu'un Membre plaignant ne pouvait pas faire cette "*démonstration préliminaire requise*", le Groupe spécial n'aurait pas besoin de procéder à l'examen des "facteurs additionnels" du critère du lien étroit et la mesure non déclarée pertinente ne pourrait pas être incluse dans le champ du différend sur la mise en conformité.[191] À notre avis, le passage suivant de la première communication écrite de l'Union européenne constitue l'exemple le plus clair de cette argumentation:

> Au-delà du "contexte factuel et juridique particulier" qui doit être examiné lorsque l'on applique le critère du "lien étroit" (y compris la question liminaire de savoir s'il existe une mesure globale, comme cela est indiqué plus haut), l'Organe d'appel a dit que déterminer la compétence en ce qui concerne une mesure non déclarée comme ayant été prise pour se conformer alléguée "*{pouvait}, dépendamment des faits particuliers*, nécessiter l'examen de la nature et des effets des diverses mesures ainsi que du moment choisi pour les adopter". Autrement dit, les éléments que sont le "moment", la "nature" et les "effets" sont des facteurs additionnels qui peuvent être pris en considération, en fonction des faits. Comme cela est expliqué plus haut, si un Membre plaignant ne peut pas faire la démonstration préliminaire requise que la mesure non déclarée comme ayant été prise pour se conformer alléguée est une application de la mesure globale en cause dans la procédure initiale ou une application de la mesure déclarée comme ayant été prise pour se conformer, alors un groupe spécial de la mise en conformité n'a besoin de procéder à aucune des étapes additionnelles de l'analyse du "lien étroit".[192] (italique dans l'original; note de bas de page omise)

6.86. Toutefois, dans ses observations sur les réponses des États-Unis aux questions posées par le Groupe spécial après la réunion de fond, l'Union européenne a précisé qu'elle ne faisait pas valoir qu'"il {devait} toujours y avoir une mesure globale"[193], reconnaissant "la possibilité que l'existence d'un lien étroit soit démontrée sans qu'il soit fait expressément référence à une mesure globale".[194] Pour elle néanmoins, "l'existence alléguée d'une mesure globale établie à partir de l'identification d'un schéma allégué dans les cas d'application de cette mesure" et le critère du lien

---

[189] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 77.

[190] Nous n'excluons pas qu'il puisse 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.

[191] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 70, 76 et 77; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 22, 25 et 36.

[192] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 76.

[193] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 85 du Groupe spécial.

[194] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 80 du Groupe spécial.

étroit sont "deux manières d'aborder ce qui constitue pour l'essentiel une même question"; et, selon elle:

> {C}ette question a fait l'objet, lorsqu'il s'est agi de savoir s'il existait ou non une mesure globale (c'est-à-dire un programme FEM non écrit), d'un vif débat devant le Groupe spécial initial dans le présent différend, et les États-Unis ont perdu. Tout ce que l'Union européenne demande, c'est que, maintenant que les États-Unis soulèvent essentiellement la même question s'agissant de savoir s'il existe ou non un lien étroit, le Groupe spécial de la mise en conformité reste cohérent par rapport aux constatations de fait qu'il a formulées en tant que Groupe spécial initial dans la procédure initiale. En résumé, dans la procédure initiale, il n'y avait pas de mesure globale (parce que les mesures étaient très différentes) et, de la même façon, il n'y a pas de lien étroit (parce que les mesures sont toujours différentes).[195]

6.87. Compte tenu de ces éclaircissements, nous croyons comprendre que l'argument de l'Union européenne est essentiellement fondé sur les affirmations suivantes: a) une analyse positive du lien étroit et l'existence d'une mesure globale sont deux manières de montrer qu'une mesure non déclarée peut être jugée suffisamment liée aux "mesures prises pour se conformer" et aux recommandations et décisions de l'ORD pour pouvoir être incluse dans le champ d'un différend sur la mise en conformité; b) le fait que le Groupe spécial initial a constaté que les États-Unis n'avaient pas démontré l'existence d'un programme d'AL/FEM non écrit signifie qu'il n'y a pas de mesure globale et, par conséquent, pas de lien étroit entre les accords d'AL/FEM concernant l'A350XWB et antérieurs à l'A350XWB et les recommandations et décisions adoptées dans le présent différend; et c) les constatations figurant dans tous les rapports de l'Organe d'appel ayant examiné si une mesure non déclarée pouvait à bon droit entrer dans le champ d'une procédure de mise en conformité étayent son approche. Nous ne sommes pas convaincus par les affirmations de l'Union européenne.

6.88. Tout d'abord, nous décelons un conflit inexpliqué dans les arguments de l'Union européenne. D'une part, l'Union européenne admet qu'un Membre plaignant n'est *pas tenu* de démontrer l'existence d'une mesure globale pour démontrer qu'une mesure non déclarée peut entrer dans le champ d'un différend sur la mise en conformité. D'autre part, elle soutient qu'*en l'espèce*, le fait que les États-Unis n'ont pas identifié l'existence d'un programme d'AL/FEM non écrit (la mesure globale alléguée) implique que le Groupe spécial n'est *ipso facto* pas compétent pour connaître des allégations de fond formulées par les États-Unis contre les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB. Elle "ne peut que souscrire à l'avis des États-Unis selon lequel l'évaluation doit "dépendre des faits" concernant la question de savoir s'il existe ou non un "rapport étroit" ou si les mesures sont différentes ou non".[196] Cependant, selon elle, le simple fait qu'il n'existe pas de programme d'AL/FEM non écrit (la mesure globale alléguée) devrait être décisif pour la détermination du bien-fondé des allégations des États-Unis relatives au champ, nonobstant les nombreux autres facteurs sur lesquels les États-Unis s'appuient pour démontrer l'existence du "rapport étroit" requis. À notre avis, l'Union européenne n'a pas expliqué de manière adéquate pourquoi le fait qu'un programme d'AL/FEM non écrit n'existe pas doit nécessairement nous amener à rejeter les allégations des États-Unis relatives au champ qui visent l'AL/FEM pour l'A350XWB, puisque: a) elle pense qu'il n'y a, en principe, *pas de prescription* imposant de démontrer l'existence d'une mesure globale, et b) elle reconnaît que *tous les faits pertinents* doivent être pris en compte lorsque l'on évalue si une mesure non déclarée entre dans le champ d'une procédure de mise en conformité. Autrement dit, nous ne pouvons pas juger ses affirmations fondées parce que nous ne comprenons pas les raisons pour lesquelles elle pense que les principes dont elle admet qu'ils devraient s'appliquer d'une manière générale ne s'appliquent pas sur la base des faits du présent différend.

6.89. Deuxièmement, nous ne considérons pas que les constatations de l'Organe d'appel dans les différends sur lesquels l'Union européenne s'appuie étayent sa position. L'Union européenne soutient qu'une mesure globale était *implicitement* au centre des constatations et analyses de l'Organe d'appel dans trois différends sur la mise en conformité: *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)*; *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*; et

[195] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 80 du Groupe spécial.

[196] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 84 du Groupe spécial.

États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil). À notre avis toutefois, et comme nous l'expliquons plus loin de manière plus détaillée, il n'existait aucune mesure globale du type décrit dans les communications de l'Union européenne dans les deux premiers différends; et bien que l'on puisse faire valoir qu'une mesure globale était présente dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, ce n'est certainement pas à cause de ce seul fait que l'Organe d'appel a constaté que les mesures non déclarées pertinentes entraient dans le champ du différend sur la mise en conformité. En revanche, dans ce dernier différend, l'existence de ce dont on pourrait faire valoir qu'il s'agissait d'une mesure globale était un fait parmi d'autres qui étaient devenus des considérations importantes eu égard à l'interprétation donnée par l'Organe d'appel de l'obligation de mise en conformité incombant aux États-Unis au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC.

6.90. L'Union européenne affirme que la mesure globale dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)* était l'*ordonnance finale en matière de droits compensateurs* conformément à laquelle, d'après ce qu'elle allègue, les États-Unis "avaient adopté": a) la mesure en cause dans la procédure initiale (une détermination finale en matière de droits compensateurs établie par le Département du commerce des États-Unis (USDOC)); b) la mesure déclarée comme ayant été prise pour se conformer (une détermination révisée de la détermination finale en matière de droits compensateurs en cause dans la procédure initiale au titre de l'article 129 de la Loi des États-Unis sur les Accords du Cycle d'Uruguay); et c) la mesure non déclarée dont il avait été constaté qu'elle était une "mesure prise pour se conformer" (le premier réexamen administratif effectué au cours de la même procédure en matière de droits compensateurs).[197] Toutefois, contrairement à ce que l'Union européenne affirme, les "mesures" déclarées comme ayant été "prises pour se conformer" et les mesures non déclarées dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)* n'avaient *pas* été "adoptées" conformément à la même disposition juridique ni au moyen de l'application de la même mesure. En fait, comme l'Organe d'appel l'a expliqué:

> {Les} deux mesures distinctes avaient été prises au titre de deux dispositions juridiques séparées: i) une détermination au titre de l'article 129, qui constitue le cadre juridique des États-Unis lorsqu'il s'agit d'établir de nouvelles déterminations pour se conformer aux recommandations et décisions de l'ORD; et ii) une détermination issue d'un réexamen administratif, qui devait être établie au cours de l'application normale de la législation des États-Unis en matière de droits compensateurs.[198]

6.91. En outre, l'Organe d'appel a énoncé la logique sous-tendant sa décision dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)* dans les termes suivants:

> Comme la détermination issue du réexamen administratif avait pour effet d'entraver la mise en conformité avec les recommandations et décisions de l'ORD et comme les deux mesures visaient la même analyse des subventions concernant le bois d'œuvre résineux, l'Organe d'appel a constaté que la détermination issue du réexamen administratif était "inextricablement liée" et "clairement liée" à la détermination au titre de l'article 129 au point de relever du mandat du Groupe spécial au titre de l'article 21:5. … Le différend *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)* portait sur l'identification des mesures étroitement liées de manière à éviter le contournement.[199] (note de bas de page omise)

6.92. Ce n'est donc pas parce que les mesures pertinentes en cause dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)* résultaient de l'application d'une quelconque "mesure globale" que l'Organe d'appel a finalement constaté que la mesure non déclarée entrait dans le champ de la procédure de mise en conformité, mais, plutôt parce que la mesure non déclarée "avait *pour effet d'entraver la mise en conformité* avec les recommandations et décisions de l'ORD" et que, de plus, les mesures déclarées *et* les mesures non déclarées "visaient *la même analyse des subventions* concernant le bois d'œuvre résineux". Bien que ce dernier fait ait constitué un point commun entre la "mesure" déclarée comme ayant été "prise pour se conformer" et la mesure non déclarée, il ne résultait pas de l'*application* de la "mesure globale"

[197] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 72 et 80.
[198] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 205.
[199] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 205.

dont l'Union européenne affirme en l'espèce l'existence – à savoir, *l'ordonnance finale en matière de droits compensateurs*. En effet, le seul endroit dans les constatations de l'Organe d'appel où l'ordonnance finale en matière de droits compensateurs est mentionnée est celui où la demande de décision préliminaire formulée par les États-Unis dans la procédure du Groupe spécial de la mise en conformité est citée dans l'introduction de l'analyse effectuée par l'Organe d'appel.[200] La "mesure globale" alléguée n'est ni invoquée ni analysée ailleurs dans les constatations de l'Organe d'appel.

6.93. De même, l'Union européenne fait valoir que de multiples "mesures globales" étaient présentes dans le différend *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*. Dans sa première communication écrite, elle identifie les "mesures globales" pertinentes comme étant les *ordonnances en matière de droits antidumping* conformément auxquelles les États-Unis avaient, d'après ce qu'elle allègue, "adopté": a) les mesures en cause dans la procédure initiale (16 enquêtes antidumping initiales et 15 réexamens administratifs); b) les "mesures" déclarées comme ayant été "prises pour se conformer"[201]; et c) les mesures non déclarées dont il avait été constaté qu'elles étaient des "mesures prises pour se conformer" (les déterminations établies dans des réexamens, réexamens pour changement de circonstances et réexamens à l'extinction ultérieurs effectués dans le cadre des différentes procédures antidumping).[202] Dans sa deuxième communication écrite, il apparaît que l'Union européenne donne à entendre qu'il y avait une autre "mesure globale" dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, à savoir l'"instruction figurant dans un programme informatique" de procéder à une "réduction à zéro", comme l'attestaient "un programme informatique général conçu pour être adapté et utilisé dans des cas particuliers" et différents cas d'application du programme informatique.[203]

6.94. Nous ne sommes pas convaincus que l'invocation par l'Union européenne de l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)* repose sur une qualification exacte des faits pertinents ou de l'approche analytique adoptée par l'Organe d'appel. Dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, l'Organe d'appel a examiné dans quelle mesure un certain nombre de déterminations établies dans le cadre de réexamens administratifs, de réexamens pour changement de circonstances et de réexamens à l'extinction effectués à la suite des 15 enquêtes antidumping initiales et des 16 réexamens administratifs contestés dans la procédure initiale entraient dans le champ de la procédure de mise en conformité. Toutes ces mesures avaient, en fait, été adoptées au cours de l'application normale du régime antidumping des États-Unis et, de ce fait, étaient étroitement liées aux ordonnances en matière de droits antidumping pertinentes dont l'Union européenne fait valoir en l'espèce qu'elles constituaient les "mesures globales". Cependant, comme dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)*, les mesures de mise en conformité déclarées des États-Unis, sur lesquelles, d'après nous, sont centrés les arguments de l'Union européenne, étaient les "déterminations au titre de l'article 129" adoptées au titre de la Loi des États-Unis sur les Accords du Cycle d'Uruguay[204] et donc promulguées conformément à une base juridique *différente* par rapport aux mesures non déclarées en cause. L'Union européenne fait donc erreur lorsqu'elle affirme que les "mesures" déclarées par les États-Unis comme ayant été "prises pour se conformer" dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)* avaient été "adoptées" conformément aux mêmes ordonnances en matière de droits antidumping que celles

[200] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 56.

[201] Nous notons que l'Union européenne n'a pas spécifiquement identifié les "mesures" *déclarées* comme ayant été "prises pour se conformer" pertinentes dans sa première communication écrite, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 212. À notre avis, cette citation évoque les mesures *non déclarées* pertinentes dont il avait été finalement constaté qu'elles étaient des "mesures prises pour se conformer", mais pas les "mesures" déclarées comme ayant été "prises pour se conformer".

[202] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 73.

[203] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 29. Nous ne voyons pas très bien si l'Union européenne mentionne l'"instruction figurant dans un programme informatique" de procéder à une "réduction à zéro" comme étant une "mesure globale" ou comme un exemple des *points communs* entre les "mesures globales" (les ordonnances en matière de droits antidumping pertinentes) et les "mesures" déclarées et non déclarées comme ayant été "prises pour se conformer".

[204] D'autres "mesures" déclarées comme ayant été "prises pour se conformer" dans ce différend comprenaient: a) la cessation de l'utilisation par les États-Unis de la "réduction à zéro selon les modèles" dans les enquêtes initiales dans lesquelles la méthode de comparaison moyenne pondérée à moyenne pondérée était utilisée; et b) l'abrogation des ordonnances en matière de droits antidumping dans quatre cas. (Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 209)

qui constituaient la base juridique des mesures contestées dans la procédure initiale *et* des mesures non déclarées.

6.95. Il est vrai que les ordonnances en matière de droits antidumping dont l'Union européenne fait valoir qu'elles constituaient les "mesures globales" dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)* ont en fait été examinées par l'Organe d'appel lorsqu'il a cherché à déterminer si le lien pertinent existait entre la "*nature* ou … l'objet" des mesures pertinentes et les recommandations et décisions de l'ORD. L'existence des ordonnances en matière de droits antidumping a permis au Groupe spécial et à l'Organe d'appel de relier chacune des *mesures non déclarées* aux mesures contestées dans la procédure initiale et aux recommandations et décisions adoptées par l'ORD. De ce fait, les ordonnances en matière de droits antidumping faisaient clairement partie du "contexte factuel et juridique" pertinent dans lequel les mesures déclarées avaient été adoptées. Toutefois, c'est l'*utilisation de la réduction à zéro* dont il a été explicitement constaté qu'elle constituait le point commun entre les mesures non déclarées et les "mesures" *déclarées* comme ayant été "prises pour se conformer":

> À notre avis, l'utilisation de la réduction à zéro dans les réexamens ultérieurs exclus fournit le lien nécessaire, du point de vue de la *nature* ou de l'objet, entre {les} mesures {non déclarées}, les mesures déclarées comme ayant été "prises pour se conformer" et les recommandations et décisions de l'ORD. Tous les réexamens ultérieurs exclus ont été publiés en vertu de la même ordonnance en matière de droits antidumping pertinente que les mesures contestées dans la procédure initiale et constituaient par conséquent "des étapes liées entre elles … qui compr{enaient} l'imposition, la fixation et le recouvrement de droits au titre de la même ordonnance antidumping". En outre, comme le Groupe spécial l'a fait observer à juste titre, la question de la réduction à zéro était la question précise qui avait fait l'objet des recommandations et décisions de l'ORD; c'était le seul aspect des mesures initiales qui avait été modifié par les États-Unis dans leurs déterminations au titre de l'article 129 et le seul aspect des réexamens ultérieurs exclus contesté par les Communautés européennes dans la présente procédure. Ces liens omniprésents, selon nous, militent en faveur d'un lien suffisamment étroit, du point de vue de la *nature* ou de l'objet, entre les réexamens ultérieurs exclus, les mesures déclarées comme ayant été "prises pour se conformer" et les recommandations et décisions de l'ORD, pour ce qui est de l'utilisation de la réduction à zéro.[205] (italique dans l'original; non souligné dans l'original; notes de bas de page omises)

6.96. Par conséquent, bien que l'Organe d'appel se soit appuyé sur le fait que les mesures non déclarées pouvaient toutes être liées aux ordonnances en matière de droits antidumping correspondantes pertinentes pour établir le lien étroit nécessaire du point de vue de "la *nature* et de l'objet", nous n'interprétons pas ses constatations comme ayant *implicitement* élevé l'existence de ces ordonnances en matière de droits antidumping au rang d'élément déterminant du critère global du lien étroit. En effet, il est manifeste que l'existence des ordonnances en matière de droits antidumping était simplement un fait pertinent dans le contexte de l'examen minutieux des rapports entre les mesures *non déclarées* et les mesures examinées dans la procédure initiale au sujet desquelles l'ORD avait adopté des recommandations et décisions. En outre, nous notons une fois de plus que, comme dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)*, les ordonnances en matière de droits antidumping n'établissaient *pas* de lien entre les mesures non déclarées ou les recommandations et décisions de l'ORD et les "mesures" *déclarées* comme ayant été "prises pour se conformer". En fait, le seul point commun essentiel entre les "mesures" déclarées comme ayant été "prises pour se conformer", les mesures non déclarées *et* les recommandations et décisions de l'ORD était l'utilisation de la réduction à zéro.

6.97. L'Organe d'appel s'est appuyé sur un raisonnement très semblable pour se prononcer sur l'"autre appel" des États-Unis concernant l'analyse du lien étroit effectuée par le Groupe spécial initial dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)* pour deux réexamens administratifs dans lesquels l'USDOC avait adopté une méthode de réduction à zéro différente de la méthode de réduction à zéro appliquée dans l'enquête initiale et jugée incompatible avec les règles de l'OMC dans la procédure initiale. Les États-Unis font valoir que le Groupe spécial initial avait fait erreur en constatant que "les déterminations successives de différents types établies dans le contexte d'une seule procédure concernant des mesures correctives commerciales

[205] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 230.

{c'est-à-dire au titre de la même ordonnance en matière de droits antidumping} "s'inscriv{aient} dans une suite d'événements et de mesures qui {étaient} tous inextricablement liés"". Selon eux, "il {devait} exister un "lien plus étroit entre la mesure déclarée comme ayant été prise pour se conformer et la mesure additionnelle alléguée" pour que cette dernière entre dans le champ d'une procédure au titre de l'article 21:5, parce que, *par définition, les réexamens administratifs port{aient} généralement sur les mêmes produits et les mêmes pays que l'enquête initiale*".[206] L'Organe d'appel a souscrit au point de vue des États-Unis selon lequel "le fait qu'il s'ag{issait} des mêmes produits et des mêmes pays serait insuffisant pour" établir le lien étroit nécessaire, et a rappelé que dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)*, il avait reconnu que "chaque réexamen {ne} relèvera{it} {pas} nécessairement de la compétence d'un groupe spécial établi au titre de l'article 21:5".[207] Toutefois, à la lumière des circonstances factuelles particulières de l'affaire examinée, il a estimé ce qui suit:

> *{L}'utilisation de la réduction à zéro* dans les réexamens administratifs de 2004-2005 {(les mesures non déclarées pertinentes)} … établit un lien du point de vue de la nature ou de l'objet entre ces réexamens, les recommandations et décisions de l'ORD et les mesures déclarées comme ayant été "prises pour se conformer", c'est-à-dire les déterminations au titre de l'article 129 … .[208] (pas d'italique dans l'original)

6.98. L'Organe d'appel s'est une fois encore appuyé sur l'existence d'*ordonnances en matière de droits antidumping* sous-tendant les réexamens administratifs pertinents pour établir un lien entre la nature et l'objet des réexamens administratifs (les mesures non déclarées) et les enquêtes en cause dans la procédure initiale[209], faisant observer en outre ce qui suit:

> Chacune de ces procédures a comporté le calcul d'une marge de dumping, soit afin d'établir l'existence d'un dumping et le taux de dépôt en espèces initial correspondant aux droits antidumping estimatifs à acquitter, soit pour la fixation finale des droits antidumping à acquitter sur les importations antérieures. Dans chaque cas, la *méthode de la réduction à zéro a été utilisée* dans le contexte du calcul des marges de dumping estimatives pour des exportateurs particuliers, ou des taux d'imposition pour des importateurs particuliers.[210] (pas d'italique dans l'original; note de bas de page omise)

6.99. De fait, l'Organe d'appel a dit ce qui suit:

> Il nous semble important que l'*utilisation de la réduction à zéro* soit le seul aspect des mesures initiales en cause qui ait été corrigé par les États-Unis en réponse aux recommandations et décisions de l'ORD. En fait, dans les déterminations au titre de l'article 129 dans les cas n° 1 et 6, qui sont les mesures dont les États-Unis ont déclaré qu'elles avaient été "prises pour se conformer", les marges de dumping calculées dans les procédures initiales ont simplement été recalculées – sans réduction à zéro. À notre avis, cela tend à confirmer le lien étroit, du point de vue de l'objet et de la nature, entre les mesures déclarées comme ayant été "prises pour se conformer", les recommandations et décisions de l'ORD dans la procédure initiale et l'utilisation de la réduction à zéro lors des réexamens administratifs de 2004-2005 dans les cas n° 1 et 6 {les mesures non déclarées}.[211] (pas d'italique dans l'original)

6.100. Enfin, l'Organe d'appel a rappelé qu'il avait déterminé dans l'affaire *États-Unis – Maintien de la réduction à zéro* que l'utilisation de la réduction à zéro dans des "déterminations successives" au titre de la même ordonnance en matière de droits antidumping constituait *une mesure qui pouvait être contestée dans le cadre d'une procédure de règlement des différends à l'OMC*. Selon l'Organe d'appel, il découlait de ses constatations concernant l'existence de cette *norme non écrite de réduction à zéro* que "les réexamens ultérieurs en cause en l'espèce, dans lesquels la méthode

---

[206] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 237. (pas d'italique dans l'original; note de bas de page omise)

[207] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 239. (note de bas de page omise)

[208] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 239.

[209] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 240.

[210] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 240.

[211] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 242.

de la réduction à zéro {était} appliquée, {étaient} suffisamment liés sur le plan de la nature ou de l'objet pour entrer dans le champ de la présente procédure au titre de l'article 21:5".[212]

6.101. Par conséquent, bien qu'il soit manifeste que l'existence des ordonnances en matière de droits antidumping sous-tendant les mesures non déclarées des États-Unis (les deux réexamens administratifs) était une considération qui avait éclairé l'évaluation par l'Organe d'appel de l'"autre appel" formé par les États-Unis dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, nous ne considérons pas que l'Organe d'appel y ait vu plus que l'un des éléments distinctifs du rapport entre les mesures *non déclarées* et les mesures *initiales* visées par les recommandations et décisions adoptées par l'ORD. L'Organe d'appel *ne s'est pas* appuyé sur les ordonnances en matière de droits antidumping pour établir un rapport pertinent avec les "mesures" *déclarées* par les États-Unis comme ayant été "prises pour se conformer", dont il a constaté, au contraire, qu'elles étaient liées aux mesures non déclarées et aux recommandations et décisions de l'ORD en raison de l'utilisation de la réduction à zéro.

6.102. Enfin, s'agissant de l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, nous notons que l'Union européenne qualifie le programme de subventions qui constituait la base juridique des mesures de subventionnement contestées dans la procédure initiale *et* des mesures non déclarées – dans les deux cas, des versements au titre de prêts à la commercialisation et des versements anticycliques – de "mesure globale".[213] Nous estimons que l'invocation par l'Union européenne de l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* est malvenue. La question concernant le champ pertinente de la procédure dans ce différend était celle de savoir si certains "versements au titre de prêts à la commercialisation et versements anticycliques" effectués dans le cadre d'un programme de subventions qui constituait la base juridique même des versements au titre de prêts à la commercialisation et des versements anticycliques jugés incompatibles avec les règles de l'OMC dans la procédure initiale pouvaient être contestés dans le cadre de la procédure de mise en conformité. L'Union européenne soutient que l'approche suivie par l'Organe d'appel dans l'appel en question est "un exemple spécifique d'application du critère du lien étroit ".[214] Bien que cela puisse être une façon de qualifier l'approche suivie par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, comme il a déjà été indiqué, ce n'est pas à cause de l'existence du programme de subventions pertinent que l'Organe d'appel a constaté que les mesures non déclarées pertinentes entraient dans le champ du différend sur la mise en conformité. En revanche, l'existence de ce dont on pourrait faire valoir qu'il s'agissait d'une mesure globale était *un fait parmi d'autres* qui étaient devenus des considérations importantes eu égard à l'interprétation donnée par l'Organe d'appel de l'obligation de mise en conformité incombant aux États-Unis au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC.[215]

6.103. Pour confirmer la constatation du Groupe spécial selon laquelle les mesures de subventionnement non déclarées des États-Unis pouvaient être incluses dans le champ de la procédure de mise en conformité, l'Organe d'appel s'est très largement appuyé sur son interprétation du texte, du contexte et de l'objet et du but de l'article 7.8, ainsi que sur des considérations se rapportant à l'effectivité des disciplines des articles 5 et 6 de l'Accord SMC relatives aux subventions pouvant donner lieu à une action et de diverses dispositions du Mémorandum d'accord.[216] Même si son analyse mentionnait aussi le fait que les mesures non déclarées avaient été adoptées conformément au même programme de subventions que les mesures de subventionnement contestées dans la procédure initiale[217], il est manifeste que ce n'était qu'un élément de l'ensemble de faits et de considérations que l'Organe d'appel avait utilisés pour étayer son raisonnement. En dernière analyse, l'Organe d'appel a décidé de confirmer les constatations du Groupe spécial, non en raison de l'existence du programme de subventions en tant que "mesure globale" mais plutôt parce qu'il a constaté que les mesures de subventionnement non déclarées entraient dans le champ de l'obligation de mise en conformité incombant aux États-Unis au titre de l'article 7.8:

---

[212] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 245.

[213] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 74; et réponse de l'Union européenne à la question n° 81 du Groupe spécial.

[214] Réponse de l'Union européenne à la question n° 81 du Groupe spécial.

[215] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 247.

[216] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphes 236 à 248.

[217] De fait, au début de son analyse, l'Organe d'appel a dit qu'il avait "quelque peine à admettre l'idée qu'un programme de subventions et les versements effectués au titre de ce programme puissent être évalués séparément". (Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 234)

> {D}ans le cas de versements annuels récurrents, l'obligation prévue à l'article 7.8 s'étendrait aux versements "maintenus" par le Membre défendeur au-delà de la période examinée par le groupe spécial aux fins de la détermination de l'existence d'un préjudice grave, pour autant que ces versements continuent à avoir des effets défavorables. Sinon, les effets défavorables des versements ultérieurs remplaceraient simplement les effets défavorables que le Membre mettant en œuvre avait l'obligation d'éliminer. Une telle lecture de l'article 7.8 ne donnerait pas sens et effet au terme "maintient", qui est différent du terme "accorde", et qui a également été inclus dans cet article. En fait, elle rendrait le terme "maintient" redondant. De plus, elle ne donnerait pas sens et effet à l'obligation de "pren{dre} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" prévue à l'article 7.8, ni à la prescription de l'article 21:5 imposant de se "conformer" aux recommandations et décisions de l'ORD, y compris la prescription imposant de prendre la mesure corrective envisagée à l'article 7.8 comme conséquence d'une constatation de l'existence d'effets défavorables.
>
> Notre interprétation de l'article 7.8 est compatible avec le contexte constitué par l'article 4.7 de l'*Accord SMC*, qui s'applique dans les affaires impliquant des subventions prohibées. Dans l'affaire *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*, l'Organe d'appel a indiqué ce qui suit: "si, dans une procédure au titre de l'article 21:5, un groupe spécial constate que la mesure prise pour se conformer à la recommandation formulée au titre de l'article 4.7 dans le cadre de la procédure initiale n'entraîne pas un retrait *complet* de la subvention prohibée – soit parce qu'elle laisse en place tout ou partie de la subvention prohibée initiale soit parce qu'elle remplace cette subvention par une autre subvention prohibée au titre de l'*Accord SMC* – le Membre mettant en œuvre continue d'être soumis à l'obligation de retirer complètement la subvention." De même, un Membre ne s'acquitterait pas de l'obligation prévue à l'article 7.8 de retirer la subvention s'il laissait en place, en totalité ou en partie, une subvention pouvant donner lieu à une action, ou s'il remplaçait cette subvention par une autre subvention pouvant donner lieu à une action.[218] (italique dans l'original; notes de bas de page omises)
>
> {L}'approche préconisée par les États-Unis aurait de graves conséquences pour la capacité d'un Membre plaignant d'obtenir réparation pour les effets défavorables de subventions pouvant donner lieu à une action. Selon une telle approche, un Membre plaignant qui a démontré que des subventions accordées par un autre Membre ont entraîné des effets défavorables obtiendrait réparation uniquement en ce qui concerne tout effet persistant des subventions accordées pendant la période examinée par le groupe spécial. Comme le note l'Australie, de telles constatations d'un groupe spécial auraient essentiellement un caractère déclaratoire parce qu'elles n'auraient aucune incidence sur les subventions accordées ou maintenues après que le groupe spécial a formulé sa constatation. Le Membre plaignant devrait introduire un nouveau différend afin d'obtenir réparation en ce qui concerne les versements effectués après la période examinée par le groupe spécial, même si ces subventions sont des versements récurrents ou sont par ailleurs de même nature que celles dont il a été constaté qu'elles avaient entraîné des effets défavorables. Même si le Membre plaignant devait obtenir gain de cause pour la deuxième fois en ce qui concerne ses allégations, le Membre qui accorde la subvention pourrait accorder d'autres subventions après la décision du deuxième groupe spécial et le Membre plaignant serait obligé d'introduire un nouveau différend, et ce cycle pourrait se perpétuer. Le Brésil et plusieurs participants tiers ont averti que l'incapacité d'un Membre plaignant d'obtenir réparation pour des subventions qui entraînent des effets défavorables pour ses intérêts porterait gravement atteinte aux disciplines prévues aux articles 5 et 6 de l'Accord SMC.[219] (notes de bas de page omises)

6.104. Par conséquent, notre interprétation des faits visés et des constatations établies dans les trois différends sur la mise en conformité invoqués par l'Union européenne nous amène à conclure que, contrairement à ce que l'Union européenne affirme, les ordonnances en matière de droits

[218] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphes 237 et 238.

[219] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 245.

compensateurs et antidumping n'étaient pas des mesures globales conformément auxquelles les "mesures" déclarées comme ayant été "prises pour se conformer" *et* les mesures non déclarées avaient été "adoptées" dans les procédures *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)* et *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*. De plus, quand bien même le programme de subventions pertinent qui était en cause dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* pourrait être qualifié de mesure globale, telle que la conçoit l'Union européenne, nous ne considérons pas que l'Organe d'appel ait vu dans le rapport entre le programme de subventions et les mesures de subventionnement non déclarées plus qu'un facteur parmi d'autres sur lesquels fonder sa constatation. Dans les deux premiers différends sur la mise en conformité concernant des mesures correctives commerciales, l'Organe d'appel a utilisé le "contexte factuel et juridique" des "mesures" déclarées comme ayant été "prises pour se conformer" pour éclairer ses analyses des rapports entre les diverses mesures et les recommandations et décisions de l'ORD; alors que dans le dernier différend (le seul des trois à porter sur des subventions pouvant donner lieu à une action), son analyse visait avant tout à comprendre dans quelle mesure les mesures de subventionnement non déclarées entraient dans le champ de l'obligation de mise en conformité prescrite à l'article 7.8 de l'Accord SMC. Le fait que les mesures non déclarées dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* étaient des versements de subventions effectués dans le cadre du même programme de subventions que celui qui était en cause dans la procédure initiale est devenu une considération importante en raison de la constatation de l'Organe d'appel selon laquelle l'obligation mise en de conformité des États-Unis s'étendait aux subventions qu'ils continuaient de "maintenir".[220] Autrement dit, l'existence de la mesure globale alléguée (le programme de subventions) a servi à montrer que les États-Unis avaient "maintenu" les mêmes subventions.

6.105. Enfin, nous notons que, outre les différends *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)* et *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, il y a eu deux autres différends sur la mise en conformité dans lesquels les groupes spéciaux ont constaté que des mesures non déclarées relevaient de leur mandat en l'absence de l'existence d'une mesure globale du type décrit par l'Union européenne. La question qui se posait dans la première de ces deux affaires, *Australie – Saumons (article 21:5 – Canada)*, était celle de savoir si un groupe spécial de la mise en conformité pouvait examiner une prohibition à l'importation de saumons qui avait été imposée par l'État australien de Tasmanie peu après que le gouvernement fédéral australien eut notifié un certain nombre de dispositions qu'il avait prises afin de mettre fin aux incompatibilités qui avaient été relevées par le Groupe spécial initial au sujet du traitement des saumons importés. Pour arriver à la conclusion qu'il pouvait examiner cette prohibition, le Groupe spécial a tenu compte du moment choisi pour imposer cette prohibition, notamment du fait qu'elle avait été introduite "après l'adoption, le 6 novembre 1998, des recommandations et décisions de l'ORD concernant le différend initial – et dans un délai plus ou moins limité après cette date"[221]; ainsi que de la nature de la prohibition qui était, tout comme les mesures contestées dans le cadre de la procédure initiale, "une mesure quarantenaire … qui s'appliqu{ait} aux importations de saumons canadiens frais, réfrigérés ou congelés".[222]

6.106. Dans le deuxième différend, *Australie – Cuir pour automobiles II (article 21:5 – États-Unis)*, l'Australie avait retiré à une société un don dont il avait été constaté qu'il constituait une subvention prohibée. Dans le même temps, elle avait octroyé un prêt à des conditions non commerciales à une société apparentée. Le prêt était spécifiquement subordonné au remboursement de la subvention initiale. Bien que l'Australie ait prétendu que le prêt n'entrait "pas dans le cadre de la mise en œuvre de la décision et de la recommandation de l'ORD" et qu'il n'entrait donc pas dans le champ de la procédure au titre de l'article 21:5[223], le Groupe spécial n'a pas été de cet avis. Il a constaté que le prêt relevait de son mandat parce que, entre autres choses, le prêt en cause était "inextricablement lié" à la mesure que l'Australie elle-même avait dit avoir prise pour se conformer, "en raison à la fois du moment choisi pour l'octroyer et de sa

[220] Comme cela a déjà été indiqué, toutefois, l'Organe d'appel avait aussi indiqué précédemment qu'il avait "quelque peine à admettre l'idée qu'un programme de subventions et les versements effectués au titre de ce programme puissent être évalués séparément". (Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 234)

[221] Rapport du Groupe spécial *Australie – Saumons (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 7.10, sous-paragraphe 22.

[222] Rapport du Groupe spécial *Australie – Saumons (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 7.10, sous-paragraphe 22.

[223] Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.1.

nature".[224] Le Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II (article 21:5 – États-Unis)* a également expliqué que si le nouveau prêt offert par l'Australie était exclu de son mandat, sa "capacité de déterminer, sur la base de la demande présentée par les États-Unis, si l'Australie {avait} pris des mesures pour se conformer à la décision de l'ORD s'en trouv{erait} gravement compromise".[225]

6.107. Il est clair que tant dans l'affaire *Australie – Saumons (article 21:5 – Canada)* que dans l'affaire *Australie – Cuir pour automobiles II (article 21:5 – États-Unis)*, il n'y avait pas de mesure globale telle que l'Union européenne la conçoit. Il n'y avait non plus aucune mesure s'apparentant aux ordonnances en matière de droits compensateurs et antidumping qui faisaient partie du "contexte factuel et juridique" pertinent dans les affaires *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)* et *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE).* Pourtant, l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)* a approuvé explicitement les constatations des Groupes spéciaux, disant qu'elles "indiqu{aient} bien" quand il serait opportun de conclure qu'une mesure non déclarée entrait dans le champ d'une procédure de mise en conformité.[226]

6.108. Nous concluons donc qu'il n'y a aucun fondement dans la jurisprudence de l'OMC pertinente permettant d'admettre l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle l'existence d'une mesure globale et une analyse positive du lien étroit sont "deux manières d'aborder ce qui constitue pour l'essentiel une même question".[227] En revanche, selon nous, l'existence d'une mesure globale telle que la conçoit l'Union européenne peut être un fait – un élément de preuve – qui pourrait servir à étayer l'existence d'un rapport entre une mesure non déclarée, une "mesure prise pour se conformer" et les recommandations et décisions de l'ORD qui est suffisamment étroit pour que la mesure non déclarée soit incluse dans le champ d'une procédure de mise en conformité. Par conséquent, en fin de compte, c'est dans le contexte de notre analyse des arguments des parties concernant l'application du critère du lien étroit, qu'il est, selon nous, approprié d'examiner le bien-fondé des affirmations de l'Union européenne concernant la non-existence d'une mesure globale dans le présent différend (à savoir, le programme d'AL/FEM non écrit). Nous évaluons le bien-fondé des affirmations des parties dans la sous-section suivante.

6.4.1.5.3 Application du critère du lien étroit

6.4.1.5.3.1 Nature

6.109. Nous ne considérons pas que l'Union européenne nie que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB et les mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB étaient toutes des *accords de prêt* conclus essentiellement par *les mêmes parties* (Airbus et les pouvoirs publics liés à Airbus) aux fins du *financement du développement de chacun des nouveaux modèles de LCA d'Airbus* jamais lancés et mis sur le marché.[228] L'Union européenne conteste bien, en revanche, l'affirmation des États-Unis selon laquelle il y a des similitudes entre les modalités "essentielles" de toutes les mesures d'AL/FEM et selon laquelle ces similitudes alléguées étayent le point de vue selon lequel les accords d'AL/FEM concernant l'A350XWB sont essentiellement de même nature que les mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB. Selon elle, les affirmations des États-Unis concernant les modalités "essentielles" de l'AL/FEM ont déjà été rejetées par le Groupe spécial dans la procédure initiale "en raison des *différences* entre les diverses mesures et du fait qu'il n'y a rien

[224] Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.5.

[225] Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 6.5.

[226] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 74.

[227] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 80 du Groupe spécial.

[228] Le Groupe spécial a constaté ce qui suit dans la procédure initiale: "Depuis sa création en 1970, les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques ont conclu des accords en matière d'AL/FEM avec Airbus afin de financer à des degrés divers le développement de six nouveaux modèles de LCA (l'A300, l'A310, l'A320, l'A330, l'A340 et l'A380) ainsi que trois variantes de ces modèles (l'A330-200 et l'A340-500/600). La proportion des coûts de développement financés au moyen de l'AL/FEM a diminué au fil des ans, tombant de près de 100% pour les premiers projets (l'A300 et l'A310) à un maximum de 33% des coûts de développement pour les projets de LCA financés après l'entrée en vigueur de l'Accord de 1992 (l'A330-200, l'A340-500/600 et l'A380)." (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.369) (notes de bas de page omises)

qui les lie intrinsèquement en tant que mesures comportant nécessairement des subventions."[229] En effet, l'Union européenne rappelle que lorsqu'il a analysé les allégations des États-Unis concernant l'existence d'un programme d'AL/FEM non écrit dans la procédure initiale, le Groupe spécial a constaté ce qui suit:

> {L}a grande majorité des modalités et conditions de chaque contrat d'AL/FEM sont différentes, en raison non seulement des caractéristiques individuelles de l'entité Airbus et du projet de développement de LCA financés, mais également des objectifs généraux, de la culture juridique et des exigences particulières de l'État membre des CE concerné qui finance le projet.[230]

6.110. L'Union européenne souligne aussi la conclusion du Groupe spécial initial établissant que "des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché ne sont pas une caractéristique explicite des contrats d'AL/FEM" et qu'il n'y a "dans les contrats d'AL/FEM aucun élément intrinsèque qui, en lui-même et à lui seul, en fasse une forme de financement qui, par définition, comportera toujours des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché".[231] Selon elle, ces constatations du Groupe spécial initial démontrent que les États-Unis font erreur lorsqu'ils font valoir que toutes les mesures d'AL/FEM ont des modalités "essentielles" semblables et que cela implique qu'elles sont toutes essentiellement de même nature. Nous ne sommes pas convaincus par les affirmations de l'Union européenne.

6.111. L'Union européenne dit que les arguments des États-Unis concernant les similitudes entre les modalités "essentielles" des accords d'AL/FEM sont centrés sur l'allégation selon laquelle les remboursements sont tous subordonnés au succès, différés, par prélèvements, non garantis *et les conditions de taux d'intérêt sont plus favorables que celles qui auraient été offertes sur le marché*. À notre avis toutefois, les affirmations des États-Unis ont été constamment centrées sur les quatre premières seulement de ces cinq caractéristiques dont il est allégué qu'elles sont communes aux mesures d'AL/FEM, à savoir, les modalités de remboursement subordonné au succès, différé, par prélèvements et non garanti. Les États-Unis ne s'appuient pas sur les taux d'intérêt inférieurs, d'après les allégations, à ceux du marché qui sont associés aux mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB *afin d'étayer leurs assertions concernant les similitudes de nature entre toutes les mesures d'AL/FEM*.[232]

6.112. Par ailleurs, nous ne pensons pas que les États-Unis étaient tenus de démontrer que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB étaient accordées à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché (comme toutes les AL/FEM antérieures à l'A350XWB) pour établir que toutes les mesures d'AL/FEM étaient essentiellement de même *nature*. Nous convenons avec l'Union européenne que la question de savoir si les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB sont accordées à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché est une question de fond qui déborde le cadre de la question de compétence qui nous concerne dans la présente partie de notre rapport, à savoir si les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB entrent dans le *champ* de la présente procédure de mise en conformité. C'est seulement s'il était répondu à cette question par l'affirmative que les États-Unis seraient en droit de nous demander d'examiner leurs allégations concernant le subventionnement allégué de l'A350XWB. Par conséquent, le fait que le Groupe spécial initial a constaté qu'il n'y avait "dans les contrats d'AL/FEM aucun élément intrinsèque qui, en lui-même et à lui seul, en fasse une forme de financement qui, par définition, comport{erait} toujours des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché" n'affaiblit pas les arguments des États-Unis concernant le champ. De fait, exiger que des mesures non déclarées aient les mêmes caractéristiques juridiques du point de vue de l'OMC que les mesures initiales pour qu'elles relèvent du mandat d'un groupe spécial de la mise en conformité, puis s'abstenir d'exercer sa compétence au motif que cette question de droit ne relève pas de la compétence d'un groupe spécial de la mise en conformité reviendrait à placer les plaignants dans une impasse.

---

[229] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 32. (italique dans l'original; notes de bas de page omises)

[230] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 99 (citant le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.525).

[231] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 98 (citant le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.531).

[232] Voir, par exemple, la première communication écrite des États-Unis, paragraphes 106, 140 et 147; et la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 89.

6.113. En outre, contrairement à l'Union européenne, nous ne considérons pas que les assertions des États-Unis concernant les modalités de remboursement, d'après les allégations, subordonné au succès, différé, par prélèvements et non garanti de toutes les mesures d'AL/FEM "équiva{lent} à une réaffirmation"[233] de ce qu'ils ont fait valoir en vain dans la procédure initiale au sujet de l'existence alléguée d'un programme d'AL/FEM non écrit. Nous rappelons que dans la procédure initiale, les États-Unis ont fait valoir que les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques avaient appliqué "une politique industrielle officielle et institutionnalisée à l'égard d'Airbus, dont un élément central {était} l'octroi "systématique et coordonné" de subventions AL/FEM pour aider Airbus à développer une famille de LCA" qui prouvait qu'"il exist{ait} un programme d'AL/FEM {non écrit}".[234] Selon les États-Unis, l'existence du programme d'AL/FEM non écrit pouvait être établie sur la base de plusieurs faits allégués, qui, ensemble, montraient que "les pouvoirs publics liés à Airbus {avaient} systématiquement fourni à Airbus une part significative des capitaux dont elle avait besoin et qu'elle sollicitait pour développer tous les nouveaux modèles de LCA, au moyen de prêts non garantis accordés à des conditions de remboursement différé et subordonné au succès et à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché".[235] Les faits allégués invoqués à cette fin par les États-Unis étaient les suivants: "i) l'existence d'un appareil institutionnel établi par divers accords intergouvernementaux pour appuyer l'application systématique de l'AL/FEM; ii) l'octroi d'une AL/FEM selon quasiment les mêmes modalités et conditions pour chaque nouveau modèle de LCA développé par Airbus; iii) des déclarations de représentants des pouvoirs publics liés à Airbus témoignant de leur engagement allégué en faveur de la poursuite du programme d'AL/FEM; iv) des déclarations de dirigeants d'Airbus et d'EADS dont il {était} allégué qu'elles prouv{aient} qu'ils compt{aient} sur l'AL/FEM; et v) les perceptions qu'{avaient} de l'AL/FEM diverses agences de notation".[236] Il est donc manifeste que les arguments avancés par les États-Unis dans la procédure initiale en ce qui concerne l'existence alléguée du programme d'AL/FEM non écrit étaient très différents des affirmations qu'ils font dans le présent différend sur la mise en conformité au sujet des quatre modalités "essentielles" de l'AL/FEM et, en particulier, de la pertinence de ces modalités pour la démonstration de ce que toutes les mesures d'AL/FEM sont essentiellement de même nature.

6.114. Nous notons en outre que, même si le Groupe spécial initial a rejeté les assertions des États-Unis concernant l'existence du programme d'AL/FEM non écrit, cela n'était *pas* parce que les États-Unis n'avaient pas établi que les modalités "essentielles" de l'AL/FEM étaient semblables. Au contraire, les constatations formulées par le Groupe spécial initial ont confirmé que, bien qu'il n'y ait pas deux accords d'AL/FEM dont les modalités et conditions soient identiques, il pouvait être considéré qu'ils contenaient tous les mêmes modalités "essentielles" de remboursement:

> S'agissant des différences qui existent entre les modalités et conditions des divers contrats d'AL/FEM, il est vrai que les États membres des CE n'ont pas adopté d'approche uniforme ni appliqué le même modèle de contrat pour conclure des accords d'AL/FEM. Globalement, la grande majorité des modalités et conditions de chaque contrat d'AL/FEM sont différentes, en raison non seulement des caractéristiques individuelles de l'entité Airbus et du projet de développement de LCA financés, mais également des objectifs généraux, de la culture juridique et des exigences particulières de l'État membre des CE concerné qui finance le projet. Par exemple, le financement accordé dans le cadre de la première série de contrats d'AL/FEM représentait une part beaucoup plus importante des coûts de développement par rapport aux contrats d'AL/FEM conclus après l'entrée en vigueur de l'Accord de 1992. Les pouvoirs publics des États membres des CE n'ont pas tous exigé le paiement de redevances; et dans les cas où des redevances ont été demandées, elles ont été prévues sous des formes différentes et sur des périodes variables. En outre, la structure des conditions de remboursement différé et subordonné au succès indiquée dans chaque contrat n'était pas toujours la même; et pour ce qui est des taux d'intérêt, dans les cas où ils étaient spécifiés dans les contrats, ils étaient habituellement établis à des niveaux différents, parfois en application de formules différentes. D'autres modalités et conditions diffèrent d'un

[233] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 107.

[234] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.498.

[235] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.499.

[236] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.499.

> contrat à l'autre. *Toutefois, à la lumière de nos constatations concernant les mesures d'AL/FEM individuelles, il ne fait aucun doute que tous les contrats d'AL/FEM contestés peuvent être qualifiés de prêts non garantis accordés à Airbus à des conditions de remboursement différé et subordonné au succès*, à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché, *dans le but de développer divers nouveaux modèles de LCA*. S'ils ne démontrent pas que le programme d'AL/FEM décrit par les États-Unis existe effectivement, les contrats montrent bien que, *chaque fois qu'une AL/FEM a été accordée par le passé, elle s'accompagnait des quatre "modalités essentielles" indiquées par les États-Unis*.[237] (pas d'italique dans l'original; notes de bas de page omises)

6.115. De fait, la qualification par les États-Unis des modalités "essentielles" des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB est également étayée par les constatations plus spécifiques formulées par le Groupe spécial initial en ce qui concerne chacune des mesures d'AL/FEM pertinentes. Ainsi, par exemple, le Groupe spécial initial a constaté ce qui suit:

> Le remboursement de l'AL/FEM prend pour l'essentiel la même forme dans chaque contrat. Dans presque tous les cas, Airbus est tenue de *rembourser toutes les contributions financières, plus les intérêts au taux convenu, exclusivement sur les recettes générées par les livraisons* du modèle de LCA qui est financé. Ces remboursements sont effectués sous la forme de *prélèvements par aéronef* et respectent un calendrier de remboursement préétabli. Habituellement, les remboursements commencent à la livraison du premier aéronef. Cependant, dans certains cas, le remboursement ne commence qu'une fois qu'Airbus a effectué un nombre spécifié de livraisons de l'aéronef. Bien que le montant des prélèvements par aéronef varie selon les contrats, il apparaît dans tous les cas qu'il est *progressif, de sorte que les montants des remboursements sont moins élevés au début de la période de remboursement qu'à la fin*. En outre, pour **[***]** des contrats, le paiement de redevances par aéronef est exigé sur les livraisons en sus de celles qui sont nécessaires pour garantir le remboursement du principal majoré des intérêts.
>
> L'AL/FEM est accordée *sans aucune garantie de remboursement* dans le cas où Airbus n'effectue pas le nombre de livraisons nécessaires pour rembourser entièrement le financement qu'elle a obtenu des États membres des CE. Autrement dit, les remboursements prévus ne sont garantis par aucun privilège sur les actifs d'Airbus ni par aucune tierce partie. Les Communautés européennes indiquent que les créances des pouvoirs publics sur les recettes générées par la livraison de LCA sont, dans certains cas, garanties par l'une des sociétés faisant partie de l'entité économique Airbus. Cependant, nonobstant cette forme de garantie, Airbus (ou toute société faisant partie de l'entité économique Airbus) n'a aucune obligation de rembourser entièrement (ni même parfois en partie) l'AL/FEM dans le cas où elle n'atteint pas les objectifs de livraison prescrits dans les calendriers de remboursement contractuels. Nous sommes donc d'accord avec les États-Unis pour dire que l'obligation d'Airbus de rembourser entièrement les prêts accordés au titre des mesures d'AL/FEM contestées est *entièrement subordonnée au succès* du projet de LCA considéré. Le fait qu'Airbus a la possibilité, aux termes de certains contrats, d'effectuer des remboursements volontaires nonobstant le nombre de ventes effectuées ne modifie pas, selon nous, cette conclusion.[238] (pas d'italique dans l'original; crochets RCC dans l'original; notes de bas de page omises)

6.116. S'agissant des modalités "essentielles" des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB, nous notons que, hormis l'affirmation selon laquelle le Groupe spécial initial avait rejeté les affirmations des États-Unis concernant les similitudes entre les modalités "essentielles" des mesures d'*AL/FEM antérieures à l'A350XWB*, l'Union européenne n'a pas spécifiquement répondu à l'allégation des États-Unis selon laquelle l'*AL/FEM pour l'A350XWB* est assortie de modalités de remboursement subordonné au succès, différé, par prélèvements et non garanti, exactement comme toutes les autres mesures d'AL/FEM. Nous ne considérons donc pas que l'Union européenne soutienne que

[237] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.525.

[238] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.374 et 7.375.

les modalités de remboursement des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ne sont *pas* globalement des modalités de remboursement subordonné au succès, différé, par prélèvements et non garanti.[239] De fait, pour les raisons que nous exposons ailleurs dans le présent rapport lorsque nous évaluons le bien-fondé des allégations de subventionnement formulées par les États-Unis[240], il est clair pour nous que, même si chacun des contrats de prêt pour l'A350XWB pertinents possède ses propres caractéristiques et particularités spécifiques (comme toutes les autres mesures d'AL/FEM), chacun contient aussi les mêmes modalités "essentielles" de remboursement identifiées par les États-Unis.

6.117. L'Union européenne avance trois motifs additionnels dont elle considère qu'ils démontrent que les *natures* des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB et des mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB sont "sensiblement différentes".[241]

6.118. Tout d'abord, l'Union européenne souligne que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ont été conclues plus de **[***]** ans *après* le lancement du programme relatif à l'A350XWB, et expliquent qu'en revanche, les mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB ont toutes "généralement été conclues à une date beaucoup plus proche du lancement de l'aéronef pertinent", en moyenne **[***]** *après* le lancement.[242] Selon elle, cette différence montre que "l'A350XWB marque vraiment une rupture importante par rapport aux programmes antérieurs".[243] S'appuyant sur leur propre analyse du délai entre le lancement d'un LCA d'Airbus et la conclusion d'un accord d'AL/FEM connexe[244], les États-Unis font valoir que "les États membres de l'UE ont fréquemment publié des documents octroyant une AL/FEM après (et dans certains cas, longtemps après) le lancement formel de l'aéronef pertinent".[245] Ils rappellent que "ces précédentes différences de dates n'ont pas empêché de conclure que l'AL/FEM avait permis à Airbus de mettre les aéronefs sur le marché au moment où elle l'avait fait et comme elle l'avait fait". En conséquence, ils soutiennent que le fait que l'AL/FEM pour l'A350XWB a été accordée après le lancement de l'A350XWB ne la distingue aucunement "de manière significative" des mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB.[246]

6.119. Nous notons que les données que les parties ont utilisées pour étayer leurs affirmations concernant le délai entre le lancement d'un LCA d'Airbus et la conclusion d'un accord d'AL/FEM connexe ne sont pas identiques. Néanmoins, sur la base des renseignements présentés par l'Union européenne, il est manifeste que plus des deux tiers des accords d'AL/FEM antérieurs à l'A350XWB ont été conclus *après* le lancement d'un LCA d'Airbus. Par conséquent, une première conclusion qu'il est possible de tirer des données de l'Union européenne est que, en général, les accords d'AL/FEM antérieurs à l'A350XWB ont été conclus *après* le lancement, comme l'ont été les quatre contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB.

6.120. Les renseignements sur lesquels l'Union européenne s'appuie révèlent aussi que la grande majorité des mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB conclues *avant* le lancement du LCA d'Airbus pertinent visait les premiers modèles de LCA d'Airbus (l'A300, l'A310 et l'A320), à une époque où Airbus n'avait pas ou presque pas d'expérience en matière d'aéronefs bicouloirs ou monocouloirs et pas ou presque pas de recettes provenant des ventes de LCA. Ainsi, sur les neuf

[239] Nous notons à cet égard que l'Union européenne n'a pas contesté l'affirmation des États-Unis selon laquelle "les parties conviennent toutes les deux que l'AL/FEM pour l'A350XWB a été accordée par la France, l'Espagne, l'Allemagne et le Royaume-Uni à Airbus aux fins du développement d'un nouveau modèle d'aéronef civil gros porteur, selon des modalités de remboursement non garanti, subordonné au succès, par prélèvements et différé". (Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 90 et note de bas de page 138)

[240] Voir plus loin les paragraphes 6.225 à 6.287.

[241] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 104.

[242] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 105; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 37; et PricewaterhouseCoopers, "Analysis Addressing the United States' Comments on PwC's Report on the Expected Life of Subsidies to Airbus", 30 novembre 2012 (Rapport de PwC présenté à titre de réfutation) (pièce EU-120) (RCC), tableau 2.

[243] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 37.

[244] Les États-Unis expliquent que leur analyse "n'est peut-être pas exhaustive, puisque l'UE n'a pas rendu compte de manière transparente de tous les contrats d'AL/FEM antérieurs passés avec Airbus", rappelant que dans la procédure initiale, "l'UE a refusé de fournir le contrat allemand pour l'A330/A340, alors même que le Groupe spécial le lui avait spécifiquement demandé". (Deuxième communication écrite des États-Unis, note de bas de page 144)

[245] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 91.

[246] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 92.

accords d'AL/FEM mentionnés dans les données de l'Union européenne comme ayant été conclus *avant* le lancement d'un LCA d'Airbus financé *ou en même temps*, sept concernaient l'A300, l'A310 et l'A320. De plus, il ressort des mêmes données que les accords d'AL/FEM antérieurs à l'A350XWB ont été, en moyenne, conclus à une date beaucoup plus proche de la date de lancement pour les trois premiers modèles de LCA d'Airbus que pour ses trois modèles de LCA ultérieurs (l'A330, l'A340 et l'A380), Airbus ayant alors un peu plus d'expérience concernant les LCA et des recettes des ventes un peu plus importantes. En particulier, alors que 13 des 17 mesures d'AL/FEM pour l'A300, l'A310 et l'A320 ont été conclues soit *avant* le lancement du LCA pertinent soit *dans les 10 mois* suivant ce lancement, 8 des 11 accords d'AL/FEM conclus pour l'A330, l'A340 et l'A380 l'ont été seulement *12 mois ou plus après* le lancement.

6.121. À notre avis, ces faits donnent à penser que l'octroi des AL/FEM antérieures à l'A350XWB a suivi un schéma de financement évolutif qui a vu les pouvoirs publics liés à Airbus et Airbus conclure des accords d'AL/FEM, en moyenne, de plus en plus tard par rapport au lancement d'un LCA d'Airbus particulier *à mesure qu'Airbus confirmait sa position dans le secteur des LCA*. À cet égard, nous voyons un parallèle entre l'évolution du moment de la conclusion des accords d'AL/FEM antérieurs à l'A350XWB et l'évolution des montants, en diminution progressive, du principal prêté au titre de chacun de ces accords d'AL/FEM antérieurs à l'A350XWB[247] et, d'une manière générale, des niveaux du subventionnement accordé par les pouvoirs publics liés à Airbus, qui ont peu à peu baissé au fil du temps[248], à mesure qu'Airbus devenait un acteur crédible et de plus en plus expérimenté dans la branche de production des LCA. Compte tenu de cela, le fait que les quatre mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ont toutes été conclues *plusieurs années après* le lancement de l'A350XWB pourrait bien être considéré simplement comme une autre étape dans l'évolution de l'AL/FEM qui reflète la propre position d'Airbus, bien établie à présent, dans la branche de production des LCA. Ainsi, au lieu de démontrer que la *nature* de l'AL/FEM pour l'A350XWB diffère de celle de toutes les autres mesures d'AL/FEM, les données concernant le moment de l'adoption des diverses mesures d'AL/FEM par rapport au lancement sur lesquelles l'Union européenne s'appuie pourraient, dans cette mesure, être interprétées comme donnant à penser que, *comme pour toutes les autres AL/FEM*, le moment de la conclusion des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB a été choisi d'une manière qui reflétait le statut de producteur confirmé de LCA d'Airbus en 2006 et dans les années ayant immédiatement suivi.

6.122. En tout état de cause, même abstraction faite de ces considérations, nous ne voyons pas en quoi la différence entre le moment de la conclusion des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB et celui de la conclusion des mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB démontre que ces mesures sont de *nature* "sensiblement différente", étant donné que ce sont toutes: a) des accords de *prêt*; b) contenant les *quatre mêmes modalités "essentielles" de remboursement*; c) conclus essentiellement par *les mêmes parties* (Airbus et les pouvoirs publics liés à Airbus); et d) aux fins du *financement des coûts de développement des LCA d'Airbus.* L'Union européenne ne nie pas que les accords d'AL/FEM concernant l'A350XWB contestés par les États-Unis soient destinés à financer en partie les coûts de développement de l'A350XWB. Pourtant, selon elle, le fait que les accords d'AL/FEM concernant l'A350XWB ont été conclus beaucoup plus tard par rapport au lancement de l'A350XWB comparativement aux AL/FEM antérieures à l'A350XWB signifie qu'il doit être constaté que les premiers sont de nature "sensiblement différente". À notre avis, l'Union européenne n'a pas expliqué ni étayé sa position. Il a été constaté dans la procédure initiale que les mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB avaient financé de 33% à 100% des *coûts de développement* de chacun des modèles de LCA d'Airbus[249], permettant ainsi à Airbus de "lancer, développer et mettre sur le marché" sa gamme complète de LCA.[250] Comme les États-Unis le font remarquer, le fait que nombre des accords d'AL/FEM antérieurs à l'A350XWB avaient été conclus seulement *après* que les LCA d'Airbus pertinents avaient été lancés n'a pas empêché le Groupe spécial de formuler ces constatations, qui n'ont pas été modifiées par l'Organe d'appel. De

[247] Les coûts de développement couverts par le principal fourni au titre des accords d'AL/FEM considérés étaient les suivants: près de 100% pour l'A300; entre 90% et 100% pour l'A310; entre 70% et 90% pour l'A320; entre 60% et 90% pour l'A330 et l'A340 de base; et au maximum 33% pour l'A330-200, l'A340-500/600 et l'A380. (Voir, par exemple, le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.369.)

[248] Voir, par exemple, le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.482 à 7.490; et le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 923 à 929.

[249] Voir plus haut la note de bas de page 247.

[250] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1949.

plus, nous notons que dans plusieurs cas, une partie du principal prêté au titre des contrats d'AL/FEM antérieurs à l'A350XWB pouvait être utilisée pour couvrir les coûts supportés *avant la conclusion du contrat d'AL/FEM pertinent*.[251] La même possibilité est offerte au titre des accords d'AL/FEM français et britanniques concernant l'A350XWB.[252] Dans cette mesure, le fait qu'un tel accord d'AL/FEM est *postérieur* au lancement du LCA pertinent ne rend en rien sa nature différente de celle d'un accord d'AL/FEM *antérieur* au lancement d'un LCA car, dans les deux cas, l'accord est destiné à financer les coûts de développement des LCA d'Airbus.

6.123. Nous ne sommes donc pas convaincus que les différences entre simplement le moment de la conclusion des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB et celui de la conclusion des mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB signifient que ces mesures sont "sensiblement différentes" du point de vue de leur *nature* aux fins du critère du lien étroit.

6.124. Il apparaît que le deuxième motif additionnel que l'Union européenne avance à l'appui de son point de vue selon lequel l'AL/FEM pour l'A350XWB et les autres mesures d'AL/FEM sont de *nature* différente est que la première n'a pas été octroyée en vertu d'un accord intergouvernemental.[253] Nous notons toutefois que les mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB n'ont pas toutes été accordées en vertu d'accords intergouvernementaux, l'AL/FEM française pour l'A330-200, les AL/FEM française et espagnole pour l'A340-500/600 et les quatre mesures d'AL/FEM pour l'A380 ayant été conclues en vertu de contrats nationaux distincts, comme (en ce sens) les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB.[254]

6.125. Il apparaît que la troisième affirmation additionnelle que l'Union européenne formule pour justifier sa position concernant la différence de *nature* entre l'AL/FEM pour l'A350XWB et les autres AL/FEM est une réponse à un argument que, d'après nous, les États-Unis n'avancent pas. En particulier, l'Union européenne fait valoir que pour essayer de démontrer que l'AL/FEM pour l'A350XWB est de même nature que les AL/FEM antérieures, les États-Unis soutiennent qu'"un aspect essentiel de l'élément "nature" est la question de savoir si une mesure cible "les mêmes produits et les mêmes parties"".[255] Elle dit ensuite ce qui suit:

> Au-delà du fait que l'A350XWB n'est simplement pas le "même produit" que l'A300, l'A310, l'A330 ou l'A340, cet argument est vain en droit étant donné que, tant dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)* que dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (article 21:5 – CE)*, l'Organe d'appel a dit clairement que le fait qu'il s'ag{issait} des mêmes produits et des mêmes pays … ne suff{isait} pas pour établir un lien étroit.[256] (souligné dans l'original; note de bas de page omise)

6.126. Or les États-Unis ne font pas valoir que l'AL/FEM pour l'A350XWB est de même nature que les autres AL/FEM parce qu'elle finance le développement d'un produit qui est *identique à* l'A300, l'A310, l'A330 ou l'A340. En fait, l'affirmation des États-Unis est que l'AL/FEM pour l'A350XWB est de même *nature* que les autres AL/FEM parce qu'elle finance le développement d'un *produit LCA bicouloir* – c'est-à-dire un produit dont les États-Unis font valoir qu'il est vendu sur le même marché des produits bicouloirs – pour lequel il a été constaté que l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB était une cause "réelle et substantielle" de préjudice grave pour leurs intérêts dans la procédure

[251] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.373.

[252] Voir l'analyse exposée plus loin aux paragraphes 6.227, 6.259 et 6.260.

[253] Même si l'Union européenne avance cet argument dans le contexte de son examen de la *nature* des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB aux fins du critère du lien étroit, nous ne voyons pas très bien si elle le fait à cette fin ou simplement pour montrer que les États-Unis n'ont indiqué aucune "mesure globale" et ont par conséquent échoué (pour cette seule raison) dans leur tentative pour inclure l'AL/FEM pour l'A350XWB dans le champ du présent différend sur la mise en conformité. Dans la mesure où elle visait le deuxième objectif, nous rappelons que nous avons constaté précédemment que les États-Unis n'étaient pas obligés d'identifier une "mesure globale" pour établir le bien-fondé de leurs allégations. Par conséquent, le fait que les accords d'AL/FEM concernant l'A350XWB ont pu être conclus en l'absence de tout accord intergouvernemental n'affaiblit pas les allégations des États-Unis.

[254] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.371 et 7.534 à 7.548.

[255] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 108 (citant la première communication écrite des États-Unis, paragraphes 143 et 144).

[256] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 108.

initiale.[257] Même si nous reconnaissons que le fait que deux mesures peuvent viser les mêmes produits n'impliquera pas nécessairement qu'elles devraient être considérées (pour cette seule raison) comme étant de même *nature* aux fins d'une analyse du lien étroit le fait que l'A350XWB est la dernière version de *LCA bicouloir* d'Airbus étaye, selon nous, les affirmations des États-Unis concernant le lien étroit entre la *nature* des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB et celle des mesures d'AL/FEM en cause dans la procédure initiale.

6.127. Enfin, nous pensons comme les États-Unis que plusieurs autres éléments de preuve[258] étayent solidement le point de vue selon lequel les mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB et l'AL/FEM pour l'A350XWB sont de *nature* semblable. L'un de ces éléments de preuve provient du préambule du contrat d'AL/FEM espagnol concernant l'A350XWB, dans lequel figure la déclaration suivante:

> À l'instar de la France, de l'Allemagne et du Royaume-Uni, qui accueillent les autres filiales nationales d'Airbus SAS, notre pays a soutenu le développement des modèles antérieurs d'aéronefs d'Airbus au moyen d'avances remboursables accordées à la filiale actuelle d'Airbus SAS établie en Espagne ou, auparavant, à la société Construcciones Aeronáuticas S.A. Le système d'avances remboursables au moyen duquel l'État partage les risques du projet avec la société a eu pour résultat de faciliter le financement pour les entreprises, sans coût pour le contribuable.[259]

6.128. À notre avis, cette déclaration démontre très clairement que les parties à l'accord d'AL/FEM espagnol concernant l'A350XWB (c'est-à-dire l'État espagnol et Airbus Espagne) considèrent que l'AL/FEM pour l'A350XWB fait partie du même "système d'avances remboursables" que celui qui a servi à financer le développement des programmes de LCA antérieurs d'Airbus, révélant ainsi que tant Airbus Espagne que l'État espagnol admettent que l'AL/FEM pour l'A350XWB est, dans cette mesure, essentiellement de même *nature* que les AL/FEM antérieures à l'A350XWB.

6.129. Une admission semblable figure, selon nous, dans certains éléments de preuve RCES tirés d'un document établi par un autre gouvernement lié à Airbus au premier semestre de 2009 en ce qui concerne le projet d'A350XWB.[260] D'après l'interprétation que nous en faisons, les déclarations figurant dans le passage pertinent cité par les États-Unis révèlent très clairement que l'un des gouvernements liés à Airbus considérait que l'AL/FEM pour l'A350XWB pourrait être affectée par le résultat du différend en cours à l'OMC en raison de sa similitude avec les AL/FEM antérieures à l'A350XWB, ce qui implique là encore, selon nous, que ce gouvernement considérait aussi que l'AL/FEM pour l'A350XWB était de même *nature* que les AL/FEM antérieures.

6.130. En conclusion, nous constatons par conséquent que les États-Unis ont établi que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB contestées sont essentiellement de même *nature* que les mesures d'AL/FEM dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale. Comme nous l'avons noté plus haut, l'AL/FEM pour l'A350XWB et les AL/FEM antérieures à l'A350XWB sont de *nature* très semblable en raison des quatre éléments communs importants suivants au moins – ce sont toutes: a) des accords de *prêt*; b) contenant les *quatre mêmes modalités "essentielles" de remboursement*; c) conclus essentiellement par *les mêmes parties* (Airbus et les pouvoirs publics liés à Airbus); et d) aux fins du *financement des coûts de développement des LCA d'Airbus (en particulier, d'un nouveau modèle de LCA bicouloir d'Airbus).*

---

[257] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 147.

[258] Les États-Unis soulignent aussi que les états financiers d'EADS mentionnent le financement de l'A350XWB en tant qu'élément indifférencié du total historique général de l'AL/FEM. À notre avis, ce fait révèle que, à tout le moins à des fins comptables, EADS considère que l'AL/FEM pour l'A350XWB est de même nature que les AL/FEM antérieures à l'A350XWB. (Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 156 et note de bas de page 233 (citant les états financiers d'EADS, 2010 (pièce USA-6), page 63))

[259] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 155 et 156 (citant *Real Decreto* 1666/2009, *de 6 noviembre, por el que se regula la concesión directa de anticipos reembolsables a la filial española de Airbus SAS denominada Airbus Operations S.L para su participación en el programa de desarrollo de la nueva familia de aviones Airbus A350XWB*, *Boletín Oficial del Estado*, 9 novembre 2009, (traduction vers l'anglais des États-Unis) (pièce USA-46), pages 93091 et 93092; UK Department for Business, Innovation and Skills, "The UK Strategic Investment Fund: Interim Report", octobre 2009, page 15 (pièce USA-43); et les états financiers d'EADS, 2010 (pièce USA-6), page 63).

[260] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 100 (citant des éléments de preuve RCES dans le même paragraphe et la note de bas de page 194).

6.4.1.5.3.2 Effets

6.131. Les parties conviennent que l'une des questions pertinentes pour l'évaluation des *effets* d'une mesure non déclarée aux fins de l'application du critère du lien étroit est celle de savoir si cette mesure compromet la mise en conformité du Membre défendeur avec les recommandations et décisions de l'ORD.[261] En substance, les États-Unis font valoir que, dans la mesure où il a été constaté dans la procédure initiale que l'AL/FEM causait des effets défavorables sous la forme de certains types de préjudice grave pour leur branche de production des LCA sur le marché des LCA bicouloirs, la nouvelle AL/FEM pour la dernière version de LCA bicouloir d'Airbus, l'A350XWB, compromet toute mise en conformité que l'Union européenne aurait par ailleurs pu assurer s'agissant de la recommandation adoptée invitant "le Membre qui accorde chaque subvention dont il aura été constaté qu'elle a causé {des} effets défavorables"[262] à "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" ou "retir{er} … la subvention".[263] L'Union européenne, quant à elle, indique qu'il n'y a pas d'élément étayant les affirmations des États-Unis concernant les effets de l'AL/FEM pour l'A350XWB parce que, selon elle, ces affirmations sont fondées sur l'allégation non étayée des États-Unis selon laquelle les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB sont des "subventions" qui causent des "effets défavorables" au sens de l'Accord SMC. Elle souligne que la question de savoir si les mesures contestées sont des "subventions" qui causent des "effets défavorables" est une question de fond qui déborde le cadre de la question de compétence dont est saisi le présent Groupe spécial de la mise en conformité. Selon elle, il ne serait donc pas approprié qu'un groupe spécial de la mise en conformité se reconnaisse compétent pour examiner une mesure sur la base de sa constatation finale effective ou prévue sur le fond de la violation alléguée en cause.[264]

6.132. Ainsi qu'il a déjà été noté, la question dont nous sommes saisis dans la présente partie de notre rapport est une question de compétence, à savoir si les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB entrent dans le *champ* de la présente procédure de mise en conformité. La question de savoir si les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB sont des "subventions" qui causent des "effets défavorables" au sens des dispositions pertinentes de l'Accord SMC est une question de fond contestée, que les États-Unis seraient en droit de nous demander d'examiner seulement s'ils pouvaient démontrer que l'AL/FEM pour l'A350XWB relève de notre compétence. Dans cette mesure, nous pensons comme l'Union européenne qu'il serait inapproprié d'évaluer les affirmations des États-Unis concernant le champ de la présente procédure sur la base d'une quelconque constatation "effective ou prévue" concernant le bien-fondé des allégations de fond des États-Unis relatives aux effets défavorables.

6.133. Nous notons toutefois que les États-Unis soutiennent qu'ils n'ont "jamais été d'avis que les "effets" examinés dans le cadre du critère du lien étroit étaient les mêmes que les "effets défavorables" décrits dans les articles 5 et 6 de l'Accord SMC". En outre, les États-Unis affirment que les "effets" de l'AL/FEM pour l'A350XWB qui sont au centre de leur analyse du lien étroit sont limités au financement offert à Airbus par le biais de l'AL/FEM pour l'A350XWB, dont ils estiment qu'il a permis à Airbus de lancer et développer l'A350XWB au moment où elle l'a fait et comme elle l'a fait.[265] Selon eux, ces effets ne sont "pas en eux-mêmes et à eux seuls des effets défavorables" au sens des articles 5 et 6 de l'Accord SMC.

6.134. Bien que nous constations que les affirmations des États-Unis concernant les effets de l'AL/FEM pour l'A350XWB aux fins du critère du lien étroit sont parfois difficiles à distinguer des arguments qu'ils ont avancés pour étayer leurs allégations concernant le subventionnement et les effets défavorables, il est selon nous possible d'établir un certain nombre des effets de l'AL/FEM

---

[261] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 148 à 150 (citant les rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphes 247, 250 et 251; et *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)*, paragraphes 71 et 87); et première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 83.

[262] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1416.

[263] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 148, 379 et 395; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 61, 104, 105 et 548 à 551. Les États-Unis font valoir également que les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB *à eux seuls* ont permis à Airbus de lancer l'A350XWB au moment où elle l'a fait et comme elle l'a fait.

[264] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 109 à 112 et 1083 à 1204; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 37 et 870 à 1202.

[265] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 61 et 105.

pour l'A350XWB que les États-Unis identifient sans avoir à nous prononcer sur le bien-fondé de leur plainte sur le fond concernant la non-mise en conformité. Avant d'examiner ces effets, nous notons les indications de l'Organe d'appel selon lesquelles il ne sera peut-être pas toujours possible pour un groupe spécial de la mise en conformité qui examine les effets d'une mesure non déclarée aux fins du critère du lien étroit de déterminer si celle-ci "comprom{et} *effectivement* la mise en conformité assurée par ailleurs par le Membre mettant en œuvre".[266] La raison en est la suivante:

> {A}u moment où un groupe spécial s'interroge sur son mandat du point de vue de sa compétence, il peut ne pas être en mesure de déterminer si tel est le cas, car il ne sera pas possible de déterminer si les mesures "liées" peuvent compromettre la mise en conformité *sans déterminer tout d'abord si les mesures déclarées comme ayant été "prises pour se conformer" ont pleinement assuré la mise en conformité avec les recommandations et décisions de l'ORD. …* Une constatation différente limiterait une procédure de mise en conformité à un examen du point de savoir si des mesures étroitement liées ont une incidence sur la mise en conformité assurée par les mesures déclarées comme ayant été "prises pour se conformer"; les situations dans lesquelles un Membre a pris des mesures n'assurant qu'une mise en conformité partielle, ou a omis de prendre des mesures, seraient exclues de cet examen. Comme nous l'avons constaté précédemment, le champ d'une procédure au titre de l'article 21:5 n'est pas limité de cette façon.[267] (pas d'italique dans l'original)

6.135. Conformément à ce raisonnement et eu égard à la demande des États-Unis visant à ce que le Groupe spécial constate que les "mesures" de mise en conformité alléguées de l'Union européenne n'ont pas mis l'Union européenne et les États membres concernés en conformité avec leurs obligations au titre des accords visés, nous procéderons à notre analyse des effets de l'AL/FEM pour l'A350XWB en vue de comprendre dans quelle mesure l'AL/FEM pour l'A350XWB *pourrait* compromettre toute mise en conformité que l'Union européenne aurait par ailleurs pu assurer avec les recommandations et décisions adoptées dans le présent différend.[268]

6.136. S'agissant des effets de l'AL/FEM pour l'A350XWB, nous rappelons que l'A350XWB est une version remaniée de l'A350 original, lequel était visé par les allégations d'effets défavorables formulées par les États-Unis dans la procédure initiale qui n'avaient pas été retenues parce qu'il n'avait pas été constaté qu'un engagement d'accorder une AL/FEM pour l'A350 original existait au moment de l'établissement du Groupe spécial initial.[269] Selon Christophe Mourey, Premier Vice-Président d'Airbus chargé des contrats, l'A350 original a été lancé "en tant que version considérablement améliorée de l'A330".[270] De même, M. Mourey explique que les versions plus petites de l'A350XWB sont censées "remplacer à terme l'A330"[271], et que la plus grande version de l'A350XWB doit mettre fin au monopole "effectif" allégué que Boeing exerçait avec le 777 depuis "plusieurs années" en raison des résultats relativement médiocres de l'A340 et de la suppression définitive de ce programme en 2011.[272] Nombre d'autres éléments de preuve sont compatibles avec ces vues, révélant l'existence d'un rapport étroit non seulement entre la conception générale, les caractéristiques physiques et les utilisations finales de l'A350XWB et celles, en particulier, de l'A330, de l'A340 et de l'A380, mais aussi entre le positionnement sur le marché qu'Airbus a choisi pour l'A350XWB sur le marché et celui qu'elle avait choisi pour l'A330 et l'A340.[273] Ces éléments

---

[266] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 256. (italique dans l'original)

[267] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 256.

[268] Nous notons à cet égard que l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)* a constaté que les mesures non déclarées en cause dans ce différend "{avaient} pu" ou "{pouvaient}" compromettre la mise en œuvre par les États-Unis des recommandations et décisions de l'ORD, dans la mesure où elles supposaient l'utilisation de la réduction à zéro. (Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphes 250, 251, 252 et 256)

[269] Voir plus haut le paragraphe 6.53.

[270] Christophe Mourey, Premier Vice-Président chargé des contrats, Airbus, "Statement on Current Competitive Conditions in the LCA Industry", 4 juillet 2012, (Déclaration de M. Mourey) (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 89.

[271] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 89.

[272] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 116.

[273] Voir, par exemple, Ameet Sachdev, "Airbus redesigns its strategy for long haul: A350 line to carry bulk of the load", *Chicago Tribune*, 18 juillet 2006 (pièce EU-99); Scott Hamilton, "A350 Redesign Threatens Boeing 777; Boeing prepares 787 for Challenge", *Leeham.net*, 6 juin 2006 (pièce initiale US-141) (pièce USA-27); "Time for a new, improved model: Airbus gets to work on its medium-sized aircraft, but

de preuve incluent l'analyse de rentabilité de l'A350XWB elle-même ainsi qu'une déclaration explicite d'Airbus dans **[***]**, qui établit clairement que la famille de l'A350XWB a été initialement pensée et conçue par Airbus pour remporter des ventes contre une gamme de LCA de Boeing qui comprenait des aéronefs présents sur le marché des LCA bicouloirs sur lequel il avait été constaté que les subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB causaient des effets défavorables dans la procédure initiale.[274] Alors que l'Union européenne fait valoir que l'A350XWB n'est aujourd'hui en concurrence sur son propre "marché de produits" distinct qu'avec le 787 de Boeing, les États-Unis contestent ses affirmations et disent que tous les LCA bicouloirs d'Airbus et de Boeing continuent d'être en concurrence sur le même marché de produits.[275] En tout état de cause, même si l'on admettait les affirmations de l'Union européenne dans leur intégralité, cela signifierait que toute vente d'A350XWB remportée par Airbus serait une vente de 787 perdue par Boeing.[276]

6.137. Enfin, nous rappelons que l'AL/FEM pour l'A350XWB était destinée à être, a été et est utilisée pour financer en partie les coûts de développement de l'A350XWB dans une proportion semblable à celle des coûts de développement financés par les accords d'AL/FEM antérieurs à l'A350XWB conclus après l'Accord de 1992.[277] Il est donc manifeste que, comme les États-Unis le font valoir, l'un des effets de l'AL/FEM pour l'A350XWB a été le financement d'une partie notable des coûts de développement d'un nouveau LCA bicouloir[278] dont Airbus prévoyait qu'il remplacerait effectivement les deux modèles de LCA bicouloir (l'A330 et l'A340) qui avaient été: a) lancés, développés et mis sur le marché avec l'aide de l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB; et b) vendus sur un segment de clientèle sur lequel il avait été constaté que la branche de production des LCA des États-Unis avait subi un préjudice grave dans la procédure initiale. Rappelant que la recommandation adoptée dans le présent différend appelait l'Union européenne et les États membres concernés à "{prendre} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" ou à "retir{er} la subvention", nous constatons que cet effet, lorsqu'il est examiné à la lumière de la *nature* de l'AL/FEM pour l'A350XWB par rapport à celle des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB, *pourrait* compromettre les actions de mise en conformité de l'Union européenne.

6.4.1.5.3.3 Moment

6.138. Lorsqu'il a évalué l'analyse que le Groupe spécial de la mise en conformité avait faite du *moment* où les mesures non déclarées en cause dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)* avaient été adoptées, l'Organe d'appel a souscrit au point de vue des parties (les Communautés européennes et les États-Unis) selon lequel le *moment* où une mesure avait été adoptée "ne {pouvait} pas être déterminant{}" pour la question de savoir si elle présentait un lien suffisamment étroit avec la mise en œuvre, par un Membre, des recommandations et décisions de l'ORD pour entrer dans le champ d'une procédure engagée au titre de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord.[279] Ainsi, l'Organe d'appel a expliqué que la question pertinente s'agissant

deeper problems remain", *The Economist*, 20 juillet 2006 (pièce USA-28). Ces éléments de preuve et d'autres sont examinés et exposés dans diverses parties de notre rapport, y compris plus loin aux paragraphes 6.1296 à 6.1369 et 6.1724 à 6.1760.

[274] "Presentation to the EADS Board", 7 novembre 2006 (diapositives 1 à 45) and "A350XWB Business Case: Assumptions, Sensitivities and Limitations, Presentation to EADS BoD – status", 2 novembre 2006, (diapositives 46 à 68), (présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB), (révision) (pièce EU-130) (RCES), diapositives 11, 21, 51, 92 et 93; et Lettre, Airbus **[***]**, **[***]** (pièce EU-393) (RCES).

[275] Nous évaluons sur le fond les affirmations des parties concernant les "marchés de produits" LCA pertinents plus loin, à partir du paragraphe 6.1155.

[276] En faisant référence aux ventes de 787 perdues par Boeing, nous mettons simplement en lumière le fait que si les arguments de l'Union européenne concernant les marchés de produits étaient corrects, l'A350XWB serait en concurrence *seulement* avec le 787, ce qui impliquerait nécessairement qu'*en fait*, Boeing perdrait des ventes de 787 au profit de l'A350XWB, dont les coûts de développement sont financés en partie par l'AL/FEM pour l'A350XWB. Notre référence aux ventes perdues par Boeing dans ce passage n'est donc pas une référence aux "pertes de ventes" au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC.

[277] Accord entre la Communauté économique européenne et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant l'application au commerce des aéronefs civils de grande capacité de l'Accord du GATT relatif au commerce des aéronefs civils (l'Accord de 1992). Voir aussi le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.66 à 7.69.

[278] En faisant cette constatation factuelle, nous ne disons pas qu'Airbus n'aurait pas pu lancer et développer l'A350XWB sans l'AL/FEM pour l'A350XWB. Nous relevons simplement que l'un des effets non contestés de l'AL/FEM pour l'A350XWB était qu'il finançait partiellement les coûts de développement de l'A350XWB. Le bien-fondé des affirmations des États-Unis concernant la mesure dans laquelle Airbus aurait pu lancer et mettre sur le marché l'A350XWB en l'absence de l'AL/FEM est examiné plus loin aux paragraphes 6.1535 à 6.1723.

[279] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 224.

de déterminer si une mesure non déclarée pouvait entrer dans le champ d'une procédure de mise en conformité n'était pas celle de savoir si elle avait été prise *après* l'adoption des recommandations et décisions dans l'intention de se mettre en conformité, mais plutôt celle de savoir si, bien qu'elle ait été "publiée{} avant l'adoption des recommandations et décisions de l'ORD, {cette mesure} {avait} quand même un lien suffisamment étroit, du point de vue de la *nature*, des *effets* et de la *chronologie*, avec ces recommandations et décisions, et avec les mesures déclarées comme ayant été "prises pour se conformer", pour relever du champ de la … procédure au titre de l'article 21:5".[280]

6.139. Après avoir examiné la *nature* et les *effets* des mesures non déclarées au regard des recommandations et décisions adoptées, et des mesures déclarées comme ayant été "prises pour se conformer", l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)* a ensuite constaté que les mesures non déclarées entraient dans le champ du différend sur la mise en conformité parce que le fait que leur publication était antérieure à l'adoption des recommandations et décisions de l'ORD "ne suff{isait} pas à rompre les liens omniprésents dont … l'existence {avait été constatée}, du point de vue de la nature et des effets".[281] À notre avis, la même conclusion est justifiée s'agissant des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB.

6.140. Les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ont été conclues formellement entre **[***]**[282], c'est-à-dire approximativement entre **[***]** *avant que* les recommandations et décisions dans la procédure initiale aient été adoptées. De la même façon, alors que certaines des "mesures" de mise en conformité alléguées de l'Union européenne sont intervenues *après* que les recommandations et décisions avaient été adoptées[283], d'autres se rapportent à des événements qui se sont produits sur une période qui soit a pris fin bien *avant* que les recommandations et décisions aient été adoptées (en fait, dans certains cas, avant même que les États-Unis aient présenté leur demande de consultations dans le présent différend) soit *a coïncidé* avec l'adoption des recommandations et décisions.[284] Par conséquent, la conclusion des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ainsi que la plupart des "actions" de mise en conformité alléguées de l'Union européenne ont eu lieu *avant* l'adoption des recommandations et décisions par l'ORD.

6.141. Nous rappelons que parmi les différents événements antérieurs aux recommandations et décisions adoptées de l'ORD, dont l'Union européenne soutient qu'ils l'ont mise en conformité avec ses obligations au titre de l'Accord SMC, figure l'"amortissement {allégué} de l'avantage" conféré par les subventions AL/FEM octroyées pour l'A330/A340 et l'A330-200 du fait de la fin de la durée de vie commerciale prévue de ces LCA. Comme cela a déjà été noté, l'Union européenne considère que ces événements, qui, de par le moment où ils se sont produits, sont étroitement liés au lancement de l'A350XWB et à la conclusion des quatre accords d'AL/FEM concernant l'A350XWB[285], démontrent que les subventions AL/FEM pertinentes ont été "retirées", au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC et, par conséquent, qu'elle s'est mise en conformité avec les recommandations et décisions de l'ORD. Nous examinons ses affirmations concernant la pertinence de l'"amortissement de l'avantage" allégué aux fins de la mise en conformité avec l'article 7.8 de l'Accord SMC ailleurs dans le présent rapport. Toutefois, aux fins du critère du lien étroit, nous notons que les événements que l'Union européenne invoque pour démontrer la mise en conformité sont compatibles avec notre constatation, fondée sur des éléments de preuve, incluant les vues exposées par Airbus elle-même, selon laquelle il était prévu que l'A350XWB vienne *remplacer l'A330 et l'A340*. En particulier, dans la mesure où le moment choisi pour le lancement de l'A350XWB reflétait les propres attentes d'Airbus quant à *la fin des durées de vie commerciales de l'A330 et l'A340* et, par conséquent, au moment où elle devrait lancer un modèle de LCA de remplacement, on pourrait faire valoir que le moment où les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ont été adoptées, pour autant qu'elles sont destinées à financer en partie les coûts de développement de l'A350XWB, est lié aux mêmes considérations essentielles que celles qui

[280] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 226. (italique dans l'original)

[281] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 234.

[282] Les dates précises auxquelles les différents instruments juridiques constituant les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ont été adoptés sont indiquées plus loin aux paragraphes 6.226, 6.236, 6.249, 6.257 et 6.258, où nous évaluons le bien-fondé des allégations de subventionnement des États-Unis.

[283] Voir plus haut les paragraphes 6.8 à 6.24.

[284] Voir plus haut les paragraphes 6.25 à 6.40.

[285] L'Union européenne affirme que les durées de vie commerciales prévues de l'A330/A340 et l'A330-200 ont pris fin en **[***]** et **[***]**, respectivement. Nous examinons ses affirmations plus en détail plus loin aux paragraphes 6.872 à 6.879.

motivent l'allégation de l'Union européenne selon laquelle elle a "retiré" les subventions AL/FEM pour l'A330/A340 et l'A330-200 – c'est-à-dire la fin prévue des durées de vie commerciales des aéronefs pertinents.

6.142. Les États-Unis soutiennent que le moment de l'adoption des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB peut être lié à l'adoption des recommandations et décisions de l'ORD parce que les quatre accords ont tous été conclus *après* que le Groupe spécial avait remis son rapport intérimaire aux parties en septembre 2009. De plus, selon eux, certains éléments de preuve RCES provenant d'un document établi par l'un des gouvernements liés à Airbus au premier semestre de 2009 au sujet du projet d'A350XWB démontrent que "l'A350XWB a été le produit d'un processus délibératif qui s'est déroulé avec, en filigrane, les recommandations et décisions futures de l'ORD".[286]

6.143. Nous rappelons qu'Airbus a lancé l'A350XWB en tant que version remaniée de l'A350 original à un moment où elle devait savoir que le Groupe spécial initial examinait le bien-fondé de la contestation par les États-Unis de la compatibilité avec les règles de l'OMC des éléments suivants: a) les accords d'AL/FEM conclus entre Airbus et les pouvoirs publics liés à Airbus pour tous les nouveaux modèles de LCA d'Airbus jamais mis sur le marché; b) l'engagement allégué pris par les pouvoirs publics liés à Airbus de fournir une AL/FEM pour l'A350 original; et c) un programme d'AL/FEM non écrit allégué. L'analyse de rentabilité de l'A350XWB révèle qu'Airbus a lancé l'A350XWB en décembre 2006 en prévoyant que les pouvoirs publics liés à Airbus fourniraient une aide financière d'un type différent de l'AL/FEM. En avril 2007, le Ministre britannique de l'industrie et des régions, Mme Margaret Hodge, a révélé devant la Commission du commerce et de l'industrie de la Chambre des Communes que le gouvernement britannique avait engagé des "discussions" et des "négociations" avec Airbus au sujet du "soutien qui pourrait être nécessaire pour le développement de" l'A350XWB, expliquant en outre qu'Airbus devrait "être bien consciente des règles de l'OMC et des contraintes concernant le soutien" qui serait finalement accordé.[287] À la même réunion de la Commission, il a été également révélé que, en ce qui concerne "l'investissement de lancement ou une mesure équivalente, étant donné les questions relatives à l'OMC, jusqu'à présent elle {c'est-à-dire Airbus} n'avait rien dit de précis".[288]

6.144. En janvier 2008, il a été rapporté dans le *New York Times* que les directeurs d'Airbus avaient dit qu'ils pensaient "entamer des discussions avec les pouvoirs publics européens au second semestre de {2008} au sujet de la fourniture d'une partie du financement initial pour leur nouveau jet à fuselage large, l'A350XWB".[289] Airbus a engagé les négociations *formelles* avec les pouvoirs publics liés à Airbus concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB dans **[***]** après le lancement de l'A350XWB.[290] Trois des quatre accords d'AL/FEM pour l'A350XWB ont été finalement conclus *peu après* la remise du rapport intérimaire du Groupe spécial aux parties; et même si l'accord-"cadre" du quatrième accord d'AL/FEM avait été conclu *un peu avant* que le rapport intérimaire du Groupe spécial initial ait été remis aux parties, l'instrument juridique de "mise en œuvre" relatif à ce contrat a été conclu, comme les trois autres mesures d'AL/FEM, *peu après* que le Groupe spécial initial avait remis son rapport intérimaire.[291]

6.145. Bien que nous ne pensions pas que la coïncidence entre le moment de la conclusion des contrats d'AL/FEM pour l'A350XWB et celui de la remise du rapport intérimaire du Groupe spécial aux parties démontre que la première était liée à la seconde, les faits exposés dans les

[286] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 108 (citant des éléments de preuve RCES dans le même paragraphe et la note de bas de page 205).

[287] UK House of Commons Trade and Industry Committee, "Recent Developments with Airbus", Ninth Report of Session 2006-07, Volume II: Oral and written evidence, 25 juillet 2007 (pièce EU-177), pages 4 et 5.

[288] UK House of Commons Trade and Industry Committee, "Recent Developments with Airbus", Ninth Report of Session 2006-07, Volume II: Oral and written evidence, 25 juillet 2007 (pièce EU-177), page 5.

[289] Nicola Clark, "Airbus to seek government aid for A350 in second half", *The New York Times*, 16 janvier 2008 (pièce USA-434).

[290] Réponse de l'Union européenne à la question n° 101 du Groupe spécial (citant la déclaration de Tom Williams, Vice-Président exécutif chargé des programmes, Airbus SAS, 17 mai 2013 (pièce EU-354) (RCC), paragraphe 3; Ordre du jour de la réunion, **[***]** (pièce EU-392) (RCC); Lettre, Airbus **[***]**, **[***]** (pièce EU-393) (RCES); et Lettre, Airbus Operations GmbH, **[***]** (pièce EU-394) (RCES)). Voir aussi UK Department of Trade and Industry Annual Report 2006-2007, page 107 (pièce USA-38) en ce qui concerne la réception d'une demande d'investissement de lancement pour l'A350 d'Airbus.

[291] Voir plus haut la note de bas de page 282.

paragraphes qui précèdent donnent fortement à penser qu'Airbus et les pouvoirs publics liés à Airbus envisageaient leurs options quant au mode de financement de l'A350XWB, y compris par une AL/FEM, eu égard au différend en cours à l'OMC. Cette interprétation est, selon nous, confirmée par les déclarations figurant dans l'un des documents RCES mentionnés par les États-Unis, dont nous pensons qu'il révèle non seulement que l'un des gouvernements liés à Airbus était d'avis que le résultat du différend de l'OMC pourrait avoir une incidence sur l'AL/FEM pour l'A350XWB parce qu'elle était de même *nature* que les AL/FEM antérieures, mais aussi que ce même gouvernement procédait aux négociations avec Airbus en ayant ces considérations à l'esprit.[292]

6.146. Enfin, l'Union européenne observe que les États-Unis auraient pu demander qu'un nouveau groupe spécial soit établi pour examiner la compatibilité avec les règles de l'OMC des quatre mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB plusieurs années auparavant[293], ce qui donne à penser que ce fait devrait également jouer contre l'inclusion des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB dans le champ de la présente procédure. Nous ne sommes pas de cet avis. Selon nous, le fait qu'une partie a pu avoir la possibilité de contester une mesure non déclarée dans une procédure initiale engagée au titre de l'article 6:2 du Mémorandum d'accord n'empêche pas cette partie de formuler une allégation contre la même mesure dans une procédure de mise en conformité au titre de l'article 21:5 si elle estime que cette mesure a un "rapport particulièrement étroit" avec les recommandations et décisions de l'ORD adoptées et les "mesures" déclarées comme ayant été "prises pour se conformer". Sous réserve qu'une mesure non déclarée satisfasse au critère du lien étroit, nous ne voyons pas pourquoi il devrait être interdit à un Membre plaignant d'avoir recours au groupe spécial initial dans une procédure au titre de l'article 21:5 pour déterminer si cette mesure a une incidence sur la mise en conformité du Membre défendeur avec les recommandations et décisions adoptées, indépendamment de la question de savoir si la mesure aurait pu être contestée dans une procédure initiale avant la fin du délai de mise en conformité.

6.147. En outre, dans le contexte du présent différend, nous notons que les allégations des États-Unis concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB portent non seulement sur les effets allégués de ces mesures considérés isolément, mais aussi sur leurs effets considérés conjointement avec ceux des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB. Compte tenu de cela, le fait que les États-Unis ont choisi de présenter leurs allégations contre les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB dans le cadre d'un différend sur la mise en conformité dans lequel les effets continus allégués de l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB seront déterminés (plutôt que devant un groupe spécial initial), non seulement évite que les parties aient à traiter essentiellement les mêmes questions dans deux procédures distinctes, mais aussi concorde avec la nature d'une partie des allégations de *non-mise en conformité* formulées par les États-Unis *en relation avec les effets des mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB*, sur lesquelles on ne pourrait se prononcer qu'en évaluant les affirmations des parties concernant les effets des AL/FEM antérieures à l'A350XWB et de l'AL/FEM pour l'A350XWB *pris conjointement*.

6.148. En conclusion, par conséquent, même si nous pouvons trouver certaines similitudes et certains liens communs entre le moment où les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ont été adoptées et celui où les "actions" de mise en conformité alléguées de l'Union européenne ont eu lieu, ainsi que celui où les recommandations et décisions ont été adoptées par l'ORD, nous ne sommes pas convaincus que les éléments de preuve démontrent de manière concluante que le *moment* où l'AL/FEM pour l'A350XWB a été adoptée, en lui-même et à lui seul, est tel que les accords d'AL/FEM concernant l'A350XWB doivent être considérés comme des mesures "étroitement liées" aux fins du présent différend sur la mise en conformité. Néanmoins, eu égard aux faits et considérations exposés plus haut, nous sommes d'avis que le fait que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB sont antérieures à l'adoption des recommandations et décisions de l'ORD dans le présent différend ne rompt pas les liens dont nous avons constaté l'existence, du point de vue de la *nature* et des *effets*.

6.4.1.5.4 Conclusion

6.149. Nous avons constaté plus haut que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB étaient de nature semblable aux mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB, qui sont, bien entendu, visées

[292] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 108 (citant des éléments de preuve RCES dans le même paragraphe et la note de bas de page 205).

[293] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 103.

à la fois par les recommandations et décisions adoptées de l'ORD et par la plupart des actions de mise en conformité alléguées de l'Union européenne, parce que ce sont toutes: a) des accords de *prêt*; b) contenant les *quatre mêmes modalités "essentielles" de remboursement*; c) conclus essentiellement par *les mêmes parties* (Airbus et les pouvoirs publics liés à Airbus); et d) aux fins du *financement des coûts de développement des LCA d'Airbus (en particulier, d'un nouveau modèle de LCA bicouloir d'Airbus).* De plus, nous avons conclu que, dans la mesure où l'AL/FEM pour l'A350XWB était destinée à servir à financer une partie des coûts de développement d'un modèle de LCA d'Airbus dont il était prévu qu'il remplacerait l'A330 et l'A340 (qui avaient été l'un et l'autre: a) lancés, développés et mis sur le marché à l'aide de l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB; et b) vendus sur un segment de clientèle sur lequel il avait été constaté que la branche de production des LCA des États-Unis avait subi un préjudice grave dans la procédure initiale), les *effets* de l'AL/FEM pour l'A350XWB *pourraient* compromettre la mise en conformité de l'Union européenne. Enfin, même si des éléments indiquent que le moment de l'adoption de l'AL/FEM pour l'A350XWB a pu être choisi compte tenu du résultat de la procédure du Groupe spécial initial, les éléments de preuve ne sont pas concluants à cet égard et confirment seulement qu'Airbus et les pouvoirs publics liés à Airbus envisageaient leurs options quant au mode de financement de l'A350XWB, y compris par une AL/FEM, eu égard au différend en cours à l'OMC. En conséquence, nous avons constaté que le fait que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB avaient été conclues *avant* que les recommandations et décisions aient été adoptées par l'ORD ne rompait pas le lien dont nous avons constaté l'existence, du point de vue de leur *nature* et de leurs *effets,* avec ces recommandations et décisions et les "actions" de mise en conformité alléguées de l'Union européenne.

6.150. Pour ces raisons, nous constatons que les États-Unis ont établi que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB satisfont au critère du lien étroit et, par conséquent, qu'elles sont "étroitement liées" aux recommandations et décisions de l'ORD adoptées et aux "actions" de mise en conformité alléguées de l'Union européenne, de sorte qu'elles devraient être incluses dans le champ de la présente procédure. Selon nous, deux considérations apportent des éléments additionnels étayant cette conclusion.

6.151. Premièrement, nous notons que l'Union européenne a indiqué dans la présente procédure que, à la lumière des indications données par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, elle ne remettait généralement pas en cause le point de vue selon lequel *toutes* les mesures d'AL/FEM contestées dans le présent différend, depuis l'AL/FEM pour l'A300 jusqu'à l'AL/FEM pour l'A350XWB, "{pouvaient} être agrégées aux fins de l'évaluation de leur lien de causalité actuel allégué avec le lancement d'un produit particulier", à condition qu'il soit "*montré qu'elles exist{aient} à l'heure actuelle* et n'{avaient} donc pas été retirées".[294] Dans l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte),* l'Organe d'appel a expliqué ce qui suit*:*

> {U}n groupe spécial peut regrouper des mesures de subventionnement *dont la conception, la structure et le fonctionnement sont suffisamment semblables* pour vérifier *leurs effets agrégés dans une analyse intégrée de la causalité* et déterminer s'il existe un lien de causalité réel et substantiel entre ces subventions multiples, prises conjointement, et les phénomènes sur le marché pertinents indiqués à l'article 6.3 de l'*Accord SMC … .*[295] (pas d'italique dans l'original)

6.152. Du fait que l'Union européenne soutient que la seule limite à l'agrégation de toutes les mesures d'AL/FEM en cause dans le présent différend est qu'elles existent actuellement et donc, qu'elles n'ont, de ce fait, pas été "retirées", il nous semble qu'en fin de compte, l'Union européenne elle-même ne nie pas que "la conception, la structure et le fonctionnement" de toutes les mesures d'AL/FEM soient "semblables", ni que, pour cette raison, il soit approprié d'examiner "leurs effets agrégés dans une analyse intégrée de la causalité". Selon nous, la position de l'Union européenne sur l'admissibilité de l'agrégation des effets des mesures d'AL/FEM étaye notre conclusion concernant le lien étroit qui existe entre les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB et les mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB.

---

[294] Réponse de l'Union européenne à la question n° 38 du Groupe spécial, paragraphe 105. (italique dans l'original)

[295] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphe 1285.

6.153. Deuxièmement, comme cela a déjà été indiqué, les allégations de non-mise en conformité formulées par les États-Unis contre les AL/FEM antérieures à l'A350XWB reposent en partie sur leur point de vue selon lequel ces subventions continuent de causer des effets défavorables pendant la période postérieure à la mise en œuvre *lorsque ceux-ci sont considérés conjointement avec les effets allégués des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB*. Selon nous, si les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB étaient exclues du champ de la présente procédure de mise en conformité, cet aspect de la plainte des États-Unis relative à la non-mise en conformité touchant aux mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB ne pourrait pas être entièrement réglé. C'est pour nous une raison additionnelle de penser que, eu égard au lien étroit qui existe entre les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB, les subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB et les recommandations et décisions adoptées, les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB relèvent de notre mandat.

6.154. Enfin, ayant constaté que l'AL/FEM pour l'A350XWB entrait dans le champ de la présente procédure de mise en conformité, nous ne jugeons pas utile d'examiner les arguments indépendants additionnels des États-Unis selon lesquels l'AL/FEM pour l'A350XWB relève de notre mandat simplement parce qu'elle: a) remplace une subvention initiale pouvant donner lieu à une action par une nouvelle subvention; ou b) contourne la mise en conformité de l'Union européenne en neutralisant ou compromettant une "mesure prise pour se conformer".

6.155. Nous allons maintenant examiner trois autres objections formulées par l'Union européenne concernant le champ des allégations des États

6.4.2 Question de savoir si certaines allégations des États-Unis entrent dans le champ de la présente procédure de mise en conformité

6.4.2.1 Introduction

6.156. L'Union européenne estime que les allégations de subventions prohibées formulées par les États-Unis concernant les subventions AL/FEM pour l'A380, ainsi que leurs allégations de menace de préjudice grave en relation avec le marché des LCA dans l'Union européenne n'entrent pas dans le champ de la présente procédure de mise en conformité. Dans sa première communication écrite, elle a demandé au Groupe spécial de rendre une décision préliminaire allant dans ce sens ou d'accorder la réparation demandée dans son rapport final.[296] Le Groupe spécial a communiqué le 27 mars 2013 sa décision concernant les demandes de l'Union européenne, dans laquelle il constatait que les allégations de subventions à l'exportation prohibées des États-Unis au titre de l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC et leurs allégations de menace de préjudice grave entraient dans le champ du différend sur la mise en conformité, mais excluait leurs allégations de subventions prohibées au remplacement des importations au titre de l'article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC. Dans la communication informant les parties de sa décision, le Groupe spécial a annoncé qu'il exposerait le raisonnement sous-tendant ses constatations en temps voulu. Ce raisonnement est exposé dans les sous-sections qui suivent.

6.4.2.2 Allégations des États-Unis au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC

6.4.2.2.1 Arguments de l'Union européenne

6.157. L'Union européenne fait valoir que les allégations des États-Unis au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC concernant les mesures d'AL/FEM pour l'A380 ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial parce que, en l'absence de quelconques recommandations et décisions adoptées conformément à l'article 4.7 de l'Accord SMC, les États membres de l'Union européenne concernés n'avaient aucune obligation de mise en conformité en lien avec les allégations initiales des États-Unis au titre de l'article 3.1 a) concernant les mêmes mesures d'AL/FEM. Selon elle, cela signifie qu'il n'y a aucune base permettant au Groupe spécial de se reconnaître compétent pour examiner les allégations au titre de l'article 3.1 a) réitérées par les États-Unis au titre de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord et, par conséquent, que ces allégations devraient être exclues du champ de la présente procédure de mise en conformité.[297]

[296] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 161, note de bas de page 184.
[297] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 115, 119, 120, 125 à 129 et 131 à 133; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 40 à 45.

6.158. L'Union européenne trouve des éléments à l'appui de sa position dans, entre autres, l'affaire *CE – Linge de lit (article 21:5 – Inde)*, dont elle dit qu'elle corrobore la thèse selon laquelle un plaignant dans un différend au titre de l'article 21:5 ne devrait "normalement" pas avoir le droit de présenter une allégation concernant une mesure inchangée qui a été contestée sans succès (dans le sens où il n'y a pas eu de "recommandations et décisions pertinentes" en relation avec cette même allégation) dans la procédure initiale.[298] De plus, elle estime que les États-Unis font erreur lorsqu'ils invoquent les constatations du Groupe spécial et de l'Organe d'appel dans les affaires *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* et *États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères (article 21: 5 – Argentine)* pour étayer leur point de vue selon lequel un groupe spécial de la mise en conformité a le droit d'"examiner à nouveau les *mêmes allégations* concernant la *même mesure inchangée* chaque fois que l'Organe d'appel n'a pas été en mesure de compléter l'analyse dans la procédure initiale".[299] Selon elle, les faits des deux différends invoqués par les États-Unis peuvent être distingués du présent ensemble de circonstances car ces différends concernaient chacun des "mesures prises pour se conformer" au sens de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord. L'Union européenne souligne qu'on ne peut pas en dire autant de la situation examinée par le Groupe spécial dans la présente procédure.[300]

6.159. L'Union européenne fait en outre valoir qu'en cherchant à faire examiner à nouveau leurs allégations au titre de l'article 3.1 a), les États-Unis tentent d'utiliser le présent différend sur la mise en conformité comme s'il avait été établi pour ménager une possibilité de "renvoi" au Groupe spécial initial afin qu'il complète l'analyse que l'Organe d'appel n'avait pas pu compléter, indépendamment de la question de savoir si la compétence sur ces allégations pouvait être établie de façon indépendante au titre de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord.[301] Elle soutient que les États-Unis n'ont pas le droit de recourir ainsi à une procédure au titre de l'article 21:5; et que s'ils voulaient présenter des allégations au titre de l'article 3.1 a) concernant les subventions AL/FEM pour l'A380, ils devraient engager une nouvelle procédure de groupe spécial initial.[302]

6.160. Enfin, l'Union européenne estime que l'admission de l'allégation des États-Unis au titre de l'article 3.1 a) concernant les subventions AL/FEM pour l'A380 porterait atteinte à ses droits en matière de régularité de la procédure. Selon elle, si les États-Unis étaient autorisés à réitérer leurs allégations au titre de l'article 3.1 a), elle serait privée d'une période de mise en conformité pour remédier à toute violation de l'article 3.1 a) avant que les États-Unis ne prennent des contre-mesures.[303]

6.4.2.2.2 Arguments des États-Unis

6.161. Les États-Unis estiment que leurs allégations au titre de l'article 3.1 a) concernant les mesures d'AL/FEM pour l'A380 entrent dûment dans le champ de la présente procédure de mise en conformité. Ils rappellent que dans la procédure initiale, l'Organe d'appel a infirmé les constatations du Groupe spécial mais n'a pas été en mesure de compléter l'analyse relative aux allégations au titre de l'article 3.1 a) concernant les mesures d'AL/FEM pour l'A380. Ils affirment que lorsqu'un Membre soulève une question de droit devant le groupe spécial initial, mais que le groupe spécial et l'Organe d'appel ne formulent aucune constatation sur cette question, la partie peut la soulever à nouveau au titre de l'article 21:5.[304] Ils rappellent qu'une procédure au titre de l'article 21:5 n'autorise pas les parties à présenter à nouveau des allégations sur lesquelles l'ORD a déjà statué.[305] Toutefois, selon eux, un groupe spécial de la mise en conformité peut dûment examiner à nouveau une allégation concernant une mesure inchangée lorsque l'Organe d'appel n'a pas été en mesure de compléter l'analyse dans la procédure initiale et que ces allégations ne sont pas exclues du champ d'une procédure de mise en conformité ultérieure.[306]

---

[298] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 124 et 125.
[299] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 43. (italique dans l'original)
[300] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 45 à 47.
[301] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 132.
[302] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 115.
[303] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 133; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 42.
[304] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 33.
[305] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 33 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil),* paragraphe 210).
[306] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 33; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 124 à 131 (citant les rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*

6.162. Les États-Unis font valoir qu'empêcher une partie plaignante de formuler dans une procédure de mise en conformité des allégations qui n'ont pas été tranchées en appel dans la procédure initiale signifierait que les parties plaignantes devraient toujours engager une procédure nouvelle pour obtenir une décision sur le fond. Ils font valoir que ce résultat empêcherait de faire bon usage des travaux des membres du groupe spécial initial et de l'expérience pertinente qu'ils ont acquise et, de ce fait, compromettrait le but et l'effet de la procédure de mise en conformité.[307]

6.163. Les États-Unis estiment que la simple absence de recommandations et décisions adoptées concernant leurs allégations au titre de l'article 3.1 a) dans la procédure initiale ne les empêche pas de dûment formuler à nouveau les mêmes allégations dans le présent différend sur la mise en conformité.

6.4.2.2.3 Évaluation par le Groupe spécial

6.164. Dans la présente procédure de mise en conformité, les États-Unis cherchent à formuler des allégations au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC concernant les mêmes mesures d'AL/FEM pour l'A380 inchangées que celles qu'ils ont contestées sur la même base juridique dans la procédure initiale.

6.165. Nous rappelons que dans la procédure initiale, le Groupe spécial a constaté que les États-Unis avaient étayé leurs allégations au titre de l'article 3.1 a) en ce qui concernait les mesures d'AL/FEM allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380, mais pas en ce qui concernait les mesures d'AL/FEM françaises pour l'A380.[308] En appel, l'Organe d'appel a infirmé les constatations du Groupe spécial initial, concluant que celui-ci avait fait erreur en interprétant et appliquant l'article 3.1 a) et la note de bas de page 4 de l'Accord SMC.[309] Après avoir énoncé l'interprétation correcte de ces dispositions, l'Organe d'appel a jugé qu'il n'était pas en mesure de "compléter l'analyse" étant donné qu'il n'y avait pas suffisamment de constatations factuelles ou de faits non contestés dans le dossier du Groupe spécial.[310] Il a donc infirmé la recommandation du Groupe spécial au titre de l'article 4.7 de l'Accord SMC, à l'effet que "le Membre qui accord{ait} chaque subvention dont il {avait} été constaté qu'elle était prohibée la retire ... dans un délai de 90 jours"[311], laissant les allégations des États-Unis non tranchées.

6.166. Selon nous, la principale question soulevée par les arguments des parties est celle de savoir si les États-Unis ont le droit d'obtenir, dans la présente procédure de mise en conformité, un règlement concernant leurs allégations au titre de l'article 3.1 a) non tranchées, étant donné qu'aucune recommandation ni décision spécifique n'a été adoptée par l'ORD en ce qui concerne ces allégations dans la procédure initiale.

6.167. L'Union européenne trouve des éléments à l'appui de sa position dans l'affaire *CE – Linge de lit (article 21:5 – Inde)*.[312] Nous notons, toutefois, que dans ce différend, l'Inde n'a pas été autorisée à présenter ses allégations concernant une mesure particulière dans la procédure de mise en conformité parce qu'elle n'avait pas fourni d'éléments *prima facie* concernant exactement les mêmes allégations dans la procédure initiale. Ainsi, l'Organe d'appel a décidé qu'un plaignant qui n'avait pas fourni, dans la procédure initiale, des éléments *prima facie* concernant un élément de la mesure qui était resté inchangé depuis la procédure initiale n'avait pas le droit de présenter à nouveau la même allégation concernant l'élément inchangé de la mesure dans la procédure au

---

(article 21:5 – Brésil), paragraphe 210; *États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères (article 21:5 –Argentine)*, paragraphes 149 et 150; et *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 424).

[307] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 131.

[308] Rapport du Groupe spécial *CE et certains états- membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.689.

[309] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1102 et 1103.

[310] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1104 et 1415 b).

[311] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1104 et 1416.

[312] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 124 et 125 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE – Linge de lit (article 21:5 – Inde)*, paragraphes 87 et 88).

titre de l'article 21:5.[313] Dans le même ordre d'idées, dans l'affaire *États-Unis – Crevettes (article 21:5 – Malaisie)*, l'Organe d'appel a décidé qu'un plaignant ne pouvait pas réitérer la même allégation à l'encontre d'un aspect inchangé de la mesure dont il avait été constaté qu'il était compatible avec les règles de l'OMC dans la procédure initiale.[314] Les allégations que le plaignant cherchait à faire valoir à nouveau avaient été rejetées de façon définitive dans la procédure initiale.

6.168. À notre avis, les affaires *CE – Linge de lit (article 21:5 – Inde)* et *États-Unis – Crevettes (article 21: 5 – Malaisie)* peuvent toutes deux être distinguées du présent différend. Comme il a déjà été indiqué, la raison pour laquelle aucune recommandation ni décision n'a été adoptée en ce qui concerne les allégations initiales des États-Unis au titre de l'article 3.1 a) est que ces allégations n'ont pas été tranchées en appel. Les États-Unis n'essaient pas de présenter à nouveau des allégations concernant lesquelles ils n'ont pas fourni d'éléments *prima facie* ou qui ont pour une autre raison été rejetées de façon définitive dans la procédure initiale. La réitération par les États-Unis des allégations au titre de l'article 3.1 a) formulées dans la procédure initiale à l'encontre des mesures d'AL/FEM pour l'A380 inchangées diffère donc considérablement des situations qui existaient dans les affaires *CE – Linge de lit (article 21:5 – Inde)* et *États-Unis – Crevettes (article 21:5 – Malaisie)*.

6.169. Des questions concernant des allégations non tranchées n'ayant pas fait l'objet de recommandations et décisions de l'ORD se sont également posées dans les différends *États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères (article 21:5 – Argentine)* et *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*.

6.170. Dans l'affaire *États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères (article 21:5 – Argentine)*, l'Argentine a tenté de faire valoir à nouveau une allégation concernant un aspect de la mesure initiale. Comme les États-Unis dans le présent différend, elle cherchait à présenter une allégation qui avait été examinée dans la procédure initiale mais qui n'avait pas été tranchée et n'avait pas donné lieu à l'adoption de recommandations et décisions spécifiques ni, donc, à l'imposition d'une obligation de mise en conformité spécifique aux États-Unis. Dans la procédure initiale, l'Argentine avait contesté l'analyse du volume des importations effectuée dans le cadre de la détermination de l'USDOC issue du réexamen à l'extinction initial. L'allégation n'avait pas été tranchée parce que le Groupe spécial avait appliqué le principe d'économie jurisprudentielle. Dans la procédure de mise en conformité, l'Argentine a présenté la même allégation. L'analyse du volume des importations tirée de la détermination de l'USDOC issue du réexamen à l'extinction initial avait été utilisée par l'USDOC dans la "détermination au titre de l'article 129" qui mettait en œuvre les obligations de mise en conformité des États-Unis. Le Groupe spécial de la mise en conformité a conclu que, comme l'analyse du volume des importations initiale de l'UDSOC était devenue "partie intégrante" de la détermination au titre de l'article 129 (la "mesure prise pour se conformer"), l'Argentine pouvait dûment présenter la même allégation qui n'avait pas été tranchée dans la procédure initiale.[315]

6.171. L'Organe d'appel a confirmé la décision du Groupe spécial de la mise en conformité, s'appuyant sur un raisonnement semblable. Il a rappelé que l'analyse du volume des importations que l'Argentine cherchait à contester dans le différend sur la mise en conformité avait fait partie de la base factuelle de la détermination initiale de la probabilité d'un dumping établie par l'USDOC dont il avait été constaté qu'elle était incompatible avec l'article 11.3 de l'Accord antidumping pour d'autres raisons. Il a ensuite expliqué que l'adoption par l'ORD de cette décision d'incompatibilité signifiait que les États-Unis avaient l'obligation de mettre leur mesure en conformité avec l'article 11.3 de l'Accord antidumping et qu'il leur appartenait de décider de la meilleure manière de le faire. L'Organe d'appel a constaté que l'analyse était devenue "partie intégrante" de la

[313] Dans l'affaire *CE – Linge de lit (article 21:5 – Inde)*, l'Organe d'appel a constaté qu'un plaignant qui n'avait pas fourni, dans la procédure initiale, des éléments *prima facie* concernant un élément de la mesure qui était resté inchangé depuis la procédure initiale n'avait pas le droit de présenter à nouveau la même allégation concernant l'élément inchangé de la mesure dans la procédure au titre de l'article 21:5. (rapport de l'Organe d'appel *CE – Linge de lit (article 21:5 – Inde)*, paragraphe 93)

[314] Dans l'affaire *États-Unis – Crevettes (article 21:5 – Malaisie)*, l'Organe d'appel a décidé qu'un plaignant ne pouvait pas réitérer la même allégation à l'encontre d'un aspect inchangé de la mesure dont il avait été constaté qu'il était compatible avec les règles de l'OMC dans la procédure initiale. (rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes (article 21:5 – Malaisie)*, paragraphes 96 et 97).

[315] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères (article 21:5 – Argentine)*, paragraphes 7.91 et 7.97.

"mesure prise pour se conformer" et pouvait donc être contestée sur la base des mêmes allégations qui n'avaient pas été tranchées dans la procédure initiale.[316]

6.172. Nous notons que les constatations de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères (article 21:5 – Argentine)* répondaient à un certain nombre de préoccupations plus systémiques dont les États-Unis avaient fait valoir qu'elles plaidaient en faveur d'une exclusion des allégations de l'Argentine. En particulier, les États-Unis ont dit qu'autoriser l'Argentine à présenter une allégation qui n'avait pas fait l'objet de décisions et recommandations spécifiquement adoptées l'amènerait à devoir deviner ce que le Groupe spécial initial aurait pu considérer comme des incompatibilités avec les règles de l'OMC dans l'analyse du volume des importations initiale de l'USDOC. De plus, si l'analyse de l'USDOC devait être jugée incompatible avec les règles de l'OMC au stade de la mise en conformité, les États-Unis ne seraient pas en mesure de bénéficier d'un "délai raisonnable" pour se mettre en conformité. L'Organe d'appel a rejeté les préoccupations des États-Unis, décidant que, comme le Groupe spécial initial avait constaté que la détermination initiale de la probabilité d'un dumping établie par l'USDOC ne reposait pas sur une base factuelle appropriée, "l'USDOC ne pouvait pas supposer que ses constatations concernant la diminution alléguée du volume des importations étaient compatibles avec les règles de l'OMC". Par ailleurs, l'Organe d'appel a noté que les parties avaient formulé des arguments et des contre-arguments sur l'analyse du volume des importations aussi bien dans la procédure initiale que dans la procédure de mise en conformité, et qu'il ne s'agissait pas d'une situation dans laquelle l'Argentine obtenait, de manière inéquitable, une "deuxième chance", comme cela aurait été le cas si la mesure avait été jugée compatible avec les règles de l'OMC dans la procédure initiale ou si le plaignant n'avait pas fourni d'éléments *prima facie*.[317] Enfin, l'Organe d'appel a mis en avant l'objectif de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord, dont il a expliqué qu'il consistait à contribuer à ce qu'il soit "donné suite dans les moindres délais aux recommandations et décisions de l'ORD … en évitant à un plaignant la nécessité d'engager une nouvelle procédure et en faisant bon usage des travaux des membres du groupe spécial initial et de l'expérience pertinente qu'ils {avaient} acquise". Pour l'Organe d'appel, ces considérations étayaient la constatation du Groupe spécial de la mise en conformité selon laquelle l'analyse du volume des importations lui était soumise à bon droit.[318]

6.173. La question qui s'est posée dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* était celle de savoir si le Brésil avait le droit de faire valoir à nouveau une allégation concernant un aspect spécifique de la "mesure prise {par les États-Unis} pour se conformer", pour lequel l'Organe d'appel avait infirmé les constatations du Groupe spécial initial, mais n'avait pas "complété l'analyse" parce qu'il n'y avait pas suffisamment de constatations factuelles ou de faits non contestés dans le dossier. Là encore, comme les États-Unis dans le présent différend, le Brésil cherchait à présenter à nouveau une allégation qui n'avait pas été tranchée et n'avait pas donné lieu à l'adoption de recommandations et décisions spécifiques ni, donc, à l'imposition d'une obligation de mise en conformité spécifique aux États-Unis.

6.174. Dans la procédure initiale, le Brésil avait allégué que les garanties de crédit à l'exportation accordées par les États-Unis au titre du programme General Sales Manager 102 (GSM 102) pour un certain nombre de produits agricoles (y compris la viande porcine et la viande de volaille) contournaient les engagements en matière de subventions à l'exportation des États-Unis au titre de l'Accord sur l'agriculture. Le Groupe spécial a rejeté l'allégation du Brésil telle qu'elle se rapportait à l'application du programme à la viande porcine et à la viande de volaille. Toutefois, en appel, l'Organe d'appel a infirmé la constatation du Groupe spécial, mais n'a pas été en mesure de "compléter l'analyse" parce qu'il n'y avait pas suffisamment de constatations factuelles ou de faits non contestés dans le dossier. Par conséquent, l'allégation initiale du Brésil concernant la compatibilité avec les règles de l'OMC des garanties de crédit à l'exportation pour la viande porcine et la viande de volaille accordées par les États-Unis au titre du programme GSM 102 n'a pas été tranchée. Le programme GSM 102 a été jugé incompatible avec les règles de l'OMC pour d'autres raisons et a, en définitive, été visé par des recommandations et décisions adoptées à l'effet que les États-Unis rendent leurs mesures conformes à leurs obligations dans le cadre de l'OMC.

[316] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères (article 21:5 – Argentine)*, paragraphes 142 à 152.

[317] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères (article 21:5 – Argentine)*, paragraphe 150.

[318] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères (article 21:5 – Argentine)*, paragraphe 151.

6.175. Dans le cadre de la mise en œuvre des décisions et recommandations adoptées, les États-Unis ont révisé le programme GSM 102 en ce qui concerne tous les produits agricoles, y compris la viande porcine et la viande de volaille. Dans la procédure de mise en conformité, le Brésil a réitéré son allégation selon laquelle les garanties de crédit à l'exportation accordées pour la viande porcine et la viande de volaille au titre du programme révisé étaient incompatibles avec l'Accord sur l'agriculture. Les États-Unis ont toutefois fait valoir que les allégations du Brésil n'entraient pas dans le champ de la procédure de mise en conformité parce que les garanties de crédit à l'exportation pour la viande porcine et la viande de volaille étaient des mesures individuelles qui n'étaient pas visées par les recommandations et décisions de l'ORD dans la procédure initiale.

6.176. Bien qu'il ait reconnu que l'octroi de garanties de crédit à l'exportation pour la viande porcine et la viande de volaille n'avait pas été visé par des décisions et recommandations spécifiques dans la procédure initiale, le Groupe spécial de la mise en conformité a constaté que le Brésil avait néanmoins le droit de présenter son allégation sur la base d'un certain nombre de considérations, y compris le rapport particulièrement étroit entre les garanties de crédit à l'exportation et le programme GSM 102 révisé, qui constituait lui-même la "mesure dont il {avait} été déclaré qu'elle avait été prise pour se conformer".[319]

6.177. L'Organe d'appel a souscrit aux conclusions du Groupe spécial de la mise en conformité, mais s'est appuyé sur un raisonnement quelque peu différent. Son évaluation de la question s'est déroulée en deux parties. Premièrement, l'Organe d'appel a déterminé si les allégations du Brésil concernaient les "mesures prises pour se conformer" dûment identifiées; et deuxièmement, il a évalué s'il y avait des limitations quelconques quant aux allégations que le Brésil avait le droit de formuler concernant cette mesure.

6.178. L'Organe d'appel a commencé le premier de ses deux examens en disant que, bien que "les recommandations et décisions de l'ORD soient un point de départ pertinent pour identifier les "mesures prises pour se conformer" … elles ne sont pas déterminantes s'agissant du champ d'application de ces mesures".[320] Il a ensuite expliqué qu'il ne "voy{ait} pas pourquoi le champ d'application des recommandations et décisions de l'ORD devrait nécessairement limiter la portée des "mesures prises pour se conformer" … lorsque les mesures effectivement "prises" … {étaient} d'une portée plus large que ce qui {était} prescrit par les recommandations et décisions de l'ORD".[321] Par conséquent, après avoir rappelé en quoi le programme GSM 102 révisé s'appliquait de la même manière à tous les produits de base admissibles (y compris la viande porcine et la viande de volaille), il a constaté qu'il était approprié de traiter le programme GSM 102 révisé d'une "manière intégrée" et, par conséquent, de constater que le nouveau programme dans son intégralité (y compris en ce qui concernait la viande porcine et la viande de volaille) était une "mesure prise pour se conformer". Il a de ce fait conclu que les changements apportés aux garanties de crédit à l'exportation accordées pour la viande porcine et la viande de volaille pouvaient être contestés dans la procédure de mise en conformité, même s'ils n'avaient fait pas l'objet de recommandations et décisions spécifiques dans la procédure initiale.[322]

6.179. S'agissant des limitations quant aux allégations que le Brésil avait le droit de formuler à l'encontre de la "mesure prise pour se conformer", l'Organe d'appel a constaté que le Brésil n'était pas empêché de réitérer l'allégation qu'il avait formulée dans la procédure initiale concernant les garanties de crédit à l'exportation pour la viande porcine et la viande de volaille parce que cette

[319] Les principaux éléments pris en considération par le Groupe spécial de la mise en conformité étaient les suivants: a) les garanties de crédit à l'exportation au titre du programme GSM 102 révisé telles qu'elles s'appliquaient à la viande porcine et à la viande de volaille étaient des mesures ayant un "rapport particulièrement étroit avec la mesure dont il avait été déclaré qu'elle {avait} été prise pour se conformer et avec les recommandations et décisions de l'ORD"; b) l'allégation du Brésil concernant le programme GSM 102 initial tel qu'il s'appliquait à la viande porcine et à la viande de volaille n'avait pas été tranchée dans la procédure initiale; et c) l'Organe d'appel avait "récemment" constaté dans l'affaire *États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères (article 21:5 – Argentine)* qu'"une allégation relative à un aspect de la mesure à l'égard duquel le Groupe spécial avait, dans la procédure initiale, appliqué le principe d'économie jurisprudentielle entrait à juste titre dans le champ d'un examen au titre de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord". (rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphes 9.25 et 9.26).

[320] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 202.

[321] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 202.

[322] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphes 202 à 207.

allégation n'avait pas été tranchée sur le fond. Ainsi, il a établi une distinction entre la situation du Brésil et celle de l'Inde dans l'affaire *CE – Linge de lit (article 21:5 – Inde)*, constatant qu'autoriser le Brésil à présenter son allégation dans la procédure de mise en conformité ne signifierait pas que ce dernier "bénéfici{ait} … indûment d'une "deuxième chance" de faire valoir l'argument dont il n'{avait} pas démontré le bien-fondé dans la procédure initiale de sorte que la finalité des recommandations et décisions de l'ORD serait compromise".[323]

6.180. Enfin, comme il l'avait fait dans l'affaire *États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères (article 21:5 – Argentine)*, l'Organe d'appel a trouvé des éléments à l'appui de ses conclusions dans le but de la procédure au titre de l'article 21:5, dont il a rappelé qu'il consistait, comme il l'avait indiqué auparavant, à contribuer à ce qu'il soit "donné suite dans les moindres délais aux recommandations et décisions de l'ORD … en évitant à un plaignant la nécessité d'engager une nouvelle procédure et en faisant bon usage des travaux des membres du groupe spécial initial et de l'expérience pertinente qu'ils {avaient} acquise".[324]

6.181. Nous croyons comprendre que les constatations formulées par le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans les affaires *États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères (article 21:5 – Argentine)* et *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* étayent l'affirmation selon laquelle, dans le cas où une allégation donnée n'a pas été tranchée dans une procédure initiale pour des raisons d'économie jurisprudentielle ou parce que l'Organe d'appel n'a pas été en mesure de "compléter l'analyse", un plaignant ne sera normalement pas empêché de présenter, dans un différend concernant la mise en conformité au titre de l'article 21:5, cette allégation concernant le même aspect de la mesure initialement contestée lorsque cet aspect fait "partie intégrante" de la "mesure prise pour se conformer".[325] Dans ces circonstances, le fait qu'une allégation initiale peut n'avoir pas donné lieu à des recommandations et décisions spécifiques adoptées par l'ORD n'empêchera pas un groupe spécial de la mise en conformité de l'inclure dans le champ de son examen. De fait, autoriser un plaignant à présenter cette allégation serait faire bon usage des procédures de règlement des différends de l'OMC et serait compatible avec l'objectif consistant à assurer une mise en conformité rapide avec les accords visés.

6.182. À notre avis, les circonstances des affaires *États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères (article 21:5 – Argentine)* et *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* s'apparentent à la situation en l'espèce. Comme les plaignants dans ces affaires, les États-Unis tentent dans la présente procédure de mise en conformité de faire valoir à nouveau des allégations: a) qui n'ont pas été tranchées dans la procédure initiale; et b) qui n'ont pas été visées par des recommandations et décisions spécifiques adoptées par l'ORD.

6.183. Comme l'Union européenne l'observe, une différence entre la procédure en cours et les affaires *États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères (article 21:5 – Argentine)* et *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* tient à ce que, dans ces différends, la question de l'admissibilité des allégations réitérées des plaignants s'est posée dans le contexte de l'existence d'une "mesure prise pour se conformer" qui incorporait ou visait un aspect particulier d'une mesure initiale dont la compatibilité avec les règles de l'OMC avait été contestée (sans qu'une décision soit rendue) dans la procédure initiale. En revanche, il n'y a pas de désaccord entre les parties quant au fait que les mesures d'AL/FEM pour l'A380 ne sont pas des "mesures prises pour se conformer" au sens de l'article 21.5 de l'Accord SMC, ni ne font partie d'une ou de plusieurs autres "mesures prises pour se conformer" ou sont visées par de telles mesures.

6.184. Nous ne considérons pas que cette distinction signifie que nous devons exclure les allégations des États-Unis du champ de la présente procédure de mise en conformité. À cet égard,

[323] Rapport de l'Organe *d'appel États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 210.

[324] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 212 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères (article 21:5 – Argentine)*, paragraphe 151).

[325] Nous considérons que les indications données par l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Éléments de fixation (article 21:5 – Chine)* cadrent avec cette interprétation. Voir le rapport de l'Organe d'appel *CE – Éléments de fixation (article 21:5 – Chine)*, paragraphe 5.15 et note de bas de page 90 y relative.

nous notons que les parties s'accordent à reconnaître que les mesures d'AL/FEM pour l'A380 nous sont dûment soumises pour que nous évaluions le bien-fondé des allégations des États-Unis concernant la mise en conformité de l'Union européenne avec les prescriptions de l'article 7.8 de l'Accord SMC. Ainsi, en formulant à l'encontre des mesures d'AL/FEM pour l'A380 des allégations qui n'ont pas été tranchées dans la procédure initiale, les États-Unis ne demandent pas au Groupe spécial d'examiner la compatibilité avec les accords visés d'une mesure qui n'entre pas déjà dans le champ de la présente procédure de mise en conformité, bien qu'il ne s'agisse pas d'une "mesure prise pour se conformer". De plus, autoriser les États-Unis à présenter leurs allégations non tranchées ne les ferait pas "bénéficie{r} … indûment d'une "deuxième chance" de faire valoir l'argument dont il{s} n'{avaient} pas démontré le bien-fondé dans la procédure initiale de sorte que la finalité des recommandations et décisions de l'ORD serait compromise".[326]

6.185. Dans ces circonstances, nous ne voyons pas pourquoi nous devrions être empêchés d'examiner les allégations des États-Unis simplement parce que les mesures d'AL/FEM ne sont pas des "mesures prises pour se conformer" au sens de l'article 21.5 de l'Accord SMC, ni ne font partie d'une ou de plusieurs autres "mesures prises pour se conformer" ou sont visées par de telles mesures. Selon nous, admettre que les allégations non tranchées des États-Unis au titre de l'article 3.1 a) devraient être exclues en raison de l'absence de "mesures prises pour se conformer" pertinentes, dans une situation où les mesures d'AL/FEM pour l'A380 nous sont déjà soumises à bon droit, ferait indûment passer la forme avant le fond.

6.186. L'Union européenne fait valoir que l'admission de l'allégation des États-Unis au titre de l'article 3.1 a) porterait atteinte à ses droits en matière de régularité de la procédure, et, en particulier, à son droit à un "délai raisonnable" pour remédier à toute violation de l'article 3.1 a) avant que les États-Unis ne prennent des contre-mesures.[327] Un argument pour l'essentiel identique formulé par les États-Unis dans l'affaire *États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères (article 21:5 – Argentine)* a été rejeté par l'Organe d'appel parce que, entre autres motifs, les parties à ce différend avaient présenté de nombreux arguments et contre-arguments en relation avec les allégations pertinentes et qu'il était compatible avec le but des différends au titre de l'article 21:5 d'autoriser le plaignant à présenter ces allégations.[328] À notre avis, le même raisonnement peut être utilisé pour rejeter les préoccupations de l'Union européenne en matière de régularité de la procédure dans le présent différend.

6.4.2.2.4 Conclusion

6.187. Par conséquent, pour toutes les raisons qui précèdent, nous constatons que les allégations des États-Unis au titre de l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC concernant les subventions AL/FEM pour l'A380 entrent dans le champ de la présente procédure de mise en conformité.

6.4.2.3 Allégations des États-Unis au titre de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC

6.4.2.3.1 Arguments de l'Union européenne

6.188. L'Union européenne estime que les allégations des États-Unis au titre de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC concernant les subventions AL/FEM pour l'A380 n'entrent pas dans le champ de la présente procédure de mise en conformité pour un certain nombre de raisons. Premièrement, comme elle l'a fait valoir en ce qui concerne les allégations formulées par les États-Unis à l'encontre des mêmes mesures au titre de l'article 3.1 a), elle estime que les allégations des États-Unis au titre de l'article 3.1 b) ne doivent pas entrer dans le champ de la présente procédure de mise en conformité parce que l'ORD n'a pas adopté de recommandations et décisions

[326] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 210. Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *CE – Éléments de fixation (article 21:5 – Chine)*, paragraphe 5.15 et note de bas de page 90.

[327] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 140 (citant le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – CE)*, paragraphes 7.72 et 7.76).

[328] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réexamens à l'extinction concernant les produits tubulaires pour champs pétrolifères (article 21:5 – Argentine)*, paragraphes 150 et 151.

pertinentes et qu'il n'existe donc pas de "mesures prises pour se conformer" en ce qui concerne l'allégation considérée des États-Unis.[329]

6.189. Selon l'Union européenne, les allégations des États-Unis au titre de l'article 3.1 b) constituent des allégations nouvelles, que les États-Unis auraient pu présenter dans la procédure initiale à l'encontre des mêmes mesures d'AL/FEM pour l'A380, mais qu'ils ont choisi d'abandonner.[330] L'Union européenne soutient qu'il n'y a aucune disposition de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord ni aucune considération d'équité qui justifierait qu'un Membre plaignant soit autorisé à abandonner une allégation durant la procédure initiale, pour tenter ensuite de la présenter à nouveau dans le cadre de la procédure de mise en conformité.[331] De fait, l'Union européenne rappelle qu'"un 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".[332]

6.190. L'Union européenne n'admet pas que les États-Unis soient autorisés à présenter leurs allégations au titre de l'article 3.1 b) concernant les subventions AL/FEM pour l'A380 dans le présent différend parce que, d'après leurs allégations, ils n'avaient pas connaissance des faits pertinents au moment pertinent. Selon elle, un Membre ne peut pas présenter une allégation nouvelle au cours d'une procédure de mise en conformité au motif qu'au moment du dépôt de sa demande d'établissement du groupe spécial initial, il n'avait pas connaissance des faits servant de base à cette allégation nouvelle.[333] L'Union européenne estime que la compétence d'un groupe spécial de la mise en conformité ne peut pas dépendre des affirmations d'un Membre plaignant concernant les faits que, d'après ses allégations, il ne connaissait pas à un moment donné. De plus, elle affirme pour les besoins de l'argumentation que, même si cette justification était admissible, lorsque les États-Unis ont présenté leur demande d'établissement du Groupe spécial initial, ils *avaient* déjà connaissance des faits qu'ils invoquent à l'appui de leurs allégations au titre de l'article 3.1 b), comme l'atteste la référence explicite à ces faits dans certains des documents qu'ils ont identifiés comme éléments de preuve disponibles durant le processus de consultation initial.[334] Elle dit que les renseignements pertinents concernant les mesures d'AL/FEM pour l'A380 ont été communiqués aux États-Unis en vertu des dispositions relatives à la transparence de l'"Accord de 1992" entre les États-Unis et l'Union européenne.[335] Par conséquent, elle fait valoir que rien n'empêchait les États-Unis de formuler leurs allégations au titre de l'article 3.1 b) dans la procédure initiale.[336]

6.191. L'Union européenne fait également valoir que le droit des États-Unis de formuler leur allégation au titre de l'article 3.1 b) s'est éteint avec la caducité du pouvoir du Groupe spécial établi en vertu de la deuxième demande d'établissement d'un groupe spécial qu'ils avaient présentée concernant le subventionnement allégué des LCA d'Airbus dans l'affaire DS347. Elle rappelle que la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis en avril 2006 dans le cadre du différend DS347 incluait une allégation au titre de l'article 3.1 b) concernant les mesures d'AL/FEM pour l'A380. Ainsi, selon elle, comme le pouvoir conféré à l'ORD pour l'établissement de ce deuxième groupe spécial est devenu caduc le 7 octobre 2007, les États-Unis ne sont pas autorisés à annuler l'effet de cette caducité en présentant à nouveau les mêmes allégations dans la présente procédure de mise en conformité.[337]

---

[329] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 143, 144 et 150; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 50 et 57.

[330] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 134 à 140, 146 et 150; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 53.

[331] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 140.

[332] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 145 et 146 (citant les rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 211; et *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 432); et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 50.

[333] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 55.

[334] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 55 et notes de bas de page 49 et 50.

[335] Il s'agit de l'Accord entre la Communauté économique européenne et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant l'application au commerce des aéronefs civils de grande capacité de l'Accord du GATT relatif au commerce des aéronefs civils.

[336] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 141, 147 et 148.

[337] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 142; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 52.

6.192. Enfin, l'Union européenne estime qu'autoriser les États-Unis à formuler des allégations au titre de l'article 3.1 b) durant la présente procédure serait contraire aux principes relatifs à la régularité de la procédure car l'Union européenne serait privée de son droit à une période de mise en conformité.[338] Elle ajoute que si les États-Unis souhaitent présenter ces allégations, ils doivent demander l'établissement d'un nouveau groupe spécial.[339]

6.4.2.3.2 Arguments des États-Unis

6.193. Les États-Unis admettent que dans une procédure de mise en conformité, les plaignants sont normalement empêchés de présenter des allégations concernant des mesures inchangées si "{ces allégations} pouvaient être présentées au Groupe spécial initial, mais ne l'ont pas été".[340] Toutefois, ils font valoir que lorsqu'ils ont présenté leur demande d'établissement du Groupe spécial initial en 2005, ils ignoraient 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, et que ces renseignements n'étaient pas à la disposition du public.[341] Ils font valoir qu'ils n'auraient pas pu formuler leurs allégations au titre de l'article 3.1 b) en 2005.[342] Selon eux, ils devraient donc être autorisés à les formuler dans la présente procédure de mise en conformité.

6.194. Les États-Unis font en outre valoir que leur allégation au titre de l'article 3.1 b) est étroitement liée aux allégations qu'ils ont effectivement formulées dans la procédure initiale ainsi qu'avec les recommandations et décisions correspondantes de l'ORD. Ainsi, l'inclusion de cette allégation dans la présente procédure contribuerait à ce qu'il soit donné suite dans les moindres délais à ces recommandations et décisions et à ce qu'il soit fait bon usage des travaux des membres du Groupe spécial initial et de l'expérience pertinente qu'ils ont acquise.[343]

6.195. Enfin, les États-Unis estiment que le fait qu'ils ont inclus la même allégation au titre de l'article 3.1 b) dans leur demande d'établissement d'un deuxième groupe spécial (c'est-à-dire dans le différend DS347), et que le pouvoir conféré pour la constitution du groupe spécial dans ce différend est devenu caduc en 2007 n'exclut pas qu'ils puissent formuler cette allégation à nouveau dans la présente procédure de mise en conformité.[344]

6.4.2.3.3 Évaluation par le Groupe spécial

6.196. La question essentielle qui est au centre du désaccord entre les parties sur le point de savoir si les allégations au titre de l'article 3.1 b) formulées par les États-Unis à l'encontre des subventions AL/FEM pour l'A380 entrent dans le champ de la présente procédure est celle de savoir si les États-Unis ont le droit de formuler dans la présente procédure de mise en conformité une allégation concernant une mesure inchangée qui a été contestée dans la procédure initiale sur la base d'autres dispositions juridiques – en d'autres termes, les États-Unis peuvent-ils formuler à l'encontre des subventions AL/FEM pour l'A380 une allégation qu'ils n'avaient pas formulée dans la procédure initiale?

6.197. Nous rappelons que, dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, l'Organe d'appel a dit qu'"{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'{avait} pas présentées".[345] Un plaignant ne peut normalement pas utiliser une procédure de mise en conformité pour formuler, pour la première fois, une allégation nouvelle concernant une mesure inchangée, car cela peut indûment lui donner une "deuxième chance" de formuler une allégation, ce qui porterait atteinte aux principes d'équité fondamentale et de régularité de la procédure.

---

[338] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 149; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 51.
[339] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 56.
[340] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 133.
[341] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 135.
[342] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 136 (citant les rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*; et *CE – Linge de lit (article 21:5 – Inde)*).
[343] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 137.
[344] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 137.
[345] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 211.

6.198. Les deux parties souscrivent à ce principe[346], et les États-Unis ne contestent pas qu'ils ne seraient normalement pas autorisés à présenter des allégations au titre de l'article 3.1 b) concernant les mesures d'AL/FEM pour l'A380.[347] Toutefois, les États-Unis soutiennent qu'ils n'étaient pas en mesure de formuler l'allégation considérée en 2005 parce qu'ils ne disposaient pas de renseignements suffisants. Selon eux, ils ignoraient à ce moment-là que les accords d'AL/FEM français, allemands, espagnols et britanniques concernant l'A380 étaient chacun subordonnés, d'après les allégations, à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés parce que les renseignements pertinents n'étaient pas publics.[348] Ils font valoir que, dans ces circonstances, ils peuvent dûment présenter dans la présente procédure de mise en conformité des allégations au titre de l'article 3.1 b) qu'ils n'avaient pas formulées dans la procédure initiale.

6.199. Nous ne sommes pas convaincus qu'en droit, les États-Unis aient le droit de présenter dans la présente procédure de mise en conformité une allégation au titre de l'article 3.1 b) à l'encontre des contrats d'AL/FEM concernant l'A380 inchangés au motif qu'ils ne disposaient pas de renseignements suffisants au moment de la demande d'établissement du Groupe spécial initial. Nous notons qu'il est généralement admis qu'un plaignant ne peut pas modifier sa demande d'établissement d'un groupe spécial pour inclure des allégations nouvelles, ni remédier aux défauts de sa demande dans des communications présentées ultérieurement au groupe spécial[349], y compris dans des cas où des renseignements nouveaux peuvent être découverts par l'une ou l'autre des parties après le dépôt de la demande. Compte tenu de cela, nous ne voyons 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.

6.200. De plus, même si l'obtention de renseignements nouveaux pouvait, en droit, justifier qu'un plaignant présente une allégation nouvelle dans une procédure de mise en conformité, nous ne sommes pas convaincus que les faits portés à notre connaissance étayent l'affirmation des États-Unis selon laquelle ils ignoraient des faits pouvant éventuellement être pertinents pour leur allégation au titre de l'article 3.1 b) actuelle lorsqu'ils ont présenté leur demande d'établissement du Groupe spécial initial.[350] Par exemple, dans leurs communications concernant l'article 3.1 b) dans le cadre de la présente procédure de mise en conformité, les États-Unis soulignent combien "{l}es pouvoirs publics ne font pas mystère de la contrepartie, … cela veut dire qu'Airbus doit utiliser des composants nationaux au lieu de composants importés"; que toutes "les parties parlent franchement de la façon dont ce système fonctionne"[351]; et que "les parties expliquent ouvertement de quelle façon les accords de partage des travaux attribuent des volets du processus de production à des pays donnés et à des sites donnés dans ces pays".[352] Les États-Unis font également référence à des éléments de preuve "{e}n 2001".[353] Il apparaît également que d'autres éléments de preuve invoqués par les États-Unis étaient à la disposition du public lorsqu'ils ont présenté leur première demande d'établissement d'un groupe spécial dans le présent différend.[354]

[346] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 145 et 146; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 133.

[347] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 133 (faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphes 210 et 211, nuancé par le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphes 426 à 432).

[348] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 135 et 136.

[349] Voir, par exemple, les rapports de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 642; et *CE – Bananes III*, paragraphe 142.

[350] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 55 et note de bas de page 49.

[351] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 203. (non souligné dans l'original)

[352] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 205. (non souligné dans l'original)

[353] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 205 et note de bas de page 317 (citant "Integrated Airbus building up for A380", *Interavia Business & Technology*, volume 5, n° 654, 1er juin 2001, (pièce USA-304); et Pierre Sparaco, "Airbus Thinks Bigger, Not Faster: A symbol of Europe's transformation, the manufacturer – now a unified company – is offering a complete product line from narrowbodies to an aircraft larger than a 747", *Aviation Week & Space Technology*, 18 juin 2001 (pièce USA-305)).

[354] "Integrated Airbus building up for A380", *Interavia Business & Technology*, volume 5, n° 654, 1er juin 2001 (pièce USA-304); M. Portilla, "*El Estado aportará hasta 406,5 millones hasta 2013 para el desarrollo de Airbus A380*", *ABC Periódico Electrónico S.A.*, 3 octobre 2003 (pièce USA-89); "*Renégociation du Programme A3XX*", Réponse du Ministère de l'économie, du commerce et de l'industrie à la question n° 21523 de M. Louis Souvet, publiée dans le JO Sénat, 22 juin 2000, page 2227 (pièce USA-90); "*Le gros-porteur d'airbus pourrait créer 10 000 emplois en Midi-Pyrénées en 2008: Le lancement de l'Airbus 380 soutient l'activité aéronautique*", *Les Échos*, page 50, n° 18765, 21 octobre 2002 (pièce USA-91); "*Airbus A380: Jacques Chirac se fait le chantre de la coopération transatlantique*", *Les Échos*, page 10, n° 18698, 17 juillet 2002 (pièce USA-92); "*Avec l'A3XX, la nouvelle société Airbus accentue la pression sur Boeing*", *Les*

Il est en outre évident qu'au moment de présenter leur première demande d'établissement le 31 mai 2005, les États-Unis disposaient en fait déjà d'autres renseignements qui étaient potentiellement pertinents pour une allégation selon laquelle les contrats d'AL/FEM concernant l'A380 étaient incompatibles avec l'article 3.1 b) de l'Accord SMC. Comme l'Union européenne l'a noté, ces renseignements figuraient dans l'exposé des éléments de preuve disponibles annexé à la demande de consultations présentée par les États-Unis dans la procédure initiale.[355]

6.201. À notre avis, les considérations qui précèdent donnent à penser que les États-Unis avaient, ou auraient dû avoir, connaissance de renseignements potentiellement pertinents pour une allégation au titre de l'article 3.1 b) lorsqu'ils ont demandé l'établissement du Groupe spécial initial. Ainsi, même s'il était possible pour un plaignant dans une procédure au titre de l'article 21:5 de formuler une allégation qu'il n'avait pas présentée dans la procédure initiale en ce qui concerne une mesure inchangée dans le cas où il ignorait des faits potentiellement pertinents au moment du dépôt de sa demande d'établissement du groupe spécial initial, nous considérons que les faits et circonstances en l'espèce n'étayeraient pas l'affirmation des États-Unis selon laquelle ils avaient le droit de formuler cette allégation dans la présente procédure.[356]

6.202. En dernier lieu, les États-Unis font valoir que leurs allégations au titre de l'article 3.1 b) concernant les subventions AL/FEM pour l'A380 devraient être incluses dans la présente procédure de mise en conformité parce qu'elles sont, d'après leurs allégations, "étroitement liées" à la fois aux allégations au titre de l'article 3.1 a) qu'ils ont effectivement formulées dans la procédure initiale et aux recommandations et décisions adoptées, et une constatation selon laquelle elles relèvent du mandat du Groupe spécial de la mise en conformité contribuerait à ce qu'il soit donné suite dans les moindres délais aux recommandations et décisions adoptées et à ce qu'il soit fait bon usage de l'expérience acquise par les membres du Groupe spécial initial.[357] Nous rappelons que l'Organe d'appel a précisé que certaines mesures étroitement liées aux mesures déclarées comme ayant été prises pour se conformer, de par leur nature, le moment de leur adoption et leurs effets respectifs, peuvent entrer dans le champ d'une procédure au titre de l'article 21:5. Toutefois, nous observons que ce principe s'applique aux *mesures* en cause, et non aux *allégations* qui peuvent être formulées contre elles. De plus, nous devons garder à l'esprit que l'article 21:5 du Mémorandum d'accord établit un équilibre entre, d'une part, le fait d'encourager le "règlement rapide des différends" et de faire "bon usage du groupe spécial initial et de l'expérience pertinente

---

Échos, page 12, n° 18180, 26 juin 2000 (pièce USA-93); "EADS agrees to raise Spanish share of A380-report", Reuters, 22 janvier 2004 (pièce USA-308).

[355] Exposé des éléments de preuve disponibles, rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, annexe A. Les pièces indiquées par l'Union européenne comme étant potentiellement pertinentes sont les suivantes: *Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Contestaciones del Gobierno, Serie D, Núm.* 547, 5 juin 2003 (pièce initiale US-38); Collin (Yvon), Rapport du Sénat n° 73 (2003-2004) (pièce initiale US-120); Collin (Yvon), Rapport du Sénat n° 87 (2001-2002) (pièce initiale US-121); Communiqué de presse du Ministre français des transports, "*Accord pour le Financement de l'Airbus A380*", 15 mars 2002 (pièce initiale US-45); House of Commons, Minutes of evidence taken before the Welsh Affairs Committee, testimony of Mr. Fleet (BAE), 11 février 2004 (pièce initiale US-227); "*Le président de la République a inauguré hier le chantier de construction du site d'assemblage de l'A380*", *Les Echos* n° 18.698, 17 juillet 2002 (pièce initiale US-220); "Lending Support: Modernising the Government's Use of Loans, A Performance and Innovation Unit Report", mars 2002, (pièce initiale US-102); Communiqué de presse, Ministère des sciences et de la technologie, "*El Ministerio Aportará al Desarollo {de A380} 376 Millones de Euros Hasta 2013*", 2 octobre 2003 (pièce initiale US-126); Welsh Enterprise Institute, "Reaching for the Skies or Waiting for the Wings to Fall off? The Welsh Assembly, Grant Aid and British Aerospace", Paper 8, novembre 2000 (pièce initiale US-228).

[356] Le Groupe spécial observe que le 23 septembre 2005, quatre mois après que les États-Unis avaient présenté leur première demande d'établissement d'un groupe spécial (DS316), l'ORD est convenu d'engager des procédures pour la collecte de renseignements concernant le préjudice grave au titre de l'Annexe V de l'Accord SMC. Le 24 février 2006, moins de deux mois avant que les États-Unis ne présentent leur deuxième demande d'établissement d'un groupe spécial (DS347), qui incluait déjà des allégations au titre de l'article 3.1 b), le facilitateur des procédures prévues à l'Annexe V a présenté son rapport au Groupe spécial. (Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1.7, 1.8 et annexe C.) Nous sommes bien conscients que les renseignements figurant dans ce rapport auraient pu améliorer la connaissance qu'avaient les États-Unis des mesures en cause dans la procédure initiale, y compris les conditions spécifiques des accords de financement de l'A380. Toutefois, compte tenu des éléments de preuve présentés par les États-Unis eux-mêmes dans la présente procédure et dans la procédure initiale, nous estimons qu'ils pouvaient accéder à des renseignements suffisants pour formuler des allégations au titre de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC lorsqu'ils ont déposé leur première demande d'établissement d'un groupe spécial.

[357] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 137.

qu'il a acquise" et, d'autre part, les "limitations quant aux types d'allégations qui peuvent être formulées dans le cadre d'une procédure au titre de l'article 21:5".[358] Étant donné que les renseignements sur lesquels les États-Unis s'appuient maintenant pour formuler cette allégation dans la présente procédure de mise en conformité étaient à leur disposition à l'époque de la procédure initiale, les autoriser à présenter des allégations nouvelles au titre de l'article 3.1 b) à l'encontre des contrats concernant l'A380 inchangés viendrait, selon nous, perturber cet équilibre.

6.4.2.3.4 Conclusion

6.203. Par conséquent, pour toutes les raisons qui précèdent, nous constatons que les allégations des États-Unis au titre de l'article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC concernant les mesures d'AL/FEM pour l'A380 n'entrent pas dans le champ de la présente procédure de mise en conformité.

6.4.2.4 Allégation de menace de détournement ou d'entrave formulée par les États-Unis au titre de l'article 6.3 a) de l'Accord SMC

6.4.2.4.1 Arguments de l'Union européenne

6.204. L'Union européenne estime que les allégations concernant la menace alléguée de détournement et d'entrave visant les importations ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial.[359] Elle estime qu'une allégation de menace de préjudice grave est distincte d'une allégation de préjudice grave effectif actuel.[360] Elle affirme que, contrairement à ce que l'article 6:2 du Mémorandum d'accord prescrit, la demande d'établissement d'un groupe spécial de la mise en conformité des États-Unis n'indiquait pas clairement le "problème" dont les États-Unis alléguaient qu'il était causé par les mesures en cause.

6.205. L'Union européenne met en contraste la demande d'établissement d'un groupe spécial de la mise en conformité des États-Unis et leur demande d'établissement d'un groupe spécial dans la procédure initiale. Elle souligne que, dans cette dernière demande, les États-Unis avaient spécifiquement mentionné les subventions "qui caus{aient} ou mena{çaient} de causer un préjudice grave aux intérêts des États-Unis du fait du détournement des importations … et d'entraves à ces importations".[361] Elle estime qu'il "faut donner sens" au "contraste frappant" entre le libellé des allégations figurant dans la demande d'établissement présentée dans la procédure initiale et celui de l'allégation figurant dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de la mise en conformité au titre de l'article 21:5.

6.206. L'Union européenne fait valoir que le sens courant des allégations au titre de l'article 6.3 a) figurant dans la demande d'établissement d'un groupe spécial de la mise en conformité des États-Unis, interprété à la lumière du libellé différent utilisé dans la demande d'établissement afférente à la procédure initiale, donne à penser que la demande présentée dans la procédure de mise en conformité fait uniquement référence au détournement et à l'entrave effectifs visant les importations, et non à la menace de détournement et d'entrave.[362] Elle estime que les États-Unis n'ont donc pas fourni un bref exposé du fondement juridique de la plainte qui était suffisant pour énoncer clairement le problème, conformément à l'article 6:2 du Mémorandum d'accord. Elle fait

[358] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 72.

[359] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 58, 151, 157 et 159 à 161.

[360] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 159 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 244 ("{U}ne allégation de menace de préjudice grave ne permet pas nécessairement d'appréhender et d'envisager une mesure corrective pour le même scénario qu'une allégation de préjudice grave actuel.")).

[361] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 158 et 159 (comparant le document WT/DS316/23 (daté du 30 mars 2012, distribué le 3 avril 2012), paragraphe 8 c) i), avec le document WT/DS316/6 (daté du 10 avril 2006, distribué le 11 avril 2006), paragraphe 8, alinéa 3, deuxième point (Nous notons que ce deuxième document est, en réalité, la deuxième demande d'établissement d'un groupe spécial devenue caduque, portant également la cote WT/DS347/3, bien que le libellé pertinent ne diffère pas de celui de la première demande d'établissement d'un groupe spécial, portant la cote WT/DS316/2 (datée du 31 mai 2005, distribuée le 3 juin 2005) – les deux disposent que les États-Unis allèguent que les mesures en cause "causent ou menacent de causer un préjudice grave aux intérêts des États-Unis du fait du détournement des importations d'aéronefs civils gros porteurs des États-Unis des marchés de CE … et d'entraves à ces importations", au sens de l'article 6.3 de l'Accord SMC.)).

[362] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 159 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 244).

valoir que les États-Unis ne peuvent pas élargir le champ de la procédure de mise en conformité en présentant une allégation distincte de menace de détournement et d'entrave visant les importations après le dépôt de leur demande d'établissement d'un groupe spécial de la mise en conformité.

6.4.2.4.2 Arguments des États-Unis

6.207. Les États-Unis rejettent les affirmations de l'Union européenne selon lesquelles leur demande d'établissement d'un groupe spécial de la mise en conformité ne satisfait pas aux prescriptions de l'article 6:2 du Mémorandum d'accord et selon lesquelles leurs allégations au titre de l'article 6.3 a) de l'Accord SMC ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial. Ils estiment que l'Union européenne interprète de façon erronée tant l'Accord SMC que la demande d'établissement d'un groupe spécial afférente à la présente procédure.

6.208. Les États-Unis observent que l'Accord SMC dispose explicitement que "{l}'expression "préjudice grave …" … s'entend également de la menace d'un préjudice grave".[363] Ils considèrent que les interprétations établies dans des rapports antérieurs de groupes spéciaux et de l'Organe d'appel confirment que le "préjudice grave" s'entend également de la menace d'un préjudice grave.[364] Ils soulignent que, dans l'affaire *Indonésie – Automobiles*, ni les États-Unis ni les Communautés européennes n'ont mentionné la "menace d'un préjudice grave" dans leurs demandes d'établissement d'un groupe spécial[365], mais que les deux ont formulé des allégations spécifiques de menace dans leurs communications écrites, et que le Groupe spécial a finalement formulé des constatations concernant ces allégations[366]; de même, dans l'affaire *Corée – Navires de commerce*, les Communautés européennes n'ont pas formulé d'allégations spécifiques de menace dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial[367], mais le Groupe spécial lui-même a soulevé la question de la menace d'un préjudice grave, indiquant qu'il ne voyait pas la nécessité de différencier les allégations de préjudice effectif des allégations de menace de préjudice.[368] Les États-Unis contestent l'invocation par l'Union européenne de la déclaration de l'Organe d'appel selon laquelle "une allégation de menace de préjudice grave ne permet pas nécessairement d'appréhender et d'envisager une mesure corrective pour le même scénario qu'une allégation de préjudice grave actuel".[369] Ils estiment que cette déclaration indique simplement qu'une allégation de *menace* de préjudice grave ne peut pas englober une allégation de préjudice grave *effectif* – elle ne dit rien au sujet de la situation inverse, qui se existe en l'espèce, où une allégation de préjudice grave englobe une allégation de menace de préjudice grave.[370]

6.209. Les États-Unis font valoir que leur demande d'établissement d'un groupe spécial de la mise en conformité fait référence non pas à un préjudice grave effectif *ou* à une menace de préjudice grave, mais aux "subventions … incompatibles avec les articles 5 c), 6.3 a), 6.3 b) et 6.3 c)".[371] Ils

[363] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 72 (citant la note de bas de page 13 relative à l'article 5 c) de l'Accord SMC, qui est ainsi libellée: "L'expression "préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre" est utilisée dans le présent accord avec le même sens qu'au paragraphe 1 de l'article XVI du GATT de 1994 et s'entend également de la menace d'un préjudice grave.").

[364] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 69 à 71 (citant le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 7.1493 et note de bas de page 1555; et le rapport du Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*, paragraphe 7.589 ("{L}a notion de préjudice grave inclut la menace d'un préjudice grave (de même que le terme "dommage" dans l'*Accord SMC* inclut "une menace de dommage important")")).

[365] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 71 (citant *Indonésie – Automobiles*, demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis, WT/DS59/6, 12 juin 1997; et *Indonésie – Automobiles*, demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes, WT/DS54/6, 12 mai 1997).

[366] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 71 (citant le rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*, paragraphes 8.445 et 8.448).

[367] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 71 (citant le rapport du Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*, demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes, WT/DS273/2, 11 juin 2003).

[368] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 71 (citant le rapport du Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*, paragraphes 7.529 et 7.589).

[369] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 69 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 244).

[370] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 69.

[371] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 69 (citant le document WT/DS316/23 (daté du 30 mars 2012, distribué le 3 avril 2012), paragraphe 8).

notent que la demande d'établissement du Groupe spécial initial indiquait que la violation pertinente prenait la forme de subventions qui "paraiss{aient} causer des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis au sens … des articles 5 c), 6.3 a), 6.3 b) et 6.3 c) de l'Accord SMC parce que les mesures … caus{aient} ou mena{çaient} de causer un préjudice grave aux intérêts des États-Unis".[372] Par conséquent, se référer à la demande d'établissement du Groupe spécial initial, ce dont les États-Unis "soulignent l'inutilité", amènerait à penser que l'incompatibilité avec l'article 6.3 a) et b) est la même: un préjudice grave *et* une menace de préjudice grave.[373]

6.4.2.4.3 Évaluation par le Groupe spécial

6.210. La question dont le Groupe spécial est saisi est celle de savoir si la demande d'établissement d'un groupe spécial des États-Unis, parce qu'elle fait référence à une allégation de détournement et d'entrave visant les importations au sens de l'article 6.3 a), mais pas explicitement à une *menace* de détournement et d'entrave, satisfait aux prescriptions de l'article 6:2 du Mémorandum d'accord de sorte que la *menace* de détournement et d'entrave visant les exportations relève du mandat du Groupe spécial et peut dûment être examinée par le présent Groupe spécial.

6.211. La partie pertinente de l'article 6:2 du Mémorandum d'accord dispose que "{l}a demande d'établissement d'un groupe spécial … contiendra un bref exposé du fondement juridique de la plainte, qui doit être suffisant pour énoncer clairement le problème". Si les mesures ou les allégations sont indiquées de manière insuffisante, la "question" ne relève pas du mandat du Groupe spécial. L'Organe d'appel a indiqué que pour satisfaire aux prescriptions de l'article 6:2, la demande d'établissement d'un groupe spécial devrait expliquer succinctement comment ou pourquoi la mesure en cause était considérée par la partie plaignante comme contraire à l'obligation dans le cadre de l'OMC en question. Bien que l'indication de la disposition conventionnelle pertinente dont il est allégué qu'elle a été violée soit toujours *nécessaire* pour qu'il soit satisfait au critère de clarté énoncé à l'article 6:2 du Mémorandum d'accord, elle n'est peut-être pas toujours *suffisante*. L'Organe d'appel a dit que la simple mention d'un article d'un accord pouvait, dans certaines circonstances, être suffisante. Toutefois, il peut également y avoir des circonstances dans lesquelles elle ne satisferait pas au critère de l'article 6:2 – par exemple, lorsqu'un article énonce non pas une seule obligation distincte, mais plusieurs obligations, la mention d'articles d'un accord peut ne pas satisfaire au critère de l'article 6:2.[374]

6.212. La partie pertinente de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis dispose ce qui suit:

> 8. Les subventions énumérées au paragraphe 5 donnent aussi lieu aux incompatibilités suivantes avec l'Accord SMC:
>
> …
>
> > c) toutes les subventions énumérées au paragraphe 5 sont incompatibles avec les articles 5 c), 6.3 a), 6.3 b) et 6.3 c) parce qu'il s'agit de subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 qui entraînent

[372] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 69 (citant le document WT/DS316/6 (11 avril 2006), paragraphe 8 (Nous notons que ce document est, en réalité, la deuxième demande d'établissement d'un groupe spécial devenue caduque, portant également la cote WT/DS347/3, bien que le libellé pertinent ne diffère pas de celui de la première demande d'établissement d'un groupe spécial, portant la cote WT/DS316/2 (datée du 31 mai 2015, distribuée le 3 juin 2005) – les deux disposent que les États-Unis allèguent que les mesures en cause "causent ou menacent de causer un préjudice grave aux intérêts des États-Unis du fait du détournement des importations d'aéronefs civils gros porteurs des États-Unis des marchés des CE … et d'entraves à ces importations", au sens de l'article 6.3 de l'Accord SMC.)).

[373] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 69.

[374] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Produits laitiers*, paragraphe 124.

> i) un {détournement} et une entrave visant les importations d'aéronefs civils gros porteurs des États-Unis sur le marché de l'UE au sens de l'article 6.3 a).[375]

6.213. Dans leur première communication écrite, les États-Unis allèguent qu'ils continuent de subir un préjudice grave sous la forme d'un détournement et d'une entrave, *et/ou d'une menace de détournement et d'entrave*, visant leurs importations de LCA sur le marché de l'UE au titre de l'article 6.3 a) de l'Accord SMC.[376]

6.214. Bien qu'un préjudice grave effectif ou actuel soit un phénomène distinct d'une menace de préjudice grave, et que les éléments de preuve exigés pour la démonstration de l'un et de l'autre soient nécessairement différents[377], nous notons que, du point de vue de l'interprétation du droit, l'expression "préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre" utilisée dans l'Accord SMC s'entend explicitement de la menace d'un préjudice grave. L'obligation relative au préjudice grave est énoncée à l'article 5 c) de l'Accord SMC. La note de bas de page 13 relative à l'article 5 c) de l'Accord SMC dispose ce qui suit: "L'expression "préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre" est utilisée dans le présent accord avec le même sens qu'au paragraphe 1 de l'article XVI du GATT de 1994 et *s'entend également de la menace d'un préjudice grave*."[378] L'article 6.3 b) de l'Accord SMC dispose qu'"{u}n préjudice grave au sens du paragraphe c) de l'article 5 peut apparaître dès lors {que} … la subvention a pour effet de détourner du marché d'un pays tiers les exportations d'un produit similaire d'un autre Membre ou d'entraver ces exportations".

6.215. La demande d'établissement d'un groupe spécial des États-Unis ne faisait pas référence uniquement à l'article de l'Accord SMC, mais indiquait aussi l'obligation et la forme spécifique de préjudice grave dont ils alléguaient l'existence. En faisant référence à l'incompatibilité avec l'article 5 c) de l'Accord SMC, les États-Unis ont indiqué que l'obligation en question était celle de ne pas causer un préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre, qui incluait la menace d'un préjudice grave. Comme la menace d'un préjudice grave est expressément incluse dans la définition du préjudice grave figurant dans l'Accord SMC, l'Union européenne aurait pu prévoir que la préoccupation des États-Unis pourrait englober à la fois le préjudice grave effectif et la menace d'un préjudice grave. La référence à "un {détournement} {ou} une entrave visant les importations d'aéronefs civils gros porteurs des États-Unis sur le marché de l'UE au sens de l'article 6.3 a)" informait l'Union européenne de la forme particulière du préjudice grave allégué, ainsi que du marché particulier sur lequel il était allégué qu'il s'était produit. La question de savoir si ce détournement ou cette entrave étaient effectifs ou à l'état de menace pouvait ensuite être explicitée et dûment développée au moyen d'arguments et d'éléments de preuve dans les communications des parties.[379]

---

[375] *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, recours des États-Unis à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends: demande d'établissement d'un groupe spécial, WT/DS316/23 (datée du 30 mars 2012, distribuée le 3 avril 2012).

[376] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 247. Voir aussi la première communication écrite des États-Unis, paragraphes 276, 279, 359, 514, 519 et 533.

[377] Voir le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil),* paragraphe 244 ("{U}ne allégation de préjudice grave peut concerner une situation différente de celle sur laquelle porte une allégation de menace de préjudice grave. Une allégation de préjudice grave *actuel* concerne l'existence d'un préjudice dans le passé, dans le présent, et qui peut continuer dans le futur. Par contre, une allégation de *menace* de préjudice grave concerne un préjudice qui n'existe pas encore mais qui est imminent, de sorte qu'il se matérialisera dans un futur proche. Par conséquent, une allégation de menace de préjudice grave ne permet pas nécessairement d'appréhender et d'envisager une mesure corrective pour le même scénario qu'une allégation de préjudice grave actuel."). (italique dans l'original)

[378] (pas d'italique dans l'original)

[379] Nous notons que dans le présent différend, des caractéristiques particulières des faits peuvent impliquer des effets actuels et futurs; vu le décalage normal entre les commandes et les livraisons de LCA, dans certaines situations, les données relatives aux commandes peuvent dans une certaine mesure révéler un détournement ou une entrave à venir au moment où ces aéronefs seront finalement livrés. (rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros* porteurs, paragraphes 7.1783 et 7.1784). Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1199; et la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 514 ("Malgré les arguments et les données ci-dessus, si le Groupe spécial devait constater qu'il n'y a pas d'entrave visant les LCA monocouloirs de Boeing sur la base des données relatives aux livraisons, les États-Unis demandent que le Groupe spécial effectue une analyse de la menace sur la base des données relatives aux commandes. Les données relatives aux commandes démontrent que les LCA de Boeing font également l'objet d'une menace de détournement et/ou d'entrave sur le marché des aéronefs monocouloirs de l'UE.")).

6.216. Nous considérons que, tout compte fait, la référence à une incompatibilité alléguée avec l'article 6.3 a) de l'Accord SMC sous la forme d'"un {détournement} {ou d'}une entrave visant les importations … au sens de l'article 6.3 a)" qui figure dans la demande d'établissement d'un groupe spécial des États-Unis englobe, dans ces circonstances, la menace de détournement ou d'entrave de sorte qu'elle satisfait aux prescriptions de l'article 6:2 à cet égard.

6.217. Quant au point de savoir si cette conclusion devrait être modifiée eu égard aux libellés différents utilisés par les États-Unis dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial afférente à la procédure initiale et dans la demande d'établissement d'un groupe spécial afférente à la présente procédure de mise en conformité, nous notons que les deux demandes sont des documents de procédure distincts. Nous avons connaissance de situations où, dans la même procédure, des groupes spéciaux ont examiné la terminologie employée dans des demandes de consultations pour confirmer l'interprétation de termes figurant dans la demande d'établissement d'un groupe spécial connexe.[380] Toutefois, en l'espèce, les demandes d'établissement d'un groupe spécial séparées se rapportent à des procédures séparées. À notre avis, il n'apparaît pas qu'il y ait une base justifiant de traiter le libellé de la demande d'établissement du Groupe spécial initial des États-Unis comme étant probant pour le sens à donner à la demande d'établissement du Groupe spécial de la mise en conformité.

6.4.2.4.4 Conclusion

6.218. Pour toutes les raisons qui précèdent, nous constatons que la demande d'établissement d'un groupe spécial des États-Unis contient bien un exposé du fondement juridique de la plainte qui satisfait aux prescriptions de l'article 6:2 du Mémorandum d'accord, et que l'allégation de menace de détournement ou d'entrave formulée par les États-Unis au titre de l'article 6.3 de l'Accord SMC relève du mandat du Groupe spécial dans la présente procédure de mise en conformité.

6.5 Allégations de subventions prohibées

6.5.1 Introduction

6.219. Nous examinons maintenant la deuxième des trois séries de questions soulevées par les parties dans le présent différend sur la mise en conformité, à savoir si les États-Unis ont démontré que les mesures d'AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB étaient des subventions prohibées au sens de l'article 3.1 et 3.2 de l'Accord SMC. Nous commençons par examiner le bien-fondé de l'allégation des États-Unis selon laquelle les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB constituent des subventions spécifiques au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC.

6.5.2 Question de savoir si l'AL/FEM pour l'A350XWB est une subvention

6.5.2.1 Arguments des États-Unis

6.220. Les États-Unis allèguent que la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni sont chacun convenus par contrat d'accorder des AL/FEM pour un montant total de 3,5 milliards d'euros[381] aux entités Airbus pour le développement de l'aéronef l'A350XWB, et que chacun des accords pertinents est une subvention spécifique. Ils font valoir que l'AL/FEM est une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC, qui confère un avantage aux termes de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC parce qu'elle est accordée à des conditions plus favorables que celles que le marché offrirait.[382] À l'appui de cette position, ils font référence à diverses déclarations des pouvoirs publics et divers articles de presse, dont ils font valoir qu'ils démontrent que l'AL/FEM a été accordée à des conditions non commerciales, et ils comparent les taux de rendement allégués prévus dans les contrats d'AL/FEM pertinents avec un point de repère du

[380] Voir, par exemple, le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Viande d'agneau*, paragraphe 5.36.

[381] Voir, par exemple, la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 8. Nous notons qu'il apparaît que la somme des montants devant être fournis au titre des contrats est de l'ordre de **[***]** euros lorsque les montants indiqués en livres sterling sont convertis en euros aux taux de conversion en vigueur à la date du contrat britannique.

[382] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 8, 105, 106, 113, 136 à 138 et 366 à 368.

marché construit, comparaison dont ils estiment qu'elle démontre que l'AL/FEM est accordée à des taux de rendement inférieurs à ceux du marché.

6.5.2.2 Arguments de l'Union européenne

6.221. L'Union européenne convient que les accords d'AL/FEM concernant l'A350XWB sont chacun des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC mais considère que les États-Unis n'ont pas démontré que ces mesures conféraient un avantage aux termes de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Bien qu'elle convienne que la question à se poser s'agissant de l'"avantage" est celle de savoir si chacune des mesures d'AL/FEM pertinentes est accordée à des taux de rendement inférieurs à ceux du marché[383], elle estime que les États-Unis sous-estiment les taux de rendement attendus au titre des contrats et surestiment les taux de rendement servant de point de repère du marché.[384] Elle ne partage pas le point de vue des États-Unis s'agissant des risques inhérents tant à la forme du financement qu'au projet en question, et des conséquences de ces risques pour les rendements qu'un prêteur sur le marché aurait probablement cherché à obtenir en échange du financement d'un projet comparable selon des modalités et conditions comparables. Elle indique que, pour diverses raisons, l'approche proposée par les États-Unis "est une méthode qui n'est pas assez solide d'un point de vue financier et économique et qui ne résiste pas à un examen minutieux".[385]

6.5.2.3 Évaluation par le Groupe spécial

6.222. Nous rappelons que l'existence d'une subvention doit être déterminée conformément à l'article 1.1 de l'Accord SMC.

6.223. L'article 1.1 de l'Accord SMC dispose ce qui suit:

> 1.1 Aux fins du présent accord, une subvention sera réputée exister:
>
> a) 1) s'il y a une contribution financière des pouvoirs publics ou de tout organisme public du ressort territorial d'un Membre (dénommés dans le présent accord les "pouvoirs publics"), c'est-à-dire dans les cas où:
>
> i) une pratique des pouvoirs publics comporte un transfert direct de fonds (par exemple sous la forme de dons, prêts et participation au capital social) ou des transferts directs potentiels de fonds ou de passif (par exemple des garanties de prêt); …
>
> et
>
> b) si un avantage est ainsi conféré.

6.224. Ainsi, il y a une subvention dans les cas où: a) une contribution financière des pouvoirs publics ou d'un organisme public du ressort territorial d'un Membre b) confère un avantage.[386] Avant d'évaluer le bien-fondé des arguments des parties en ce qui concerne ces deux éléments de la définition d'une subvention, nous exposons d'abord notre interprétation des modalités et conditions de l'AL/FEM pour l'A350XWB.

6.5.2.3.1 Caractéristiques essentielles de l'AL/FEM pour l'A350XWB

6.225. Les modalités selon lesquelles les mesures d'AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques ont été convenues et accordées pour l'A350XWB sont énoncées dans des contrats nationaux séparés ou d'autres instruments juridiques conclus par les pouvoirs publics ou un organisme public de chaque État membre de l'Union européenne concerné avec les diverses entités Airbus. L'Union européenne a fourni les contrats pertinents le 5 octobre 2012 suite à notre

[383] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 280.
[384] Voir, par exemple, la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 280, 291, 294 à 304 et 305 à 352.
[385] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 293.
[386] Article 1.1 a) 1) et 1.1 b) de l'Accord SMC.

décision de faire droit à la demande des États-Unis du 20 juillet 2012 visant à ce que nous demandions ces renseignements conformément à l'article 13 du Mémorandum d'accord. Les caractéristiques essentielles des mesures d'AL/FEM telles qu'elles sont décrites dans les documents communiqués par l'Union européenne sont exposées dans les sous-sections qui suivent.

6.5.2.3.1.1 AL/FEM française pour l'A350XWB

6.226. Les modalités de l'AL/FEM des pouvoirs publics français pour l'A350XWB sont énoncées dans deux instruments juridiques: un Protocole d'accord (Protocole français sur l'A350XWB) daté du **[***]**[387]; et une Convention d'avance récupérable (Convention française sur l'A350XWB) datée du **[***]**.[388] Airbus SAS et l'État français étaient parties aux deux instruments, aucune autre entité Airbus n'étant impliquée.

6.227. En vertu des modalités du Protocole français sur l'A350XWB, les pouvoirs publics français sont convenus d'accorder à Airbus **[***]**.[389] Les dépenses admissibles sont définies comme étant les études de faisabilité technique et les travaux de validation pour le programme relatif à l'A350XWB effectués jusqu'à la date de certification de type de l'aéronef[390] **[***]**.[391] Le Protocole français sur l'A350XWB prévoit que ces dépenses couvrent **[***]**[392], y compris: **[***]**.[393]

6.228. L'annexe 4 du Protocole français sur l'A350XWB contient un calendrier prévisionnel des versements qui indique quand et à hauteur de quels montants les parties envisageaient que les fonds des pouvoirs publics seraient fournis sur une période de plusieurs années. Le même calendrier des versements est confirmé dans la Convention française sur l'A350XWB. Le Protocole français sur l'A350XWB dispose que dans l'éventualité de **[***]**.[394]

6.229. Les fonds versés par les pouvoirs publics français doivent être remboursés avec intérêts au moyen de prélèvements **[***]** sur les recettes générées par les livraisons d'aéronefs.[395] L'obligation de rembourser l'AL/FEM est donc déclenchée seulement s'il y a livraison d'un aéronef. Ainsi, le remboursement du principal et le paiement des intérêts sont tous les deux subordonnés au succès du programme relatif à l'A350XWB.

6.230. Le Protocole français sur l'A350XWB prévoit des prélèvements **[***]** dont les montants sont les suivants: **[***]**[396] **[***]**.[397] Toutefois, il spécifie que les prélèvements finals qui seront appliqués seront déterminés le **[***]** selon que **[***]**.[398] Si, à cette date, **[***]**. Après **[***]**, les montants des prélèvements ne seront recalculés que s'il y a des retards ou que les livraisons ne sont pas effectuées conformément au calendrier prévisionnel. En outre, en cas de: a)

[387] Protocole d'accord entre l'État et la Société Airbus relatif au programme A350XWB **[***]** (Protocole français sur l'A350XWB) (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), et annexes (pièces EU-(article 13)-02 à EU-(article 13)-13) (RCC/RCES).

[388] Convention d'avance récupérable *(CAR)* française pour l'A350XWB **[***]** (Convention française pour l'A350XWB) (pièce EU-(article 13)-11) (RCC).

[389] Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), article 3.1.

[390] Annexe 2 du Protocole français sur l'A350XWB: Liste des dépenses éligibles **[***]** (annexe 2 du Protocole français sur l'A350XWB) (pièce EU-(article 13)-03) (RCC), paragraphe 1. Voir aussi le Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), article 2.3. La certification de type de l'aéronef est déterminante pour certaines prescriptions en matière de navigabilité et de bruit.

[391] Voir l'annexe 1 du Protocole français sur l'A350XWB: Définition du programme et de la famille d'avions A350XWB (annexe 1 du Protocole français sur l'A350XWB) (pièce EU-(article 13)-02) (RCC).

[392] Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), article 2.3; annexe 2 du Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-03) (RCC), paragraphe 1; et Convention française sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-11) (RCC), article 2.

[393] Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), annexe 2, paragraphe 2. Voir aussi l'échange de lettres entre Fabrice Brégier, Directeur général d'Airbus, et le Directeur général de l'Aviation civile française (DGAC) **[***]** et **[***]** (pièce EU-(article 13)-10) (RCC).

[394] Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), articles 4.2, 4.3 et 3.2.

[395] Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), article 6.

[396] **[***]**. Ni la valeur des ventes mondiales ni le montant prévu de **[***]** ne sont spécifiés dans le Protocole français sur l'A350XWB, et ils ne le sont pas non plus dans la Convention française pour l'A350XWB (voir le Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), article 6.3).

[397] Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), article 6.3. Nous notons qu'aucun renseignement sur le prix de vente ou le montant des recettes prévu ne figure dans le contrat d'AL/FEM.

[398] Le lancement industriel du programme relatif à l'A350XWB, le 1er décembre 2006, concernait **[***]**, l'A350-800, l'A350-900 (variante de référence) et l'A350-1000. **[***]** (voir, par exemple, l'annexe 1 du Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-02) (RCC)).

rééchelonnement des versements ou de b) retards dans les livraisons, le montant précis des prélèvements (d'après ce que nous croyons comprendre, pour la série de livraisons suivante) sera recalculé conformément à une formule, de façon à ce que le taux d'intérêt requis soit assuré.

6.231. Le Protocole français sur l'A350XWB dispose que le montant attendu des intérêts à payer sera **[***]**. Les intérêts de **[***]** sont censés être effectivement payés à la livraison du **[***]** aéronef, ce qui est inférieur au nombre total de livraisons attendu.[399] Le Protocole français sur l'A350XWB dispose qu'une fois le dernier paiement (nous interprétons ce mot comme signifiant versement) effectué et dans un délai de trois mois, le taux de rendement définitif doit être établi, compte tenu des versements effectués par l'État français sur la durée entière de l'opération, comme étant la moyenne des deux taux suivants:

i) **[***]**; et

ii) **[***]**[400] **[***]**.[401]

6.232. Des redevances doivent être payées au titre du contrat d'AL/FEM français. L'obligation de payer une redevance est déclenchée s'il y a livraison d'un aéronef une fois que le principal a été remboursé, ce qui, d'après le contrat, devrait se produire au moment de la livraison **[***]**, ce qui est inférieur au nombre total de livraisons attendu.[402] Le montant de la redevance correspond à 1% du **[***]**[403] **[***]**. L'obligation de payer des redevances **[***]**.[404]

6.233. Un calendrier prévisionnel des livraisons est annexé au Protocole français sur l'A350XWB. C'est le même que celui qui figure dans les contrats d'AL/FEM espagnol et britannique et qui est exposé en détail dans le document identifié par l'Union européenne comme étant le document concernant l'analyse de rentabilité de l'A350XWB dont les Membres ont eu connaissance.[405] Le calendrier prévisionnel inclut **[***]**.

6.234. En cas d'inexécution des obligations de paiement, il n'y a pas de sûreté sur les actifs de la société contractante ou ceux de toute société liée. Il n'y a pas de caution ni de garantie impliquant une autre entité.

6.235. Enfin, le contrat d'AL/FEM français concernant l'A350XWB ne contient pas de disposition spécifique établissant ce qui se passera en cas d'arrêt du programme relatif à l'A350XWB. Toutefois, étant donné que les obligations de paiement des prélèvements, des intérêts et des redevances sont subordonnées aux livraisons effectives, si le programme devait être arrêté, aucune obligation de paiement nouvelle ne serait déclenchée (Airbus continuant néanmoins d'être tenue de payer tous prélèvements ou toutes redevances dus sur tout aéronef déjà livré). L'État français a **[***]**. Airbus peut **[***]**.[406] Étant donné que les obligations de remboursement sont, par nature, subordonnées au succès, l'arrêt du programme ne **[***]**.

---

[399] Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), article 6.3.

[400] **[***]**.

[401] Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), article 6.5. Nous notons que **[***]**. Nous notons aussi que **[***]**. Par conséquent, au titre du contrat français, le taux final reste, à l'heure actuelle, indéterminé.

[402] Le nombre total de livraisons attendu est RCES, mais il figure dans **[***]** à l'annexe 4 du Protocole (pièce EU-(article 13)-05) (RCES).

[403] **[***]** doit être déterminé **[***]**. Ni la valeur des ventes mondiales ni le montant prévu de **[***]** ne sont spécifiés dans l'accord.

[404] Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), article 7.4.

[405] **[***]** présentation, **[***]**, (document concernant l'analyse de rentabilité) (pièce EU-(article 13)-35) (RCES), page 12. C'est également le même calendrier que celui qui figure dans le document que l'Union européenne appelle "analyse de rentabilité" et dont elle affirme qu'il n'a jamais été porté à la connaissance des États membres: à savoir, la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositives 50 et 51.

[406] Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), article 7.4.

6.5.2.3.1.2 AL/FEM allemande pour l'A350XWB

6.236. L'AL/FEM allemande est exposée dans le *Darlehensvertrag* (l'accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW)[407] et ses annexes, datés de **[***]**. Les parties sont la *Kreditanstalt für Wiederaufbau* (KfW) (une banque de développement des pouvoirs publics allemands[408]); et Airbus Operations GmbH, Hamburg, à titre d'emprunteur, ainsi qu'Airbus SAS, Toulouse, à titre de co-emprunteur.

6.237. En vertu de l'accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW, la KfW est convenue d'octroyer à Airbus un montant correspondant à **[***]** des coûts admissibles supportés par l'emprunteur pour le programme relatif à l'A350XWB, plafonné à **[***]**. Trois tranches de financement ont été envisagées: **[***]**.[409] Les coûts admissibles comprennent: **[***]**.[410]

6.238. Le remboursement du principal se fait au moyen de prélèvements par aéronef. L'obligation de payer les prélèvements est déclenchée seulement s'il y a livraison d'un aéronef. Les montants des prélèvements sont **[***]**: **[***]**.[411] Il est prévu que le prêt soit intégralement remboursé avec la livraison **[***]**. **[***]**. L'accord dispose que **[***]**.[412]

6.239. Un calendrier prévisionnel RCES des livraisons figure en annexe. Contrairement à ce qui se passe avec les autres contrats, il diffère du calendrier inclus dans les documents concernant l'analyse de rentabilité de l'A350XWB.[413] Le calendrier de livraison allemand **[***]**. L'Union européenne affirme que l'on s'attendait à ce que les livraisons globales correspondent au total indiqué dans le cas de référence pour l'A350XWB d'Airbus, et elle a expliqué que le calendrier figurant dans l'accord d'AL/FEM allemand était différent du calendrier de livraison figurant dans les autres accords et dans l'analyse de rentabilité parce que **[***]**.[414] Le calendrier de livraison allemand **[***]**.

6.240. Des intérêts périodiques doivent être payés sur le principal restant dû. Ces intérêts sont appliqués séparément des prélèvements. Ils sont calculés à compter de la date à laquelle le premier versement est débité du compte de la KfW, avec un délai de trois mois, et sont payables pour la première fois le 30 septembre 2010. **[***]**.[415] Outre l'ensemble de circonstances spécifiques décrites ci-après[416], il apparaît que l'obligation de payer des intérêts périodiques sur le principal restant dû subsiste tant que le programme continue.

---

[407] *Darlehensvertrag,* or Loan Agreement, between *Kreditanstalt für Wiederaufbau* (KfW) et Airbus Operations GmbH and Airbus SAS to grant a loan to part-finance the development costs of the Airbus A350XWB, **[***]** (accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW) (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES).

[408] Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1248.

[409] Accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), article 3.2. L'Union européenne affirme que **[***]** (voir Statement of Airbus Operations GmbH Account with KfW as at 31 August 2012, 8 septembre 2012 (pièce EU-(article 13)-36) (RCC)).

[410] Annexe 1.4 b) ii) de l'accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-19) (traduction en anglais) (RCC), paragraphe 2.

[411] Accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), articles 6.1 à 6.3.

[412] Accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), article 6.7.

[413] Comparer: l'accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES); avec le document concernant l'analyse de rentabilité (pièce EU-(article 13)-35) (RCES), page 12; et la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositives 50 et 51.

[414] Réponse de l'Union européenne à la question n° 131 du Groupe spécial, paragraphes 93 à 95.

[415] L'expert des États-Unis, M. Jordan, applique ces modalités et, en utilisant des données antérieures, donne une estimation de 3,34%, que l'Union européenne ne conteste pas et que l'expert de l'Union européenne, M. Whitelaw, utilise ensuite dans ses propres calculs.

[416] Voir plus loin le paragraphe 6.245.

6.241. Une commission **[***]** annuelle de **[***]** et une commission **[***]** semestrielle de **[***]** sont également perçues.[417] De plus, la KfW **[***]**.

6.242. Des redevances sont dues sur les livraisons qui ont lieu une fois que le principal a été remboursé. Elles sont payables pendant **[***]** après la date à laquelle le principal a été remboursé, ce qui devrait se produire au moment de la livraison **[***]**.[418] Le paiement des redevances est donc subordonné à la poursuite du programme après la livraison **[***]**. La redevance est exprimée en pourcentage de la part du prix de vente revenant à l'emprunteur et elle est **[***]**: **[***]**. Le prix de vente prévu ou la part de ce prix de vente revenant à l'emprunteur ne sont pas spécifiés dans l'accord.

6.243. S'agissant des **[***]**, le contrat fait référence à: **[***]**[419], **[***]**. Dans une lettre d'EADS N.V. annexée à l'accord de prêt, datée **[***]** et intitulée **[***]**, EADS **[***]**.[420] **[***]** et **[***]** garantissent l'exécution des obligations de paiement d'Airbus mais n'assurent pas le remboursement du prêt dans le cas où le programme ne rencontre pas le succès escompté et où les livraisons ne sont pas effectuées conformément au calendrier prévu. Des intérêts moratoires doivent être payés dans les cas où l'emprunteur (Airbus Operations GmbH) ou Airbus SAS n'effectuent pas les paiements (à l'exception du paiement des intérêts). Le taux des intérêts moratoires applicable est un taux fixé dans le Code civil allemand.

6.244. En outre, le gouvernement fédéral allemand a fourni **[***]**[421], **[***]**.[422]

6.245. Si le programme est arrêté, **[***]**.[423] En outre, **[***]**. De plus, **[***]**. L'Union européenne indique que les commissions sont non remboursables et qu'Airbus ne récupérerait pas les sommes versées à titre de commissions.

6.246. Un certain nombre de conditions doivent être remplies pour qu'Airbus soit dispensée de ses obligations à l'arrêt du programme. Le programme **[***]**. **[***]**.

6.247. Le contrat comporte également **[***]**.[424] **[***]**.

6.248. Le contrat n'est pas limité dans le temps; les droits et obligations prévus par le contrat subsistent jusqu'à ce qu'Airbus se soit acquittée intégralement de ses obligations.

6.5.2.3.1.3 AL/FEM espagnole pour l'A350XWB

6.249. L'accord d'AL/FEM conclu avec l'Espagne est formalisé dans un *Convenio de Colaboración*[425] (*Convenio* espagnol concernant l'A350XWB) daté du **[***]**, signé par le Ministère espagnol de l'industrie, du tourisme et du commerce et Airbus Operations S.L. Un *Real Decreto*[426]

---

[417] Annexe 13.1 a) de l'accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-26) (traduction en anglais) (RCC), article 4.1 et 4.4.

[418] Cela est **[***]** livraisons visé dans le cas de référence (RCES) qui est mentionné dans l'accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW **[***]** (accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), article 1.1).

[419] European Aeronautical Defence and Space Company (EADS). La société s'appelle maintenant Airbus Group. Nous utilisons principalement la désignation EADS dans la présente procédure, qui correspond au nom qu'avait la société pendant la période considérée.

[420] Annexe 13.1 a) de l'accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-26) (traduction en anglais) (RCC).

[421] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 10 (citant l'accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), articles 4.4 et 12.5 b) ii)).

[422] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 10.

[423] Accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), article 8.8.

[424] Annexe 13.1 a) de l'accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-26) (traduction en anglais) (RCC), **[***]**.

[425] *Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio y la Empresa Airbus Operations S.L relativo a su participación en el programa de desarrollo del avión Airbus A350XWB* **[***]** (*Convenio* espagnol concernant l'A350XWB) (pièce EU-(article 13)-29) (RCC/RCES).

[426] *Real Decreto* 1666/2009, *de 6 noviembre, por el que se regula la concesión directa de anticipos reembolsables a la filial española de Airbus SAS denominada Airbus Operations S.L para su participación en el*

antérieur, daté du 6 novembre 2009 et publié le 9 novembre 2009, révélait l'engagement des pouvoirs publics de fournir les sommes et, d'une manière générale, certaines conditions de l'AL/FEM.

6.250. En vertu du *Convenio* espagnol concernant l'A350XWB, l'Espagne est convenue d'accorder un montant maximal de 332 228 670 euros[427] pour les dépenses admissibles au titre des coûts non récurrents afférents à la participation d'Airbus Operations S.L. au programme de développement de l'A350XWB, correspondant à la conception préliminaire, à la conception technique, aux essais en soufflerie, aux essais de structures, aux essais de voilures, aux documents de certification et au coût de fabrication de prototypes et d'aéronefs d'essai, y compris les modifications, l'outillage et le matériel.[428] Le *Convenio* espagnol concernant l'A350XWB et le *Real Decreto* prévoient que 41 493 300 euros seront versés en 2009.[429] Le calendrier des versements restants est un RCES.

6.251. Selon nous, conformément aux modalités de l'accord espagnol, **[***]**. L'obligation de payer les prélèvements est déclenchée seulement s'il y a livraison d'un aéronef.

6.252. Les montants des prélèvements sont **[***]**: **[***]**[430] **[***]**. Le taux d'intérêt, fixé par référence au taux d'intérêt des obligations d'État de dix ans, est de **[***]**.[431]

6.253. Le contrat figurant dans le dossier du Groupe spécial n'inclut pas de calendrier de livraison. En revanche, le contrat espagnol prévoit des paiements selon le calendrier de livraison prévu dans les documents concernant l'analyse de rentabilité[432] et inclus dans les contrats français et britannique concernant l'A350XWB.

6.254. Des redevances sont dues sur les livraisons qui ont lieu une fois que le principal a été remboursé. Le montant de la redevance est de **[***]** par aéronef. L'obligation de payer une redevance est déclenchée s'il y a livraison d'un aéronef une fois que le principal a été remboursé. Le paiement des redevances est subordonné au succès du programme. Le **[***]**.

6.255. En cas d'inexécution de paiement, il n'y a pas de sûreté sur les actifs de la société contractante ou ceux de toute société liée. Il n'y a pas de caution ni de garantie impliquant une autre entité.

6.256. Dans le cas où la participation d'Airbus Operations SL au programme relatif à l'A350XWB est annulée par Airbus SAS, **[***]**. Dans le cas où **[***]**. Si, **[***]**.[433] **[***]**.

---

programa de desarrollo de la nueva familia de aviones Airbus A350XWB, *Boletín Oficial del Estado*, 9 novembre 2009 (pièce USA-46).

[427] *Convenio* espagnol concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-29) (RCC/RCES), *troisième partie*, page 3; *Real Decreto* 1666/2009, *de 6 noviembre, por el que se regula la concesión directa de anticipos reembolsables a la filial española de Airbus SAS denominada Airbus Operations S.L para su participación en el programa de desarrollo de la nueva familia de aviones Airbus A350XWB*, *Boletín Oficial del Estado*, 9 novembre 2009 (pièce USA-46), article 6.1.

[428] *Real Decreto* 1666/2009, *de 6 noviembre, por el que se regula la concesión directa de anticipos reembolsables a la filial española de Airbus SAS denominada Airbus Operations S.L para su participación en el programa de desarrollo de la nueva familia de aviones Airbus A350XWB*, *Boletín Oficial del Estado*, 9 novembre 2009 (pièce USA-46), article 4.2.

[429] L'Union européenne affirme que ce versement a eu lieu en **[***]**: réponse de l'Union européenne à la question n° 133 du Groupe spécial, note de bas de page 182.

[430] "**[***]**": *Convenio* espagnol concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-29) (RCC/RCES), *neuvième partie*, page 5.

[431] *Real Decreto* 1666/2009, *de 6 noviembre, por el que se regula la concesión directa de anticipos reembolsables a la filial española de Airbus SAS denominada Airbus Operations S.L para su participación en el programa de desarrollo de la nueva familia de aviones Airbus A350XWB*, *Boletín Oficial del Estado*, 9 novembre 2009 (pièce USA-46), article 5.

[432] Document concernant l'analyse de rentabilité (pièce EU-(article 13)-35) (RCES), page 12. Ce calendrier était inclus dans le document que l'Union européenne appelle "analyse de rentabilité", dont elle affirme qu'il n'a jamais été porté à la connaissance des États membres: à savoir, la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositives 50 et 51.

[433] *Convenio* espagnol concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-29 (RCC/RCES), **[***]**.

6.5.2.3.1.4 AL/FEM britannique pour l'A350XWB

6.257. Un accord d'investissement remboursable[434] daté du **[***]** a été conclu entre le Ministre britannique des entreprises, de l'innovation et des compétences, et à la fois Airbus Operations Ltd et European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) NV.

6.258. Une **[***]** a été énoncée dans un échange de lettres datées du **[***]**.[435] Une **[***]** a été énoncée dans un échange de lettres datées du **[***]**.[436] Une **[***]** a été énoncée dans un échange de lettres datées du **[***]**.[437] Ces **[***]**.[438] Nous désignons l'accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB et ces lettres **[***]** collectivement sous le nom de "contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB".

6.259. Dans chaque version du contrat, le Royaume-Uni est convenu de financer **[***]** des coûts supportés par Airbus Operations Ltd jusqu'à un montant maximum de 340 millions de livres sterling.[439] **[***]**. Cela devait couvrir les coûts de conception et de développement qu'Airbus payait ou prenait l'engagement de payer. Les éléments de coûts admissibles sont les suivants: **[***]**.[440]

6.260. Les versements ne peuvent être obtenus que pendant une "période de disponibilité" allant de **[***]**.[441] **[***]**. Des modifications ultérieures du calendrier des versements **[***]**. Le calendrier final des versements est un RCES.

6.261. Le remboursement du principal est prévu au moyen de prélèvements par aéronef. L'obligation de payer les prélèvements est déclenchée seulement s'il y a livraison d'un aéronef. **[***]**.[442] **[***]**.[443] Dans l'accord britannique, **[***]**.[444] L'accord contient une clause disposant que **[***]**.[445]

---

[434] Repayable Investment Agreement in relation to the Airbus A350XWB, **[***]**, (accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB) (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES).

[435] Échange de lettres entre le Ministère britannique des entreprises, de l'innovation et des compétences, et Airbus Operations Ltd et EADS NV **[***]**, (première série de **[***]** relative au contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB) (pièce EU-(article 13)-31) (RCC/RCES).

[436] Échange de lettres entre le Ministère britannique des entreprises, de l'innovation et des compétences, et Airbus Operations Ltd **[***]**, (deuxième série de **[***]** relative au contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB) (pièce EU-(article 13)-32) (RCC/RCES).

[437] Échange de lettres entre le Ministère britannique des entreprises, de l'innovation et des compétences, et Airbus Operations Ltd **[***]**, (troisième série de **[***]** relative au contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB) (pièce EU-(article 13)-33) (RCC/RCES).

[438] La première version de l'accord contient les modalités et conditions fondamentales. Les **[***]** n'ont pas altéré de façon significative ces modalités et conditions, **[***]**. Toutefois, la dernière **[***]**, qui a eu lieu **[***]** après l'accord initial, prévoyait que **[***]**. Elle prévoyait **[***]**, jusqu'à concurrence du montant total convenu initialement. On pourrait donc décrire l'AL/FEM britannique comme ayant été accordée au moyen de **[***]**. Toutefois, il apparaît que les deux parties conviennent que l'AL/FEM a été accordée par le Royaume-Uni sous la forme d'un cas unique d'AL/FEM et dans le cadre d'un contrat unique, quoique ayant fait l'objet de **[***]** à différents stades. L'AL/FEM britannique est donc traitée comme un prêt unique dans le cadre de la présente procédure (voir les documents **[***]** (première série de **[***]** relative au contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-31) (RCC/RCES); deuxième série de **[***]** relative au contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-32) (RCC/RCES); et troisième série de **[***]** relative au contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-33) (RCC/RCES)); la réponse des États-Unis à la question n° 110 du Groupe spécial, paragraphes 2 et 3; et les observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 110 du Groupe spécial, paragraphe 1).

[439] Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), clauses 2.1 et 4.3 c) i).

[440] Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), page 43, annexe 3 (paramètres des coûts admissibles).

[441] Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), page 2, section 1 (Interprétation: "période de disponibilité").

[442] Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), page 11, section 4 (Remboursement, remboursement anticipé et annulation), clause 5.3.

[443] **[***]**.

[444] Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), page 11, section 4 (Remboursement, remboursement anticipé et annulation), clause 5.5.

[445] Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), page 11, section 4 (Remboursement, remboursement anticipé et annulation), clause 5.4.

6.262. L'accord contient un calendrier prévisionnel RCES des livraisons, qui est le même que celui qui figure dans les documents concernant l'analyse de rentabilité de l'A350XWB fournis par l'Union européenne[446] et dans le contrat français. Il diffère de celui qui figure dans le contrat allemand.

6.263. Des intérêts périodiques doivent être payés sur le principal restant dû, exigibles **[***]** à un taux de **[***]**.[447] L'obligation de payer les intérêts périodiques s'applique seulement **[***]** ou **[***]**, la date la plus tardive étant retenue.[448] Ainsi, bien que les intérêts aient une échéance périodique et, à cet égard, ne soient pas subordonnés au succès du programme, étant donné qu'ils ne sont payables que pendant une période qui est soit **[***]**, le paiement des intérêts **[***]** est donc subordonné au succès du programme **[***]**.

6.264. Des redevances sont dues sur les livraisons qui ont lieu une fois que le principal a été remboursé. Le premier paiement de redevances est attendu pour le **[***]**. Le montant des redevances est exprimé en un pourcentage des recettes effectives: **[***]**. Les recettes effectives prévues ne sont pas spécifiées dans l'accord. L'obligation de payer une redevance prend fin à la livraison **[***]**.

6.265. **[***]** est fourni sous la forme de **[***]**. S'il y a un changement de contrôle **[***]**. En outre, alors que **[***]**, le contrat **[***]** expressément **[***]**. Airbus Operations Ltd **[***]**.

6.266. En cas d'inexécution des obligations, des intérêts moratoires doivent également être payés à **[***]** au-dessus du taux d'intérêt pertinent, c'est-à-dire **[***]**.

6.267. Si le principal n'est pas remboursé pour **[***]** ou **[***]**, la date la plus tardive étant retenue, alors **[***]**.[449] Si le programme prend effectivement fin après **[***]**, il n'y a plus non plus d'obligation de payer des intérêts. Par conséquent, en cas d'arrêt du programme plus de dix ans après la date du premier tirage, il apparaît qu'Airbus n'a plus d'obligation de rembourser le principal ou de payer des intérêts.

6.5.2.3.1.5 Similitudes et différences entre les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB et les mesures d'AL/FEM examinées dans la procédure initiale

6.268. La section suivante décrit les caractéristiques communes aux contrats en cause dans la présente procédure et aux contrats en cause dans la procédure initiale, ainsi que les différences entre ces contrats.[450]

6.269. Les versements se font essentiellement au moyen des mêmes mécanismes que dans la procédure initiale. Les fonds sont: a) transférés avant que les coûts de développement ne soient effectivement supportés ou b) versés à concurrence des montants convenus après que les coûts effectifs ont été supportés. Comme dans la procédure initiale, lorsque les fonds sont versés à l'avance, les coûts effectivement supportés peuvent par la suite faire l'objet d'un audit ou d'un examen par les pouvoirs publics et le montant du financement peut être ajusté de sorte que le montant total de l'emprunt ne dépasse pas le niveau des coûts de développement qu'il avait été convenu de financer.[451] Dans plusieurs des contrats en cause en l'espèce (les contrats français et espagnol), il est prévu que **[***]**.

6.270. Comme dans les contrats visés lors de la procédure initiale, le remboursement du principal du prêt dans les quatre contrats en cause en l'espèce se fait au moyen de prélèvements par

[446] Document concernant l'analyse de rentabilité (pièce EU-(article 13)-35) (RCES), page 12. Ce calendrier était inclus dans le document que l'Union européenne appelle "analyse de rentabilité", dont elle affirme qu'il n'a jamais été porté à la connaissance des États membres: à savoir la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositives 50 et 51.

[447] Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), page 4.

[448] Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), page 4, section 1.1 **[***]**, et page 13, section 5, clauses 7.1 et 7.2 (Intérêt).

[449] Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), page 11, section 4 (Remboursement, remboursement anticipé et annulation), clause 5.4.

[450] Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.373 à 7.375.

[451] Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.373.

aéronef. Le prélèvement est effectué à la livraison de l'aéronef et, par conséquent, les prélèvements sont censés être payés conformément à un calendrier prévisionnel des livraisons d'aéronefs qui est prédéterminé. On peut donc dire du remboursement du principal qu'il se fait *par prélèvements*. Dans la procédure initiale, le fait que les obligations de remboursement prévoyaient un remboursement par prélèvements était un aspect important des contrats. Du fait que les prêts étaient remboursés et, en général, les éventuels rendements additionnels (paiement des intérêts) versés par le biais de prélèvements, les prêts étaient essentiellement *subordonnés au succès* – l'obligation d'effectuer un paiement par prélèvements n'était pas déclenchée tant qu'il n'y avait pas de livraison effective.

6.271. Dans deux des contrats actuels (les contrats français et espagnol pour l'A350XWB), **[***]**, qui sera obtenu si les livraisons sont effectuées conformément au calendrier prévisionnel.

6.272. Dans deux des contrats actuels (les contrats allemand et britannique pour l'A350XWB), le paiement des intérêts est **[***]**. Pour ces deux contrats, alors que **[***]**. Le contrat d'AL/FEM allemand concernant l'A380 examiné dans la procédure initiale incluait aussi **[***]**.[452]

6.273. Comme dans la procédure initiale, les remboursements commencent habituellement à la livraison du premier aéronef.[453] Dans certains cas, le remboursement ne commence qu'une fois qu'Airbus a effectué un nombre spécifié de livraisons de l'aéronef. Bien que le montant des prélèvements par aéronef varie selon les différents contrats, il apparaît dans presque tous les cas qu'il est **[***]**. Ainsi, les contrats sont *différés*. Cela est significatif parce que la structure des remboursements reporte à plus tard une proportion notable des paiements attendus. En principe, plus les rendements sont attendus tardivement, moins ils sont certains parce qu'en général, il y a moins de certitude quant à la survenue d'effets potentiellement négatifs découlant de possibles événements intermédiaires. En outre, s'il s'avère que le nombre de livraisons attendues était trop optimiste, ce sont les derniers paiements qui ne seront pas effectués. Si l'essentiel du remboursement devait se faire au moyen de ces paiements, alors, le prêteur perdra davantage que si le calendrier de remboursement avait prévu des paiements égaux ou dégressifs. Le fait que ce calendrier prévoit des remboursements différés contribue au risque global associé à l'AL/FEM.

6.274. Les contrats espagnol et britannique pour l'A350XWB, comme certains des contrats en cause dans la procédure initiale, prévoient "**[***]**";**[***]**. Cependant, le contrat britannique diffère de ces autres contrats car **[***]**. Ainsi, il prévoit le paiement d'intérêts pendant une période **[***]**. Le contrat d'AL/FEM britannique est aussi le seul des contrats d'AL/FEM qui **[***]**, attendu et requis avec la livraison **[***]**. Même s'il prévoit un "**[***]**" pendant lequel **[***]** sur les premières livraisons et **[***]**: a) il impose néanmoins **[***]** pendant cette période et assure ainsi au moins **[***]**; et b) parce que les montants des prélèvements, une fois dus, **[***]**, ils ne sont pas plus fortement pondérés vers **[***]**. Par conséquent, l'accord britannique concernant l'A350XWB comporte certains éléments qui font qu'il n'est pas aussi différé que les autres contrats (**[***]** appliqués) et d'autres éléments qui font qu'il est plus différé que les contrats français et allemand (**[***]**).

6.275. Les redevances fonctionnent essentiellement selon les mêmes mécanismes que dans la procédure initiale. Le paiement de redevances par aéronef est exigé sur les livraisons en sus de celles qui sont nécessaires pour garantir le remboursement du principal majoré des intérêts. Dans les quatre contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB, des redevances sont dues une fois que le principal a été remboursé et lors de la livraison effective des aéronefs restants censés être livrés d'après l'analyse de rentabilité et le calendrier prévisionnel des livraisons ainsi que, dans certains cas, lors de toute livraison d'aéronef effectuée en sus de celles qui étaient prévues par Airbus. Les redevances sont donc également subordonnées au succès. C'était également le cas dans les contrats visés lors de la procédure initiale qui prévoyaient des redevances. Nous notons que le nombre d'aéronefs qui devraient générer des redevances peut différer dans les quatre contrats parce que certains contrats fixent un montant différent pour les prélèvements et assurent ainsi un

[452] Voir Loan Contract between the Federal Republic of Germany and Airbus Deutschland GmbH on the grant of an interest-bearing, conditionally repayable loan for the partial financing of the development costs for the Airbus A380, 19 mars 2002 (contrat d'AL/FEM allemand concernant l'A380) (pièce initiale US-72) (pièce USA-83) (RCC), section 6.

[453] Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.374.

remboursement plus rapide du principal, ce qui fait que des redevances commencent à être perçus plus tôt et le sont sur une période plus longue.

6.276. Dans la procédure initiale, il n'y avait aucune forme de sûreté pour le remboursement du principal et des intérêts du prêt; aucun actif ou nantissement n'avait été proposé sur lequel le prêteur aurait pu faire valoir une créance en cas d'inexécution des obligations de paiement.[454] Le prêt était donc considéré comme *non garanti*. Dans la procédure initiale, les créances des pouvoirs publics sur les recettes générées par la livraison de LCA étaient, dans certains cas, garanties par l'une des sociétés faisant partie de l'entité économique Airbus. L'obligation de payer un prélèvement continuait d'être déclenchée par une livraison effective et, par conséquent, restait subordonnée au succès. La garantie de l'exécution de cette obligation ne changeait rien au fait que le prêt ne devait être remboursé que par les flux de liquidités associés au projet (en d'autres termes, le remboursement du prêt se faisait par prélèvements et était subordonné au succès) et qu'aucune autre forme de sûreté n'existait pour le remboursement du principal et des intérêts du prêt (en d'autres termes, le prêt était non garanti). Ainsi, dans la procédure initiale, le Groupe spécial a noté que, nonobstant cette forme de garantie ou de caution, Airbus, de même que toute société faisant partie de l'entité économique Airbus, n'avait aucune obligation de rembourser entièrement ou partiellement l'AL/FEM dans le cas où elle n'atteignait pas les objectifs de livraison prescrits dans les calendriers de remboursement contractuels.

6.277. De même, dans la présente procédure, aucune sûreté ni aucun nantissement n'est proposé ou fourni par une autre entité pour rembourser l'AL/FEM si Airbus ne s'acquitte pas de ses obligations ou n'atteint pas ses objectifs de livraison ou si le programme est un échec ou est arrêté. Alors que le contrat britannique **[***]**.

6.278. Dans la présente procédure, d'autres entités – **[***]**.[455] Comme dans la procédure initiale, **[***]** en ce qui concerne l'AL/FEM pour l'A350XWB ne garantissent pas le remboursement du principal du prêt dans le cas où Airbus n'effectue pas le nombre de livraisons nécessaires pour rembourser entièrement le financement qu'elle a obtenu des États membres de l'Union européenne. Dans le cas présent, ni **[***]** ni **[***]** ne pallient donc le remboursement par prélèvements, subordonné au succès et non garanti qui caractérise les contrats d'AL/FEM. Toutefois, **[***]** rendraient un peu plus sûr le paiement de **[***]** dans le cadre des deux contrats en question, assurant ainsi une certaine rentabilité en sus des flux de liquidités générés par le projet lui-même.

6.279. Comme cela est expliqué plus haut, trois des contrats en cause en l'espèce – les contrats allemand, espagnol et britannique – prévoient ce qui se passera en cas d'arrêt du programme dans son ensemble ou de la participation de l'entité d'Airbus opérant sur le territoire de l'État membre de l'UE concerné. La disposition du contrat espagnol relative à l'arrêt confirme qu'aucun remboursement ne devra être effectué si le programme est arrêté.

6.280. Le contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB dispose qu'en cas d'échec ou d'arrêt du programme, alors l'obligation pour Airbus de payer des intérêts s'éteindra effectivement à une date **[***]** années après le premier versement.[456] Au titre du contrat britannique, le Royaume-Uni recevra des fonds provenant du paiement des intérêts pendant une période de **[***]** ans à compter du début des versements, malgré l'arrêt du programme.

6.281. Le contrat d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB dispose qu'en cas d'échec ou d'arrêt du programme, alors Airbus pourra **[***]** et que, dans ce cas, Airbus sera **[***]**. Nous croyons comprendre que cela fait donc référence à **[***]**. Cela signifierait que, sauf dans certaines

[454] Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.375 ("{L}es remboursements prévus ne sont garantis par aucun privilège sur les actifs d'Airbus").

[455] Les contrats d'AL/FEM britannique et allemand concernant l'A350XWB **[***]** tous les deux directement **[***]** en vue de l'exécution des paiements arrivant à échéance (grâce aux livraisons des aéronefs). Les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB **[***]**.

[456] M. James Jordan, NERA, "Comparison of A350XWB LA/MSF Interest Rates with Market Benchmarks", 18 octobre 2012 (rapport Jordan) (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 11.

circonstances limitées, Airbus **[***]**. Au titre du contrat allemand concernant l'A350XWB, **[***]** d'Airbus **[***]**.[457] Cela entraîne **[***]**.

6.282. Nous notons que sans ces dispositions **[***]** figurant dans les contrats allemand et britannique, il y aurait eu **[***]**, quand bien même il n'y aurait pas de livraisons. Autrement dit, **[***]**. Toutefois, l'inclusion de **[***]** rend le remboursement intégral de ces contrats encore plus subordonné au succès.

6.283. Étant donné que les contrats français et espagnol **[***]**, ces deux contrats ne nécessiteraient pas de **[***]** explicite pour être subordonnés au succès; ils resteront subordonnés au succès quoi qu'il arrive parce que le rendement provient intégralement des livraisons effectives. Il apparaît que la **[***]** espagnole confirme simplement que l'AL/FEM espagnole pour l'A350XWB est intégralement subordonnée au succès.

6.284. Les contrats d'AL/FEM français et espagnol concernant l'A350XWB **[***]** différentes de celles qui figurent dans les contrats examinés dans la procédure initiale. Ils n'incorporent pas non plus de dispositions qui **[***]**. Par conséquent, bien que le contrat d'AL/FEM français concernant l'A350XWB **[***]** en cas d'arrêt du programme, **[***]**.

6.285. En résumé, nous considérons que bien que les contrats allemand et britannique puissent différer de tous les autres contrats d'AL/FEM s'agissant des dispositions **[***]**, cette différence a pour effet de faire contrepoids aux dispositions **[***]**, de sorte qu'ils restent effectivement subordonnés au succès (même si, dans le contrat britannique, **[***]** sont exigibles pendant **[***]** ans après les premiers versements, **[***]**).

6.286. Dans la procédure initiale, malgré un certain nombre de variations dans les modalités et conditions de chacun des instruments juridiques constituant le cadre contractuel des mesures d'AL/FEM contestées, le Groupe spécial est finalement convenu avec les parties qu'il était possible de trouver de nombreuses similitudes entre les types et les formes de financement.[458] Globalement, nous considérons que les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB ressemblent aux contrats en cause dans la procédure initiale, compte tenu du type de modalités, y compris la similitude des mécanismes de versement, les remboursements du principal par prélèvements selon un calendrier prévisionnel des livraisons et l'imposition de redevances, le fait qu'aucune sûreté n'est fournie pour le montant de la dette et l'existence de garanties conditionnelles limitées à la seule exécution des obligations. Il y a certaines différences pertinentes, y compris des dispositions concernant l'arrêt du programme, qui peuvent contribuer à atténuer la subordination au succès de l'AL/FEM accordée au titre des contrats allemand et britannique concernant l'A350XWB. Toutefois, comme cela est expliqué plus haut, nous considérons que cet effet est limité dans les deux cas parce que, dans le cas du contrat britannique, il est limité dans le temps, avec **[***]** sur les intérêts qui pourraient être payés quand bien même il n'y aurait pas de livraisons et que, dans le cas du contrat allemand, nous considérons que c'est une préservation plutôt restreinte du droit de la KfW de continuer à percevoir des intérêts sur le principal. Malgré ces différences entre les contrats concernant l'A350XWB, nous considérons que, globalement, le remboursement de l'AL/FEM est différé, se fait essentiellement par prélèvements, est subordonné aux ventes d'aéronefs et est non garanti. De ce fait, les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB partagent les mêmes caractéristiques essentielles que les mesures d'AL/FEM examinées dans la procédure initiale.

6.287. Enfin, nous notons que l'Union européenne n'a, à aucun moment, fait valoir qu'une prime de risque par projet ne devrait pas être utilisée dans la construction du point de repère du marché approprié pour l'AL/FEM. À notre avis, cela revient à reconnaître que le remboursement intégral des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB est, globalement, subordonné aux recettes des ventes d'A350XWB, comme celui des AL/FEM pour les autres aéronefs.

6.288. Nous examinons maintenant la question de savoir si l'AL/FEM pour l'A350XWB est une subvention.

---

[457] Voir l'accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), section 8.8.

[458] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.374, 7.410 et 7.525.

6.5.2.3.2 Contribution financière

6.289. Les parties ne contestent pas la qualification de l'AL/FEM pour l'A350XWB comme étant une contribution financière relevant de l'article 1.1 a) de l'Accord SMC.[459] Les États-Unis décrivent l'AL/FEM comme un "financement" qui revêt les mêmes caractéristiques que celles des mesures d'AL/FEM en cause dans la procédure initiale.[460] L'Union européenne qualifie l'AL/FEM de "prêt" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC[461], expliquant en outre que, bien que les versements aient commencé, **[***]**.[462]

6.290. Nous rappelons que dans la procédure initiale, le Groupe spécial a constaté que, bien que certains des montants dus au titre des contrats d'AL/FEM français, allemand et espagnol concernant l'A380 n'aient pas encore été versés, le fait que ces versements représentaient une partie du montant total (et maximal) du financement qu'il avait été convenu et programmé de transférer à Airbus pour ce programme signifiait que les mesures d'AL/FEM pertinentes comportaient un transfert direct de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.[463] À notre avis, les mêmes conclusions peuvent être formulées s'agissant des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB. Ainsi, dans la mesure où certains des versements spécifiquement envisagés dans les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB n'ont pas encore été effectués, nous ne considérons pas que cela devrait empêcher de qualifier de transfert direct de fonds l'intégralité des mesures d'AL/FEM envisagées.

6.291. La qualification de l'AL/FEM par l'Union européenne comme constituant des transferts directs de fonds sous la forme de "prêts" est compatible avec l'approche adoptée par le présent Groupe spécial dans la procédure initiale[464] et nous ne voyons pas de raison d'adopter une approche différente dans la présente procédure de mise en conformité. Toutefois, nous notons que l'AL/FEM diffère considérablement des prêts classiques comprenant le remboursement selon un calendrier du principal d'un prêt majoré d'un montant d'intérêts prédéterminé.[465] Par exemple, la

[459] Voir la première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 366; et la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 98 et 279. Aucune des parties ne remet en question le fait que l'AL/FEM est fournie par les pouvoirs publics ou tout organisme public du ressort territorial d'un Membre au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC. S'agissant des contrats d'AL/FEM français, espagnol, britannique et allemand, les entités fournissant le financement sont, respectivement: l'État français, représenté par le Ministre de l'écologie, de l'énergie et du développement durable, le Ministre de la défense, le Ministre du budget et le Secrétaire d'État chargé du transport, ainsi que l'unité de management Opérations d'armement aéronautiques du Ministère de la défense; l'État espagnol, représenté par le Ministère de l'industrie, du tourisme et du commerce; l'État britannique, représenté par le Ministre des entreprises, de l'innovation et des compétences; et la banque allemande *Kreditanstalt für Wiederaufbau* (KfW). L'Union européenne n'a pas contesté le statut d'organisme public de la KfW. Nous convenons que l'AL/FEM est fournie par les pouvoirs publics ou un organisme public du ressort territorial d'un Membre au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC.

[460] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 147.

[461] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 366.

[462] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 276 et 277. S'agissant du contrat britannique, l'Union européenne a indiqué initialement que **[***]**, étant donné qu'il était prévu que les versements aient lieu au plus tôt **[***]**. Cependant, elle a précisé par la suite que les versements avaient été effectués comme suit: en **[***]**. Les versements étaient prévus et ont été effectués par le gouvernement britannique en **[***]**. S'agissant du **[***]**, l'Union européenne a dit que **[***]** (voir la réponse de l'Union européenne aux questions n° 47 (paragraphe 157) (citant, entre autres choses, le compte de résultat de la KfW (pièce EU-134) (RCC)), n° 86 (paragraphe 335) et n° 128 (paragraphe 86) du Groupe spécial; l'accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), section 1 et clause 4.3 d); la première série de **[***]** relative au contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-31) (RCC/RCES); la deuxième série de **[***]** relative au contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-32) (RCC/RCES); et la troisième série de **[***]** relative au contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-33) (RCC/RCES)).

[463] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.378.

[464] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.379.

[465] S'agissant de la façon dont l'AL/FEM peut différer d'un prêt classique, nous notons qu'il n'apparaît pas qu'EADS traite l'AL/FEM comme une obligation financière (voir CompetitionRx Report, "Supplementary expert report on the financial viability and funding of the A350XWB development programme", 19 septembre 2013 (rapport complémentaire de CompetitionRx) (pièce EU-420) (RCC/RCES), paragraphes 99 à 102). EADS représente aussi la valeur de son entreprise pour les investisseurs à la fois "avec" et "sans" AL/FEM, ce qui indique qu'elle ne traite manifestement pas l'AL/FEM comme un instrument de dette conventionnel (voir Gerard Adsuar, Directeur exécutif, Financement et trésorerie, EADS "Cash Drivers and Enterprise Value", présentation d'EADS, Global Investor Forum, 1er et 2 avril 2009 (pièce USA-33)).

subordination au succès qui caractérise l'AL/FEM signifie que si Airbus n'atteignait pas un niveau de livraisons donné, elle ne serait pas tenue au titre des contrats de rembourser intégralement le principal, encore moins d'assurer aux prêteurs le taux de rendement établi. Par ailleurs, elle serait tenue d'effectuer des paiements en sus de ceux qui sont nécessaires pour rembourser le montant du principal et assurer le taux de rendement établi si elle atteignait des niveaux de livraisons plus élevés. Les différences notables entre les prêts classiques et l'AL/FEM jouent un rôle important dans notre analyse, exposée ci-après, du point de savoir si la contribution financière confère un avantage.

6.292. Étant donné qu'il n'apparaît pas que les parties contestent la qualification de l'AL/FEM comme étant une contribution financière et que nous avons qualifié l'AL/FEM de "transfert direct de fonds" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC, le reste de notre évaluation concerne l'élément "avantage" de l'analyse de la subvention conformément à l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

6.5.2.3.3 Avantage

6.293. Les parties sont en désaccord sur la question de savoir si l'AL/FEM pour l'A350XWB confère un "avantage" conformément à l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Alors qu'il n'y a pas de définition du mot "avantage" dans l'Accord SMC, il est bien établi qu'un avantage est conféré si une "contribution financière" est offerte à des conditions plus avantageuses que celles que le bénéficiaire aurait trouvées sur le marché.[466] À cet égard, les parties ont avancé plusieurs argumentations, divers rapports d'experts et un nombre d'éléments de preuve considérable à l'appui de leurs positions respectives.

6.294. Les États-Unis ont fait valoir initialement que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB conféraient un "avantage" à Airbus sur la base de plusieurs déclarations des pouvoirs publics et articles de presse présentés dans leur première communication écrite qui révèlent, selon eux, que le but fondamental de l'AL/FEM "est de fournir un financement qui n'est pas disponible à des conditions commerciales en raison des risques et coûts énormes associés au lancement de nouveaux modèles de LCA".[467] Selon eux, ces éléments de preuve sont suffisants, à eux seuls, pour établir "des éléments *prima facie* quant à l'existence d'une subvention parce qu'ils établissent qu'il existe une contribution financière et que le marché n'aurait pas fourni ce financement à Airbus aux conditions qu'elle a obtenues auprès des pouvoirs publics".[468]

6.295. Après avoir reçu des copies des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB pertinents suite à notre décision d'accéder à leur demande visant à ce que nous "demand{ions} des renseignements" conformément à l'article 13 du Mémorandum d'accord, les États-Unis se sont attachés dans leurs communications à démontrer que les "taux de rendement" associés à chacune des mesures d'AL/FEM contestées étaient inférieurs aux taux d'intérêt qui auraient été demandés par un prêteur sur le marché pour un financement selon les mêmes modalités et conditions que celles de l'AL/FEM pour l'A350XWB. Rappelant que le Groupe spécial et les parties étaient convenus dans la procédure initiale que la question qu'il convenait de poser était celle de savoir si "les taux de rendement obtenus par les États membres {étaient} plus faibles qu'un point de

[466] Rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphes 9.112 et 9.120; et rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphes 155, 157 et 158 (donnant raison au Groupe spécial sur les points pertinents).

[467] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 137 (citant UK House of Commons Business, Innovation and Skills Committee, "Full Speed ahead: maintaining UK excellence in motorsport and aerospace", Sixth Report of Session 2009-10, Report, formal minutes, and oral and written evidence, 9 mars 2010 (pièce USA-44), page 10; "Repayable Launch Investment", site Web du Ministère britannique des entreprises, de l'innovation et des compétences, consulté en février 2012 (pièce USA-63); Investissements d'avenir, convention "opérateur ONERA" Action: "recherche dans le domaine de l'aéronautique", 31 juillet 2010 (accord avec l'ONERA) (pièce USA-54), article 3.1; et J. Hartmann et J. Hildebrand, "*Wie Airbus und Boeing um die Luftoheit kampfen*", *Welt* Online, 22 mars 2010 (pièce USA-67)); deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 280 à 282; et version RCES de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 281 (citant des RCES tirés du Mémorandum du Comité consultatif britannique pour le développement industriel, 16 avril 2010 (appréciation britannique) (pièce EU-(article 13)-34) (RCES)).

[468] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 282 (citant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 157). Voir aussi la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 137.

repère du marché correspondant"[469], les États-Unis avancent leurs propres estimations des "taux de rendement" associés à chacune des quatre mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ainsi que des points de repère relatifs au taux d'intérêt du marché comparables, faisant valoir que ces éléments de preuve démontrent que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB sont des subventions.

6.296. En ce qui concerne le premier élément de la comparaison, les États-Unis proposent d'utiliser les "taux de rendement" "cités dans les accords d'AL/FEM".[470] Toutefois, parce qu'ils font valoir qu'il n'y a pas d'instrument de financement disponible sur le marché qui présente l'ensemble des caractéristiques particulières de l'AL/FEM, ils estiment que, pour le deuxième élément de la comparaison, un point de repère relatif au taux d'intérêt du marché devrait être utilisé en remplacement.[471]

6.297. Les États-Unis construisent les points de repère relatifs au taux d'intérêt du marché qu'ils proposent sur la base du taux d'intérêt qu'un prêteur sur le marché aurait offert à Airbus pour ses activités d'emprunt générales, majoré d'une prime de risque par projet représentant le rendement additionnel qu'un prêteur exigerait pour accorder un financement aux conditions liées au projet particulières de l'AL/FEM.[472] Ils font valoir qu'une comparaison de leurs taux de rendement estimés pour chacune des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB contestées et des points de repère relatifs aux taux d'intérêt du marché correspondants révèle que "les taux servant de points de repère commerciaux sont plus élevés que les taux effectifs que la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni ont effectivement demandés à Airbus pour l'AL/FEM pour l'A350XWB".[473] Ils concluent donc que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB confèrent un "avantage" à Airbus au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.[474]

6.298. L'Union européenne fait valoir que les déclarations des pouvoirs publics et les articles de presse invoqués par les États-Unis ne sont pas suffisants pour démontrer que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB confèrent un "avantage" à Airbus. Selon elle, pour établir le bien-fondé de leur argument, les États-Unis doivent démontrer que les taux de rendement obtenus par les États membres de l'Union européenne sont, en fait, inférieurs à ceux qu'aurait obtenus un prêteur sur le marché pour un financement semblable.[475] En outre, l'Union européenne ajoute que, dans la mesure où les États-Unis font valoir que les éléments de preuve pertinents donnent à penser que l'AL/FEM et ses caractéristiques essentielles ne seraient jamais disponibles sur le marché quelles que soient les circonstances[476], cela est à la fois: a) contraire à la constatation du Groupe spécial initial selon laquelle certaines caractéristiques de l'AL/FEM ne comportent pas intrinsèquement de taux inférieurs à ceux du marché[477], et b) erroné sur le plan factuel: l'Union européenne met en avant l'existence d'autres instruments du marché comme éléments de preuve contredisant cette affirmation.[478]

[469] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 282 et 283 (citant les rapports de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 834 et 838; et *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 174); et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 283 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 873, 874 et 924).

[470] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 284.

[471] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 129 à 138, 365 et 389; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 283, 288 et 289; déclaration liminaire (publique) des États-Unis, paragraphe 37 ("{L}e point de repère préconisé par les États-Unis … utilise un point de repère construit précisément que l'AL/FEM n'a pas d'équivalent sur le marché".)

[472] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 285 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 860 à 862 et 874; et le rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphes 12 à 22).

[473] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 286.

[474] Par exemple, deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 286 et 413.

[475] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 370; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 283 (citant les rapports de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 834 et 838; et *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 174).

[476] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 371 à 373 et 352 (troisième point); et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 284 à 289.

[477] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.531.

[478] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 285 et 286.

6.299. Bien que l'Union européenne convienne que la question à se poser s'agissant de l'"avantage" est celle de savoir si l'AL/FEM est accordée à des taux inférieurs à ceux du marché[479], elle estime que les États-Unis sous-estiment les taux de rendement attendus au titre des contrats et surestiment les taux de rendement servant de point de repère du marché.[480] Elle indique que, pour diverses raisons, l'approche proposée par les États-Unis "est une méthode qui n'est pas assez solide d'un point de vue financier et économique et qui ne résiste pas à un examen minutieux".[481] En particulier, elle ne partage pas le point de vue des États-Unis s'agissant des taux qui étaient prévus au titre des contrats, des risques inhérents tant à la forme du financement qu'au projet en question et des rendements qu'un prêteur sur le marché aurait probablement cherché à obtenir pour un financement du projet selon ces modalités et conditions.

6.300. Avant d'évaluer le bien-fondé des arguments des parties, nous précisons tout d'abord notre interprétation de l'invocation par les États-Unis des déclarations des pouvoirs publics et articles de presse fournis avec leurs communications écrites.

6.301. Comme cela a déjà été indiqué, les États-Unis affirment que certaines déclarations des pouvoirs publics et certains articles de presse démontrent que l'AL/FEM n'est pas disponible à des conditions commerciales et, donc, que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB confèrent un "avantage" à Airbus. Nous considérons qu'en affirmant cela, ils font valoir non pas que des instruments de financement analogues à l'AL/FEM ne pourraient jamais exister sur le marché, mais seulement que de telles mesures ne seraient pas accordées *selon les modalités et conditions* des contrats d'AL/FEM contestés (y compris les taux de rendement).[482] À notre avis, l'argumentation des États-Unis n'est pas incompatible avec l'approche adoptée par le Groupe spécial initial pour la question de l'avantage parce qu'elle concerne les modalités et conditions particulières des instruments et ne suppose pas que toutes les AL/FEM, par définition, comporteraient nécessairement des taux de rendement inférieurs à ceux du marché. De plus, nous considérons que les déclarations des pouvoirs publics et articles de presse en question ne sont pas incompatibles avec la manière dont, selon notre interprétation, les États-Unis font valoir leur point de vue. D'après nous, les déclarations en question concernent non pas le point de savoir si le marché accorderait un financement pour des LCA à quelques conditions que ce soit, mais plutôt le point de savoir si le marché accorderait un financement – avec ces caractéristiques particulières – selon des modalités et conditions (y compris les taux de rendement) qui le rendraient disponible dans la pratique pour l'emprunteur.

6.302. Dans la mesure où les affirmations de l'Union européenne impliquent que le seul élément de preuve pertinent pour l'analyse de l'avantage que nous devons effectuer dans le présent différend est une comparaison des taux, nous ne sommes pas d'accord. Bien que l'analyse de la question de savoir si une contribution financière comportant un transfert direct de fonds confère un "avantage" suppose habituellement de comparer les taux de rendement avec un taux servant de point de repère du marché, nous n'excluons pas que d'autres éléments de preuve puissent être pertinents pour la question de savoir si un avantage est ou non conféré.

6.303. S'agissant de savoir si les déclarations des pouvoirs publics et communiqués de presse présentés par les États-Unis sont suffisants pour établir des éléments *prima facie* dans le présent différend[483], nous rappelons que ces déclarations et communiqués ont été pour l'essentiel fournis avec la première communication écrite des États-Unis, avant que les contrats d'AL/FEM effectifs concernant l'A350XWB n'aient été mis à disposition par l'Union européenne en réponse à notre demande de renseignements au titre de l'article 13 du Mémorandum d'accord. Selon nous, notre évaluation de la question de savoir si l'AL/FEM confère un avantage devrait reposer sur un examen de l'intégralité des arguments et éléments de preuve des parties. Outre les déclarations et communiqués mentionnés, l'argument des États-Unis fait intervenir, entre autres choses, l'utilisation des taux de rendement des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB et leur

[479] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 280.

[480] Voir, par exemple, la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 291, 280, 294 à 304 et 305 à 352.

[481] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 293.

[482] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 8, 106, 117, 129 à 138 et 330; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 278 à 293.

[483] Nous rappelons que l'Organe d'appel a donné la définition suivante d'un "commencement de preuve" dans les procédures de l'OMC: "un commencement de preuve, en l'absence de réfutation effective par la partie défenderesse, fait obligation au groupe spécial, en droit, de statuer en faveur de la partie plaignante fournissant le commencement de preuve". (Rapport de l'Organe d'appel *CE – Hormones*, paragraphe 104).

comparaison avec un point de repère. Nous ne considérons donc pas que notre évaluation du point de savoir si les États-Unis ont établi le bien-fondé de leur argument devrait être axée exclusivement sur les déclarations et communiqués présentés par les États-Unis principalement dans leur première communication écrite.

6.304. Conformément au traitement des éléments de preuve semblables dans la procédure initiale, nous considérons donc comme pertinents et prendrons en compte les déclarations des pouvoirs publics et communiqués de presse et déterminerons par nous-mêmes leur poids et leur valeur probante.[484] De même, nous considérerons comme pertinents et prendrons en compte d'autres autres éléments de preuve concernant la disponibilité d'un financement.

6.305. Nous allons maintenant évaluer les éléments de preuve et arguments qui nous ont été présentés, en suivant l'approche développée par les parties dans leurs communications. À la lumière des arguments des parties, nous examinerons si les taux de rendement attendus par les États membres de l'Union européenne concernés au titre des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB sont inférieurs à ceux qu'aurait exigés un prêteur sur le marché pour un financement à des conditions semblables. C'est la même approche fondamentale que celle qui a été adoptée par le Groupe spécial dans la procédure initiale.

6.5.2.3.3.1 Taux de rendement attendus des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB

6.306. Nous commençons notre analyse de l'avantage en déterminant les taux de rendement[485] des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB afin de les comparer avec un point de repère du marché. Les arguments relatifs aux différents taux de rendement qui ont été avancés par les parties soulèvent les principales questions suivantes: a) la question de savoir si les taux de rendement attendus des contrats d'AL/FEM devraient inclure les entrées de fonds attendues au titre des redevances; b) la question de savoir si le taux de rendement attendu du contrat allemand devrait inclure les entrées de fonds au titre de certaines commissions; et c) des problèmes concernant l'exactitude des taux de rendement internes estimés par l'Union européenne.

Question de savoir si les taux de rendement devraient inclure les entrées de fonds attendues au titre des redevances

6.307. Les parties sont en désaccord sur la question de savoir si, en principe, les recettes provenant du versement des redevances devraient être incluses dans les entrées de fonds utilisées pour le calcul des taux de rendement attendus des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB. Il apparaît qu'elles conviennent que les recettes provenant du versement des redevances devraient être traitées comme dans la procédure initiale[486], mais que leur interprétation diverge quant à la manière dont les redevances ont été traitées dans cette procédure.

6.308. Selon l'expert des États-Unis, M. Jordan, dans la procédure initiale, le Groupe spécial "a validé" l'approche consistant à exclure les redevances et "a mis en doute la légitimité des calculs de taux d'intérêt qui prenaient en compte les redevances versées".[487] Ils affirment ce qui suit:

> Même si le Groupe spécial a décrit cette approche comme ne prenant pas pleinement en compte les effets des versements de redevances, il a minimisé l'importance de ces versements en disant que "bien qu'ils soient *manifestement* exigés par les dispositions des accords d'AL/FEM, les versements de redevances risqu{aient} de ne jamais être effectués s'ils {étaient} liés à un nombre de ventes d'aéronefs qui … ne pourr{ait} jamais être atteint dans la réalité". En outre, le Groupe spécial n'a pas approuvé la

[484] Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1919.

[485] Les États-Unis utilisent les expressions "taux de rendement" et "taux d'intérêt" des contrats et font référence à différents taux, y compris un taux d'intérêt périodique perçu sur le principal restant dû. (Voir, par exemple, la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 284.) L'Union européenne fait référence au "taux de rendement interne" (TRI) des contrats. (Voir, par exemple, la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 291 et 294 à 304.) Par souci de clarté, nous utilisons l'expression "taux de rendement" comme expression générique et appelons les taux proposés par l'Union européenne "taux de rendement internes" ou estimations des TRI.

[486] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 297; et réponse des États-Unis à la question n° 91 du Groupe spécial, paragraphes 350 et 351.

[487] Rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 8.

> méthode utilisée par l'UE pour déterminer les taux de rendement effectifs, qu'il a au contraire décrite comme "tout au plus représent{ant} … la limite supérieure".[488] (italique ajouté par les États-Unis)

6.309. Les États-Unis ajoutent toutefois que "{p}uisque les véritables taux de rendement se trouvent quelque part entre l'approche utilisée par {les experts des États-Unis} NERA et celle qui a été utilisée par l'UE pendant la phase d'examen au fond, NERA s'appuie sur sa propre approche aux fins du présent différend sur la mise en conformité".[489]

6.310. L'Union européenne fait valoir que l'utilisation des taux identifiés par les États-Unis exclut indûment les recettes des redevances sur les aéronefs qui sont prévues d'après le nombre de livraisons d'aéronefs attendues dans le "cas de référence" et sous-évaluent par conséquent les rendements attendus au titre des contrats d'AL/FEM.[490] Elle déclare que cette approche est, en fait, incompatible avec l'approche adoptée par le Groupe spécial dans la procédure initiale.[491] Elle fournit ses propres estimations des taux de rendement, sous la forme de taux de rendement internes (TRI) incluant les entrées de fonds correspondant aux recettes des redevances attendues dans le cas de référence, calculés au moyen de certains renseignements sur les prix des aéronefs.[492]

6.311. En outre, l'Union européenne indique aussi que même ces chiffres "sont établis avec prudence à un niveau bas … parce que les quatre accords concernant l'A350XWB exigeraient tous **[***]**".[493] Autrement dit, les TRI proposés par l'Union européenne sont définis comme reflétant seulement le rendement pour les États membres qui pourrait être prévu sur la base de **[***]**. L'Union européenne estime que l'"on peut s'attendre à ce que le nombre des livraisons effectives pendant la durée de vie du programme soit plus élevé que le nombre prudent de livraisons utilisé pour l'établissement du budget de capital dans l'analyse de rentabilité concernant le lancement".[494]

6.312. Nous faisons observer que dans la procédure initiale, le Groupe spécial a dit ce qui suit au sujet des contrats qui étaient en cause à l'époque:

> D'après ce que nous croyons comprendre, les redevances prévues dans le cadre de ces contrats représentent une part des recettes générées par les ventes des LCA financés, après que l'AL/FEM a été entièrement remboursée. Selon nous, le fait que ces versements étaient expressément prévus dans ces contrats indique que les pouvoirs publics des États membres des CE escomptaient dans une certaine mesure qu'ils pourraient bonifier le taux de rentabilité qu'ils obtiendraient par ailleurs pour leur investissement.[495]
>
> … tout comme les TRI déterminés pour les contrats qui ne prévoyaient pas le versement de redevances, les TRI établis compte tenu de versements de redevances sont par nature hypothétiques et dépendent de la réalisation des prévisions indiquées dans l'analyse de rentabilité d'Airbus pertinente concernant le nombre, la date et (pour certains contrats) les prix des livraisons. Ainsi, bien que nous reconnaissions que l'inclusion de dispositions relatives au versement de redevances dans les contrats d'AL/FEM est en soi un élément prouvant que le versement de redevances était d'une certaine façon attendu, nous estimons néanmoins que les TRI établis par les Communautés européennes, compte tenu des versements de redevances, ne peuvent tout au plus représenter que la limite supérieure des attentes que pouvaient

[488] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 284 (citant le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.412 et 7.414).
[489] Deuxième communication écrite des États-Unis, note de bas de page 421.
[490] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 291 et 294 à 304.
[491] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 297.
[492] Les renseignements sur les prix des aéronefs ne sont pas divulgués dans les documents afférents aux contrats concernant l'A350XWB et n'ont pas été mis à la disposition du Groupe spécial ou des États-Unis dans la présente procédure.
[493] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 301.
[494] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 302.
[495] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.410.

raisonnablement avoir les pouvoirs publics des États membres des CE au moment de la conclusion des contrats.[496]

6.313. Bien que le Groupe spécial initial ait noté que les redevances dues conformément au cas de référence représentaient la "limite supérieure" des attentes que pouvaient avoir les États membres concernés au moment de la conclusion des contrats, il a effectivement poursuivi son analyse en utilisant des TRI qui incluaient les recettes des redevances. Nous ne souscrivons donc pas à l'interprétation des États-Unis selon laquelle le Groupe spécial "a validé" l'approche consistant à exclure les recettes des redevances.

6.314. Nous estimons que s'il n'y a aucune différence factuelle pertinente dans la façon dont les redevances sont envisagées dans le cadre des contrats d'AL/FEM dans la présente procédure, les redevances devraient, en principe, être incluses dans les calculs servant à déterminer les taux de rendement attendus des contrats d'AL/FEM dans la présente procédure, conformément à l'approche adoptée par le Groupe spécial initial.

6.315. Il apparaît que les parties conviennent qu'il n'y a dans la façon dont les redevances sont envisagées dans le cadre des contrats aucune différence factuelle pertinente qui nécessiterait de s'écarter de l'approche adoptée par le Groupe spécial dans la procédure initiale.[497] En particulier, il apparaît que les parties conviennent que les versements de redevances pour l'A350XWB sont **[***]**.[498] Nous sommes convaincus que des redevances sont généralement attendues au titre des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB dans des proportions qui sont semblables à celles prévues dans les contrats concernant l'A380.[499] Pour les contrats concernant l'A380, le Groupe spécial a accepté dans la procédure initiale de procéder en utilisant les recettes des redevances attendues sur les livraisons jusqu'à concurrence du niveau de livraisons prévu dans le cas de référence.

6.316. Comme dans la procédure initiale, nous admettons que les redevances sont plus hypothétiques que d'autres paiements parce qu'elles sont à la fois subordonnées au succès et fondées sur les prévisions de livraisons à plus long terme et qu'elles sont davantage entourées d'incertitude que les paiements effectués aux fins du remboursement du principal. Nous considérons qu'il est néanmoins pertinent de les inclure afin de refléter les taux de rendement maximaux que les pouvoirs publics pourraient attendre si le nombre de livraisons indiqué dans le cas de référence avait lieu conformément aux calendriers prévisionnels des livraisons attendues dans le cadre des contrats.[500] Les incertitudes qui sont pertinentes pour les risques qu'un prêteur

[496] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.414.

[497] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 297; et réponse des États-Unis à la question n° 91 du Groupe spécial, paragraphes 350 et 351.

[498] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 91 du Groupe spécial, paragraphe 250; observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 91 du Groupe spécial, paragraphes 799 et 800; et *Percentage of aircraft deliveries forecast in program business case anticipated to fully repay MSF* (pièce EU-376) (RCES).

[499] Voir *Percentage of aircraft deliveries forecast in program business case anticipated to fully repay MSF* (pièce EU-376) (RCES), page 4. Les contrats prévoient des livraisons postérieures au remboursement du principal comme suit. Contrat français: remboursement du principal attendu au moment de la livraison **[***]**, ce qui est inférieur au nombre RCES total de livraisons attendu figurant dans le calendrier. Contrat allemand: remboursement attendu au moment de la livraison des "**[***]** premiers aéronefs". Alors que le calendrier de paiement allemand **[***]**, le contrat allemand cite le cas de référence RCES comme étant pertinent pour **[***]**. Contrat espagnol: remboursement du principal attendu au moment de la livraison **[***]**. Le contrat **[***]**. Le calendrier de livraison du contrat britannique **[***]** et définit donc les attentes en matière de redevances sur cette base (annexe 8 du Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-09) (RCES); accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction vers l'anglais) (RCC/RCES), section 6.1; accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES). Voir aussi les observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 91 du Groupe spécial, paragraphes 738 à 740).

[500] En outre, comme cela sera exposé plus en détail plus loin dans la section concernant un point de repère du marché approprié, les États-Unis proposent de considérer que les rendements attendus des contrats concernant l'A350XWB s'étalent sur une période d'environ 20 ans. Ce délai ne serait pertinent que s'il était admis que les ventes d'aéronefs donnant lieu au paiement de redevances contribuent aux rendements attendus. (On s'attend à ce que le remboursement intégral du principal au moyen de prélèvements ait lieu **[***]**.) Il apparaît que dans cet argument (qui sera détaillé plus tard), les États-Unis cherchent à établir la période entière pendant laquelle on s'attend à ce que les entrées et sorties de fonds prévues aient lieu, y compris les redevances.

sur le marché peut prendre en compte lorsqu'il détermine le taux de rendement qu'il chercherait à obtenir pour le financement d'un projet particulier, à des conditions particulières, sont examinées de façon plus approfondie plus loin dans le cadre de la détermination de la prime de risque par projet qu'un prêteur sur le marché pourrait ajouter pour un tel financement.

6.317. Par conséquent, conformément à l'approche adoptée par le Groupe spécial dans la procédure initiale, la valeur des versements de redevances – jusqu'à concurrence du niveau des livraisons figurant dans le cas de référence et le calendrier prévisionnel des livraisons – est pertinente pour l'établissement des taux de rendement que les États membres de l'Union européenne auraient pu attendre, compte tenu des chiffres apparaissant dans les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB et le cas de référence. Dans la présente procédure, nous incluons donc les recettes des redevances attendues sur les livraisons prévues dans le cas de référence pour déterminer les taux de rendement attendus au titre des contrats d'AL/FEM.

6.318. S'agissant de la déclaration de l'Union européenne selon laquelle l'inclusion des seules redevances fondées sur le nombre total de livraisons prévues par Airbus dans son cas de référence aboutit à une estimation "prudente" parce que les contrats concernant l'A350XWB prévoient **[***]**, nous n'y souscrivons pas. Il apparaît que les affirmations de l'Union européenne reposent sur l'hypothèse que le résultat effectif du programme relatif à l'A350XWB peut être différent du résultat projeté concernant les livraisons, c'est-à-dire meilleur que ce dernier. Il se peut que ce soit le cas. Toutefois, il n'y a pas d'éléments de preuve montrant que c'était ce que prévoyaient les États membres concernés de l'Union européenne au moment de la conclusion des contrats d'AL/FEM pertinents. Par conséquent, tout comme nous acceptons l'inclusion des redevances dans le calcul des taux de rendement malgré la possibilité que les prévisions de livraisons sur lesquelles elles sont fondées ne soient jamais réalisées, de même nous jugeons inutile de qualifier les attentes des États membres de l'Union européenne de "prudentes" en raison de la possibilité que le programme relatif à l'A350XWB ait davantage de succès que prévu. En outre, si le nombre de livraisons "utilisé pour l'établissement du budget de capital dans l'analyse de rentabilité concernant le lancement"[501] est d'ordinaire considéré comme "prudent", comme l'Union européenne le laisse entendre, on peut présumer que le caractère prudent des estimations serait pris en compte par des prêteurs avertis comme les États membres de l'Union européenne concernés au moment de décider de l'admissibilité d'un taux de rendement. Nous ne pensons donc pas comme l'Union européenne que les taux de rendement calculés sur la base du calendrier des livraisons figurant dans le cas de référence et des dispositions contractuelles pertinentes en matière de remboursement seraient nécessairement "établis avec prudence à un niveau bas".[502] En effet, nous notons à cet égard que les analyses effectuées par Steer Davies Gleave et CompetitionRx donnent à penser que les chiffres relatifs aux aéronefs produits et livrés chaque année qui sont prévus dans le cas de référence relatif à l'A350XWB ne sont historiquement pas prudents.[503]

6.319. Ayant rappelé que le Groupe spécial initial avait accepté l'inclusion des redevances dans le calcul des rendements maximaux des contrats d'AL/FEM pertinents, et étant donné que les parties conviennent qu'il n'y a pas de différence factuelle pertinente dans la présente procédure en ce qui concerne la façon dont les redevances sont dues au titre des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB par rapport aux contrats d'AL/FEM antérieurs à l'A350XWB, nous concluons qu'en principe, il serait approprié d'inclure les recettes des redevances en fonction des attentes figurant dans le "cas de référence" et du calendrier prévisionnel des livraisons pour le calcul des taux de rendement des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB. Nous sommes donc disposés à accepter les TRI de l'Union européenne dans la mesure où ils reflètent ces recettes prévues.

Question de savoir si les taux de rendement devraient inclure les entrées de fonds au titre des commissions

6.320. Les parties sont en désaccord sur le point de savoir si les entrées de fonds au titre de certaines commissions devraient être incorporées dans l'estimation des rendements du contrat

[501] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 302.

[502] Seules les redevances devant être versées conformément au calendrier prévisionnel des livraisons sont incluses dans l'estimation des TRI faite par M. Whitelaw.

[503] Professor Thomas Hoehn, CompetitionRx, "*Financial Viability and Funding Implications of the A350XWB Development Programme*", 13 janvier 2013 (rapport de CompetitionRx) (révision) (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphes 116 et 117. Voir aussi Max Kingsley-Jones, "*Paris Air Show: A350XWB ready to rock*", *FlightGlobal News*, 5 juin 2009 (pièce USA-428), page 5.

d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB. En particulier, les États-Unis excluent, alors que l'Union européenne inclut, les recettes provenant de deux types de commissions demandées par l'Allemagne lorsqu'ils estiment les rendements.[504] Les États-Unis affirment en outre que si les commissions sont incluses dans le calcul du taux de rendement du contrat allemand, alors un montant correspondant à ces commissions devrait aussi être inclus dans le point de repère[505], au motif qu'il s'agit de commissions pour services normales qui auraient été demandées par un prêteur sur le marché.[506] De plus, ils proposent d'ajouter un montant au point de repère pour *tous les autres contrats*, que des frais administratifs aient été ou non envisagés dans le contrat, au motif que ces autres montants auraient été acquittés par Airbus pour un emprunt aux conditions du marché et que l'exonération de ces commissions normales est une caractéristique avantageuse des contrats d'AL/FEM.[507] Nous traitons dans la présente section la question de savoir s'il convient d'inclure chacune des commissions allemandes dans les calculs des TRI.

6.321. Plusieurs commissions sont mentionnées dans le contrat d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB. Une **[***]** y est expressément mentionnée en tant que **[***]** et n'est pas en cause, car elle a été incluse à la fois par l'expert des États-Unis, M. Jordan, et par celui de l'Union européenne, M. Whitelaw, dans leurs rapports exposant leurs estimations des rendements des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB.[508]

6.322. Deux autres commissions sont mentionnées dans le contrat allemand concernant l'A350XWB: une commission **[***]** annuelle, au taux de **[***]**, et une commission **[***]** semestrielle, au taux de **[***]**, payable en **[***]** et **[***]** de chaque année.[509] L'expert des États-Unis, M. Jordan, n'a pas inclus ces commissions dans l'estimation du taux allemand. L'expert de l'Union européenne, M. Whitelaw, a répondu que c'était incorrect et a fourni une estimation du TRI allemand qui est censée inclure les deux commissions.[510] Il apparaît que la commission **[***]** annuelle s'élève au total à environ **[***]** euros sur la durée prévue de l'AL/FEM suivant le calendrier de livraisons allemand et le cas de référence d'Airbus; et que la commission **[***]** semestrielle s'élève au total à environ **[***]** euros sur la même durée prévue de l'AL/FEM.

6.323. Dans la présente section, nous examinons la qualification des commissions et le point de savoir si les recettes de ces commissions devraient être incluses dans les estimations des TRI. Les parties avancent des arguments connexes concernant l'ajustement d'un taux de rendement servant de point de repère du marché. Ces arguments sont introduits ici à titre de contexte mais sont traités plus loin dans la section concernant le taux de rendement servant de point de repère du marché.

6.324. En réponse à l'ajout par M. Whitelaw des commissions pour le calcul des TRI, M. Jordan a dit ce qui suit: "{L}es commissions que M. Whitelaw inclut, ainsi que la commission incluse dans le rapport Jordan, sont des commissions pour services particuliers. Il faudrait aussi ajouter ces commissions au point de repère du marché en partant du principe que des prêteurs sur le marché demanderaient les mêmes commissions pour les mêmes services. Sinon, les commissions peuvent être omises à la fois des taux de l'AL/FEM et des points de repère du marché".[511]

---

[504] Rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 7 et tableau 1; M. Robert Whitelaw, "*Response to Dr Jordan's report on the benefits of MSF*", 13 décembre 2012 (réponse de M. Whitelaw à M. Jordan) (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphe 4; M. Robert Whitelaw, "*Rebuttal of Dr Jordan's Reply to My Comments on His Initial Report*", 21 juin 2013 (deuxième réponse de M. Whitelaw à M. Jordan) (pièce EU-396) (RCC/RCES), paragraphes 28 et 29.

[505] Dr James Jordan, NERA, "*Reply to Professor Whitelaw's Response to Jordan Report*", 20 mai 2013 (réplique de M. Jordan) (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 12 et note de bas de page 20.

[506] Réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial.

[507] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 12 et note de bas de page 20.

[508] Rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 7 et tableau 1, note 2; réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphe 4. Cette commission constitue expressément une partie du taux d'intérêt périodique prévu dans le contrat.

[509] Réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphe 7 et tableau y relatif; annexe 13.1 a) de l'accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-26) (traduction vers l'anglais) (RCC), article 4.1 et 4.4.

[510] Notre examen de la communication de M. Whitelaw nous amène à penser que les montants des commissions utilisés dans le calcul du TRI n'ont pas toujours été pris en compte aux dates précises auxquelles il était prévu qu'ils soient versés. Nous notons toutefois que cette erreur apparente ne fait pas une différence notable pour le TRI global du contrat d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB.

[511] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 12 et note de bas de page 20.

6.325. Les États-Unis font valoir en outre qu'"en se tournant vers les pouvoirs publics {des États membres} pour financer le programme relatif à l'A350XWB, Airbus a évité les commissions {de validation, les commissions d'engagement de prêt et les frais administratifs}. Par conséquent, si l'on considère que le TRI effectif de l'AL/FEM pour l'A350XWB inclut des commissions comme les commissions "**[***]**" et "**[***]**" prévues dans le contrat d'AL/FEM allemand, alors les taux d'emprunt de société correspondants applicables à Airbus établis pour les pouvoirs publics des quatre États membres devraient aussi inclure les commissions de validation et autres commissions".[512]

6.326. Comme cela est expliqué plus bas, l'Union européenne considère que les commissions commerciales – frais administratifs et autres commissions demandées pour un prêt commercial – ne seraient dûment incluses dans un point de repère que si elles sont analogues à celles qui sont demandées par l'État membre concerné. De plus, selon elle:

> Pour déterminer s'il faudrait inclure "des commissions commerciales analogues" dans un point de repère et lesquelles, il est tout d'abord nécessaire de comprendre la nature et les caractéristiques des commissions incluses dans l'instrument contesté; sans cette compréhension, il est impossible de savoir quelles "commissions commerciales" seraient "analogues" et dûment incluses dans un point de repère.[513]

6.327. L'Union européenne estime que les États-Unis n'ont pas établi que la commission **[***]** et la commission **[***]** prévues dans le contrat allemand étaient analogues à des commissions de validation, commissions d'engagement de prêt et/ou frais administratifs et, donc, qu'ils n'ont pas établi que ces commissions devraient faire dûment partie d'un point de repère approprié.[514]

6.328. L'Union européenne fait valoir que les commissions **[***]** et **[***]** payables au titre du contrat d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB ne sont pas perçues "pour les coûts d'émission et d'administration" du prêt mais font plutôt partie du rendement obtenu par la KfW en qualité de prêteur. Elle affirme que les deux commissions "améliorent le rendement pour le prêteur".[515] Elle estime que les entrées de fonds au titre des commissions devraient être ajoutées au calcul des taux de rendement internes attendus.[516]

6.329. L'Union européenne dit que la *commission* **[***]** "est simplement une autre forme de paiement d'intérêts" qui est "**[***]**".[517] Elle affirme qu'Airbus ne reçoit rien en échange de la *commission* **[***]**, en dehors du prêt lui-même.[518]

6.330. S'agissant de la *commission* **[***]**, l'Union européenne soutient que cette commission:

> fait également partie du rendement pour le prêteur, sous la forme d'un paiement d'intérêts. Cet élément de la structure du rendement de la KfW a été conçu pour isoler une partie du rendement que la KfW obtiendrait **[***]**. Par commodité et pour **[***]**, l'accord de prêt prévoit qu'Airbus paiera séparément **[***]** à la KfW. Collectivement, ces paiements constituent le rendement pour la KfW, **[***]**. En obtenant **[***]**.[519]

[512] Réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 6.
[513] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 6.
[514] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 12.
[515] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 3.
[516] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 9.
[517] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 9.
[518] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 11.
[519] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 10.

6.331. En conséquence, l'Union européenne indique qu'*Airbus* ne reçoit rien en échange de la *commission* **[***]**, en dehors du prêt lui-même.[520]

6.332. S'agissant de la qualification par les parties des commissions **[***]** et **[***]** payables au titre du contrat d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB, nous observons que la nature des commissions ne ressort pas très clairement du contrat et n'y est pas expressément indiquée. Aucune de ces commissions n'est décrite dans le contrat comme servant à rembourser le principal du prêt ou contribuant au montant des intérêts périodiques payables sur le principal restant dû. Par contre, comme cela a déjà été noté, **[***]** – qui n'est pas en cause – y est mentionné comme faisant partie du taux d'intérêt périodique.

6.333. S'agissant de la *commission* **[***]**, nous notons que la structure du contrat allemand inclut des montants "**[***]**" par opposition à des montants "**[***]**". Des obligations différentes s'appliquent aux sommes dues sous des formes différentes. Cela donne un certain poids à l'explication de l'Union européenne selon laquelle la commission **[***]** est appelée "commission" uniquement pour montrer qu'elle est en fait une partie **[***]** du taux d'intérêt. Nous notons l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle les deux commissions "améliorent le rendement pour le prêteur".[521] Nous notons que les prêteurs sur le marché peuvent tout à fait inclure des obligations en matière de commissions dans un contrat de prêt comme moyen d'améliorer ou de garantir les recettes demandées en échange de l'octroi du prêt. Nous sommes disposés à effectuer le reste de l'analyse de l'avantage en utilisant un TRI incluant les recettes de cette commission parce qu'il reflète les rendements de l'Allemagne au titre du contrat.

6.334. S'agissant de la *commission* **[***]**, nous estimons qu'il serait approprié d'inclure les entrées de fonds au titre de cette commission dans les estimations des TRI. La distinction appliquée pour la commission **[***]** (s'agissant des règles relatives aux éléments "**[***]**" par opposition à "**[***]**") s'applique de la même façon pour la commission **[***]**. Toutefois, nous reconnaissons aussi que la commission **[***]** est essentiellement fonction du fait que le prêt est octroyé par la KfW: **[***]** et la commission correspondante signifient que, sur le plan fonctionnel, **[***]**. Nous notons que **[***]** fait que le prêt est offert essentiellement aux mêmes conditions que les autres contrats (c'est-à-dire **[***]**). Dans ces circonstances, nous ne faisons pas de distinction entre le Membre et son organisme public, et la distinction entre l'entité étatique prêteuse et **[***]** est, à notre avis, sans importance. Nous incluons donc la commission dans les rendements qu'Airbus doit payer en échange du transfert de risque à l'Allemagne et la considérons comme étant pertinente pour la question de savoir ce qu'un prêteur sur le marché exigerait pour assumer les mêmes risques.

6.335. D'une manière générale, les commissions et frais associés, par exemple, à l'administration, au traitement ou à la gestion d'un prêt aux conditions du marché pourraient ne pas faire partie des rendements de ce prêt en soi et peuvent être destinés à indemniser le prêteur de la valeur des services qu'il rend au bénéficiaire, mais ce sont en fin de compte des recettes qui reviennent au prêteur en échange de l'octroi du prêt. Ces commissions et frais pourraient, en principe, varier selon le prêteur et le type de prêt. D'après nous, toutefois, cela ne les prive pas de pertinence pour une analyse de la question de savoir si un "avantage" a été conféré conformément à l'article 1.1 1) b) de l'Accord SMC. Nous estimons que dans la présente procédure, il est approprié de considérer ces montants comme faisant partie du taux d'emprunt, afin de voir si un avantage a été conféré au bénéficiaire par rapport à ce que le bénéficiaire aurait pu obtenir sur le marché. Nous estimons donc que les montants demandés par l'État membre devraient en tout état de cause être pris en compte dans un examen du point de savoir si un avantage a été conféré.

6.336. Par conséquent, il est selon nous approprié d'inclure les montants censés être payés par Airbus sous la forme des commissions dues au titre du contrat d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB dans l'estimation du TRI de ce contrat.

[520] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 11.

[521] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 3.

Problèmes de qualité et d'exactitude et non-fourniture de renseignements par l'Union européenne au Groupe spécial

6.337. Nous mettons maintenant en lumière plusieurs problèmes de qualité et d'exactitude concernant les estimations des TRI fournies par l'Union européenne. Pour commencer, nous tenons à observer que, malgré la demande qui lui était faite, l'Union européenne n'a pas fourni les renseignements et explications qui nous auraient permis de résoudre les problèmes de qualité et d'exactitude que nous avons identifiés. Cela a eu une incidence sur notre capacité de vérifier de manière indépendante ses estimations des TRI. Les États-Unis nous demandent instamment d'écarter ces estimations en raison des problèmes de qualité et d'exactitude, principalement parce que les estimations révisées fournies par l'Union européenne ne peuvent pas être vérifiées.[522]

6.338. Le premier des problèmes de qualité et d'exactitude que nous avons identifiés concerne essentiellement les *renseignements* non divulgués *sur les prix des aéronefs* sur la base desquels ont été déterminés les montants des redevances dans trois des contrats d'AL/FEM et les prélèvements de remboursement dans l'un des contrats.[523] Les prix prévus des aéronefs dont la valeur de ces paiements dépend ne sont pas inclus dans les contrats. Il n'est donc pas possible de connaître la valeur précise de ces paiements d'après les modalités des contrats eux-mêmes. Les prix prévus des aéronefs ne figurent pas dans la présentation censée avoir été fournie aux États membres de l'Union européenne concernés pour servir de base à leur décision de fournir l'AL/FEM.[524] Ils ne sont pas non plus inclus dans, par exemple, le document identifié par l'Union européenne comme étant l'analyse de rentabilité de l'A350XWB.[525]

6.339. L'Union européenne n'a pas divulgué les calculs ni les montants des flux de liquidités sous-tendant ses estimations des TRI lorsqu'elle a communiqué celles-ci pour la première fois.[526] De plus, lorsqu'il lui a été spécifiquement demandé de fournir les calculs pertinents, elle a présenté des analyses des flux de liquidités dans lesquelles les renseignements sur les prix et les recettes des redevances prévus avaient été supprimés.[527] Cependant, dans le contexte de ses arguments concernant le point de repère relatif au taux d'intérêt du marché approprié devant être appliqué aux mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB, elle a présenté des calculs incluant les renseignements sur les recettes des redevances prévues qui avaient été utilisés pour la détermination des TRI.[528] Nous avons examiné ces renseignements et avons trouvé plusieurs erreurs potentielles dans le calcul des TRI (et les calculs additionnels du point de repère).

6.340. Une première erreur que nous avons découverte était le *défaut de conversion des dollars EU en livres sterling*, erreur qui a été confirmée par l'Union européenne[529] et a eu un effet important sur les estimations des TRI. L'Union européenne a fourni de nouveaux calculs des TRI mais, dans ces calculs, les renseignements révisés sur les recettes attendues des redevances et prélèvements avaient été entièrement supprimés. Cela signifiait qu'aucune nouvelle vérification de

[522] Voir les observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne aux questions n° 163 à 165 du Groupe spécial (réponse groupée).

[523] Pour les contrats **[***]**, les redevances à payer sont fondées sur un pourcentage des prix effectifs des aéronefs. En revanche, dans le contrat **[***]**, les montants des redevances ne sont pas fondés sur un pourcentage des prix des aéronefs mais sont expressément indiqués et sont indépendants des prix des aéronefs. S'agissant du contrat **[***]**, la valeur des prélèvements à payer est également fondée sur les prix des aéronefs. D'après ce que nous croyons comprendre cependant, au titre du contrat **[***]**, les rendements doivent être **[***]**. Cela rend la valeur des recettes escomptées des prélèvements prévus dans le contrat **[***]** un peu moins subordonnée aux prix des aéronefs.

[524] Document concernant l'analyse de rentabilité (pièce EU-(article 13)-35) (RCES). La pièce EU-(article-13)-35 (RCES) est une présentation d'EADS constituée de 12 diapositives donnant un aperçu des commandes d'A350XWB de l'époque, de la croissance prévue du trafic aérien à l'échelle mondiale, de la famille de LCA A350XWB et des livraisons d'A350XWB prévues.

[525] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 55. Les conséquences de l'absence de renseignements essentiels pour la question de savoir si les États membres de l'Union européenne concernés ont fourni des AL/FEM à des conditions non commerciales sont examinées ailleurs dans le présent rapport, après notre analyse des points de repère du marché.

[526] Réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphe 7.

[527] Professor Robert Whitelaw, "*Internal rates of return anticipated under A350XWB EU Member State loans*", Further Report, 19 septembre 2013 (réponse complémentaire de M. Whitelaw) (pièce EU-421) (RCC/RCES), tableaux 1 à 5.

[528] Professor Robert Whitelaw, "*Calculation of the Macaulay Duration of the Financing Agreements for the A350XWB*" (pièce EU-380) (RCC/RCES).

[529] Réponse de l'Union européenne à la question n° 163 du Groupe spécial, paragraphes 2 et 4.

la révision par l'Union européenne des TRI proposés ne pouvait être faite. S'agissant des renseignements supprimés, l'Union européenne a fait référence à la communication du Groupe spécial du 16 septembre 2013. Cette communication concernait des données sur les coûts récurrents supprimées d'un document concernant l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, et des données sur les recettes supprimées du rapport de CompetitionRx. Dans cette communication, le Groupe spécial indiquait ce qui suit:

> Compte tenu de la nature exceptionnelle de l'extrême sensibilité de l'Union européenne s'agissant de la divulgation des données spécifiées sur les coûts récurrents et les recettes, le Groupe spécial a décidé de faire droit à sa demande visant à ce que ces renseignements soient exclus de sa réponse à la question n° 126 du Groupe spécial. Il le fait toutefois sans préjudice de tout nouvel examen de cette question à un stade ultérieur de la présente procédure, s'il devait conclure qu'il a besoin des renseignements non fournis par l'Union européenne pour mener à bien ses travaux.[530]

6.341. Il a été fait droit à la demande de l'Union européenne de ne pas divulguer certains renseignements demandés dans la question n° 126 dans le contexte de l'examen d'une question différente: la viabilité du programme relatif à l'A350XWB. Point important, dans notre communication, nous n'avons jamais exclu la possibilité que nous ayons besoin de ces mêmes renseignements ou d'autres renseignements ayant un caractère sensible, ou que nous les demandions, à un stade ultérieur de la présente procédure.

6.342. Une deuxième erreur que nous avons identifiée dans les calculs de l'Union européenne est une incompatibilité entre *l'estimation faite par M. Whitelaw* du nombre d'aéronefs qui devait permettre de rembourser le principal du prêt pour le contrat d'AL/FEM **[***]** concernant l'A350XWB et le nombre indiqué *dans le contrat pertinent lui-même*.[531] En réponse, l'Union européenne et M. Whitelaw ont dans un premier temps seulement dit que l'erreur résultait d'une mauvaise compréhension des recettes générées par les aéronefs.[532] M. Whitelaw a corrigé le nombre de livraisons d'aéronefs sur lequel il avait fondé ses conclusions concernant le contrat français sans fournir d'autre explication ni les calculs correspondants. Il n'a initialement corrigé aucun autre chiffre en fonction de cette mauvaise compréhension.[533] Par la suite, lorsque nous lui avons de nouveau demandé quelle était l'erreur[534], l'Union européenne a expliqué, dans une communication qui est RCES[535], en quoi l'erreur était liée à l'utilisation de conditions économiques correspondant à une période différente de la période utilisée dans le cas de référence et le contrat. Elle a dit ensuite que la même erreur aurait affecté le *contrat allemand*.[536] Nous ne pouvons pas vérifier si l'erreur manifeste a été corrigée de manière satisfaisante ni si elle affecterait le TRI du contrat allemand comme l'Union européenne l'allègue.

6.343. De plus, nous avons aussi relevé qu'il apparaît que le calcul du TRI du contrat allemand effectué par M. Whitelaw est fondé sur le calendrier des livraisons prévues plus ambitieux qui figurait dans les documents relatifs à l'analyse de rentabilité établis antérieurement et dans les autres contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB, et non pas sur le calendrier de livraisons **[***]**

---

[530] Communication du Groupe spécial du 16 septembre 2013, paragraphe 4.

[531] Voir la question n° 129 du Groupe spécial.

[532] Le 23 août 2013, dans sa question n° 129 a), le Groupe spécial a demandé à l'Union européenne ce qui suit: "Veuillez expliquer comment M. Whitelaw a calculé ce chiffre et pourquoi celui-ci est différent du chiffre pertinent figurant à la page 4 de la pièce EU-376 (RCES) et à l'article 6.3 du Protocole d'accord français (pièce EU-(article 13)-1 (RCC et RCES))." L'Union européenne a répondu que: "M. Whitelaw **[***]**" (réponse de l'Union européenne à la question n° 129 du Groupe spécial, paragraphe 88).

[533] Réponse complémentaire de M. Whitelaw (pièce EU-421) (RCC/RCES), paragraphes 18 à 20.

[534] Le 31 mars 2014, dans sa question n° 164 ii), le Groupe spécial a demandé à l'Union européenne ce qui suit: "Quelle erreur M. Whitelaw avait-il commise dans **[***]** fourni par Airbus, qui l'a amené initialement à **[***]** pour le contrat d'AL/FEM français concernant l'A350XWB?" La réponse de l'Union européenne figure dans la version RCES de sa réponse à la question n° 164 du Groupe spécial, paragraphe 5 (lignes 5-6 et 6-7) et la version RCES de sa réponse à la question n° 165 du Groupe spécial, paragraphe 11 (ligne 6).

[535] Voir la version RCES de la réponse de l'Union européenne à la question n° 164 du Groupe spécial, paragraphe 5 (lignes 5-6 et 6-7) et la version RCES de la réponse de l'Union européenne à la question n° 165 du Groupe spécial, paragraphe 11 (ligne 6); nous notons également ce qui figure dans la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 66; et dans le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphes 133 à 136.

[536] Réponse de l'Union européenne à la question n° 164 du Groupe spécial.

qui figure effectivement dans le contrat allemand.[537] Si M. Whitelaw avait utilisé le calendrier des livraisons prévues et le calendrier détaillé des paiements prévus établi sur la base de ce calendrier prévisionnel, qui figuraient effectivement l'un et l'autre dans le contrat, son estimation du TRI aurait été différente. Par exemple, selon ses calculs, l'amortissement du principal du prêt est attendu en **[***]**, alors que dans le calendrier allemand, il n'est pas attendu avant **[***]**. Il apparaîtrait que les calculs des recettes provenant des prélèvements, intérêts et redevances effectués par M. Whitelaw ont été affectés par cette erreur.[538] De plus, il n'apparaît pas non plus que le calcul par M. Whitelaw des intérêts et des commissions commence à la date du premier tirage prévu, contrairement à ce qui est requis par le contrat, **[***]**.[539] Toutefois, sur la base de notre propre interprétation du calendrier des recettes attendues figurant dans le contrat allemand, nous estimons que la différence n'est pas suffisamment importante pour que les TRI proposés par l'Union européenne soient écartés.

6.344. Dans le contexte de nos questions visant à obtenir la confirmation des erreurs susmentionnées et la communication de calculs exacts, les États-Unis déclarent que les "nombreuses occasions de commettre des erreurs par inadvertance dans ces types de calcul … laissent entrevoir la possibilité que les nouveaux calculs soient eux-mêmes erronés". Ils font valoir que l'impossibilité de vérifier les TRI devrait tout simplement les rendre non valables et qu'il faudrait leur préférer les taux initialement proposés par les États-Unis, qui n'incluent pas de recettes de redevances, et utiliser ces taux comme indicateurs des rendements pour les États membres de l'Union européenne concernés.[540]

6.345. Après avoir fourni des estimations des recettes dans le contexte de ses communications concernant le point de repère du marché approprié[541], l'Union européenne a ensuite fait le choix de ne pas communiquer les mêmes renseignements ou des renseignements très semblables qui auraient permis la vérification des corrections qu'elle prétendait avoir apportées aux calculs des TRI. Elle a invoqué des raisons de sensibilité pour justifier la non-divulgation des renseignements demandés.[542] Nous trouvons difficilement conciliable avec le fait qu'elle a fourni les mêmes renseignements ou des renseignements semblables – à partir desquels nous avons pu identifier des erreurs et d'autres incompatibilités – pour corroborer ses arguments concernant un aspect du point de repère du marché approprié. En l'absence des renseignements pertinents, nous ne pouvons pas juger si les erreurs initiales ont été ou non corrigées ni s'il y en a ou non de nouvelles.[543] Sans les renseignements complets sous-tendant les estimations de l'Union européenne, nous ne pouvons pas être certains que ces TRI attendus sont corrects et ne sont pas surestimés.

Conclusion sur les taux de rendement attendus des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB

6.346. En résumé, nous concluons que, pour autant que les estimations des TRI incluant les rendements attendus au titre des redevances soient considérées comme représentant le rendement intégral qui pourrait être attendu dans le cadre des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB pertinents si le nombre de livraisons indiqué dans le cas de référence avait lieu comme

[537] Comparer le calcul du taux de rendement interne effectué par M. Whitelaw pour le contrat d'AL/FEM concernant l'A350XWB conclu avec l'Allemagne **[***]** (réponse complémentaire de M. Whitelaw (pièce EU-421) (RCC/RCES), tableau 2 avec **[***]** (annexe 1.4. f) de l'accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW **[***]** (pièce EU-(article 13)-23) (version allemande initiale (révisée) et traduction vers l'anglais) (RCC/RCES)).

[538] Cela a pu également affecter le calcul de la duration de Macaulay effectué par M. Whitelaw pour le contrat allemand, examiné plus bas.

[539] **[***]**.

[540] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne aux questions n° 163 à 165 du Groupe spécial, paragraphes 1 à 12 (réponse groupée).

[541] Professor Robert Whitelaw, "*Calculation of the Macaulay Duration of the Financing Agreements for the A350XWB*" (pièce EU-380) (RCC/RCES).

[542] Certains renseignements (mis en cause par la suite) ont été fournis, en tant que RCES, à l'appui des allégations factuelles de l'Union européenne au sujet des durations de Macaulay relatives aux contrats d'AL/FEM (Professor Robert Whitelaw, "*Calculation of the Macaulay Duration of the Financing Agreements for the A350XWB*" (pièce EU-380) (RCC/RCES)).

[543] Par exemple, il est ressorti des calculs initiaux qu'un taux de révision particulier avait été appliqué aux recettes des redevances, contrairement à ce qui est prévu dans les RCES contenus dans la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 52 et surtout diapositive 66. Nous ne sommes pas en mesure de dire si c'était également le cas dans les calculs révisés.

prévu, il est, en principe, approprié d'inclure ces recettes dans le calcul du taux de rendement maximal que les États membres de l'Union européenne concernés auraient pu prévoir dans les contrats. S'agissant des commissions dues au titre du contrat d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB, nous acceptons l'inclusion des recettes de ces commissions en tant que flux de liquidités qui devraient être inclus dans le calcul du TRI estimé du contrat, à la fois compte tenu de la nature probable des commissions dans la présente procédure – en particulier le fait qu'elles couvrent la prise en charge des risques par l'État membre concerné – et afin que tout avantage conféré par la différence entre ce qui aurait été disponible sur le marché et ce qui a été accepté par les États membres puisse être évalué.

6.347. Nous avons fait état de certaines préoccupations concernant les estimations des TRI effectuées par l'Union européenne, y compris le fait qu'il apparaît que les prélèvements **[***]** et les recettes des redevances se rapportant à trois contrats ont fait l'objet de multiples erreurs procédant des renseignements sous-jacents sur les prix des aéronefs et que les nouveaux calculs ne peuvent pas être vérifiés, ce qui ne nous permet donc pas, non plus qu'aux États-Unis, de savoir si les erreurs identifiées subsistent ou si d'autres erreurs ont été commises. Toutefois, nous estimons qu'il est préférable de travailler sur la base des TRI non validés de l'Union européenne plutôt que d'utiliser les taux de rendement avancés par les États-Unis, qui ne prennent pas en compte: a) les recettes attendues des redevances jusqu'à concurrence de celles qui sont indiquées dans le cas de référence, ni b) les recettes des commissions et frais. Nous effectuons donc le reste de notre analyse en nous basant sur les estimations des TRI présentées par l'Union européenne.

6.348. En raison de nos conclusions exposées ci-dessus, les TRI suivants seront utilisés dans notre analyse pour représenter les taux de rendement attendus des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB, à des fins de comparaison avec un taux de rendement servant de point de repère du marché:

Tableau 1: TRI proposés par l'Union européenne incluant les redevances jusqu'à concurrence de celles du cas de référence et les commissions

Contrat	Taux de rendement interne proposé par l'Union européenne, incluant l'estimation par l'UE des redevances jusqu'à concurrence de celles du cas de référence et les commissions
Contrat d'AL/FEM français concernant l'A350XWB	**[***]**
Contrat d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB	**[***]**
Contrat d'AL/FEM espagnol concernant l'A350XWB	**[***]**
Contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB	**[***]**

6.5.2.3.3.2 Taux de rendement servant de point de repère du marché

6.349. Nous procédons maintenant à notre évaluation des communications des parties concernant le taux de rendement qu'un prêteur sur le marché aurait demandé pour fournir un financement selon des modalités identiques ou similaires à celles de l'AL/FEM pour l'A350XWB.

6.350. Les États-Unis font valoir qu'il n'existe aucun instrument du marché qui présenterait toutes les caractéristiques essentielles de l'AL/FEM selon les modalités et conditions acceptées par les pouvoirs publics des États membres de l'UE.[544] En conséquence, pour essayer de montrer que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB sont accordées à des taux inférieurs à ceux du marché, ils comparent les taux de rendement de l'AL/FEM avec un taux construit servant de point de repère du marché. À cette fin, ils proposent un taux servant de point de repère du marché construit à partir: a) d'un taux d'emprunt général que le bénéficiaire (Airbus) devrait payer à un prêteur sur le marché, majoré b) d'une prime de risque par projet qui représente le rendement additionnel qu'un prêteur exigerait pour proposer un financement selon les modalités particulières des contrats d'AL/FEM pertinents.

6.351. Nous rappelons que les parties ont adopté une approche semblable pour calculer le taux de rendement servant de point de repère du marché qui a été utilisé dans la procédure initiale,

[544] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 288 et 289.

l'Union européenne ne contestant les valeurs proposées par les États-Unis qu'en ce qui concernait la prime de risque par projet.[545] Dans le présent différend, toutefois, les parties ont exprimé des vues différentes au sujet *à la fois* du taux d'emprunt de société général *et* de la prime de risque par projet et sont en désaccord non seulement sur ce que devraient être les valeurs des deux éléments, mais aussi sur les bases à partir desquelles ces valeurs devraient être calculées. Nous examinons leurs positions sur ces deux questions dans les sous-sections suivantes, en commençant par leurs arguments relatifs au taux d'emprunt de société général.

Taux d'emprunt de société général

6.352. Les communications des parties concernant le taux d'emprunt de société général approprié qui devrait être utilisé aux fins de la construction du taux de rendement servant de point de repère du marché soulèvent une première question liminaire – à savoir, s'il convient d'utiliser les taux calculés à partir des données et modèles de régression utilisés dans la procédure initiale ou des éléments de preuve concernant les coûts d'emprunt généraux effectifs d'EADS sur les périodes pertinentes.

6.353. Les taux d'emprunt de société généraux proposés par les États-Unis sont fondés sur les mêmes données que celles qui ont été utilisées pour calculer les taux d'emprunt de société généraux appliqués dans la procédure initiale, actualisées compte tenu du moment de la conclusion des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB pertinents. Nous rappelons que dans la procédure initiale, les États-Unis ont construit un taux d'emprunt de société général pour chacun des quatre États membres des Communautés européennes en utilisant les données limitées concernant les obligations qui étaient disponibles à l'époque en ce qui concernait les sociétés Airbus pertinentes pour les périodes en question, ainsi que des modèles de régression et d'autres techniques pour combler les lacunes dans les données.[546] Le taux d'emprunt de société construit pour chacun des quatre États membres des Communautés européennes était la somme d'un taux d'emprunt d'État (considéré comme un taux d'emprunt "sans risque") calculé à partir des obligations d'État et d'une "prime pour le risque d'entreprise général", ou écart de crédit, calculée à partir des données concernant les obligations d'Aérospatiale et de BAE Systems pour un emprunt en France et au Royaume-Uni (c'est-à-dire l'écart entre les taux sans risque français et britannique) et des performances d'obligations ayant une note semblable. La prime pour le risque d'entreprise a été appliquée en sus du taux sans risque par pays pertinent pour permettre l'obtention d'un taux d'emprunt des sociétés pour chaque contrat.[547]

6.354. Les États-Unis soutiennent que cette approche a été "acceptée par le Groupe spécial, l'Organe d'appel et les parties au différend"[548] dans la procédure initiale. En conséquence, dans la présente procédure, ils proposent d'utiliser les mêmes données et modèles de régression que ceux qui ont été appliqués pour les obligations émises par BAE Systems et Aérospatiale, mais en actualisant les résultats sur la base des performances récentes d'une sélection d'obligations ayant une note semblable mais sans lien par ailleurs.[549] L'expert des États-Unis, M. Jordan, actualise aussi les taux sans risque fondés sur les obligations d'État.[550] Il rapporte qu'il "a également examiné d'autres méthodes pour déterminer le taux d'emprunt de société d'Airbus sur la base des marchés européen et britannique des obligations de sociétés". Toutefois, selon lui, l'utilisation "de

[545] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.433 et 7.434.

[546] Une explication détaillée de cette approche figure dans le rapport Ellis-Jordan, 10 novembre 2006 (pièces USA-474 et USA-506) (RCC).

[547] Voir le rapport Ellis-Jordan, 10 novembre 2006 (pièce USA-474/506) (RCC), pages 1 et 7.

[548] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 285 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 860 à 862 et 874); et déclaration liminaire (publique) des États-Unis, paragraphe 38, premier point.

[549] L'expert des États-Unis, M. Jordan, explique qu'il actualise les taux d'emprunt d'État pour la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni en utilisant les données concernant les obligations d'État à dix ans obtenues auprès de l'OCDE pour les années qui sont maintenant en question. Pour obtenir la prime actualisée pour le risque d'entreprise général, il utilise "les modèles de régression décrits dans le rapport initial de NERA" afin d'étendre l'analyse de la prime pour le risque d'entreprise tirée de la procédure initiale à **[***]**. (Rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 13, tableau 2 et note 2 y relative). Le rapport initial de NERA est présenté sous forme de pièce dans la présente procédure en tant que rapport Ellis-Jordan, 10 novembre 2006 (pièce USA-474/506 (présentée deux fois)) (RCC).

[550] Rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 13, tableau 2 et note 1 y relative.

ces méthodes ne modifierait pas la conclusion globale selon laquelle l'AL/FEM pour l'A350XWB est octroyée à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché".[551]

6.355. Les résultats des calculs effectués par M. Jordan pour déterminer le taux d'emprunt de société d'Airbus pendant les années pertinentes[552] sont les suivants:

Tableau 2: Taux d'emprunt de société d'Airbus proposé par les États-Unis pour [***]

État membre de l'UE	Rendement des obligations d'État	Écart de crédit des emprunts de société	Taux d'emprunt de société d'Airbus (rendement des obligations d'État + écart de crédit des emprunts de société)
France	3,65%	2,14%	5,79%
Allemagne	3,22%	2,14%	5,36%
Espagne	3,97%	2,14%	6,11%
Royaume-Uni	3,65%	1,14%	4,79%

Tableau 3: Taux d'emprunt de société d'Airbus proposé par les États-Unis pour [***]

État membre de l'UE	Rendement des obligations d'État	Écart de crédit des emprunts de société	Taux d'emprunt de société d'Airbus (rendement des obligations d'État + écart de crédit des emprunts de société)
France	3,12%	2,20%	5,32%
Allemagne	2,74%	2,20%	4,94%
Espagne	4,25%	2,20%	6,45%
Royaume-Uni	3,61%	2,20%	4,75%

6.356. Dans la procédure initiale, les Communautés européennes n'ont pas rejeté dans son intégralité la construction par les États-Unis des points de repère relatifs aux taux d'intérêt proposés mais ont cherché à discréditer seulement l'élément prime de risque par projet. Elles ont appliqué les mêmes taux d'emprunt d'État sans risque généraux et la même prime générale pour les emprunts de société que ceux que les États-Unis avaient utilisés pour calculer les taux de rendement servant de points de repère du marché qu'ils avaient proposés.[553] Toutefois, dans la présente procédure, l'Union européenne rejette l'approche des États-Unis, faisant valoir que celle-ci est "exagérée" lorsqu'on la compare avec le taux d'emprunt observé de la société mère d'Airbus, EADS – dont la disponibilité constitue, selon elle, une différence factuelle pertinente.[554]

6.357. L'Union européenne estime qu'à la différence de ce qui s'est passé dans la procédure initiale, l'historique d'emprunt et les données concernant les obligations de la société mère d'Airbus, EADS, étaient directement observables au moment où les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB ont été conclus.[555] Elle concède que l'utilisation de ce qu'elle appelle des "valeurs de remplacement" du taux d'emprunt des sociétés était "à la rigueur compréhensible" dans la procédure initiale parce qu'avant la constitution d'EADS, en juillet 2000, il n'y avait pas d'indice du marché facilement observable pour le coût d'emprunt par société de chacune des quatre sociétés faisant partie du consortium qui constituait Airbus.[556] Toutefois, "la situation avait changé radicalement" au moment où les accords d'AL/FEM pour l'A350XWB ont été conclus. "{À} ce moment-là, Airbus n'était plus un consortium de quatre sociétés mais était devenue bien des années plus tôt une société intégrée".[557] L'expert de l'Union européenne, M. Whitelaw, affirme qu'il "est possible d'établir à partir de données concernant le marché le coût effectif d'emprunt à long terme de la société", c'est-à-dire "les taux d'emprunt à long terme effectifs d'EADS à la date des

[551] Rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 13, tableau 2 et note 2 y relative.
[552] Rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 13 et tableau 2.
[553] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.432 et 7.433.
[554] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 309 et 310.
[555] Réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphes 10 et 11.
[556] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 309.
[557] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 310.

accords, exprimés sous la forme du rendement de son obligation ayant la plus longue échéance".[558]

6.358. L'Union européenne fait référence au bon à moyen terme négociable (BMTN) 03/18 à coupon de 5,5% d'EADS Finance B.V.[559], une obligation émise le 24 septembre 2003 et arrivant à échéance le 25 septembre 2018.[560] Elle indique comme rendement pertinent de cette obligation un taux de 4,14% pour le coût effectif de la dette à long terme d'EADS s'agissant des accords conclus avec la France, l'Allemagne et l'Espagne, et un taux de 4,69% s'agissant de l'accord conclu avec le Royaume-Uni en raison de la conversion des euros en livres sterling.[561] Elle estime qu'"il n'est pas nécessaire, *a fortiori* justifié, que M. Jordan estime, en utilisant une approche fondée sur des valeurs de remplacement, ce qui peut être *directement observé* sous la forme de la prime que les marchés font payer à EADS pour la dette de la société".[562]

6.359. Les résultats des calculs effectués par M. Jordan pour déterminer le taux d'emprunt de société applicable à Airbus pendant les années pertinentes[563], comparés au taux indiqué par l'expert de l'Union européenne, M. Whitelaw, sont les suivants:

Tableau 4: Propositions respectives pour le taux d'emprunt de société d'Airbus pour [***]

État membre de l'UE	Estimation par l'expert des États-Unis, M. Jordan, du taux d'emprunt de société d'Airbus (rendement des obligations d'État + écart de crédit des emprunts de société)	Estimation par l'expert de l'UE, M. Whitelaw, du taux d'emprunt de société d'Airbus (sur la base du rendement de l'obligation EADS)
France	5,79%	4,14%
Allemagne	5,36%	4,14%
Espagne	6,11%	4,14%
Royaume-Uni	4,79%	4,69%

Tableau 5: Propositions respectives pour le taux d'emprunt de société d'Airbus pour [***]

État membre de l'UE	Estimation par l'expert des États-Unis, M. Jordan, du taux d'emprunt de société d'Airbus (rendement des obligations d'État + écart de crédit des emprunts de société)	Estimation par l'expert de l'UE, M. Whitelaw, du taux d'emprunt de société d'Airbus (sur la base du rendement de l'obligation EADS)
France	5,32%	4,14%
Allemagne	4,94%	4,14%
Espagne	6,45%	4,14%
Royaume-Uni	4,75%	4,69%

6.360. Nous pensons comme l'Union européenne que, bien que le taux d'emprunt de société ait été calculé dans la procédure initiale comme les États-Unis proposent de le faire dans la présente procédure, l'intégration des entités Airbus et la disponibilité des données concernant l'obligation EADS constituent des différences factuelles pertinentes entre la procédure initiale et la présente procédure qui justifient de s'écarter de l'approche suivie dans la procédure initiale.

[558] Réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphes 8, 11 et 12, et notes de bas de page 10 et 13.
[559] Euro-obligation EADS Finance B.V. 03/18 MTN à coupon de 5,5% (taux d'intérêt effectif de 5,6%) arrivant à échéance le 25 septembre 2018, ISIN XS0176914579, échangée à la bourse de Francfort. Elle a été échangée (swap) pendant l'année 2005 contre un taux variable Euribor–3 mois + 1,72%. Voir les états financiers d'EADS de 2009 (pièce EU-163), page 65.
[560] Réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphes 8, 11 et 12 et notes de bas de page 10 et 13.
[561] Réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphe 12.
[562] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 311 (citant la réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphe 12). (italique dans l'original)
[563] Rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 13 et tableau 2.

6.361. Il est selon nous préférable, dans les cas où il est possible de le faire, de calculer un point de repère du marché sur la base de données concernant les propres emprunts fondés sur le marché des entités emprunteuses, plutôt que sur la base d'estimations génériques.

6.362. Nous rappelons qu'il est bien établi qu'une "contribution financière" confère un "avantage" à un bénéficiaire lorsqu'elle place ce bénéficiaire dans une position plus avantageuse que celle qui aurait été *la sienne* en l'absence de la contribution financière.[564] Nous estimons qu'un point de repère du marché devrait se rapprocher le plus possible d'un prêt accordé selon des modalités et conditions identiques ou similaires *au bénéficiaire considéré*. Nous trouvons des éléments à l'appui de cette interprétation dans le contexte fourni par l'article 14 b) de l'Accord SMC, qui dispose ce qui suit:

> {U}n prêt des pouvoirs publics ne sera pas considéré comme conférant un avantage, à moins qu'il n'y ait une différence entre le montant que l'entreprise bénéficiaire du prêt paie sur le prêt des pouvoirs publics et celui qu'*elle* paierait sur un prêt commercial comparable qu'*elle* pourrait effectivement obtenir sur le marché. Dans ce cas, l'avantage correspondra à la différence entre ces deux montants. (pas d'italique dans l'original)

6.363. Selon nous, il apparaîtrait que le taux d'emprunt effectif sur le marché observable pour l'entité économique indiquée dans le contrat comme étant le bénéficiaire est un point de départ logique. Nous estimons que cela est compatible avec l'approche suivie par le Groupe spécial, encore que dans un contexte différent, dans la procédure initiale:

> En principe, nous partageons le point de vue selon lequel les rendements associés au financement aux conditions du marché effectivement accordé à Airbus pour le même projet que l'AL/FEM constitueraient une base appropriée sur laquelle calculer la prime de risque par projet pertinente. En fait, une telle approche serait préférable à celle utilisée par les États-Unis pour calculer la prime de risque par projet qu'ils proposent.[565]

6.364. Nous estimons que l'utilisation des données concernant les obligations pertinentes qui étaient directement observables au moment où les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB ont été conclus – dans la mesure où ces données rendent compte des emprunts contractés par les entités pertinentes – serait, en principe, également préférable à une estimation fondée sur un modèle de régression qui utilise des données relatives à une sélection générique d'obligations ayant une note semblable à celle des anciennes obligations d'Aérospatiale et de BAE Systems. À cet égard, nous notons que dans la procédure initiale, les propres experts des États-Unis ont aussi exprimé une préférence pour l'utilisation de données directement observables dans la méthode qu'ils ont utilisée pour calculer la prime pour le risque d'entreprise général:

> Récemment, certaines années, l'écart de crédit a été directement observable pour deux des sociétés d'exploitation Airbus, BAE Systems et Aérospatiale, parce qu'elles ont émis des obligations cotées en bourse. … Comme BAE et Aérospatiale n'ont pas émis de nouvelles obligations chaque année depuis 1967, nous avons élaboré un modèle de régression afin d'estimer ce qu'aurait été l'écart de crédit pour ces émetteurs au cours des années pour lesquelles il n'y avait pas de points de données disponibles.[566]

6.365. Ainsi, les experts des États-Unis dans la procédure initiale ont utilisé des données directement observables lorsqu'elles étaient disponibles, ne s'appuyant sur des modèles de

---

[564] Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1090 et 7.1091, 7.1123, 7.1124, 7.1181 et 7.1182 (citant le rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphe 9.112, que l'Organe d'appel a cité en l'approuvant dans son rapport sur l'affaire *Canada – Aéronefs*, paragraphe 149). Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphes 157 et 158; et le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 102.

[565] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs,* paragraphe 7.480.

[566] Rapport Ellis-Jordan (pièce initiale US-80) (pièce USA-474/506 (présentée deux fois)) (RCC), page 12.

régression que dans les cas où il n'y avait pas de données directement observables pour les sociétés pertinentes.

6.366. Dans la présente procédure, toutefois, les États-Unis mettent en doute la mesure dans laquelle les données concernant l'obligation EADS peuvent être utilisées pour la construction des taux d'emprunt de société pertinents, faisant valoir que les données ne rendent pas compte des coûts d'emprunt des entités Airbus nationales pertinentes qui étaient parties aux contrats d'AL/FEM. En tout état de cause, ils estiment que même si les données concernant l'obligation EADS étaient utilisées, les mesures d'AL/FEM constitueraient toujours des subventions, si elles étaient ajustées pour tenir dûment compte des dates pertinentes des accords d'AL/FEM pour l'A350XWB et des différences concernant l'échéance et la duration de l'instrument obligataire d'EADS par rapport aux contrats d'AL/FEM. Nous examinons les affirmations des États-Unis dans les sous-sections suivantes.

Question de savoir si l'obligation EADS reflète l'identité de l'emprunteur

6.367. Les États-Unis expriment des doutes sur le point de savoir si l'obligation représentant l'emprunt de société d'EADS – société mère d'Airbus[567] – rend correctement compte du taux d'emprunt de société général associé aux bénéficiaires ou emprunteurs, qui sont principalement les entités Airbus ou leurs filiales établies sur le territoire des États membres avec lesquels le contrat pertinent est conclu.

6.368. Les États-Unis et M. Jordan disent que l'hypothèse selon laquelle EADS est la seule société dont le risque d'entreprise doit être pris en considération est "une simplification douteuse et inexpliquée".[568] À cet égard, les États-Unis observent que "**[***]**".[569] Il apparaît qu'ils estiment que cela signifie que le taux de rendement de l'obligation EADS rend seulement compte du taux d'emprunt de société d'EADS, et non de celui des entités spécifiques qui sont parties aux contrats, et que cela ne représente donc pas de manière exacte le coût du risque d'entreprise que comporte chacun des contrats en cause.

6.369. L'Union européenne réplique que "la référence de M. Whitelaw au taux d'emprunt de société d'EADS est entièrement appropriée, parce qu'EADS **[***]**. Par conséquent, le rendement de l'obligation EADS qu'il a choisi représente le coût du risque d'entreprise pour ces instruments".[570] L'Union européenne indique ensuite ce qui suit: "Bien que certaines des filiales d'EADS soient également parties aux accords de prêt, cela ne signifie pas que le risque d'entreprise lié à ces prêts pourrait être plus grand que le risque d'entreprise d'EADS, qui **[***]**. L'ajout d'une entité diminuerait même plutôt le risque."[571]

6.370. En ce qui concerne les quatre contrats, la filiale d'Airbus opérant dans le pays concerné est, d'après ce que nous croyons comprendre, la partie qui reçoit l'AL/FEM. Nous ne disposons d'aucun élément de preuve concernant des taux d'emprunt directement observables pour ces filiales. Dans les contrats allemand et britannique, Airbus SAS (Toulouse) est un débiteur additionnel engageant sa responsabilité pour les obligations qui y sont inscrites. Nous ne disposons d'aucun élément de preuve concernant des taux d'emprunt directement observables pour Airbus SAS (Toulouse). Dans un seul des contrats – le contrat britannique –, EADS est partie au contrat. Comme elle n'est pas le bénéficiaire, ni n'est partie aux trois contrats restants, nous examinons maintenant si son emprunt rend compte de manière appropriée des emprunts des entités bénéficiaires, puisque les taux d'emprunt par entité n'apparaissent pas disponibles.

6.371. D'après ce que nous croyons comprendre, la mesure dans laquelle les risques d'emprunt, et, par conséquent, les coûts d'emprunt, d'une entreprise reflèteront ceux de la société mère ou

[567] Comme le Groupe spécial l'a expliqué dans la procédure initiale, EADS N.V. est la société mère d'Airbus. En octobre 2006, EADS a acheté la participation de 20% que détenait BAE Systems dans Airbus SAS, laquelle est devenue une filiale à 100% d'EADS (voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, Pièce jointe à la section VII.E.1: Historique de la société Airbus, page 360, paragraphes 1 à 7 et notes de bas de page y relatives, et paragraphe 7.183).

[568] Réponse des États-Unis à la question n° 105 du Groupe spécial, paragraphe 378.

[569] Réponse des États-Unis à la question n° 105 du Groupe spécial, paragraphe 378.

[570] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 105 du Groupe spécial (citant la deuxième réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-396) (RCC/RCES), paragraphes 4 à 10 et 31).

[571] Deuxième réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-396) (RCC/RCES), paragraphe 31.

d'une entité liée peut varier selon: a) l'étroitesse des liens entre les entités, et b) le degré d'implication de l'entité liée ou de ses actifs défini par les modalités et conditions particulières de l'instrument d'emprunt.[572] Le Groupe spécial dispose d'éléments de preuve montrant que les agences de notation, sur les notations desquelles s'appuient les acheteurs d'obligations et d'autres investisseurs, considèrent que la dette d'EADS et celle des autres entités Airbus sont étroitement liées, de sorte que les résultats d'une entité influent sur le risque associé à l'autre.[573] Il apparaît que certaines agences de notation considèrent les entités comme interchangeables.[574] Dans la pratique, il apparaît que les entités filiales d'Airbus n'obtiendraient pas une note plus élevée que celle de la société mère et que leurs coûts d'emprunt de société généraux seraient donc identiques ou plus élevés.[575] S'agissant d'un contrat dans lequel il y a une obligation conjointe explicite ou une garantie explicite de la société mère, les coûts d'emprunt sont plus proches du taux d'emprunt de cette société mère que s'il n'y a pas de garantie explicite et que seul un soutien implicite peut éventuellement découler de la relation société mère-filiale.[576]

6.372. On s'attend donc à ce que le taux d'emprunt soit le plus proche du taux d'emprunt de la société mère lorsque celle-ci est explicitement un cocontractant **[***]**. Les contrats allemand et britannique impliquent directement EADS en qualité de cocontractant **[***]**.[577] Nous pensons donc comme l'Union européenne que la référence au taux d'emprunt de société d'EADS est appropriée pour ces deux contrats.[578]

6.373. Toutefois, les taux d'emprunt généraux peuvent être supérieurs au taux de la société mère lorsque celle-ci n'assure pas expressément l'exécution des obligations contractuelles.[579] S'agissant des contrats français et espagnol, il se pourrait que la mesure dans laquelle la dette d'EADS rend compte des coûts d'emprunt des filiales ne rende compte que du soutien implicite, incertain qui pourrait découler de la relation. Un participant au marché pourrait donc demander au titre d'un

---

[572] *Moody's Investors Service, Rating Methodology, The Application of Joint Default Analysis to Government Related Issuers,* avril 2005 (pièce EU-138/381 (présentée deux fois)), page 1. Voir aussi *Moody's Investors Service, Special Comment, The Incorporation of Joint-Default Analysis into Moody's Corporate, Financial and Government Rating Methodologies,* février 2005 (pièce USA-507).

[573] *Moody's Rating Action, Moody's confirms EADS A1 rating: Approximately €6 Billion of Debt Securities Affected, Global Credit Research, Moody's Investors Service*, 9 mars 2007 (pièce EU-384).

[574] Par exemple, en mars 2001, alors qu'Airbus restait partiellement détenue par BAE Systems et n'était pas encore détenue en totalité par EADS, le CréditSuisse/First Boston a déclaré ce qui suit: "{n}ous pensons qu'EADS est un substitut pour Airbus" (CreditSuisse/First Boston, "*European Aeronautic Defence and Space Company (EADS): Valuation remains inconsistent with risks*", *Equity Research*, 14 mars 2001 (pièce EU-405)).

[575] Nous notons que Standard & Poor's explique qu'une filiale, même si elle est plus solide que la société mère, n'obtiendra pas une note plus élevée que celle-ci:

> La note d'une filiale solide détenue par une société mère fragile n'est généralement pas plus élevée que celle de cette dernière. Les raisons {en sont} principalement:
> le fait qu'une société mère fragile a la possibilité de prendre des actifs à sa filiale ou de lui faire supporter sa dette dans les périodes de difficultés financières, et est incitée à le faire; et
> la probabilité que la faillite de la société mère entraînera celle de la filiale, indépendamment de la solidité propre de cette dernière.

(*Standard & Poor's, Corporate Criteria: Parent/Subsidiary Links; General Principles; Subsidiaries/Joint Ventures/Nonrecourse Projects; Finance Subsidiaries; Rating Link to Parent,* 28 octobre 2004, page 2). Nous notons aussi que Moody's déclare qu'une "analyse de défaut conjoint" "incorpore formellement le principe suivant: le risque que deux débiteurs fassent défaut l'un et l'autre devrait être inférieur ou égal au risque de défaut du débiteur le plus solide" (*Moody's Investors Service, Rating Methodology, The Application of Joint Default Analysis to Government Related Issuers,* avril 2005 (pièce EU-138/381 (présentée deux fois)), page 1). Voir aussi Moody's Investors Service, Special Comment, *The Incorporation of Joint-Default Analysis into Moody's Corporate, Financial and Government Rating Methodologies,* février 2005 (pièce USA-507).

[576] Voir aussi *Moody's Investors Service, Special Comment, The Incorporation of Joint-Default Analysis into Moody's Corporate, Financial and Government Rating Methodologies,* février 2005 (pièce USA-507).

[577] Voir plus haut la section "Caractéristiques essentielles de l'AL/FEM pour l'A350XWB".

[578] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 105 du Groupe spécial (citant la deuxième réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-396) (RCC/RCES), paragraphes 4 à 10 et 31).

[579] *Standard & Poor's, Corporate Criteria: Parent/Subsidiary Links; General Principles; Subsidiaries/Joint Ventures/Nonrecourse Projects; Finance Subsidiaries; Rating Link to Parent,* 28 octobre 2004, page 2; Moody's Investors Service, Rating Methodology, *The Application of Joint Default Analysis to Government Related Issuers,* avril 2005 (pièce EU-138/381 (présentée deux fois)), page 1. Voir aussi Moody's Investors Service, Special Comment, *The Incorporation of Joint-Default Analysis into Moody's Corporate, Financial and Government Rating Methodologies,* février 2005 (pièce USA-507).

accord semblable – dans lequel EADS ne garantit pas l'exécution – un rendement qui est *supérieur au rendement de l'obligation EADS.* Nous estimons par conséquent que le taux servant de point de repère pour un emprunt contracté seulement par l'entité Airbus française, Airbus SAS (Toulouse), ou l'entité Airbus espagnole, Airbus Operations SL, pourrait être supérieur au taux d'emprunt d'EADS. Nous pensons comme les États-Unis qu'en ce qui concerne les contrats français et espagnol, utiliser le prix non ajusté de la dette d'EADS comme élément représentant directement le risque d'entreprise quantifié associé à la dette des entités Airbus peut en effet constituer une simplification.

6.374. Nous notons donc que pour les contrats français et espagnol, l'obligation EADS peut constituer une sous-évaluation du taux de crédit des sociétés. Cependant, nous estimons que l'utilisation de l'obligation EADS pour les quatre contrats, étant entendu qu'il pourrait bien s'agir d'une sous-estimation au moins pour les contrats français et espagnol, est préférable à la solution de rechange proposée par les États-Unis. Nous effectuons le reste de la présente analyse en partant du principe que, pour les contrats français et espagnol, l'obligation EADS est peut-être un peu basse et nous évaluerons plus loin l'importance de cette possible sous-évaluation, une fois que nous serons en mesure de comparer les TRI des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB et le point de repère du marché.

6.375. Dans la mesure où les États-Unis font valoir que les taux par pays sont requis seulement parce que les accords d'AL/FEM ont été conclus dans différents pays, nous ne considérons pas que cela justifie d'utiliser les modèles de régression des données concernant les obligations Aérospatiale et BAE Systems plutôt que l'obligation EADS comme base du taux d'emprunt de société pour toutes les entités bénéficiaires. Bien que les contrats en question aient été négociés avec les États membres et donc dans différents pays, ce n'est pas une raison pour supposer que le marché pertinent sur lequel le financement serait disponible serait limité au pays dans lequel, dans le cas présent, les accords d'AL/FEM ont été conclus, en particulier s'agissant d'un financement qui concerne un groupe d'entités transnational. Il n'y a aucun élément de preuve indiquant que le marché du financement est limité à des pays pris isolément, en particulier dans une situation comme la situation présente où les entreprises pertinentes sont transnationales et opèrent sur un marché très intégré. EADS elle-même est un émetteur constitué en société aux Pays-Bas et l'obligation en question a été échangée à la bourse de Francfort. Autrement dit, nous estimons qu'en l'espèce, un financement accordé par n'importe quel pays qui aurait été à la disposition d'EADS ou d'Airbus serait pertinent. Nous ne voyons donc aucune raison pour qu'un taux par pays soit nécessairement préférable à cet égard. De plus, si nous devions admettre que la position d'EADS en matière d'emprunt est plus forte que celle des entités Airbus nationales, il ne s'ensuit pas nécessairement que l'écart entre les taux "sans risque" par pays constituerait un indicateur de la différence entre les entités en matière d'emprunt. Nous n'estimons pas que l'approche à laquelle les États-Unis donnent la préférence réponde nécessairement à leurs préoccupations. En somme, dans la présente procédure, nous estimons que les préoccupations en question ne sont pas suffisantes pour que nous rejetions l'utilisation de l'obligation EADS comme point de référence observable s'agissant des taux d'emprunt généraux de ces entités.

6.376. Ayant écarté les arguments des États-Unis visant à ce que nous donnions la préférence au taux d'emprunt de société construit qu'ils proposaient, et ayant tranché la question liminaire en faveur de l'utilisation de l'obligation EADS comme base du taux d'emprunt de société général devant être utilisé dans la construction du point de repère du marché (étant entendu qu'elle pourrait bien donner lieu à une sous-estimation du coût du crédit des entités Airbus française et espagnole), nous examinons maintenant les critiques des États-Unis visant la méthode utilisée par l'Union européenne pour calculer le taux d'emprunt de société pertinent à partir de l'obligation EADS. Les préoccupations des États-Unis concernent: i) le moment adéquat pour observer le rendement de l'obligation EADS; et ii) la question de savoir si les taux d'emprunt de société qui en résultent devraient être ajustés compte tenu des différences entre la structure et la durée de l'emprunt AL/FEM et celles de l'obligation EADS. Enfin, nous traitons le point soulevé par les États-Unis concernant l'inclusion des commissions et frais normaux pour l'évaluation de l'"avantage".

Dates pertinentes pour l'observation du rendement de l'obligation EADS

6.377. La première grande question présentée par les États-Unis s'agissant du taux de l'obligation EADS concerne le moment pertinent auquel la valeur du rendement actuariel de l'obligation EADS devrait être observée. Il y a deux sous-questions qui se posent à cet égard, à savoir:

premièrement, si l'approche de l'expert de l'Union européenne, M. Whitelaw – qui consiste à calculer le rendement moyen sur une période représentant le délai dans lequel les contrats ont été conclus –, est une manière appropriée de déterminer le taux de l'obligation EADS; et deuxièmement, quelle est la date pertinente pour le calcul du rendement au moment du contrat français.

6.378. L'expert de l'Union européenne, M. Whitelaw, obtient les chiffres qu'il propose comme taux d'emprunt de société servant de point de repère pertinent en calculant le rendement actuariel moyen de l'obligation EADS sur **[***]** mois. Il prend comme point de départ **[***]** (date de la Convention française sur l'A350XWB) et comme point final **[***]**, date de l'accord d'AL/FEM britannique **[***]**. Il calcule le rendement actuariel moyen de l'obligation EADS 03/18 MTN de 5,5% pour la période de **[***]**. Selon l'Union européenne et M. Whitelaw, c'est la période pendant laquelle les quatre accords d'AL/FEM ont été conclus. M. Whitelaw révèle que le rendement actuariel moyen de l'obligation a été calculé pour le **[***]** pour chacun des trois contrats d'AL/FEM libellés en euros, et qu'un ajustement fondé sur les taux de swaps moyens entre l'euro et la livre sterling a été effectué pour le contrat d'AL/FEM britannique.[580] Il obtient un taux de 4,14% comme coût effectif de l'emprunt à long terme d'EADS pour les accords d'AL/FEM français, allemand et espagnol, et de 4,69% pour l'accord d'AL/FEM britannique.[581]

6.379. L'expert des États-Unis, M. Jordan, critique la façon dont M. Whitelaw calcule le coût effectif de la dette à long terme d'EADS sur la base de l'obligation EADS, affirmant que la période de sept mois utilisée par M. Whitelaw pour le calcul de la moyenne est une "méthode incompatible de sélection d'un rendement sur la base des dates de signature des accords" et qu'elle introduit un biais par défaut dans le rendement sélectionné.[582] En particulier, M. Jordan soutient ce qui suit:

> Les taux d'emprunt de société de M. Whitelaw sont fondés sur des rendements qui incluent des périodes postérieures à la finalisation des accords de prêt AL/FEM. Ils n'utilisent pas non plus des périodes constantes autour des dates des accords de prêt et ils sont affectés par les tendances à la baisse des rendements … le coût d'emprunt d'EADS après **[***]** est sans pertinence pour l'analyse du taux d'emprunt de société d'EADS dans le cas du prêt français. Or le taux d'emprunt de société de M. Whitelaw est néanmoins fondé sur des dates postérieures. L'inclusion dans la moyenne sur sept mois établie par M. Whitelaw de périodes non pertinentes postérieures aux dates des accords a lieu également dans le cas de **[***]** **[***]** Du fait que le taux de rendement du BMTN d'EADS Finance diminuait durant **[***]**.[583]

6.380. Par conséquent, les États-Unis et M. Jordan, premièrement, critiquent l'approche consistant à calculer le rendement moyen sur une période de **[***]** mois et, deuxièmement, font valoir que la date pertinente du contrat français n'est pas **[***]** et qu'il faudrait utiliser à la place la date **[***]**.

6.381. Premièrement, s'agissant de l'approche du rendement moyen, M. Jordan présente le graphique suivant pour illustrer ses arguments:

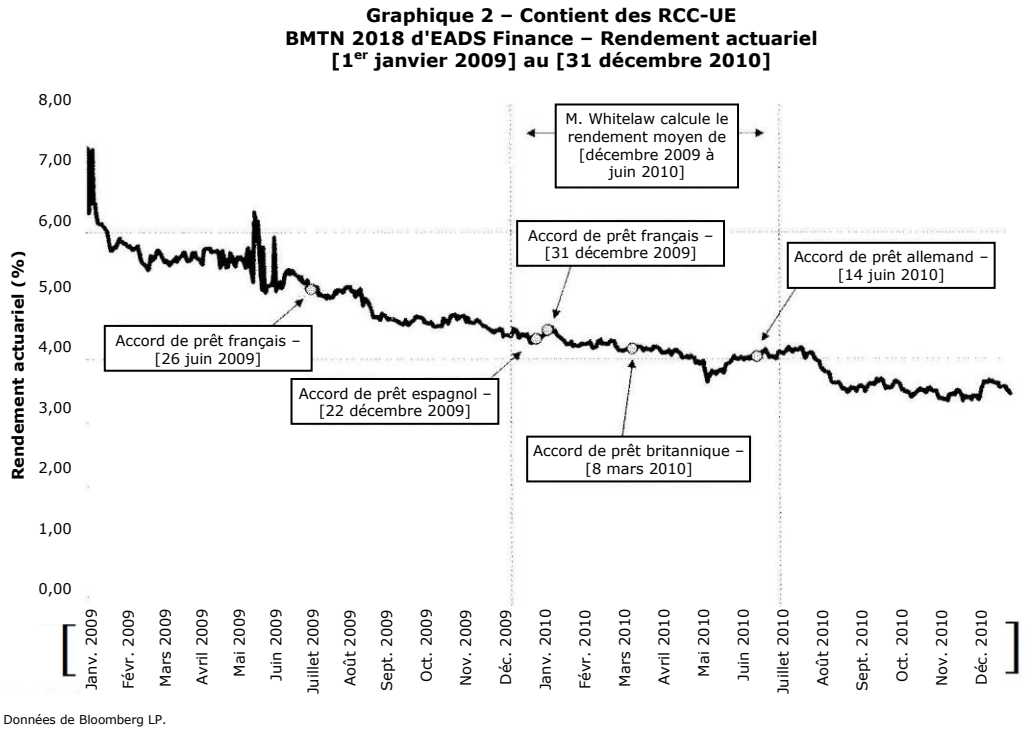
[580] Réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphe 12, note de bas de page 12 ("La méthode est la suivante. Sur la base des taux moyens des swaps de taux d'intérêt à dix ans en euros et en livres sterling, je convertis le rendement en euros d'EADS en un écart de crédit multiplicatif. J'applique ensuite cet écart de crédit multiplicatif au taux de swap en livres sterling pour obtenir le rendement équivalent d'EADS en livres sterling. Source: Bloomberg").

[581] Réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphe 12.

[582] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 16. (note de bas de page omise)

[583] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphes 24 à 28.

Figure 1: Rendement actuariel de l'obligation EADS pendant la période de conclusion des contrats



Données de Bloomberg LP.

6.382. Les rendements de l'obligation EADS observés par M. Jordan à différentes dates[584] (avec, à des fins de comparaison, la moyenne établie par M. Whitelaw) sont indiqués dans le tableau suivant:

Tableau 6: Propositions respectives pour les valeurs des taux de rendement de l'obligation EADS

État membre de l'UE et date de conclusion de l'accord de prêt pertinente	Moyenne sur les 6 mois précédant la date de l'accord de prêt	Moyenne sur le mois précédant la date de l'accord de prêt	Rendement au jour de l'accord de prêt	Rendement moyen établi par M. Whitelaw sur 7 mois à compter de [***]
France **[***]** (**[***]**)[585] **[***]**	**[***]** (**[***]**) **[***]**	**[***]** (**[***]**) **[***]**	**[***]** (**[***]**) **[***]**	**[***]**
Allemagne **[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**

[584] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), tableau 6; et données de M. Jordan fournies en réponse aux questions n° 110, 111, 112 et 114 du Groupe spécial (pièce USA-567) (RCC/RCES), supplément au tableau 6.

[585] Dans leurs communications, les parties ont indiqué que la date de la conclusion du Protocole français sur l'A350XWB étant **[***]**. Nous notons que le Protocole français sur l'A350XWB est signé et daté **[***]**. **[***]** est la date d'une lettre d'accompagnement des exemplaires du Protocole français sur l'A350XWB envoyés au Directeur général d'Airbus. Une lettre ultérieure de la Direction générale de l'aviation civile française (DGAC), datée du 10 octobre 2009, pièce EU-(article 13)-10, faisant référence au Protocole français sur l'A350XWB, le décrit comme "le protocole du **[***]** entre l'État et Airbus relative au programme A350XWB" et comprend le Protocole français sur l'A350XWB en annexe (Échange de lettres entre Fabrice Brégier, Directeur général d'Airbus, le Directeur général de l'aviation civile française (DGAC) **[***]** et **[***]** (pièce EU-(article 13)-10) (RCC)). De plus, le rapport de CompetitionRx indique que "{l}e premier accord de financement sous forme d'investissement de lancement remboursable a été signé le **[***]**" et utilise ce jour comme date de référence précise pertinente (rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 84 et note de bas de page 2, page 18). Nous estimons que la date correcte pour le Protocole français sur l'A350XWB est **[***]**. Les rendements à ces deux dates sont indiqués dans les tableaux de calculs, par souci d'exhaustivité.

État membre de l'UE et date de conclusion de l'accord de prêt pertinente	Moyenne sur les 6 mois précédant la date de l'accord de prêt	Moyenne sur le mois précédant la date de l'accord de prêt	Rendement au jour de l'accord de prêt	Rendement moyen établi par M. Whitelaw sur 7 mois à compter de [***]
Espagne **[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**
Royaume-Uni **[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**	**[***]**

6.383. Ce tableau montre les taux qui étaient disponibles pendant certaines périodes précédant la date de conclusion du contrat et à cette date. Pour l'accord français, selon l'approche du rendement moyen de M. Whitelaw, le rendement de l'obligation EADS se situe entre 157 et 97 points de base au-dessous de ce qu'il serait selon l'approche de M. Jordan. Pour l'accord allemand, ce rendement se situe entre 0 et 17 points de base au-dessus de ce qu'il serait selon l'approche de M. Jordan. Pour l'accord espagnol, selon l'approche du rendement moyen de M. Whitelaw, il se situe entre 55 et 18 points de base au-dessous de ce qu'il serait selon l'approche de M. Jordan. Pour l'accord britannique, selon l'approche du rendement moyen de M. Whitelaw, il se situe entre 30 et 20 points de base au-dessous de ce qu'il serait selon l'approche de M. Jordan.

6.384. Nous rappelons que l'Organe d'appel a également expliqué ce qui suit:

> Dans le cadre d'une analyse de l'"avantage", il est procédé à une comparaison entre les modalités et conditions de la contribution financière au moment de son octroi et les modalités et conditions qui auraient été offertes sur le marché *à ce moment-là* … une évaluation de l'avantage par un groupe spécial devrait être axée sur le point de repère du marché pertinent au moment où la contribution financière est accordée au bénéficiaire. Ce point de repère suppose un examen de ce qu'un participant au marché aurait été en mesure d'obtenir sur le marché à ce moment-là.[586] (italique dans l'original)

L'Organe d'appel a dit en outre ce qui suit:

> La comparaison doit se faire comme si les prêts {effectifs et servant de points de repère} étaient obtenus au même moment … l'évaluation est axée sur le moment auquel le prêteur et l'emprunteur engagent la transaction.[587]

6.385. Ayant ces indications à l'esprit, nous considérons que les coûts de l'emprunt devraient être observés au moment où chaque contrat particulier a été conclu. Calculer le taux d'emprunt moyen de contrats conclus sur une période pendant laquelle il y a eu des taux d'emprunt du marché différents peut aboutir à des distorsions. L'approche du rendement moyen de M. Whitelaw pourrait abaisser artificiellement un taux d'emprunt du marché plus élevé, ce qui amènerait à constater à tort qu'il n'y a pas eu subventionnement. Elle pourrait aussi augmenter artificiellement un taux d'emprunt du marché plus bas et créer le risque que l'existence d'un avantage puisse être constatée dans un cas où l'AL/FEM a en réalité été obtenue au taux du marché ou à un taux supérieur. Dans ce cas, il pourrait être constaté à tort qu'il y a subventionnement.

6.386. Comme M. Jordan l'a fait observer, l'approche du rendement moyen de M. Whitelaw entraînerait l'application de taux d'emprunt de société calculés sur des périodes différentes pour les quatre contrats d'AL/FEM.[588] Par exemple, en l'espèce, le taux du marché pour l'accord de prêt britannique, conclu plus tard, serait faussé à la hausse par les rendements plus élevés de l'époque où l'accord français a été conclu – environ **[***]** plus tôt (selon M. Whitelaw). Toutefois, le taux du marché pour l'accord de prêt français ne serait *pas* jugé contraire aux taux du marché de **[***]** avant sa conclusion, lorsque les rendements obligataires étaient encore plus élevés et auraient pareillement faussé les taux à la hausse. Nous ne voyons aucune raison justifiant de juger

[586] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs,* paragraphe 706.
[587] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs,* paragraphes 835 et 836.
[588] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 27. L'utilisation par M. Whitelaw de la période **[***]** donne un rendement moyen pour **[***]**.

les quatre accords d'AL/FEM selon des critères différents à cet égard. Nous craignons que faire cela ne produise des résultats incompatibles injustifiables pour chacun des accords.

6.387. L'approche du rendement moyen de M. Whitelaw incorporerait aussi des données postérieures à la conclusion de trois des quatre contrats. Les taux du marché pour des emprunts *postérieurs* à la conclusion d'un contrat ne nous semblent pas constituer un bon indicateur de ce que le marché aurait offert à *l'époque* où ce contrat a été conclu. Bien que les taux du marché pour des emprunts dans la période précédant la conclusion d'un contrat puissent fournir des éléments de preuve empiriques concernant les "taux en vigueur sur le marché" et puissent indiquer ce que le marché aurait peut-être été disposé à offrir et à accepter et ainsi éclairer sur ce qui est connu et prévu quant aux taux du marché au moment de la conclusion, nous ne voyons pas très bien en quoi ce qui se produit effectivement après la conclusion d'un accord est pertinent pour l'établissement d'un point de repère du marché au regard duquel évaluer si un avantage est conféré conformément à l'article 1.1 de l'Accord SMC. Ce sont plutôt les attentes quant aux résultats futurs qui peuvent être pertinentes.

6.388. Le Groupe spécial estime donc que l'approche de M. Whitelaw consistant à observer le rendement actuariel quotidien moyen sur une période de **[***]** mois au cours de laquelle les quatre contrats ont été signés ne produit pas les rendements "au moment" où les modalités, et donc les taux, des contrats individuels ont été négociés et convenus. Nous ne pouvons donc pas admettre la compatibilité de l'approche de M. Whitelaw avec les indications de l'Organe d'appel selon lesquelles: a) le point de repère suppose un examen de ce qu'un participant au marché aurait été en mesure d'obtenir sur le marché à ce moment-là, et b) l'évaluation est axée sur le moment auquel le prêteur et l'emprunteur engagent la transaction. Nous rejetons donc l'approche du rendement moyen au profit des rendements sur une période constante allant jusqu'à la date de la conclusion du contrat individuel, tel qu'il a été calculé par M. Jordan.

6.389. S'agissant des différentes périodes constantes fournies par M. Jordan – le rendement moyen sur les six mois précédant la date du contrat pertinent, le rendement moyen sur le mois précédant le contrat, et le rendement au jour du contrat –, nous estimons que le rendement au jour de la signature du contrat peut refléter des fluctuations atypiques. Les parties convenant d'un accord de prêt complexe peuvent préférer fixer les taux dans la période qui précède la conclusion du contrat et avant le jour où le contrat est effectivement signé. Dans cette mesure, il apparaîtrait que la moyenne sur un mois constitue un indicateur raisonnable des attentes des parties. Cela semble également compatible avec l'approche adoptée dans le rapport de CompetitionRx pour la détermination du coût de la dette d'EADS à la date de référence du **[***]**.[589] La moyenne sur six mois est peut-être moins susceptible de refléter les attentes au cours de la période de finalisation mais peut aussi constituer une indication utile des attentes du marché. Nous procédons donc à notre évaluation de l'établissement des points de repère en utilisant les rendements moyens sur le mois précédant et sur les six mois précédant la conclusion du contrat, sous la forme d'une fourchette.

6.390. Nous traitons ensuite la deuxième question soulevée par la critique par les États-Unis de la façon dont l'Union européenne observe le rendement de l'obligation EADS, à savoir la date utilisée par M. Whitelaw pour le contrat d'AL/FEM français. Les États-Unis font valoir que la date **[***]** (date de la Convention française sur l'A350XWB) qui est utilisée par M. Whitelaw n'est pas la date pertinente et que, en fait, la date du Protocole français sur l'A350XWB, **[***]**, **[***]**, devrait être la date pertinente.[590] Les États-Unis et leur expert, M. Jordan, estiment qu'il est "arbitraire" de prendre la date **[***]** et que, combiné avec l'approche du rendement moyen de M. Whitelaw, cela "crée un biais par défaut significatif dans le taux d'emprunt de société".[591] M. Jordan déclare ce qui suit:

[589] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 84 et note de bas de page 2 (page 18).

[590] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 99 du Groupe spécial, paragraphe 275 et note de bas de page y relative. Les États-Unis citent aussi la réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphes 24 à 33; et le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 7, qui mentionne **[***]** comme la date "à laquelle Airbus a conclu le premier accord de financement avec un État membre".

[591] Réponse des États-Unis à la question n° 113 du Groupe spécial, paragraphe 10 (citant la réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 25).

[***][592]

6.391. L'Union européenne affirme que la date de la Convention française sur l'A350XWB, **[***]**, devrait être utilisée à la place de celle du Protocole français sur l'A350XWB. Elle déclare que le Protocole était un acte préparatoire à la Convention, qui définit simplement l'accord de financement en termes généraux, ne donnant naissance qu'à des droits et obligations juridiques limités. Selon elle, ces droits et obligations étaient visés par la Convention française sur l'A350XWB et ne sont entrés en vigueur qu'à la conclusion de celle-ci. Elle ajoute que pour le financement antérieur d'Airbus, des mesures de résiliation ont mis fin au deuxième instrument, ce qu'elle considère comme une confirmation de ce que le document qui avait effectivement établi la mise en vigueur de l'instrument pertinent était le deuxième instrument.[593]

6.392. Nous notons que dans la présente procédure, cela ne serait une question importante que si l'approche du rendement moyen de M. Whitelaw était utilisée. Ayant rejeté cette approche, quelle que soit la date utilisée, **[***]** ou **[***]**, nous notons qu'il n'y a pas de différence importante entre les rendements. Toutefois, par souci d'exhaustivité, nous exposons ci-dessous notre analyse de la question.

6.393. Nous notons à nouveau que l'Organe d'appel a déclaré que dans le contexte d'une analyse de l'avantage au titre de l'article 1.1 de l'Accord SMC, "l'évaluation {était} axée sur le moment auquel le prêteur et l'emprunteur engag{eaient} la transaction".[594]

6.394. Bien qu'il soit antérieur, le Protocole français sur l'A350XWB est en réalité l'accord de fond. Le Protocole français sur l'A350XWB énonce les modalités et conditions, y compris les montants devant être versés à Airbus, les modalités de remboursement de la somme et de paiement de toutes redevances, ainsi que le calendrier prévisionnel des livraisons – déterminant ainsi les rendements qui pouvaient être attendus par les pouvoirs publics de l'État membre. À ce moment-là, les deux parties s'étaient engagées sur la forme de la contribution financière, et considéraient qu'elle impliquait un taux de rendement prévu particulier (sous réserve de nos préoccupations concernant les recettes des redevances, exposées plus haut, questions qui n'ont en tout état de cause pas été résolues par la Convention française sur l'A350XWB). Nous notons qu'une lettre datée **[***]** prévoit que le montant "doit être alloué par la Convention française sur l'A350XWB ultérieure, conformément aux conditions exposées en détail dans le Protocole français sur l'A350XWB de **[***]**".[595] Nous considérons qu'en fait, le Protocole français sur l'A350XWB antérieur engageait les sommes selon les modalités considérées, alors que la Convention française sur l'A350XWB ultérieure régissait les aspects pratiques de l'octroi de ces sommes au bénéficiaire. En d'autres termes, la Convention française sur l'A350XWB était le moyen d'exécuter l'engagement contracté dans le Protocole français sur l'A350XWB antérieur ou l'étape qui mettait en œuvre l'engagement contracté dans le Protocole français sur l'A350XWB.

6.395. Selon nous, cet aspect de notre analyse des points de repère dans la présente procédure suppose une comparaison des taux du marché au moment où les parties contractantes sont convenues des détails qui ont débouché sur les taux de rendement attendus. Nous sommes d'avis, que la transaction pertinente ayant abouti à la fixation de ces taux de rendement a eu lieu en **[***]**, indépendamment de la question de savoir si la Convention française sur l'A350XWB ultérieure était uniquement un acte par lequel les pouvoirs publics ont fourni les fonds.

6.396. Nous notons aussi que dans ses communications antérieures, l'Union européenne a reconnu expressément que la date antérieure était pertinente:

> {L}es États-Unis allèguent, à nouveau, que les "engagements" pris en 2006 par la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni de soutenir l'A350XWB – sous une forme non encore spécifiée et selon des modalités et conditions non spécifiées –

[592] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphes 26 et 27. Ainsi que nous l'avons noté plus haut, il apparaît que c'est une légère erreur: la date du contrat est **[***]**.

[593] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 105 du Groupe spécial, paragraphes 890 et 891. (notes de bas de page omises)

[594] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs,* paragraphes 835 et 836.

[595] Échange de lettres entre Fabrice Brégier, Directeur général d'Airbus, le Directeur général de l'Aviation civile française (DGAC) **[***]** et **[***]** (pièce EU-(article 13)-10) (RCC).

> équivalent à une subvention qui cause des effets défavorables. Ils le font, bien qu'ils reconnaissent que les modalités du FEM pour l'A350XWB ont été convenues entre Airbus et chacun des États membres beaucoup plus tard et sur une longue période commençant en juin 2009. Par conséquent, le FEM pour l'A350XWB pourrait, tout au plus, constituer une mesure pouvant être contestée en tant que subvention alléguée après la mise en place de chacun des quatre prêts sur une période commençant en juin 2009 … .[596] (notes de bas de page omises)

6.397. À titre d'autre exemple, l'Union européenne a indiqué dans sa communication:

> Chacun de ces facteurs a trait à la période postérieure au lancement de l'A350XWB en décembre 2006, mais antérieure à la conclusion du premier accord de financement en juin 2009, et démontre que l'accord de financement n'a joué aucun rôle dans l'engagement d'Airbus concernant l'A350XWB.[597]

6.398. De plus, le rapport de CompetitionRx, communiqué par l'Union européenne, utilise **[***]** comme "date de référence" pour "le moment où Airbus a conclu le premier accord de financement avec un État membre"[598] et indique que "{l}e premier accord de financement sous forme d'investissement de lancement remboursable a été signé le **[***]**", en utilisant cette date comme date de référence précise.[599]

6.399. En résumé, nous estimons que la date du Protocole français sur l'A350XWB, signé le **[***]**, dont des exemplaires ont été transmis avec une lettre d'accompagnement datée du **[***]**, devrait être utilisée comme moment pertinent où les pouvoirs publics français se sont engagés à respecter les modalités et conditions de l'AL/FEM, plutôt que la date de la Convention française sur l'A350XWB signée le **[***]** qui allouait les fonds.

Question de savoir s'il convient d'ajuster le rendement de l'obligation EADS: échéance et duration

6.400. Nous évaluons maintenant l'argument des États-Unis selon lequel le rendement de l'obligation EADS devrait être ajusté compte tenu du fait que la duration et la structure de remboursement de cette obligation diffère de celles des accords d'AL/FEM.[600] Les États-Unis cherchent à ajuster le rendement de l'obligation EADS sur la base d'obligations ayant une note semblable et une durée de 20 ans au motif que les prêts AL/FEM ont une échéance, ou durée, résiduelle beaucoup plus longue que celle de l'obligation EADS. L'Union européenne rétorque que l'échéance résiduelle n'est pas déterminante parce que l'AL/FEM et l'obligation EADS ont des niveaux d'exposition au risque analogues lorsque la structure de paiement est prise en compte. Elle estime que cela est démontré lorsque la mesure de la "duration de Macaulay" est utilisée comme base de comparaison. Selon elle, cela réfute la nécessité de l'ajustement sur 20 ans proposé par les États-Unis. Les parties sont en désaccord sur le point de savoir si les durations de Macaulay des contrats et de l'obligation rendent dûment compte de toutes les différences pertinentes associées aux durées différentes des instruments.

6.401. L'obligation EADS est un bon à moyen terme négociable (BMTN) émis le 24 septembre 2003 et arrivant à échéance le 25 septembre 2018[601], et elle avait donc une échéance résiduelle de 15 ans au moment de son émission. Lorsque les différents contrats ont été conclus, elle avait une échéance résiduelle de huit à neuf ans. Les contrats d'AL/FEM sont censés

---

[596] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 360.
[597] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1105.
[598] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphes 7, 8 et 12 (pages 8 et 9).
[599] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 84 et note de bas de page 2 (page 18).
[600] Réponse des États-Unis à la question n° 102 du Groupe spécial, paragraphes 368 et 369; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne aux questions n° 163 à 165 du Groupe spécial, paragraphe 6 (réponse groupée). Voir aussi la réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 3, page 2, et note de bas de page 3.
[601] Euro-obligation EADS Finance B.V. 03/18 MTN à coupon de 5,5% arrivant à échéance le 25 septembre 2018, ISIN XS0176914579, échangée à la bourse de Francfort. Des détails concernant l'émission de cette obligation sont fournis dans Professor Robert Whitelaw, "*Comments on Elements of the 'Responses of the United States to the Second Set of Additional Questions from the Panel'*", 1er mai 2014 (observations de M. Whitelaw sur les réponses des États-Unis) (pièce EU-508) (RCC).

rembourser le principal environ **[***]** années après le début des versements et sont censés produire un rendement, au moyen de prélèvements et redevances, pendant **[***]** années après le début des versements.[602]

6.402. Les États-Unis et leur expert, M. Jordan, font observer qu'en règle générale, des investisseurs détenteurs d'un instrument à plus long terme exigeraient habituellement un rendement – c'est-à-dire le rendement annuel obtenu en cas de détention de l'instrument jusqu'à son échéance – plus élevé que celui qu'exigeraient des investisseurs détenteurs d'un instrument à plus court terme.[603] Les États-Unis font valoir que, "dans l'idéal, l'élément taux d'emprunt de société des taux de rendement servant de points de repère serait fondé sur un instrument de dette ayant la même échéance que le prêt effectif analysé. Sinon, la comparaison entre le taux de rendement servant de point de repère et le taux de rendement du prêt effectif examiné pourrait être affectée par les différences d'échéances et fausserait ainsi la détermination de l'existence et/ou de l'importance de la subvention".[604] Les États-Unis soulignent que, alors que l'échéance résiduelle de l'obligation EADS, ou la durée de l'emprunt, serait de huit à neuf ans, la durée de l'emprunt AL/FEM serait "beaucoup plus longue que dix ans".[605] Ils affirment qu'utiliser un instrument de dette ayant une échéance de huit à neuf ans réduirait ou sous-évaluerait artificiellement l'élément taux d'emprunt de société du taux servant de point de repère.[606] Ils affirment aussi que l'utilisation d'instruments à dix ans, comme ils l'ont fait dans leur méthode privilégiée de calcul d'un taux de société et devant le Groupe spécial initial, est "très prudente" et qu'"en utilisant un financement à dix ans pour construire le taux servant de point de repère commercial, les parties et le Groupe spécial ont sous-estimé l'importance des subventions".[607]

6.403. Les États-Unis affirment que pour corriger la différence entre les échéances, il faudrait ajuster le rendement de l'obligation EADS. L'expert des États-Unis propose d'ajouter au rendement de l'obligation EADS la prime d'échéance (ou prime de terme) d'obligations de société ayant des échéances de 20 ans et ayant la même notation que la dette d'EADS.[608] Pour étayer leur proposition d'ajuster le taux de rendement de l'obligation compte tenu d'une échéance résiduelle de 20 ans, les États-Unis mettent en avant des arguments formulés ailleurs par l'UE dans la présente procédure selon lesquels l'AL/FEM devrait être amortie sur une période de 21 ans[609], et des éléments de preuve montrant que l'évaluation du gouvernement britannique a utilisé **[***]** comme base pour proposer les taux de rendement appropriés du contrat britannique, suivant un avis selon lequel un instrument ayant une durée de vie de 20 ans est approprié pour une comparaison de l'AL/FEM.[610]

---

[602] D'après les chiffres "corrigés" fournis par l'Union européenne, le contrat d'AL/FEM français prévoit que le principal du prêt sera remboursé après une période de **[***]**, la durée de vie maximale de l'instrument avec les redevances devant être d'environ **[***]**; le contrat d'AL/FEM allemand prévoit que le principal du prêt sera remboursé après une période de **[***]**, la durée de vie maximale de l'instrument avec les redevances devant être d'environ **[***]**; le contrat d'AL/FEM espagnol prévoit que le principal du prêt sera remboursé après une période de **[***]**, la durée de vie maximale de l'instrument avec les redevances devant être d'environ **[***]**; et le contrat d'AL/FEM britannique prévoit que le principal du prêt sera remboursé après une période d'environ **[***]**, la durée de vie maximale de l'instrument avec les redevances devant être d'environ **[***]**. (voir aussi les observations de M. Whitelaw sur les réponses des États-Unis (pièce EU-508) (RCC), paragraphe 10).

[603] Réponse des États-Unis à la question n° 95 du Groupe spécial, paragraphe 352.

[604] Réponse des États-Unis à la question n° 95 du Groupe spécial, paragraphe 353.

[605] Réponse des États-Unis à la question n° 95 du Groupe spécial, paragraphes 353 et 354.

[606] Réponse des États-Unis à la question n° 95 du Groupe spécial, paragraphes 353 et 354.

[607] Réponse des États-Unis à la question n° 95 du Groupe spécial, paragraphe 355.

[608] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 20 (donnant l'exemple suivant dans la note de bas de page 30: "À titre d'exemple d'utilisation des primes d'échéance pour ajuster l'échéance, supposons que l'échéance du bon EADS soit de neuf ans en janvier 2010, avec un taux de rendement de 4,15%. Supposons en outre que l'écart de rendement à dix ans par rapport à neuf ans soit de 0,15% et l'écart de rendement à 20 ans par rapport à 10 ans, de 0,70%. Le rendement ajusté du bon EADS à 20 ans est alors de 5% (c'est-à-dire 4,15% + 0,15% + 0,70%).").

[609] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), page 3 et note de bas de page 8 (citant la première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 206).

[610] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), page 3 et note de bas de page 8 (citant l'appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES). De plus, nous notons que les contrats sont censés produire le rendement prévu sur la durée de vie projetée du programme relatif à l'A350XWB et que, dans un contexte différent, M. Whitelaw a noté que "les estimations des États-Unis concernant le cycle de vie du programme pour l'établissement du budget de capital – 5 années de développement suivies de 15 années de livraisons –, même si elles {n'étaient} pas identiques à la durée de vie supposée par Airbus pour l'établissement de capital,

6.404. Il apparaît que la proposition des États-Unis d'introduire une correction pour tenir compte de ce que le taux de rendement de l'obligation EADS aurait été avec une échéance résiduelle de 20 ans ajouterait entre **[***]** et **[***]**[611] points de base à l'élément taux d'emprunt général de société du point de repère.

6.405. S'agissant du fait qu'ils n'ont pas proposé cet ajustement dans la procédure initiale, les États-Unis soulignent que dans la procédure initiale, ils avaient fait observer que l'utilisation d'une échéance de dix ans sous-évaluerait l'échéance effective et qu'en conséquence, ils avaient sous-évalué les écarts de crédit effectifs associés aux contrats d'AL/FEM, qui étaient illimités ou avaient une échéance nettement supérieure à dix ans.[612]

6.406. En réponse à la proposition des États-Unis d'ajuster le rendement pour tenir compte des différences concernant les durées des instruments, l'Union européenne affirme que si l'outil d'analyse financière qu'est la mesure de la duration de Macaulay est utilisée pour comparer l'obligation EADS avec les contrats d'AL/FEM, les instruments sont en fait semblables et il n'est pas nécessaire d'effectuer un ajustement. Elle fait valoir que la mesure de la duration de Macaulay est appropriée pour comparer les risques relatifs pour un investisseur qui découlent de la durée résiduelle de l'obligation EADS et de la durée des contrats d'AL/FEM. À cet égard, elle indique ce qui suit:

> Pour évaluer la comparabilité de deux instruments financiers, ce n'est pas leur échéance absolue (c'est-à-dire la date du paiement final) qui est décisive mais la durée de vie moyenne de leurs flux de liquidités, qui est ajustée compte tenu des caractéristiques de leurs profils de flux de liquidités. Par exemple, il n'est pas significatif de comparer, sans ajustement, i) l'échéance d'un prêt à remboursements périodiques du principal et des intérêts avec ii) l'échéance d'une obligation sans remboursements périodiques. En fait, la durée de vie effective des flux de liquidités d'une obligation avec principal dû à l'échéance sera plus longue que celle d'un prêt de même échéance exigeant des remboursements du principal pendant toute la durée du prêt. Pour mesurer les effets des différences concernant l'échelonnement et l'importance des flux de liquidités, les analystes financiers déterminent ce qu'on appelle la "duration de Macaulay" d'un instrument de financement, qui équivaut à la durée de vie moyenne pondérée de ses flux de liquidités.
>
> Lorsque des instruments du marché disponibles ont un profil de flux de liquidités qui diffère à certains égards de celui des accords de financement de l'A350XWB, il est nécessaire de comparer leurs durations de Macaulay respectives {– équivalant à la durée de vie moyenne pondérée de leurs flux de liquidités –} pour évaluer l'adéquation de l'instrument du marché. En effet, pour constituer la base d'un élément du point de repère pour les accords de financement liés à l'A350XWB, une obligation devrait avoir à peu près la même duration de Macaulay que le flux de remboursements attendu associé aux accords de financement de l'A350XWB.[613]

6.407. L'Union européenne affirme que la duration de Macaulay de l'obligation EADS, pour sa durée résiduelle, est semblable aux durations de Macaulay des contrats d'AL/FEM. Pour étayer son affirmation, elle fournit un certain nombre de calculs effectués par M. Whitelaw[614], qu'elle a révisés

---

{étaient} compatibles avec celui-ci" (Professor Robert Whitelaw, "*Comments on US and NERA's Discussion of MSF Benefit and Effects on Product Launch*", 27 juin 2012 (pièce EU-7) (RCC/RCES), paragraphe 25).

[611] Si l'on utilise l'approche admise par le Groupe spécial dans les sections précédentes, l'ajustement se situerait entre **[***]** et **[***]** points de base (voir les données de M. Jordan communiquées en réponse aux questions n° 110, 111, 112 et 114 du Groupe spécial (pièce USA-567) (RCC/RCES), suppléments aux tableaux 6, 7 et 9 (pages 2 à 7)). Si l'on utilise l'approche du rendement moyen de M. Whitelaw, l'ajustement semble se situer entre **[***]** et **[***]** points de base pour les contrats individuels (réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 20 et tableau 4; réponse de l'Union européenne à la question n° 166 du Groupe spécial, paragraphe 18; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 166 du Groupe spécial, paragraphe 16).

[612] Réponse des États-Unis à la question n° 95 du Groupe spécial, paragraphe 355 (citant le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.432 et note de bas de page 2579). Voir aussi le rapport Ellis-Jordan (pièce initiale US-80) (pièce USA-474/506 (présentée deux fois)) (RCC), pages 7, 8 et 11.

[613] Réponse des États-Unis à la question n° 92 du Groupe spécial, paragraphes 351 et 352.

[614] M. Whitelaw traite la nature progressive des versements en générant également une duration de Macaulay pour les versements et en la soustrayant de l'estimation initiale de la duration de l'AL/FEM pour

pour tenir compte des erreurs identifiées par le Groupe spécial mais sans fournir les recettes sous-jacentes révisées afin de permettre une vérification des résultats actualisés.[615]

6.408. Les États-Unis soutiennent que la mesure de la duration de Macaulay n'est pas un indicateur utile dans ce contexte pour deux raisons: a) elle "prend en compte un seul type de risque – les variations des taux d'intérêt – et ne rend pas compte d'autres risques tels que l'incertitude accrue liée aux remboursements prévus à un moment plus lointain", et "l'échéance d'un instrument de dette est très probante pour ce qui est du risque général parce qu'un horizon temporel plus éloigné accroît le délai pendant lequel des événements peuvent bouleverser les attentes"[616]; et b) une duration de Macaulay "n'est un outil exact que si l'échelonnement et le montant des remboursements sont fixés à l'avance. … Lorsque le calendrier des remboursements est flexible, comme c'est le cas pour l'AL/FEM à remboursement subordonné au succès et par prélèvements, cet outil n'est pas utile et peut induire en erreur".[617] S'agissant de ce dernier point, les États-Unis affirment que l'AL/FEM est fournie "sans échéance effective", est un "prêt illimité" et comporte une "variabilité du flux de remboursements non déterminée *ex ante*"[618] ce qui l'apparente davantage à une obligation à options incorporées.[619] Ils affirment que la mesure de la duration de Macaulay est donc "une mesure viciée de la sensibilité-prix d'une obligation aux variations de taux d'intérêt lorsqu'il s'agit d'une obligation assortie d'options {et qu'elle} induit le consommateur en erreur parce qu'elle masque le fait que les variations des flux de liquidités attendus doivent être reconnues lorsqu'il s'agit d'obligations assorties d'options".[620]

6.409. L'Union européenne réplique que les durations de Macaulay des contrats d'AL/FEM sont appropriées pour mesurer le risque de taux d'intérêt et refléteraient la compensation que les prêteurs exigent pour assumer le risque de taux d'intérêt.[621] S'agissant de la variabilité des flux de liquidités dans les contrats d'AL/FEM, elle estime que l'argument des États-Unis est fondé sur des principes qui ne s'appliquent pas à l'AL/FEM (à savoir que la décision d'exercer des options incorporées est elle-même subordonnée au risque de taux d'intérêt) et que, en tout état de cause, "toute variabilité du flux de remboursements est prise en compte dans la … prime de risque par projet".[622]

6.410. Nous notons que le risque, et donc les taux de rendement, qui découlent de la durée et de la structure d'un instrument de dette particulier constituent une question complexe. À notre avis, l'échéance ou l'échéance résiduelle d'un instrument sont pertinentes, car dans des circonstances normales, un emprunt au moyen d'instruments à échéance plus longue coûte plus cher qu'un emprunt au moyen d'instruments à échéance plus courte.[623] Nous croyons comprendre que cela est dû, entre autres choses, à la possibilité que des phénomènes intermédiaires (par exemple des facteurs macroéconomiques) aient un effet défavorable sur les rendements; au coût d'opportunité par rapport à d'autres possibilités d'investissement plus favorables qui se présentent et auraient

arriver à un résultat final (plus court) (voir Professor Robert Whitelaw, "*Calculation of the Macaulay Duration of the Financing Agreements for the A350XWB*" (pièce EU-380) (RCC/RCES); et Professor Robert Whitelaw, "*Update on certain calculations of TRI and Macaulay durations*", 14 avril 2014 (calculs actualisés de M. Whitelaw) (pièce EU-507) (RCC/RCES)).

[615] Professor Robert Whitelaw, "*Calculation of the Macaulay Duration of the Financing Agreements for the A350XWB*" (pièce EU-380) (RCC/RCES); et calculs actualisés de M. Whitelaw (pièce EU-507) (RCC/RCES). Nous notons que nous nous attendrions à ce que les corrections ne soient pas importantes au point de modifier les arguments de base avancés par les parties.

[616] Voir la réponse des États-Unis à la question n° 166 du Groupe spécial, paragraphes 36 et 41.

[617] Réponse des États-Unis à la question n° 166 du Groupe spécial, paragraphe 36. (notes de bas de page omises)

[618] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 92 du Groupe spécial, paragraphe 254.

[619] Réponse des États-Unis à la question n° 166 du Groupe spécial, paragraphes 39 à 44.

[620] Frank J Fabozzi (ed.), *The Handbook of Fixed Income Securities* (McGraw-Hill, 2005), page 187; et Frank J. Fabozzi (ed.), *Fixed Income Analysis*, 2ème édition (Wiley, 2007), pages 175 et 176 (pièce USA-589) (cités dans la réponse des États-Unis à la question n° 166 du Groupe spécial, 16 avril 2014, paragraphe 39).

[621] Voir les observations de M. Whitelaw sur les réponses des États-Unis (pièce EU-508) (RCC), observation relative à la question n° 166 du Groupe spécial, paragraphes 11 et 12.

[622] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 166 du Groupe spécial, paragraphe 166.

[623] Aucune des parties n'a fait valoir que les circonstances en question étaient tout sauf normales, ni qu'il existait une tendance pertinente à l'inversion ou à l'aplatissement de la courbe des rendements pour les taux d'emprunt du marché.

pu être saisies si l'on avait investi dans un instrument à plus court terme; et au risque que les rendements futurs aient moins de valeur – par exemple du fait de l'inflation.

6.411. Nous notons que les analyses des experts communiquées dans la présente procédure indiquent que la durée jusqu'à l'échéance de l'instrument détermine s'il est une base appropriée pour un taux d'emprunt à des fins de comparaison. Les experts indiquent que l'obligation disponible "ayant la plus longue échéance" est celle qui offre la meilleure correspondance avec les instruments d'AL/FEM. Par exemple, lorsqu'il propose initialement l'obligation EADS comme base de la valeur de l'emprunt de société général, l'expert de l'Union européenne, M. Whitelaw, affirme que "le coût effectif de l'emprunt à long terme de la société" est indiqué par "les taux d'emprunt à long terme effectifs d'EADS à la date des accords, exprimés sous la forme du rendement de son obligation ayant la plus longue échéance".[624] CompetitionRx a de même choisi l'obligation ayant la plus longue échéance comme étant la meilleure base pour les taux à des fins de comparaison.[625]

6.412. Toutefois, la structure d'un instrument est également pertinente. Le risque lié aux prêts à long terme pourrait être différent selon le taux d'amortissement de la dette prévu par l'instrument pertinent, parce que si le principal diminue plus vite, alors il y a moins en jeu à l'avenir. Bien qu'une dette puisse s'étendre sur le même laps de temps qu'une autre, un instrument dont l'amortissement est plus rapide réduit la somme exposée aux risques liés aux prêts à long terme. Les échéances absolues n'indiquent pas la rapidité avec laquelle le principal du prêt sera amorti dans le cas où des paiements sont effectués pendant toute la durée de vie de l'instrument ni, par conséquent, le montant de la dette qui est exposé aux risques liés aux prêts à long terme.

6.413. D'après ce que nous croyons comprendre, la duration de Macaulay d'une obligation est calculée à partir de la durée moyenne pondérée jusqu'à chaque paiement du coupon ou du principal.[626] Il apparaît que les deux parties conviennent qu'"{e}n termes simples, plus les paiements relatifs à l'obligation ont lieu vers la fin de la durée de vie de l'obligation, plus la duration de Macaulay est élevée".[627]

6.414. La mesure de la duration de Macaulay est habituellement utilisée dans un but différent de celui dans lequel l'Union européenne demande actuellement au Groupe spécial de l'utiliser. Les durations de Macaulay fournissent des renseignements à un investisseur potentiel au sujet de certains risques que comportent les obligations. Les obligations ont des paiements garantis, et le prix de l'instrument échangé sur le marché peut varier lorsque les taux d'intérêt généraux augmentent ou baissent. La mesure de la duration de Macaulay est un outil qui donne des renseignements-types au sujet de la sensibilité comparative aux taux d'intérêt des prix des obligations sur la durée de vie desquelles sont effectués plus d'un paiement de coupon, par rapport à la sensibilité aux taux d'intérêt des prix des obligations à coupon zéro pour lesquelles un paiement unique doit être effectué à l'échéance (le montant intégral de la dette étant alors exposé aux risques).[628] La mesure de la duration de Macaulay est utilisée le plus souvent pour comparer la volatilité, la réactivité ou la sensibilité des prix des valeurs à revenu fixe (obligations) aux variations des taux d'intérêt généraux.

---

[624] Réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphes 8, 11 et 12 et notes de bas de page 10 et 13.

[625] Voir, par exemple, le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphes 72 à 74, et en particulier le paragraphe 76.

[626] Zvi Bodie, Alex Kane, et Alan J. Marcus, *Investments*, 9ème édition (McGraw-Hill/Irwin, 2011), pages 509 à 518 (pièce EU-379), page 513; et Frank J Fabozzi (ed.), *The Handbook of Fixed Income Securities,* (McGraw-Hill, 2005), pages 206 et 207. Nous prenons note des commentaires selon lesquels, bien que les mesures de la duration soient exprimées en années, il n'est pas utile d'envisager la duration comme une mesure temporelle. En fait, "l'interprétation correcte est que la duration a la volatilité des prix d'une obligation à coupon zéro avec ce nombre d'années jusqu'à l'échéance. Par conséquent, lorsqu'un dirigeant dit qu'une obligation a une duration de quatre ans, il n'est pas utile d'envisager cette mesure d'un point de vue temporel mais il faut plutôt penser que l'obligation a la sensibilité-prix aux variations des taux d'une obligation à quatre ans à coupon zéro. … Comme deuxième exemple, examinons la duration d'une option qui expire au bout d'un an. Supposons qu'il soit dit qu'elle a une duration de 60. … Cela signifie simplement que l'option tend à avoir la sensibilité-prix aux variations de taux d'une obligation à 60 ans à zéro coupon". (Frank J Fabozzi (ed.), *The Handbook of Fixed Income Securities* (McGraw-Hill, 2005), pages 206 et 207)

[627] Réponse des États-Unis à la question n° 166 du Groupe spécial, paragraphe 37; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 166 du Groupe spécial, paragraphe 162.

[628] Frank J Fabozzi (ed.), *The Handbook of Fixed Income Securities* (McGraw-Hill, 2005), pages 206 et 207.

6.415. Nous notons que les instruments comparés dans la présente procédure ne sont pas deux obligations, mais une obligation et un type de prêt spécifique. Il y a des différences dans la façon dont les deux types d'instruments fonctionnent.

6.416. À notre avis néanmoins, la mesure de la duration de Macaulay est utile pour illustrer en quoi la structure des échéances d'un instrument – outre son échéance ou sa durée résiduelle – est pertinente pour son profil de risque.[629] La mesure illustre le principe selon lequel un instrument qui est amorti plus rapidement réduit la somme qui est exposée aux risques liés aux prêt à long terme. Par exemple, elle peut illustrer la différence entre un prêt à dix ans, où le principal est dû à la dixième année, et un prêt assorti de remboursements annuels. Pour ce dernier prêt, où une partie du principal est remboursée chaque année, le chiffre plus faible de la duration de Macaulay reflète le risque moins élevé que le montant total du principal ne soit pas remboursé à terme. Ainsi, lorsque l'on évalue la comparabilité d'une obligation et d'un prêt, l'échéance absolue des instruments peut ne pas rendre compte complètement de l'exposition variable au risque résultant de leurs structures de remboursement différentes.

6.417. En principe, donc, si l'on procède à un ajustement pour tenir compte des différences d'échéance, on doit aussi tenir compte des différences qui peuvent exister en ce qui concerne la structure des échéances. Nous estimons par conséquent que ce serait une simplification abusive que d'ajuster le rendement de l'obligation EADS uniquement en ajoutant la prime d'échéance, ou prime de terme, d'obligations de société à 20 ans ayant la même note, étant donné que la structure des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB signifie que le principal du prêt ne sera pas exposé pendant toute la période jusqu'à l'échéance.

6.418. Toutefois, nous ne sommes pas convaincus que des similitudes entre les durations de Macaulay privent entièrement de pertinence toutes différences concernant les échéances résiduelles. Le laps de temps pendant lequel il est prévu qu'un instrument existe dans le futur possède sa propre pertinence. En d'autres termes, plus le moment auquel on prévoit que certains événements se produiront est éloigné dans l'avenir, plus il est probable qu'un ou plusieurs événements intermédiaires se produiront qui entraveront leur réalisation.[630] Nous pensons comme les États-Unis que la mesure de la duration de Macaulay ne tient pas compte de l'incertitude accrue associée aux remboursements prévus à un moment plus lointain.[631] Cela contribue à la probabilité de défaut. Ainsi, alors que nous ne pensons pas qu'il serait approprié d'ajuster le rendement de l'obligation EADS en ajoutant la prime d'échéance, ou prime à terme, d'obligations de société à 20 ans ayant la même note, nous ne pensons pas non plus qu'il serait approprié de faire complètement abstraction de la pertinence d'une échéance ou d'une durée de prêt plus longues.

6.419. Nous notons en outre que, lorsque l'on compare les durations de Macaulay des instruments, il semble que plusieurs des structures d'échéances des contrats d'AL/FEM comportent une exposition au risque plus importante que celle de l'obligation EADS. M. Whitelaw calcule la duration de Macaulay de l'obligation EADS comme étant de 7,42 "années". Les durations de Macaulay des contrats (corrigées), calculées par M. Whitelaw, sont les suivantes: France: **[***]** "années", Allemagne: **[***]** "années", Espagne: **[***]** "années", et Royaume-Uni: entre **[***]** et **[***]** "années".[632]

[629] Comme M. Whitelaw l'a noté dans la procédure initiale, "les rendements sont fonction de la combinaison de la probabilité de défaut et de la perte attendue en cas de défaut". Il apparaît que la mesure de la duration de Macaulay donne une indication de la perte attendue en cas de défaut, alors que l'échéance, ou durée, résiduelle est liée à la probabilité de défaut (voir Professor Robert Whitelaw Rebuttal Report, 24 mai 2007 (rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation) (pièce initiale EC-11) (pièce EU-123/USA-483 (présentée deux fois)) (RCC/RCES), paragraphe 39).

[630] Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs,* paragraphe 7.414.

[631] Réponse des États-Unis à la question n° 166 du Groupe spécial, paragraphe 36.

[632] Voir Professor Robert Whitelaw, "*Calculation of the Macaulay Duration of the Financing Agreements for the A350XWB*" (pièce EU-380) (RCC/RCES); deuxième réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-396) (RCC/RCES), paragraphe 7; calculs actualisés de M. Whitelaw (pièce EU-507) (RCC/RCES). Nous notons que lorsque des questions lui ont été posées en ce qui concerne l'exactitude des calculs initiaux, l'Union européenne n'a pas divulgué les chiffres sous-jacents sur lesquels ces calculs étaient fondés.

6.420. Enfin, s'agissant de l'affirmation des États-Unis selon laquelle l'AL/FEM comporte une "variabilité du flux de remboursements non déterminée *ex ante*"[633] qui l'apparente davantage à une obligation à options incorporées[634] et selon laquelle la duration de Macaulay est donc "une mesure viciée"[635], nous pensons comme l'Union européenne que cette variabilité du flux de remboursements doit être prise en compte dans la prime de risque par projet.[636]

6.421. L'Union européenne nous a convaincus que la proposition des États-Unis d'ajuster l'obligation EADS en ajoutant la prime d'échéance d'obligations à 20 ans ayant la même note n'est pas appropriée. Étant donné que les États-Unis ne nous ont présenté aucun ajustement de rechange, nous travaillons donc sur la base des rendements de l'obligation EADS non ajustés, notant que: a) l'incertitude accrue concernant les remboursements prévus à un moment plus lointain signifie que le rendement de l'obligation EADS donne probablement une estimation prudente de l'élément taux d'emprunt de société du taux servant de point de repère pour *les quatre contrats*; et que b) les durations de Macaulay plus élevées des contrats **[***]**, comparées avec la duration de Macaulay de l'obligation EADS, donnent encore un peu plus à penser que le rendement de l'obligation EADS représenterait une estimation prudente pour ces *trois contrats*.

Question de savoir s'il convient d'ajouter au taux d'emprunt de société un montant pour les commissions et frais normaux associés au taux d'emprunt de société général sur le marché

6.422. Enfin, les États-Unis proposent un ajustement pour représenter les commissions et frais normaux qu'Airbus supporterait pour un financement sur le marché. En réponse à l'ajout par M. Whitelaw des commissions pour le calcul du TRI du contrat allemand, l'expert-conseil des États-Unis, M. Jordan, a dit ce qui suit: "{L}es commissions que M. Whitelaw inclut, ainsi que la commission incluse dans le rapport Jordan, sont des commissions pour services particuliers. Il faudrait aussi ajouter ces commissions au point de repère du marché en partant du principe que des prêteurs sur le marché demanderaient les mêmes commissions pour les mêmes services. Sinon, les commissions peuvent être omises à la fois des taux de l'AL/FEM et des points de repère du marché".[637]

6.423. Les États-Unis font valoir en outre qu'"en se tournant vers les pouvoirs publics {des États membres} pour financer le programme relatif à l'A350XWB, Airbus a évité les commissions {de validation, les commissions d'engagement de prêt et les frais administratifs}. Par conséquent, si l'on considère que le TRI effectif de l'AL/FEM pour l'A350XWB inclut des commissions comme les commissions "**[***]**" et "**[***]**" prévues dans le contrat d'AL/FEM allemand, alors les taux d'emprunt de société correspondants applicables à Airbus établis pour les pouvoirs publics des quatre États membres devraient aussi inclure les commissions de validation et autres commissions".[638] En conséquence, les États-Unis proposent d'ajouter aux taux d'emprunt de société établis pour les pouvoirs publics des quatre États membres une somme représentant les commissions de validation[639], les commissions d'engagement de prêt[640] et les frais administratifs.

---

[633] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 92 du Groupe spécial, paragraphe 254.

[634] Réponse des États-Unis à la question n° 166 du Groupe spécial, paragraphes 39 à 44.

[635] Réponse des États-Unis à la question n° 166 du Groupe spécial, paragraphe 39.

[636] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 166 du Groupe spécial, paragraphe 166; et observations de M. Whitelaw sur les réponses des États-Unis (pièce EU-508) (RCC), observation relative à la question n° 166 du Groupe spécial, paragraphe 13.

[637] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 12 et note de bas de page 20.

[638] Réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 6.

[639] Réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 4 (faisant valoir, à la lumière des résultats d'une étude concernant les commissions de validation associées à des valeurs assimilables à des actions et l'augmentation marginale des commissions de validation pour les instruments de dette à échéance plus longue et à risque de crédit relevant de la catégorie "investissement très risqué", que "les commissions de validation totales pour un instrument de dette complexe, risqué et à échéance longue comme l'AL/FEM seraient même probablement supérieures à 2,44%", faisant référence à Enrique Schroth, "*Innovation, Differentiation, and the Choice of an Underwriter: Evidence from Equity-Linked Securities*", *The Review of Financial Studies* (2006), volume 19, n° 3, pages 1041 à 1080 (pièce USA-585), page 1049, tableau 3, et panel b).

[640] Réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 5 et note de bas de page 8 (indiquant qu'en 2001, les banques percevaient des commissions d'engagement de prêt sur des lignes de crédit de société générales qui pouvaient inclure, en moyenne, une commission initiale de 18,6 points de

6.424. L'Union européenne soutient que pour déterminer s'il faudrait inclure "des commissions commerciales analogues" dans un point de repère et lesquelles, il est tout d'abord nécessaire de comprendre la nature et les caractéristiques des commissions incluses dans l'instrument contesté. Elle fait valoir que, sans cette compréhension, il est impossible de savoir quelles "commissions commerciales" seraient "analogues" et dûment incluses dans un point de repère.[641] Elle estime que les États-Unis n'ont pas établi que la commission **[***]** et la commission **[***]** prévues dans le contrat d'AL/FEM allemand étaient analogues à des commissions de validation, commissions d'engagement de prêt et/ou frais administratifs et, donc, qu'elles devraient faire dûment partie d'un taux servant de point de repère du marché approprié.[642]

6.425. Nous notons que l'Union européenne ne rejette pas le principe selon lequel il peut être approprié d'inclure des commissions commerciales demandées dans un point de repère du marché et fournit son propre calcul des montants de commissions potentiellement pertinents, au cas où nous déciderions d'ajuster le point de repère du marché à cette fin.[643]

6.426. À notre avis, il n'est pas nécessaire que les éventuelles commissions demandées pour le prêt en question soient "analogues" aux commissions commerciales demandées par un prêteur sur le marché pour que leur inclusion dans le point de repère du marché pertinent soit appropriée. En effet, une telle approche négligerait l'exonération potentiellement avantageuse de ces commissions qui pourrait être pertinente pour une analyse de l'avantage.

6.427. Selon nous, il est approprié dans la présente procédure de prendre en compte les montants des commissions normalement inclus dans le taux d'emprunt, pour déterminer si les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB confèrent un avantage à Airbus par rapport à ce qui aurait été disponible sur le marché. Nous estimons donc qu'en principe, une différence entre les sommes qui auraient généralement été demandées sur le marché sous la forme de commissions et frais normaux pour un financement comparable à l'AL/FEM et les montants, le cas échéant, demandés par l'État membre concerné pour le financement sous forme d'AL/FEM devrait être prise en compte dans un examen de la question de savoir si un avantage a été conféré.

6.428. Toutefois, nous sommes préoccupés par l'applicabilité de certaines des estimations fournies par les États-Unis. Nous pensons comme l'Union européenne que l'estimation par les États-Unis des commissions de validation – plus de 244 points de base[644] – résulte d'une analyse d'instruments dérivés complexes, assimilables à des actions et innovants dont il n'est pas évident qu'ils correspondraient au type de commissions normales qu'Airbus devrait payer si elle s'adressait au marché pour le financement de l'A350XWB.[645] Alors que nous notons qu'il y a des éléments de preuve indiquant que les commissions de validation relatives à divers types d'instruments de dette étaient en moyenne de 14 points de base sur la période 1975-2004[646], nous sommes prêts à admettre, en l'espèce, la commission de validation relative à l'obligation EADS elle-même, dont l'Union européenne estime qu'elle se traduit par un ajustement du rendement de l'obligation d'environ **[***]** points de base, calculé le 23 septembre 2003.[647] Les États-Unis proposent des estimations de commissions additionnelles moyennes sur des lignes de crédit de société telles que des commissions initiales de 18,6 points de base, des commissions annuelles de 4,5 points de base et des commissions d'utilisation de 19,6 points de base, et ils notent l'existence d'autres

base, des commissions annuelles de 4,5 points de base et des commissions d'utilisation de 19,6 points de base). Les États-Unis notent aussi que d'autres frais administratifs, y compris des frais comptables et juridiques, sont perçus par les banques et d'autres intermédiaires financiers mais ils ne fournissent pas expressément une estimation chiffrée de la valeur de ces frais.

[641] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 6.

[642] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 12.

[643] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphes 13 à 30, et en particulier le paragraphe 16.

[644] Réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, (RCC), paragraphe 4.

[645] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphes 14 à 16.

[646] Voir Kim Dongcheol *et al.*, "*The Impact of Commercial Banks on Underwriting Spreads: Evidence from Three Decades*", *Journal of Financial and Quantitative Analysis* (2008), volume 43, n° 4, pages 975 à 1000 (pièce USA-586), page 976.

[647] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 161 du Groupe spécial, paragraphe 16 et note de bas de page 41; et observations de M. Whitelaw sur les réponses des États-Unis (pièce EU-508) (RCC), paragraphe 16.

commissions pour services, y compris des services comptables et juridiques, mais ne fournissent pas d'estimations expresses à ajouter dans ce cas.[648] Nous notons que les lignes de crédit de société sont des instruments différents d'une obligation ou d'un prêt à remboursement subordonné au succès et on voit donc mal quels types de commissions il serait approprié d'ajouter à cet instrument particulier servant de point de repère. De plus, les éléments de preuve présentés par les États-Unis datent de 2001.[649] Au vu des différents types d'instruments et des fluctuations potentielles du marché entre la date des données sur lesquelles les éléments de preuve sont fondés et l'époque où les contrats ont été conclus, nous estimons qu'il serait approprié d'utiliser des estimations qui reflètent les commissions associées au point de repère du marché particulier. Nous nous abstenons donc d'utiliser les estimations fournies par les États-Unis concernant les commissions autres que les commissions de validation et utilisons seulement l'estimation d'une commission relative à l'obligation EADS présentée par l'Union européenne. Nous notons toutefois que si nous devions ajouter d'autres commissions moyennes, ce montant en serait ajusté à la hausse.

Conclusion sur le taux d'emprunt de société général approprié

6.429. En conclusion, nous avons décidé d'utiliser le rendement de l'obligation EADS identifié par l'Union européenne comme base pour le taux d'emprunt de société. Nous estimons toutefois qu'il se peut que le rendement de l'obligation EADS soit inférieur aux taux qui seraient requis pour un emprunt des seules filiales d'Airbus (autrement dit, il se peut que le rendement de l'obligation EADS sous-évalue le taux d'emprunt de société pour les contrats français et espagnol). Nous avons également déterminé que les rendements de l'obligation EADS devraient être observés sur des périodes constantes précédant chacun des quatre contrats individuels, sous la forme d'une fourchette allant du rendement moyen sur le mois précédant au rendement moyen sur les six mois précédant la date des contrats individuels. Nous constatons que la proposition des États-Unis d'ajuster le rendement de l'obligation EADS pour une échéance de 20 ans en ajoutant la prime de terme d'obligations ayant la même note et une échéance résiduelle de 20 ans n'est pas appropriée. Toutefois, nous utilisons les rendements non ajustés de l'obligation EADS, étant entendu qu'il s'agit probablement d'une image prudente du taux d'emprunt de société qui devrait être utilisé pour la construction du point de repère du marché pertinent pour les contrats d'AL/FEM, étant donné que: a) l'incertitude accrue concernant les remboursements prévus à un moment plus lointain signifie que le rendement de l'obligation EADS donne probablement une estimation prudente de l'élément taux d'emprunt de société du taux servant de point de repère pour *les quatre contrats*; et que b) les durations de Macaulay plus élevées des contrats **[***]**, comparées à la duration de Macaulay de l'obligation EADS, donnent encore un peu plus à penser que le rendement de l'obligation EADS représenterait une estimation prudente pour ces *trois contrats*. Enfin, nous avons également accepté, en principe, l'ajout d'une somme représentant les commissions fondées sur le marché et, aux fins de la présente procédure, nous utiliserons le montant proposé par l'Union européenne.

6.430. Les conséquences quantitatives de nos constatations sur le taux d'emprunt de société sont les suivantes:

Tableau 7: Estimations des taux d'emprunt de société

État membre de l'UE	Taux d'emprunt de société reflété par le rendement de l'obligation EADS (fourchette: entre le taux moyen sur le mois précédant et le taux moyen sur les 6 mois précédant la date du contrat individuel)	Somme représentative des commissions normales du marché	Élément taux d'emprunt de société total du taux du marché servant de point de repère
France	**[***]** à **[***]**	**[***]**	**[***]** à **[***]**
Allemagne	**[***]** à **[***]**	**[***]**	**[***]** à **[***]**
Espagne	**[***]** à **[***]**	**[***]**	**[***]** à **[***]**
Royaume-Uni	**[***]** à **[***]**	**[***]**	**[***]** à **[***]**

[648] Les éléments de preuve versés au dossier du Groupe spécial couvrent une période d'échantillonnage allant du 13 septembre 1996 au 3 octobre 1997 (voir Arie Melnik et Doron Nissim, "*Debt Issue Costs and Issue Characteristics in the Market for U.S. Dollar Denominated International Bonds*", *European Finance Review* (2003), volume 7, pages 277 à 296 (pièce USA-588), page 281).

[649] O. Emre Ergungor, "*Theories of Loan Commitments*", *Cleveland Federal Economic Review* (2001), Q3, pages 2 à 19 (pièce USA-587).

Prime de risque par projet

6.431. Les parties conviennent que le dernier élément d'un point de repère relatif au taux d'intérêt du marché au regard duquel comparer les taux de rendement prévus au titre des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB devrait être une prime de risque par projet reflétant le risque associé à l'octroi d'un financement à des conditions identiques ou similaires à celles de l'AL/FEM pour le programme relatif à l'A350XWB.[650]

6.432. Dans la procédure initiale, une prime a été ajoutée au prix de l'emprunt de société général pour refléter le fait que l'AL/FEM présentait davantage de risques pour un prêteur qu'un tel emprunt. Ce risque additionnel découlait en partie du fait qu'au lieu d'être remboursés sur les actifs généraux de l'entreprise, les prêts AL/FEM "{étaient} spécifiques à des modèles, c'est-à-dire qu'ils {étaient} accordés pour financer le développement de modèles d'aéronefs spécifiques et {devaient} être remboursés sur les flux de liquidités liés à ces mêmes modèles spécifiques, de sorte qu'un taux prêteur commercial refléterait non seulement le risque présenté par l'emprunteur mais aussi le risque présenté par des projets individuels".[651] La prime de risque par projet a donc été ajoutée pour refléter certains risques pour le prêteur associés à la forme de financement ainsi que les risques associés au projet de développement de l'aéronef considéré.[652]

6.433. Les États-Unis présentent deux options pour la prime de risque par projet dans la présente procédure. Leur première prime de risque par projet, qu'ils *privilégient*, est un chiffre calculé par leur expert, M. Jordan, que nous appelons la prime de risque Jordan (PRJ).[653] La PRJ est la moyenne de deux chiffres présentés par les parties dans la procédure initiale pour le risque associé au programme relatif à l'A380. *À titre d'argument subsidiaire*, les États-Unis s'appuient sur la prime de risque proposée par M. Whitelaw dans la procédure initiale pour le programme relatif à l'A380 (la prime de risque Whitelaw (PRW))[654], étant entendu qu'il a été constaté que cette prime était sous-évaluée ou constituait une prime de risque par projet "minimale". Ils font valoir que même si la PRW, "trop faible", était utilisée, le point de repère du marché serait supérieur aux taux de rendement internes des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB, ce qui montrait qu'il y a un "avantage" et donc que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB sont des subventions.[655] Par conséquent, les deux primes de risque proposées par les États-Unis utilisent des chiffres dont les États-Unis font valoir qu'ils ont été présentés comme primes de risque par projet dans la procédure initiale.

6.434. L'Union européenne n'a pas proposé sa propre prime de risque par projet pour le programme relatif à l'A350XWB et elle rejette les deux primes de risque présentées par les États-Unis. Selon elle, la PRJ n'a pas été utilisée comme prime de risque par projet dans la procédure initiale[656]; et les États-Unis n'ont pas montré que la PRW était une prime de risque appropriée pour l'A350XWB.[657]

---

[650] Voir, par exemple, la réponse de l'Union européenne à la question n° 94 du Groupe spécial, note de bas de page 578 ("Comme les deux parties en conviennent, le point de repère inclurait aussi une prime de risque reflétant les caractéristiques des prêts FEM en matière de partage des risques").

[651] Rapport Ellis-Jordan (pièce initiale US-80) (pièce USA-474/506 (présentée deux fois)) (RCC), page 4.

[652] Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.432 (citant le rapport Ellis-Jordan (pièce initiale US-80) (pièce USA-474/506 (présentée deux fois)) (RCC), pages 1 à 23). Le risque par projet a été défini comme le "risque que le projet particulier ne donne pas les résultats initialement prévus et, donc, que les remboursements, s'il y en {avait}, soient insuffisants pour couvrir la totalité de l'investissement et de l'intérêt". (Rapport Ellis-Jordan (pièce initiale US-80) (pièce USA-474/506 (présentée deux fois)) (RCC), page 6 (citée dans le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 860))

[653] La PRJ est un chiffre obtenu à partir de deux chiffres RCES et est donc elle-même RCES. Voir le rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 14.

[654] La PRW est un chiffre RCES. Voir le rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 15; et la réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC/RCES), paragraphe 5, tableau 2, note 2.

[655] Compte tenu des arguments des États-Unis sur la méthode de calcul du taux d'emprunt de société général, examinés plus haut (rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 24; et réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), page 3 (paragraphe 3)).

[656] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 313 à 315 (citant la réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphe 15; et le rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation (pièce initiale EC-11) (pièce EU-123/USA-483 (présentée deux fois)) (RCC/RCES), paragraphes 31 et 32).

[657] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 321.

6.435. Les arguments des parties soulèvent les principales questions suivantes: premièrement, celle de savoir si la PRJ a été appliquée pour l'A380 dans la procédure initiale ou si, quand bien même elle n'aurait pas été appliquée dans la procédure initiale, il y a suffisamment d'arguments montrant qu'elle constitue une prime pertinente dans la présente procédure; et, deuxièmement, celle de savoir si les risques associés aux programmes de développement des aéronefs A350XWB et A380 sont suffisamment semblables pour que la prime de risque par projet "sous-évaluée" appliquée pour l'A380 puisse être utilisée pour refléter le risque par projet associé à l'A350XWB.

6.436. Nous commençons notre évaluation en examinant l'option privilégiée par les États-Unis, la PRJ.

Prime de risque par projet privilégiée par les États-Unis

6.437. La prime de risque par projet que privilégient les États-Unis, la PRJ, est un chiffre RCES calculé par leur expert, M. Jordan.[658] M. Jordan explique que, pour calculer la PRJ, il utilise "la moyenne de deux primes de risque très semblables"[659] présentées au cours de la procédure initiale et appliquées pour l'A380. Les deux chiffres dont il fait la moyenne pour obtenir la PRJ sont l'un et l'autre des chiffres RCES. Nous appelons le premier le chiffre concernant la transmission liée aux fournisseurs (SPOF); et le deuxième le chiffre corrigé issu de l'interpolation sur la base d'obligations (CIBBF).

6.438. Les États-Unis affirment que la PRJ est une prime de risque par projet appropriée pour l'A350XWB. Ils rappellent que dans la procédure initiale, il a été constaté que la PRW était une prime "sous-évaluée" ou "trop faible" pour l'A380.[660] Ils notent que la PRJ est plus élevée que la PRW. Selon eux, cela rend compte de manière appropriée des risques plus élevés associés au projet de l'A350XWB comparé à celui de l'A380.[661] Selon eux, toutefois, la PRJ est encore "prudente" parce que ses composantes, le CIBBF et le SPOF, continuent de refléter le caractère "sous-évalué" de la PRW.[662] Les États-Unis décrivent la PRJ comme étant fondée sur "la méthode avancée par l'UE et M. Robert Whitelaw pendant la phase d'examen au fond, puis ajustée compte tenu des critiques spécifiques de cette approche formulées par le Groupe spécial et l'Organe d'appel".[663] M. Jordan dit que le SPOF et le CIBBF "étaient supérieurs à la prime de risque Whitelaw initiale et {qu'}ils sont remarquablement cohérents entre eux", et il conclut que les "deux primes de risque constituaient une base valable (bien que toujours prudente) pour l'évaluation de la prime de risque par projet afférente à l'AL/FEM pour l'A350XWB".[664]

6.439. L'Union européenne rejette l'affirmation selon laquelle elle a proposé ou accepté la PRJ, le CIBBF ou le SPOF en tant que chiffres reflétant une prime de risque appropriée dans la procédure initiale.[665] Elle indique que la PRJ serait "un point de repère surévalué pour {les contrats

---

[658] La PRJ est de **[***]** points de base supérieure au chiffre RCES qui a été présenté par M. Whitelaw comme prime afférente à l'AL/FEM pour l'A380 et d'autres projets de LCA d'Airbus et qui a finalement été appliqué, étant entendu qu'il était sous-évalué, par le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans la procédure initiale. Voir le rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 14.

[659] Rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 14.

[660] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 285 (citant le rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphes 14 à 22).

[661] Rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 22.

[662] M. Jordan indique que le CIBBF et le SPOF "visaient seulement à répondre aux questions soulevées par les États-Unis et à confirmer l'analyse initiale relative aux fournisseurs partageant les risques" et ne "traitent pas les erreurs figurant dans l'analyse initiale relative aux fournisseurs partageant les risques signalés par le Groupe spécial et l'Organe d'appel". Par conséquent, "la critique de la première prime de risque de M. Whitelaw formulée par le Groupe spécial et l'Organe d'appel – à savoir que cette prime {était} artificiellement abaissée à cause de l'AL/FEM accordée à Airbus pour l'A380 par les pouvoirs publics liés à Airbus – continue de s'appliquer" à la PRJ. (Voir le rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 20 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 921)).

[663] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 285 (citant le rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphes 14 à 22).

[664] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 37.

[665] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 315 (citant la réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphe 15); et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 314 (citant le rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation (pièce initiale EC-11) (pièce EU-123/USA-483 (présentée deux fois)) (RCC/RCES), paragraphes 31 et 32).

concernant} l'A380"[666] et met en doute l'applicabilité de ce "point de repère surévalué" aux contrats concernant l'A350XWB.[667] Elle affirme que les États-Unis n'ont pas dûment étayé leur affirmation selon laquelle le risque associé aux contrats concernant l'A350XWB devrait être plus élevé que celui qui est associé aux contrats concernant l'A380, de sorte que l'emploi d'une prime appliquée pour l'A380 est "prudent" s'agissant de l'A350XWB.[668]

6.440. À notre avis, si les composantes de la PRJ – le CIBBF et le SPOF – n'ont pas été acceptées ni même présentées comme une prime de risque appropriée dans la procédure initiale, alors les États-Unis ne peuvent pas s'appuyer sur la PRJ sans dûment expliquer plus en détail pourquoi cette prime ou ses composantes peuvent être utilisées comme prime de risque ou comme base d'une prime de risque dans la présente procédure, ni en quoi cela répond à un quelconque besoin d'ajustement. Pour procéder à notre évaluation de ces questions, nous examinons d'abord la manière dont le SPOF et le CIBBF ont été traités dans la procédure initiale.

6.441. Le SPOF a été mentionné dans la procédure initiale dans le contexte de l'utilisation des contrats conclus par Airbus avec des fournisseurs partageant les risques pour le calcul d'une prime de risque de marché. Les États-Unis avaient fait valoir que l'estimation par M. Whitelaw de la prime de risque demandée à Airbus par les fournisseurs partageant les risques "était affectée par le fait que **[***]** et que cela réduisait les taux de rendement requis des fournisseurs"[669], ce qui signifiait que les rendements des contrats conclus avec les fournisseurs "ne {pouvaient} pas être considérés comme des rendements entièrement commerciaux".[670] En réponse, M. Whitelaw a calculé le SPOF de manière à ce qu'il représente la prime maximale qui pourrait être demandée par un fournisseur partageant les risques si les avantages conférés par tout financement public étaient intégralement transmis à Airbus[671], une perspective qu'il jugeait douteuse, indiquant qu'il n'avait "connaissance d'aucun élément de preuve donnant à penser" que cela se produirait, et que les fournisseurs "{pouvaient} avoir un pouvoir de négociation considérable et n'être guère incités"[672] à agir de cette manière. L'Union européenne a fait valoir dans la procédure initiale que les États-Unis "n'{avaient} présenté aucun élément de preuve montrant que le financement accordé par les pouvoirs publics aux fournisseurs partageant les risques influait sur les modalités des contrats de financement passés avec Airbus. Par ailleurs, … même si c'était le cas, la modification du taux servant de repère qui en résulterait serait négligeable".[673] Il nous apparaît donc que ni M. Whitelaw ni l'Union européenne n'ont proposé le SPOF comme prime appropriée pour l'A380 mais qu'ils l'ont simplement utilisé à des fins de comparaison, pour indiquer que leur propre prime était bonne. Les États-Unis n'ont pas proposé ni accepté le SPOF ou la prime de M. Whitelaw axée sur les fournisseurs partageant les risques.[674]

6.442. En outre, nous notons que l'Organe d'appel a mis en doute l'une des hypothèses sur lesquelles reposait le SPOF, notant que "d'un point de vue économique, les quelconques subventions que les fournisseurs partageant les risques {avaient} pu recevoir n'{avaient} pas été nécessairement transmises à Airbus sous la forme d'un taux de rendement plus faible. Le point de savoir si toute subvention accordée aux fournisseurs partageant les risques était transmise ou non à Airbus aurait dépendu de la puissance commerciale ou du pouvoir de négociation d'Airbus".[675] Nous notons que les États-Unis n'ont pas présenté d'arguments pour étayer les hypothèses sous-tendant le SPOF à cet égard.

[666] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 316 à 318.
[667] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 317 et 318.
[668] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 321.
[669] Rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 16 (citant le rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation (pièce initiale EC-11) (pièce EU-123/USA-483 (présentée deux fois)) (RCC/RCES), paragraphes 30 et 31).
[670] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.476.
[671] Voir la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 314 (citant le rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation (pièce initiale EC-11) (pièce EU-123/USA-483 (présentée deux fois)) (RCC/RCES), paragraphes 31 et 32).
[672] Rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation (pièce initiale EC-11) (pièce EU-123/USA-483 (présentée deux fois)) (RCC/RCES), paragraphe 30.
[673] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.478.
[674] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.475.
[675] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 915 et 916.

6.443. Nous estimons donc que le SPOF n'a pas été présenté, invoqué, approuvé ou accepté comme base d'une prime de risque pour l'A380 dans la procédure initiale et que, dans la présente procédure, les États-Unis doivent présenter des arguments et éléments de preuve additionnels pour en étayer l'utilisation comme base d'une prime pour l'A350XWB.

6.444. Le CIBBF était la modification, proposée par l'Union européenne pour les besoins de l'argumentation, d'un élément de recoupement présenté par les États-Unis. L'expert des États-Unis, M. Ellis, avait utilisé une analyse statistique de la probabilité du risque afférent au projet d'A380 provenant de l'appréciation critique du projet effectuée par le Ministère britannique du commerce et de l'industrie ("DTI") ainsi que des "renseignements concernant le marché, y compris les notations et les rendements des obligations"[676], pour générer des notes de crédit probables pour le projet d'A380. Son analyse avait généré des notes allant de B à CCC, correspondant aux "catégories des obligations à haut risque à caractère spéculatif".[677] Cela confirmait la prime de risque des États-Unis dans la procédure en question.[678] L'expert de l'Union européenne, M. Whitelaw, a ensuite corrigé les résultats de l'analyse en utilisant certaines données initiales[679], à la source desquelles les États-Unis n'avaient manifestement pas accès.[680] Cette correction de M. Whitelaw a donné un résultat qui, selon lui, correspondait mieux à une note BB pour le projet d'A380, même si, en fait, il n'entrait pas tout à fait dans cette catégorie.[681] M. Whitelaw a ensuite utilisé la différence entre les rendements des obligations notées B et ceux des obligations notées BB pour calculer un chiffre dont il a indiqué qu'il "soutenait avantageusement la comparaison" avec la PRW.[682] Il a alors dit que "même {s'il} devai{t} effectuer une interpolation entre les catégories BB et B" pour rendre compte du fait que son résultat n'entrait pas tout à fait dans la catégorie BB, cela donnerait comme CIBBF un chiffre qui était selon ses termes, "substantiellement inférieur à … la prime de risque appliquée par M. Ellis".[683] Par conséquent, le CIBBF est le résultat de l'interpolation effectuée par M. Whitelaw.[684]

6.445. Il apparaît que le CIBBF n'a pas été proposé comme prime par l'Union européenne dans la procédure initiale. Selon M. Whitelaw, ce n'était pas l'interpolation entre les rendements des obligations BB et B, mais seulement les taux de rendement des obligations BB, qui "soutenaient avantageusement la comparaison" avec la PRW.[685] M. Whitelaw a critiqué l'approche fondée sur les obligations adoptées par l'expert des États-Unis, M. Ellis, estimant qu'elle ne prendrait pas en compte la différence entre les mécanismes de remboursement d'une obligation de société classique et ceux de l'AL/FEM[686], ce dont le Groupe spécial est convenu.[687] En outre, les Communautés européennes se sont appuyées seulement sur l'analyse fondée sur les obligations

[676] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.441 et 7.449; rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 17; et réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 38.

[677] Rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation (pièce initiale EC-11) (pièce EU-123/USA-483 (présentée deux fois)) (RCC/RCES), paragraphe 41. Nous notons qu'il a été indiqué que ces notes étaient établies sur la base de la méthode de notation de Moody's.

[678] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.441.

[679] Rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 17 (citant le rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation (pièce initiale EC-11) (pièce EU-123/USA-483 (présentée deux fois)) (RCC/RCES), paragraphes 36 à 45); et réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 38, notes de bas de page 39 et 40.

[680] Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.477.

[681] Rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation (pièce initiale EC-11) (pièce EU-123/USA-483 (présentée deux fois)) (RCC/RCES), paragraphes 41 à 44.

[682] Rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation (pièce initiale EC-11) (pièce EU-123/USA-483 (présentée deux fois)) (RCC/RCES), paragraphe 43.

[683] Rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation (pièce initiale EC-11) (pièce EU-123/USA-483 (présentée deux fois)) (RCC/RCES), paragraphe 41.

[684] Rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 17.

[685] Rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation (pièce initiale EC-11) (pièce EU-123/USA-483 (présentée deux fois)) (RCC/RCES), paragraphes 5 et 36. Voir aussi le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.449.

[686] Voir, par exemple, le rapport Whitelaw présenté à titre de réfutation (pièce initiale EC-11) (pièce EU-123/USA-483 (présentée deux fois)) (RCC/RCES), paragraphe 38; et M. Robert Whitelaw, "Economic Assessment of Member State Financing", 3 février 2007, (rapport Whitelaw), (pièce initiale EC-11) (pièce USA-482) (RCES), page 8.

[687] Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs,* paragraphe 7.466.

sous-jacentes à titre de recoupement.[688] Ils ont contesté la correction apportée par M. Whitelaw au motif qu'elle était fondée sur des renseignements dont la source n'avait pas été divulguée et qui ne pouvaient donc pas être vérifiés.[689]

6.446. Nous estimons par conséquent que le CIBBF n'a pas été accepté ni même invoqué comme prime de risque appropriée pour l'A380 dans la procédure initiale et que, dans la présente procédure, les États-Unis doivent présenter des arguments et éléments de preuve additionnels pour en étayer l'utilisation comme base d'une prime pour l'A350XWB.

6.447. Ayant constaté que les composantes de la PRJ – le SPOF et le CIBBF – n'ont pas été acceptées ni même invoquées comme prime de risque appropriée pour l'A380 dans la procédure initiale, nous allons maintenant évaluer si les raisons avancées par les États-Unis pour s'appuyer sur le SPOF et le CIBBF pourraient justifier d'une autre manière l'utilisation de la PRJ comme prime dans la présente procédure.

6.448. L'expert des États-Unis, M. Jordan, indique que les raisons pour lesquelles il a utilisé le CIBBF et le SPOF afin de calculer la PRJ étaient les suivantes: "Les résultats de ces calculs étaient supérieurs à la prime de risque Whitelaw initiale, et ils sont remarquablement compatibles l'un avec l'autre. J'ai donc conclu que ces deux primes de risque constituaient une base valable (bien que toujours prudente) pour l'évaluation de la prime de risque par projet afférente à l'AL/FEM pour l'A350XWB".[690] M. Jordan note également que sa moyenne est "semblable" à **[***]**.[691]

6.449. À notre avis, le simple fait que le CIBBF et le SPOF sont supérieurs à la prime de risque initiale[692] et qu'ils sont semblables à un ou plusieurs autres chiffres ne démontre pas qu'une moyenne du CIBBF et du SPOF est une prime de risque appropriée dans la présente procédure. Il apparaît que les États-Unis estiment que parce que la PRW avait été jugée sous-évaluée dans la procédure initiale, un chiffre approprié serait nécessairement supérieur – et que, parce que le CIBBF et le SPOF sont supérieurs, alors ils constituent une bonne base pour une prime de risque. Nous ne sommes pas de cet avis. Qu'un chiffre soit supérieur à un chiffre sous-évalué n'est pas en soi une raison suffisante pour l'accepter comme prime de risque appropriée, non plus qu'une quelconque similitude entre deux chiffres ou plus, si aucun de ces chiffres n'est invoqué de manière convaincante comme reflétant correctement les risques présentés. Il faudrait encore que toute prime de risque par projet repose sur une base valable qui la lie aux risques inhérents à la forme du financement et aux risques afférents au projet considéré.

6.450. Les États-Unis allèguent que la PRJ est une prime préférable parce qu'elle est "ajustée compte tenu des critiques spécifiques … formulées par le Groupe spécial et l'Organe d'appel".[693] D'après nous, si la PRJ était préférable parce qu'elle était ajustée compte tenu de critiques particulières de la PRW, alors il faudrait que l'ajustement remédie à la raison ou aux raisons pour lesquelles il a été constaté que la PRW était sous-évaluée. La principale raison pour laquelle il a été constaté, finalement, que la prime Whitelaw initiale était sous-évaluée était qu'elle avait été établie sur la base de perceptions du risque faussées.[694] Il apparaît que ni le SPOF ni le CIBBF n'ont de lien avec cette critique. Le SPOF ne correspond pas au montant à hauteur duquel l'AL/FEM accordée à Airbus réduit le niveau de risque perçu qui est associé au financement de l'A380. Il

[688] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.474.

[689] Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.477. Il apparaît que M. Jordan accepte la correction apportée par M. Whitelaw à l'analyse initiale fondée sur les obligations et, par conséquent, la question de savoir si la répétition par M. Whitelaw de l'analyse statistique est ou non vérifiable de manière indépendante n'est, d'après ce que nous croyons comprendre, plus un problème. (Voir la réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 38 et notes de bas de page 39 et 40)

[690] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 37.

[691] Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.453.

[692] Nous notons que le CIBBF est supérieur de 114 points de base à la PRW (prime de risque par projet établie par M. Whitelaw dans la procédure initiale). Le SPOF est supérieur de 122 points de base à la PRW. La PRJ est supérieure à la PRW de quelque 118 points de base.

[693] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 285 (citant le rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphes 14 à 22).

[694] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 921 ("Le Groupe spécial pouvait raisonnablement conclure que l'AL/FEM réduisait le niveau de risque d'un projet de LCA perçu par les fournisseurs partageant les risques").

constitue plutôt une estimation de l'avantage additionnel qui découlerait pour les fournisseurs d'un autre financement public qui leur serait accordé directement, si le montant intégral de cet avantage devait être transmis à Airbus. Comme pour le SPOF, les États-Unis n'établissent pas de lien entre la composante CIBBF et la principale raison pour laquelle la PRW est "trop faible" – le fait qu'elle est établie sur la base de perceptions du risque faussées. Il apparaît que la justification qu'ils donnent pour l'utilisation du SPOF et du CIBBF est limitée au fait qu'ils sont semblables et supérieurs à la PRW.

6.451. Nous notons que M. Jordan dit que la PRJ est fondée sur des chiffres qui "ne remédient pas aux défauts" identifiés dans la procédure initiale.[695] Il nous semble simplement qu'au lieu de rendre "prudent" le chiffre proposé, la PRJ n'est pas liée aux critiques initiales et n'y répond donc pas d'une manière qui la rendrait plus valable que la PRW sous-évaluée proposée par l'Union européenne dans la procédure initiale. Au lieu de chercher à expliquer que la différence numérique entre la PRJ et la PRW correspond aux raisons pour lesquelles la PRW a été sous-évaluée et les prend en compte, les États-Unis font seulement observer que les composantes de la PRJ sont "supérieures". Selon nous, cela n'est pas une raison suffisante pour conclure que la PRJ est une prime valable. En effet, suivant ce raisonnement, tout nombre supérieur à la PRW serait approprié, approche dont il serait très improbable qu'elle mesure avec exactitude les risques en question. Nous estimons donc que ce raisonnement ne montre pas que la PRJ est préférable à la PRW parce qu'elle est "ajustée" compte tenu des critiques spécifiques de la PRW formulées par le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans la procédure initiale.

6.452. Par conséquent, les États-Unis n'ont pas présenté une argumentation suffisante pour expliquer pourquoi la PRJ pourrait être une bonne prime de risque potentielle. Ils n'ont pas répondu aux critiques formulées dans la procédure initiale au sujet de la fiabilité des chiffres des composantes pour ce qui était de refléter avec exactitude les risques afférents au projet.

6.453. Enfin, les États-Unis affirment que la PRJ est confirmée lorsque l'on observe l'écart, ou différence, entre les taux de rendement d'une dette générique de la catégorie investissement et d'une dette de la catégorie risque. Selon eux, le taux d'emprunt de société général correspondrait à une dette de la catégorie investissement et l'AL/FEM par projet, à une dette de la catégorie risque – la différence entre ces deux produits étant en conséquence une bonne équivalence pour la prime de risque par projet qui serait demandée par un participant au financement du marché général.[696] À cet égard, les États-Unis ont affirmé ce qui suit:

> L'écart de rendement entre les entreprises industrielles relevant de la catégorie investissement et les entreprises industrielles relevant de la catégorie risque entre juin 2009 et juin 2010 indique que la prime de risque par projet pour l'AL/FEM est d'environ 3 à 5%.[697]

6.454. La PRJ se situe dans cette fourchette. Toutefois, les États-Unis n'ont pas expliqué la raison pour laquelle le taux d'emprunt de société général correspondrait à une dette de la catégorie investissement, et l'AL/FEM par projet à une dette de la catégorie risque. Ils n'ont pas non plus répondu aux critiques formulées initialement par l'Union européenne au sujet des structures de remboursement différentes des obligations et du risque relatif associé aux accords d'AL/FEM, dont le Groupe spécial avait noté dans la procédure initiale qu'ils compromettaient l'utilisation de cette analyse fondée sur les obligations.[698]

6.455. En résumé, étant donné que ni le CIBBF ni le SPOF servant de base à la prime PRJ proposée par les États-Unis n'ont été proposés par l'une ou l'autre partie, utilisés ou acceptés

---

[695] Rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 20 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 921).

[696] Réponse des États-Unis à la question n° 114 du Groupe spécial, paragraphe 12 (disant qu'"une dette de la catégorie investissement peut fournir un bon indicateur du taux d'emprunt de société d'EADS et une dette de la catégorie risque, un bon indicateur du taux d'emprunt par projet d'EADS pour l'A350XWB. La différence entre les deux est donc un indicateur valable du taux d'emprunt par projet pour l'A350XWB" et "ces chiffres … confirment les conclusions du rapport Jordan").

[697] Réponse des États-Unis à la question n° 116 b) du Groupe spécial, paragraphe 20. Nous examinons à nouveau plus en détail les arguments des États-Unis concernant l'écart de rendement de 3% à 5% dans un contexte différent – la question de savoir en quoi il reflète les conditions de prêt – plus loin.

[698] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.466.

comme prime de risque par projet dans la procédure initiale, nous estimons que les États-Unis devraient, dans la présente procédure, fournir des éléments de preuve et arguments pour démontrer que, néanmoins, la PRJ reflète bien le risque afférent au projet en ce qui concerne les mesures d'AL/FEM contestées. À notre avis, les raisons que les États-Unis avancent pour justifier leur recours à la PRJ (à savoir que: a) la PRJ utilise la méthode avancée par l'Union européenne et M. Whitelaw dans la procédure initiale; b) la PRJ répondait aux critiques spécifiques de la PRW formulées par le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans la procédure initiale; c) les deux chiffres sur lesquels la PRJ est fondée étaient "supérieurs" à la PRW; et d) les deux chiffres sur lesquels la PRJ est fondée sont "semblables" l'un à l'autre) ne sont pas convaincantes et nous ne pouvons donc pas accepter la PRJ dans la présente procédure.

6.456. Nous examinons maintenant l'argumentation subsidiaire avancée par les États-Unis selon laquelle *même si* la prime de risque initiale "sous-évaluée" utilisée pour l'A380 est appliquée, il en résultera une subvention.

Argument subsidiaire des États-Unis concernant une prime de risque par projet

6.457. Les États-Unis font valoir que même si la prime de risque "sous-évaluée" proposée par M. Whitelaw dans la procédure initiale pour l'A380 (la PRW) était utilisée, cela rendrait le point de repère du marché supérieur aux taux de rendement internes des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB de **[***]**, ce qui se traduirait par un avantage et donc une subvention; et que dans le cas de l'AL/FEM **[***]**, on obtiendrait aussi par une subvention si la PRW était ajoutée à l'élément taux d'emprunt de société général du point de repère du marché ajusté compte tenu des différences entre l'obligation EADS et l'AL/FEM identifiées par les États-Unis (examinées plus haut).[699]

6.458. L'Union européenne fait valoir qu'en recourant à la PRW utilisée dans la procédure initiale, les États-Unis n'ont pas comparé les risques associés à l'A380 avec ceux qui étaient associés à l'A350XWB. En particulier, elle soutient que les États-Unis avancent des arguments et éléments de preuve concernant les risques associés à l'A350XWB dans l'absolu mais n'indiquent pas quels étaient les risques afférents à l'A380 d'une manière qui permettrait de comparer ces risques entre eux.[700] Elle conteste que la PRW soit un point de repère "sous-évalué" pour le programme relatif à l'A350XWB, affirmant que l'A350XWB est un programme moins risqué que le programme relatif à l'A380 et que les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB comportaient eux-mêmes un risque relativement moindre par rapport aux contrats d'AL/FEM concernant l'A380. Par conséquent, selon elle, la prime de risque associée à la fourniture de l'AL/FEM pour l'A350XWB devrait être *inférieure à* celle qui a été appliquée aux fins des contrats d'AL/FEM concernant l'A380.[701] En outre, l'Union européenne estime que les modalités des différents contrats concernant l'A350XWB diffèrent de telle sorte que l'application d'au moins deux primes de risque différentes pourrait être justifiée.

6.459. À notre avis, la question qui est au cœur du désaccord des parties est celle de savoir si les États-Unis ont démontré que les risques par projet afférents au programme relatif à l'A350XWB étaient suffisamment semblables aux risques afférents au programme relatif à l'A380 pour que l'on puisse raisonnablement conclure que la PRW pourrait être utilisée comme prime de risque par projet pour l'A350XWB.

Différences de risques pouvant influer sur la prime de risque par projet

6.460. Les arguments des parties concernant les risques par projet relatifs associés aux programmes relatifs à l'A380 et à l'A350XWB sont centrés sur les questions suivantes: a) le risque que les programmes relatifs à l'A380 ou à l'A350XWB échouent ou n'aient pas le succès escompté, parce que soit l'aéronef n'est pas développé soit il ne se vend pas comme prévu (risque lié au programme); b) la mesure dans laquelle les prêteurs sur le marché étaient, d'une manière générale, disposés à accepter le risque au moment de la fourniture des AL/FEM pour l'A380 et

[699] Rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 24, et réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 3, page 3; observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne aux questions n° 163 à 165 du Groupe spécial, paragraphe 6 (réponse groupée).

[700] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 321; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 104 du Groupe spécial, paragraphes 794 à 797.

[701] L'Union européenne n'indique pas si elle estime que la PRW pourrait être utilisée en tant que prime "non sous-évaluée" pour l'AL/FEM pour l'A350XWB.

l'A350XWB (le prix du risque); et c) le risque associé aux modalités différentes des contrats d'AL/FEM concernant l'A380 et l'A350XWB, ainsi que les risques associés aux modalités différentes des quatre contrats d'AL/FEM individuels concernant l'A350XWB (risque lié aux contrats).

Risque lié au programme

6.461. Une évaluation des risques relatifs associés aux deux programmes de développement des aéronefs est une analyse factuelle complexe, au sujet de laquelle les parties ont communiqué un volume considérable d'arguments et d'éléments de preuve d'experts. Dans leurs communications concernant les risques liés aux programmes, les parties ont analysé les deux grandes catégories suivantes: le risque de "développement" et le risque de "marché".

a Risque de développement

6.462. Le risque de développement est défini par l'Union européenne comme "le risque que le constructeur ne développe pas le nouvel aéronef et n'obtienne pas la certification y afférente".[702] D'après ce que nous croyons comprendre, dans la présente procédure, les parties estiment que le risque de développement concerne la probabilité qu'Airbus ne sera pas en mesure de livrer l'aéronef comme promis et au moment promis[703], et couvre le développement du programme depuis la conceptualisation jusqu'à la certification.

6.463. Avant de traiter les arguments des parties, nous pensons qu'il est important d'expliquer brièvement le contexte factuel dans lequel le programme relatif à l'A350XWB a été lancé et développé. Airbus avait prévu initialement de développer un nouveau LCA bicouloir à variante unique doté d'un fuselage en métal, l'A350 original[704], décrit comme une "actualisation de {l'}A330, qui avait rencontré du succès".[705] L'A350 original n'utilisait pas certaines nouvelles technologies – utilisées par Boeing pour le fuselage du Boeing 787 – en raison d'un "écart technologique" entre les deux sociétés qui avait amené Airbus à douter de pouvoir appliquer ces technologies.[706] L'A350 original était décrit comme le modèle entraînant "l'investissement le plus réduit et le risque le plus faible"[707] qui corresponde aux plans d'Airbus. Des clients essentiels ayant rejeté l'A350 original comme étant "un simple dérivé bon marché de l'A330"[708], Airbus a été "forcée"[709] de remanier l'A350 pour en faire une nouvelle famille d'aéronefs plus innovants. Des personnalités influentes dans l'industrie ont dit qu'au lieu de l'A350 original, "Airbus devrait développer une nouvelle famille "incorporant une part encore plus grande des nouvelles technologies utilisées par le 787 {de Boeing}"".[710] Airbus a pris la décision de mettre fin au

[702] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 322. Il n'apparaît pas que les États-Unis aient contesté cette qualification de la question, dont nous pensons qu'elle est compatible avec nos constatations dans la procédure initiale (voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.356 (faisant référence au "risque de développement, c'est-à-dire le risque qu'Airbus ne parvienne pas à concevoir et construire le nouvel aéronef")).

[703] Il apparaît que les questions relatives aux *conséquences* des retards de développement ou du non-développement se posent – dans la présente procédure –, dans le contexte des discussions concernant le risque de marché, plus loin.

[704] Le lancement commercial et l'autorisation d'offre de l'A350 original ont eu lieu le 10 décembre 2004. Les actionnaires d'EADS ont approuvé le lancement industriel de l'A350 original le 7 octobre 2005 (voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.113 et 7.296, et note de bas de page 2272 (citant, entre autres choses, Jean-Michel Belot et Tim Hepher, "Airbus A350 Unleashes New War with Boeing", Reuters, 10 décembre 2004 (pièce initiale US-139))). Voir aussi Robert Wall, "Airbus Gets Go-Ahead for A350", *Aviation Week & Space Technology*, 9 octobre 2005 (pièce USA-47); et Scott Hamilton, "A350 Redesign Threatens Boeing 777; Boeing prepares 787 for Challenge", *Leeham.net*, 6 juin 2006 (pièce initiale USA-141) (pièce USA-27).

[705] "Time for a new, improved model: Airbus gets to work on its medium-sized aircraft, but deeper problems remain", The Economist, 20 juillet 2006 (pièce USA-28).

[706] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 15.

[707] Scott Hamilton, "A350 Redesign Threatens Boeing 777; Boeing prepares 787 for Challenge", *Leeham.net*, 6 juin 2006 (pièce initiale US-141) (pièce USA-27).

[708] Scott Hamilton, "A350 Redesign Threatens Boeing 777; Boeing prepares 787 for Challenge", *Leeham.net*, 6 juin 2006 (pièce initiale US-141) (pièce USA-27).

[709] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES).

[710] Dominic Gates, "Airplane Kingpins tell Airbus: Overhaul A350", *The Seattle Times*, 29 mars 2006 (pièce USA-24).

programme relatif à l'A350 original au profit d'un aéronef remanié vers la fin du premier et le début du deuxième trimestre de 2006.[711]

6.464. Pour comparer les profils de risque de l'A350XWB et de l'A380, dans le contexte de l'applicabilité de la PRW utilisée comme indicateur de la prime de risque minimale pour tous les aéronefs dans la procédure précédente, y compris l'A380, les États-Unis appellent l'attention sur des aspects particuliers dont ils affirment qu'ils rendent l'A350XWB au moins aussi risqué, sinon plus, que l'A380. En particulier, ils soutiennent que le programme relatif à l'A350XWB comportait des risques technologiques uniques et importants[712], du fait qu'il incorporait de nouvelles technologies risquées, telles qu'une large utilisation du plastique renforcé de fibres de carbone (PRFC)".[713] Ils affirment que, "bien que l'utilisation de composites sur l'A350XWB soit déterminée par l'expérience antérieure d'Airbus en matière d'utilisation des technologies liées aux composites, les risques liés à l'emploi d'un gros volume de fibres de carbone sur l'A350XWB sont plus élevés que ceux qui étaient associés aux technologies d'avant-dernière génération employées pour les aérostructures composites de grandes dimensions, c'est-à-dire l'A380".[714]

6.465. L'Union européenne fait valoir que les États-Unis n'avancent pas d'éléments de preuve adéquats et que les éléments de preuve disponibles n'étayent pas leurs arguments.[715] Elle dit aussi qu'elle a du mal à concilier les arguments formulés par les États-Unis dans le contexte de leurs allégations d'effets défavorables – selon lesquels l'A350XWB tirait parti de la technologie de l'A380 – avec leurs arguments selon lesquels l'A350XWB devrait relever de nouveaux défis technologiques et par conséquent faire face à des risques plus grands.[716] Elle nie qu'en fait, le risque ait été plus élevé pour l'A350XWB que pour l'A380[717] et avance plusieurs arguments en réponse aux affirmations des États-Unis. Entre autres arguments, elle affirme que les actions engagées par Airbus atténuaient le risque lié aux technologies pour l'A350XWB et, de plus, que les risques avaient déjà diminué et certains niveaux de maturité avaient été atteints au moment de la conclusion des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB.[718]

6.466. Selon nous, les principales questions de fait qui se posent dans la présente procédure s'agissant du risque de développement concernent: i) les risques techniques ou liés aux technologies, c'est-à-dire la question de savoir si les risques de développement de l'A350XWB, qui utilisait très largement des *matériaux nouveaux*, étaient plus grands que les risques de développement qui avaient existé pour l'A380, aéronef d'une *taille* sans précédent; et ii) les facteurs d'atténuation ou de modération des risques, en particulier: a) la question de savoir si les actions engagées par Airbus, comme celles qui ont été menées dans le cadre du programme "DARE" (Develop And Ramp-Up Excellence, expliqué plus bas), ont réduit les risques de développement de l'A350XWB par rapport au projet d'A380; et b) la question de savoir si le fait que le développement de l'A350XWB en était à un stade comparativement plus avancé lorsque l'AL/FEM a été accordée signifie que les risques étaient relativement plus faibles.

6.467. Nous commençons notre analyse ci-après en évaluant les risques relatifs que présentait la nouvelle technologie utilisée dans l'A350XWB et l'A380, principale considération invoquée par les États-Unis.

---

[711] Voir, par exemple, "Time for a new, improved model: Airbus gets to work on its medium-sized aircraft, but deeper problems remain", *The Economist*, 20 juillet 2006 (pièce USA-28).

[712] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 57.

[713] Rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 22.

[714] Réponse des États-Unis à la question n° 104 du Groupe spécial, paragraphe 374 (citant la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 568 à 575; et déclaration de Larry Schneider, Premier Vice-Président responsable du développement des produits, "The Relevance of Prior Commercial Aircraft Experience to Existing Model Improvements and New Aircraft Developments", 17 octobre 2012, (déclaration de M. Schneider) (pièce USA-354) (RCC), paragraphes 22 à 29).

[715] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 330 à 333; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 104 du Groupe spécial, paragraphes 794 à 797.

[716] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 91 à 107 du Groupe spécial ("observation générale"), paragraphe 711.

[717] Voir la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 330 à 333.

[718] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 332 (citant la déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 13 à 17 et 33 à 59); et première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1110 à 1129.

i Risque technologique

6.468. Les éléments de preuve communiqués par les deux parties indiquent qu'un certain nombre de bonds en avant technologiques ont été effectués avec l'A350XWB.[719] ces sauts tenaient principalement aux nouveaux matériaux et concepts structuraux utilisés pour rendre l'aéronef plus léger et plus efficace.

6.469. L'A350XWB est une famille constituée d'aéronefs de plusieurs variantes incorporant un gros volume de plastique ou polymère renforcé de fibres de carbone léger (le PRFC, type de matériau composite) par rapport aux modèles d'aéronefs antérieurs. L'A380 a un fuselage en métal et certains composants en composites[720], qui représentent 25% du poids de la structure.[721] Il était prévu que l'A350 original soit constitué d'environ 39% de composites[722] avec un fuselage en aluminium-lithium. L'A350XWB utilise des matériaux nouveaux plus largement que ces deux modèles antérieurs. Il est constitué d'environ 52% à 53% de matériaux composites[723] et comprend plus de 50% de PRFC[724], y compris un fuselage constitué à plus de 50% de PRFC.[725] D'autres composants sont aussi faits en composites. Outre les composites tels que le PRFC, le modèle utilise d'autres matériaux avancés, y compris des métaux avancés comme le titane et des alliages d'aluminium avancés, et il s'agissaIt pour certains d'applications nouvelles. Ces matériaux avancés sont utilisés dans "plus de 70%" de la cellule.[726] Au moment du lancement de l'A350XWB, Louis Gallois, qui était alors Directeur général d'Airbus et co-Directeur général d'EADS, a dit: "Composé à plus de 60% de nouveaux matériaux, il constituera une avancée révolutionnaire dans l'utilisation des composites et des métaux avancés".[727]

6.470. S'agissant du volume et de la large utilisation de matériaux nouveaux, les États-Unis ont présenté des éléments de preuve montrant que l'emploi de la technologie des plastiques renforcés de fibres de carbone et d'autres matériaux composites nouveaux dans l'A350XWB, par exemple dans plus de la moitié du fuselage et des ailes[728], des portes passagers[729] et des volets sustentateurs[730], à la place de composites en métal ou en fibre de verre, était nouveau et sans précédent. Il apparaît que cette nouveauté et les difficultés qu'elle présentait étaient connues au

[719] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES); Déclaration de Gordon McConnell, Michel Lacabanne, Chantal Fualdes, François Cerbelaud et Burkhard Domke, Ingénieur en chef de l'A350XWB, 13 décembre 2012 (réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB) (pièce EU-128) (RCC/RCES); Déclaration de Philippe Launay relative à la production de l'A350XWB, 14 janvier 2013 (pièce EU-129) (RCC/RCES); déclaration de M. Schneider (pièce USA-354) (RCC); Déclaration de Michael Bair, Premier Vice-Président responsable de la commercialisation, Boeing, "Products and Competition in the LCA Industry", 16 août 2012 (déclaration de M. Bair) (pièce USA-339) (RCC).

[720] Par exemple, un matériau composite aluminium renforcé de fibre de verre (voir David Learmount, "A350 avionics to expand on A380 systems", *Flightglobal News*, 24 juillet 2007 (pièce USA-471)) et une entrée d'air en composites (voir la déclaration relative à la production de l'A350XWB (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 23; et "Airbus" "Silent Secret" to Engine Noise Reduction", *Netcomposites*, 2 septembre 2005 (pièce USA-464)).

[721] Guy Hellard et Roland Thévenin, "Composites in Airbus: a long story of innovations and experiences", présentation d'Airbus, Global Investor Forum 2008 (pièce EU-189/USA-440 (présentée deux fois)), diapositive 6.

[722] Scott Hamilton, "A350 Redesign Threatens Boeing 777; Boeing prepares 787 for Challenge", *Leeham.net*, 6 juin 2006 (pièce initiale US-141) (pièce USA-27).

[723] Guy Hellard et Roland Thévenin, "Composites in Airbus: a long story of innovations and experiences", présentation d'Airbus, Global Investor Forum 2008 (pièce EU-189/USA-440 (présentée deux fois)), diapositive 6; déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 9 et diagrammes des paragraphes 69 et 73.

[724] Voir, par exemple, le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 4.

[725] "A350XWB – Technology", site Web d'Airbus, consulté le 3 octobre 2012, (pièce USA-427).

[726] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 9. Voir aussi Robert Wall, "Airbus Relaunches A350", *Aviation Week*, 10 décembre 2006 (pièce EU-98) ("On the materials split, la dernière version de l'A350 contient 52% de matériaux composites, contre moins de 40% pour les versions antérieures, dont jusqu'à 20% d'aluminium et d'aluminium-lithium, 14% de titane et 7% d'acier").

[727] Discours de Louis Gallois, "Industrial launch of the A350XWB", Paris, 4 décembre 2006 (pièce EU-179).

[728] "A350XWB – Technology", site Web d'Airbus, consulté le 3 octobre 2012 (pièce USA-427).

[729] Les portes passagers de l'A350XWB sont les premières portes passagers d'un aéronef commercial à être entièrement constitué de plastique renforcé de fibres de carbone (voir Eva Riefer, communiqué de presse EADS/Eurocopter, "Eurocopter delivers the first Airbus A350 XWB jetliner passenger door, highlighting its innovative capabilities in composite technology", 23 mai 2012 (pièce USA-466)).

[730] Commission européenne, Décision C(2011) 6496 final, *Aide d'État N414/2010 – Belgique – Aide au projet de 'Flap Support Structures' de SABCA ('Projet FSS')*, 5 octobre 2011 (pièce USA-441).

moment du lancement de l'aéronef et auraient donc éclairé l'évaluation des risques au moment de la conclusion des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB.[731] En effet, Airbus elle-même a souligné qu'elle considérait l'A350XWB comme un aéronef "fondamentalement nouveau".[732]

6.471. En particulier, l'équipe de l'ingénieur en chef d'Airbus souligne que la conception d'un fuselage pressurisé constitué de plastique renforcé de fibres de carbone "est une *première* pour Airbus … {D}ans les précédents programmes d'aéronefs d'Airbus, le PRFC avait été utilisé seulement en quantités beaucoup plus faibles et seulement pour les structures *non pressurisées* de l'aéronef, telles que l'empennage horizontal, la dérive verticale, les surfaces mobiles et les nacelles ou pour le caisson central de voilure".[733] S'agissant du fuselage, Airbus "a aussi utilisé, pour la première fois, un aluminium-lithium plus avancé pour certaines poutres de plancher du fuselage et certains cadres de fuselage de l'A350XWB".[734]

6.472. S'agissant de l'utilisation des plastiques renforcés de fibres de carbone pour l'aile, des éléments de preuve figurant dans le dossier indiquent que "la conception de l'aile en composites de l'A350XWB est une conception structurelle et aérodynamique véritablement nouvelle et entièrement intégrée"[735] et que, alors que l'A380 est équipé d'un caisson central de voilure en composites et d'ailes en métal, l'A350XWB est équipé à la fois d'un caisson central en composites et d'ailes en composites, ce qui nécessitait une conception complètement nouvelle de la jonction structurelle entre le caisson central et l'aile, le "joint d'emplanture d'aile".[736] De plus, la conception des revêtements d'ailes est complètement nouvelle et utilise de nouveaux matériaux composites et le revêtement inférieur de l'aile est "la plus grosse partie en fibres de carbone jamais produite dans l'aviation civile".[737]

6.473. En raison de l'utilisation de matériaux nouveaux pour l'A350XWB, d'autres innovations ont été réalisées qui concernent de nouvelles adaptations et une nouvelle intégration. Airbus explique comment "le choix des composites s'était aussi répercuté sur le choix (et l'intégration) des systèmes dans le fuselage en composites".[738] De nouvelles adaptations ont dû être apportées au système de carburant de l'aéronef et Airbus a développé un nouveau concept d'intégration du train d'atterrissage qui n'était pas appliqué auparavant sur ses aéronefs.[739] D'autres technologies innovantes ont été mises au point pour être incorporées à la nouvelle structure en composites et combinées avec elle, par exemple: une adaptation de l'entrée d'air en composites développée pour l'A380, qui serait produite avec des matériaux et selon une conception différents.[740] Bien que plusieurs de ces innovations aient été utilisées avec succès sur de précédents aéronefs, elles devaient être adaptées à nouveau pour un aéronef construit avec des matériaux fondamentalement différents. L'équipe de l'ingénieur en chef d'Airbus fait observer que "pour chaque technologie ou composant, les ingénieurs d'Airbus (et de Boeing) doivent consacrer beaucoup de temps, d'efforts et de ressources à la modification et à l'adaptation de chaque technologie et à son intégration dans l'aéronef afin d'obtenir une structure d'aéronef optimisée. Les modifications sont encore plus importantes si la technologie doit être adaptée à des solutions de conception entièrement différentes afin de passer d'un aéronef à structure métallique {tel que l'A380} à un aéronef à structure en composites comme l'A350XWB."[741]

6.474. Les déclarations d'Airbus versées au dossier indiquent que l'utilisation de matériaux et concepts nouveaux pour l'A350XWB s'accompagnait de difficultés sur le plan des compétences et des ressources. Airbus dit que le choix d'un concept structurel complètement nouveau comme un fuselage en composites pour l'A350XWB exigeait aussi des compétences et qualifications nouvelles

[731] Voir la déclaration relative à la production de l'A350XWB (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 3.
[732] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 3 (citant la déclaration de M. Schneider (pièce USA-354) (RCC)).
[733] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 10. (italique dans l'original)
[734] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 69.
[735] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 94.
[736] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 101.
[737] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 102.
[738] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 26.
[739] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 108 à 110.
[740] Déclaration relative à la production de l'A350XWB (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 23. Voir aussi, en ce qui concerne la conception de l'A350 original, "Airbus' "Silent Secret" to Engine Noise Reduction", *Netcomposites*, 2 septembre 2005 (pièce USA-464).
[741] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 35.

pour la main-d'œuvre d'Airbus. Elle donne l'exemple d'un ingénieur concepteur spécialisé dans un aspect très spécifique de l'installation de systèmes pour les structures de fuselage en aluminium qui doit apprendre des prescriptions et principes de conception nouveaux pour réaliser des tâches de conception sur un fuselage en composite PRFC. Selon Airbus, ce fuselage "requiert l'application d'un ensemble de compétences et de savoir-faire complètement différent, y compris, par exemple, les solutions de conception pour la protection contre la foudre et des systèmes qui ne sont pas requis sur les structures en aluminium".[742] Les perspectives d'EADS pour 2006 indiquaient que l'un des principaux risques auxquels Airbus serait confrontée en ce qui concerne l'A350XWB était la "disponibilité d'un personnel qualifié et d'autres ressources, en particulier dans le domaine de l'industrialisation de certains composites".[743]

6.475. L'utilisation de matériaux nouveaux nécessitait de nouveaux essais et une nouvelle collecte de données: "{B}ien que des données mécaniques sur les matériaux métalliques soient immédiatement disponibles, **[***]**".[744]

6.476. De plus, "l'abandon de l'aluminium au profit de matériaux composites a également exigé de nombreuses modifications et adaptations des installations de production, au niveau de la production des composants, du sous-assemblage et de l'assemblage final". Par conséquent, "la {chaîne d'assemblage final} et les {chaînes de sous-assemblage} de l'A350XWB diffèrent notablement" des installations utilisées pour les programmes d'Airbus antérieurs.[745] En effet, il apparaît qu'Airbus a dû investir de "grosses" sommes dans de nouvelles installations[746] et faire des investissements substantiels afin de développer de nouveaux gabarits et outils.[747] Les gabarits utilisés dans le cadre des programmes d'Airbus antérieurs ne pouvaient pas être utilisés pour les nouveaux aéronefs en composites parce que les composites "ont des propriétés très différentes, telles que la résistance à la chaleur, la résistance à la traction, les caractéristiques d'usinage, un concept de fabrication et une industrialisation différents".[748] Les exigences en matière d'outillage différaient aussi notablement de celles applicables aux aéronefs à structure métallique traditionnels en raison, entre autres choses, de l'importance de la précision dans les tolérances et de la stabilité thermique. De plus, l'utilisation des nouveaux composites permet la fabrication de grands composants moulés en une seule pièce (par opposition aux aéronefs antérieurs qui utilisaient de multiples tronçons) et il a donc fallu fabriquer de nouveaux moules.[749] Les États-Unis font observer que la Commission européenne et l'un au moins des États membres (l'Espagne) ont indiqué que le développement de grandes aérostructures composites imposait de concevoir un nouveau processus de fabrication, un nouvel outillage, de nouveaux moules et de nouvelles machines.[750]

6.477. Les États-Unis font aussi référence aux déclarations d'un ingénieur expert de Boeing, M. Schneider, pour illustrer les types de difficultés technologiques rencontrées par Boeing lors du développement du 787, aéronef qui utilisait le PRFC:

> L'A350XWB est le premier aéronef d'Airbus à utiliser un fuselage en composites et des ailes hybrides en composites et en métal. Compte tenu de l'expérience de Boeing qui a fait un bond en avant technologique analogue pour le programme relatif au 787, nous sommes conscients qu'il faut faire un gros travail de conception et de fabrication pour résoudre les difficultés de conception et de fabrication engendrées par la décision d'utiliser la technologie des composites dans ces applications. Mais nous savons aussi – et avons expliqué à maintes reprises – que notre capacité de nous attaquer à ces

[742] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 26.
[743] "Risk Factors", *EADS Financial Statements and Corporate Governance*, livre 2, 2006, pages 8 à 13 (pièce USA-496), page 13.
[744] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 16.
[745] Déclaration relative à la production de l'A350XWB (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 11.
[746] Déclaration relative à la production de l'A350XWB (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 13.
[747] Déclaration relative à la production de l'A350XWB (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 22.
[748] Déclaration relative à la production de l'A350XWB (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 23. Voir aussi Guy Hellard et Roland Thévenin, "Composites in Airbus: a long story of innovations and experiences", présentation d'Airbus, Global Investor Forum 2008 (pièce EU-189/USA-440 (présentée deux fois)), diapositive 10, citant M. Roland Thévenin, "Composites in Airbus".
[749] Déclaration relative à la production de l'A350XWB (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 24.
[750] Commission européenne, Décision C(2010) 6472 final, State aid N 4/2010 and N7/2010 – Spain – Individual R&D aid to Alestis Aerospace S.L., 29 septembre 2010 (pièce USA-157), paragraphes 56 et 57 (citée dans la réponse des États-Unis à la question n° 104 du Groupe spécial). Voir aussi le rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), note de bas de page 36.

> difficultés et de les résoudre procédait largement de notre expérience antérieure en matière de conception et de production de composites pour nos précédents programmes d'aéronefs commerciaux.[751]

6.478. En réponse, l'Union européenne fait valoir que l'aéronef en composites d'Airbus comportait un risque de développement technologique moindre que celui que comportait le 787 de Boeing. Selon elle, les États-Unis "font abstraction des éléments de preuve communiqués par l'Union européenne qui indiquent qu'Airbus ne tente pas l'option plus risquée de tronçons de fuselage en fibres de carbone d'un seul tenant que Boeing utilise sur son 787 mais a choisi, à la place, la solution moins risquée de tronçons de quatre panneaux pour le fuselage de l'A350XWB".[752] À notre avis, la question de savoir si l'A350XWB aurait pu être encore plus risqué qu'il ne l'était – si, par exemple, Airbus avait choisi un fuselage entièrement moulé en PRFC – n'a pas d'effet sur le point de savoir en quoi l'A350XWB, dans la variante de conception choisie, est comparable à l'A380 pour ce qui est du risque de développement. Comme l'Union européenne elle-même le soutient[753], la comparaison qui est pertinente ici est une comparaison entre l'A380 et l'A350XWB, et non pas avec les innovations technologiques de Boeing. Il n'apparaît pas que les affirmations des États-Unis au sujet du risque de développement portent sur les retards subis par Boeing en ce qui concerne l'utilisation de plastiques renforcés de fibres de carbone, comme l'Union européenne le suggère[754], ni qu'elles indiquent que les conséquences des risques liés à la technologie des composites s'apparenteraient aux retards rencontrés pour le 787 de Boeing, mais plutôt qu'elles indiquent que des risques notables sont associés à une technologie nouvelle et potentiellement imprévisible. Nous notons en outre qu'il y a des éléments de preuve montrant que la conception en quatre panneaux était, elle aussi, nouvelle et n'avait pas été testée auparavant sur d'autres aéronefs en composites.[755] La conception en panneaux était aussi envisagée par opposition à une structure en aluminium: "Au moment où l'A350XWB a été conçu, nous avons évalué les avantages relatifs d'une structure en aluminium par rapport à une possible structure en PRFC – qu'il s'agisse de tronçons ou de panneaux en composites."[756]

6.479. Outre la plus grande quantité de matériaux nouveaux utilisés pour l'A350XWB par rapport aux aéronefs antérieurs, les États-Unis affirment que les niveaux relativement faibles de maturité technologique de ces innovations étaient un aspect essentiel du risque associé à l'A350XWB.[757]

6.480. Nous comparons maintenant les difficultés technologiques afférentes à l'A350XWB avec celles qui étaient associées à l'A380. L'aéronef A380 représentait aussi une rupture par rapport aux aéronefs précédents. Toutefois, cela tenait principalement à sa *taille* sans précédent.[758] Il en résultait diverses difficultés technologiques.[759] Il y avait des difficultés sur le plan de l'aérodynamique[760] ainsi que des problèmes liés à la structure[761] et, par exemple, aux moyens de

---

[751] Réponse des États-Unis à la question n° 104 du Groupe spécial; et déclaration de M. Schneider (pièce USA-354) (RCC), paragraphes 22 à 29.

[752] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 330 (citant la déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 72 à 87).

[753] "{O}n voit mal en quoi la comparaison faite par M. Schneider {l'expert de Boeing,} entre le 787 et l'A350XWB et sa déclaration selon laquelle les deux comportent des risques contribuant à l'évaluation requise des risques relatifs de l'A380 et de l'A350XWB" (observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 104 du Groupe spécial, paragraphe 807).

[754] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 331.

[755] "A350XWB – Technology", site Web d'Airbus, consulté le 3 octobre 2012 (pièce USA-427).

[756] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 20.

[757] Réponse des États-Unis à la question n° 104 du Groupe spécial (citant Commission européenne, Décision C(2010) 6472 final, State aid N 4/2010 and N7/2010 – Spain – Individual R&D aid to Alestis Aerospace S.L., 29 septembre 2010 (pièce USA-157), paragraphes 56 et 57; et le rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), note de bas de page 36).

[758] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 104 du Groupe spécial, paragraphe 810 (citant "Weight Loss for Superjumbos: the A380 and the Aviation Engineering Dilemma", *Der Spiegel*, 21 mars 2012 (pièce EU-412)). Nous notons toutefois que plusieurs points exposés par l'Union européenne dans ses communications étaient en fait des problèmes qui ne sont apparus qu'après la signature des contrats d'AL/FEM concernant l'A380, ce qui signifie qu'il n'est pas approprié d'importer une interprétation *a posteriori* de ces risques pour les comparer aux risques dont l'existence et le prix seraient établis ultérieurement dans le contexte de l'A350XWB.

[759] "EADS: Results Analysed – A3XX Project Review – Recommendation Upgrade", Amro Aerospace & Defence Sector Research, 13 décembre 2000 (pièce USA-490), page 12.

[760] Voir, par exemple, Robert Roedts, Ryan Somero, Chris Waskiewicz, "Airbus A380 Analysis", présentation PowerPoint non datée (pièce EU-110) ("Il est très difficile de concevoir une surface portante qui prenne en compte les effets transsoniques"); le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres* –

respecter les limites d'émission acoustique et les limites d'émissions et d'assurer la compatibilité de la taille – c'est-à-dire l'adaptation – avec les contraintes liées aux infrastructures aéroportuaires.[762] De plus, l'A380 était équipé de systèmes électriques complexes.[763] Il incorporait aussi des matériaux composites et des composants en composites. Par exemple: un nouveau composite en aluminium et fibres de verre utilisé pour les panneaux de la partie supérieure du fuselage[764], ainsi que la nouvelle entrée d'air en composites développée pour l'A380, qui avait "exig{é} la création, le développement et la production d'une toute nouvelle machine à commande numérique".[765] L'Organe d'appel a indiqué que l'utilisation des composites sur l'A380 présentait probablement un risque de développement élevé pour ce modèle; cela incluait la nécessité de mettre au point de nouveaux procédés de fabrication et d'effectuer de nouveaux essais. Dans la procédure initiale, l'Organe d'appel a relevé des éléments de preuve indiquant qu'au moment où le programme de développement de l'A380 avait commencé:

> "{L'}A380 {était} le premier Airbus fondamentalement nouveau qui {serait} développé depuis l'A320". {Les éléments de preuve versés au dossier du Groupe spécial décrivaient} l'A380 comme le "plus grand progrès technologique" dans l'histoire d'Airbus … .[766]

6.481. Toutefois, comme l'Organe d'appel l'a fait observer dans la procédure initiale, dans le rapport de Morgan Stanley, il "est expliqué … que l'A380 n'est pas si novateur sur le plan technologique en ce qui concerne l'utilisation des matériaux, car il est construit essentiellement à partir de métaux traditionnels et n'utilise pas autant de matériaux composites que le Boeing 787 et l'A350XWB prévu".[767]

6.482. Bien que novateur dans sa taille et sa conception, l'A380 était fait principalement de métal traditionnel et de fibres de verre (avec toutefois certains composants développés individuellement en composites tels que l'entrée d'air). Les matériaux plus traditionnels n'auraient pas supposé les mêmes inconnues ni nécessité des essais plus poussés, comme les matériaux nouveaux largement utilisés pour l'A350XWB. Autrement dit, "l'A350XWB contient un grand nombre de technologies nouvelles qu'Airbus et ses fournisseurs ont dû développer en raison du choix d'Airbus d'utiliser le PRFC sur les structures primaires de l'aéronef, les ailes et le fuselage … cela a imposé à Airbus de contrôler, d'évaluer et de valider des matériaux et procédés de fabrication nouveaux, ce qui n'aurait pas été le cas avec un aéronef à structure métallique".[768] Les méthodes de fabrication traditionnelles pouvaient être employées pour une bonne partie des matériaux utilisés dans l'A380

Aéronefs civils gros porteurs, paragraphe 892, note de bas de page 2029 ("Un rapport de Morgan Stanley fait référence au problème des "tourbillons de sillage", qui est lié à la distance requise entre les avions et dont certains craignaient qu'il nuise à l'attractivité de l'utilisation de l'A380 dans certains aéroports. (Morgan Stanley, "EADS, The A380 Debate" (5 septembre 2006) (pièce {initiale} EC-409), page 15) L'appréciation critique du projet d'A380 réalisée par le Ministère du commerce et de l'industrie du Royaume-Uni fait référence à deux difficultés technologiques {qui sont RCES}") et note de bas de page 2030.

[761] Axel Flaig, responsable de l'aérodynamique, Airbus, "Airbus A380: Solutions to the Aerodynamic Challenges of Designing the World's Largest Passenger Aircraft", présentation d'Airbus à la Royal Aeronautical Society, antenne de Hamburg, janvier 2008 (pièce USA-462).

[762] "Box Effects: A380 does not meet normal trends and was a major area of concentration during the design phase": Robert Roedts, Ryan Somero, Chris Waskiewicz, "Airbus A380 Analysis", présentation PowerPoint non datée (pièce EU-110), diapositive 11.

[763] La complexité des systèmes électriques était liée à l'objectif consistant à permettre aux compagnies aériennes de personnaliser les aéronefs. (Mario Heinen, Premier Vice-Président responsable du programme A380 d'Airbus, "The A380 Program", présentation d'EADS/Airbus, Global Investor Forum, 19 et 20 octobre 2006 (pièce EU-419), pages 13 à 17. Voir aussi les observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 104 du Groupe spécial, paragraphe 810).

[764] GLARE, ""GLAss Reinforced aluminium" (aluminium renforcé de fibres de verre), matériau stratifié élaboré à partir de couches alternées d'aluminium et de fibres de verre avec un liant" développé et fabriqué à l'extérieur par un fournisseur aux Pays-Bas. ("GLARE", site Web de Fokker Aerostructures, consulté le 10 novembre 2012 (pièce USA-470)).

[765] "Airbus' "Silent Secret" to Engine Noise Reduction", *Netcomposites*, 2 septembre 2005 (pièce USA-464).

[766] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, note de bas de page 2029 (citant Airbus, Aircraft Families/Product Viewer, A340-300, A340-500, A340-600 (pièce initiale EC-372), page 12); voir aussi le paragraphe 892 et la note de bas de page 2030.

[767] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils en gros porteurs*, paragraphe 892, et notes de bas de page 2029 et 2030 (citant Morgan Stanley, "EADS, The A380 Debate", 5 septembre 2006 (pièce initiale EC-409), page 15).

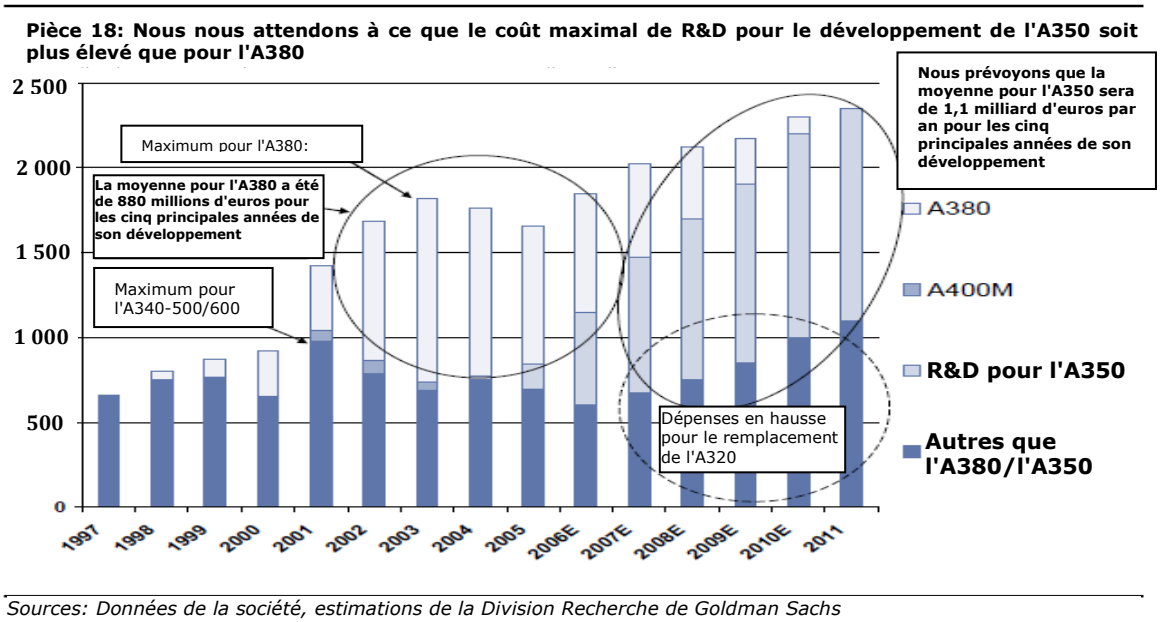
[768] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 59.

et les ingénieurs connaissaient bien la façon dont les matériaux se comporteraient. Les ingénieurs d'Airbus opposent spécifiquement les nouveaux composites et le peu que l'on en sait aux "structures en aluminium pour lesquelles *une expérience longue de plus de six décennies* a permis de produire des structures fortement optimisées ne pouvant guère être améliorées".[769]

6.483. En outre, le programme relatif à l'A350XWB comprenait le développement parallèle de plusieurs variantes au sein de la "famille" de l'A350XWB – la famille serait constituée au moins de l'A350XWB-900, modèle de référence, de l'A350XWB-800 et de l'A350XWB-1000 **[***]**. Les variantes étaient en elles-mêmes nouvelles et posaient de multiples problèmes. Par exemple, il apparaît que "l'A350-1000 … s'éloign{ait} du système commun à cette famille, ce qui exigeait … des modifications incluant une structure de soufflante renforcée, des matériaux différents et un flux d'air ajusté minutieusement dans le noyau central sur mesure du moteur. De plus, Airbus a ajouté un bord de fuite d'aile étendu". **[***]** seraient fonction des réactions aux premières versions.[770] Bien que des variantes aient aussi été envisagées dans le cadre du programme relatif à l'A380, les éléments de preuve versés au dossier du Groupe spécial donnent à penser que le développement parallèle de multiples variantes dans le cadre du programme relatif à l'A350XWB était plus ambitieux.[771]

6.484. Nous notons aussi que l'on s'attendait à ce que le *coût* relatif du programme soit plus élevé pour l'A350XWB que pour l'A380, du fait de coûts de recherche et développement (R&D) plus élevés. Goldman Sachs a noté dans une analyse, le 21 novembre 2006[772], juste avant l'annonce de l'approbation du lancement de l'A350XWB[773], qu'elle s'attendait à ce que le programme relatif à l'A350XWB ait un coût moyen et un coût maximal de R&D plus élevés que ceux du programme relatif à l'A380. Dans cette analyse, Goldman Sachs a établi le diagramme suivant pour expliquer ses observations:

Figure 2: Estimation par Goldman Sachs des coûts de développement maximaux des programmes d'Airbus



Sources: Données de la société, estimations de la Division Recherche de Goldman Sachs

[769] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 13. (italique dans l'original)

[770] David Pearson, "Supply chain continuity is main risk for Airbus A350 Program", *The Wall Street Journal*, 17 janvier 2012 (pièce USA-431).

[771] Max Kingsley-Jones, "Paris Air Show: A350 XWB ready to rock", *FlightGlobal News*, 5 juin 2009 (pièce USA-428). Voir aussi Jens Flottau, "Déjà vu: More problems beset the A350 program, but schedule margins are now razor thin, a situation the manufacturer has faced before", *Aviation Week & Space Technology*, 15 février 2010 (pièce USA-515); et David Pearson, "Supply chain continuity is main risk for Airbus A350 Program", *The Wall Street Journal*, 17 janvier 2012 (pièce USA-431).

[772] Goldman Sachs Investment Analysis, *A350: Not an option but essential for Airbus' future, in our view*, 21 novembre 2006, pages 20 à 22 (pièce USA-30), page 21.

[773] Voir le communiqué de presse d'EADS, "A350 XWB launch: EADS Gives Go Ahead for Airbus to Launch the A350 XWB", 1er décembre 2006 (pièce USA-569).

6.485. Au moment du lancement, Louis Gallois, alors co-Directeur général d'Airbus et d'EADS, a confirmé que le coût de développement du programme relatif à l'A350XWB serait d'environ 10 milliards d'euros et a indiqué qu'il y aurait des dépenses d'investissement additionnelles de 1,6 milliard d'euros, dont une partie serait utilisée pour d'autres programmes futurs.[774] D'autres sources, y compris un communiqué de presse du gouvernement espagnol, donnent une estimation des coûts de 12 milliards d'euros (17,8 milliards de dollars EU) ou plus.[775] À notre avis, les coûts de R&D plus élevés, combinés avec les éléments de preuve montrant dans quelle mesure la conception nouvelle et l'utilisation de matériaux nouveaux nécessiteraient le développement d'équipements, d'une expertise et d'essais spécialisés, sont compatibles avec l'idée que, du point de vue d'un prêteur, l'A350XWB impliquait une très grande nouveauté, un coût plus élevé, des investissements plus importants et, par conséquent, des risques de développement liés à la technologie qui étaient *au moins aussi élevés ou plus élevés* que le risque présenté par la technologie mise en œuvre dans le développement de l'A380.[776]

6.486. D'ailleurs, il apparaît que l'absence relative d'innovation de l'A350 original était peut-être imputable à une réticence à supporter ce coût et à courir ce risque.[777] Il apparaît que le manque de connaissance de la technologie nouvelle, le niveau de difficulté et de coût de la conception et construction d'un aéronef intégrant ce degré de composants en composites et, en particulier, la difficulté de passer d'un fuselage à base d'aluminium-lithium à un fuselage constitué de plastique renforcé de fibres de carbone étaient des considérations qui ont joué contre l'inclusion de ces caractéristiques dans l'A350 original et ont justifié de s'abstenir de remanier l'A350 original pour le transformer en A350XWB.[778] Cela apporte, selon nous, de nouveaux éléments étayant l'avis selon lequel l'A350XWB impliquait un degré élevé de R&D et entraînait des risques de développement proportionnels.

6.487. Selon nous, le projet d'A380 et le projet d'A350XWB impliquaient des difficultés technologiques différentes. Il apparaît que tout en s'appuyant sur une certaine expertise dans la construction des aéronefs et en incorporant des composants individuels qui avaient été développés pour les aéronefs précédents, les deux types d'aéronefs étaient techniquement très différents de ce qu'il y avait eu auparavant. Toutefois, nous sommes convaincus que le risque technologique associé à l'A350XWB était *au moins aussi élevé ou plus élevé* que le risque technologique associé au développement de l'A380.

6.488. Nous examinons maintenant les arguments présentés par l'Union européenne en réponse aux arguments des États-Unis concernant le risque de développement. Tout d'abord, l'Union européenne souligne ce qu'elle considère comme une incohérence logique dans l'argumentation des États-Unis.

ii Cohérence logique des arguments des États-Unis

6.489. L'Union européenne affirme qu'elle a du mal à concilier les arguments des États-Unis concernant les effets défavorables de l'AL/FEM – par exemple, les *effets indirects* des subventions AL/FEM pour l'A380 sur la capacité d'Airbus de lancer et de développer l'A350XWB (examinés ailleurs dans le présent rapport) – avec leur affirmation selon laquelle l'A350XWB présentait un risque technologique plus grand par rapport à l'A380 et aux autres LCA d'Airbus. En particulier, elle fait valoir ce qui suit:

---

[774] Discours de Louis Gallois, "Industrial launch of the A350XWB", Paris, 4 décembre 2006 (pièce EU-179).

[775] *Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Nota de Prensa: El Gobierno autoriza préstamos por valor de 583 millones de euros para el desarrollo del Airbus A 350*, 11 décembre 2009 (pièce USA-58); Pilita Clark et Peggy Hollinger, "Deferrals to take toll on EAD's cash pile", *Financial Times*, décembre 2009 (pièce USA-153).

[776] Le fait que l'industrialisation du PRFC pour l'A350XWB entraîne une augmentation du coût par rapport aux matériaux traditionnels est étayé par des RCES figurant dans la diapositive 56 de la Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES).

[777] Par exemple, Udvar-Hazy a décrit l'A350 original, avec sa variante unique, son fuselage en métal basé sur l'A330 et son taux de composites de 39% seulement, comme "l'investissement le plus réduit et le risque le plus faible". (Scott Hamilton, "A350 Redesign Threatens Boeing 777; Boeing prepares 787 for Challenge", *Leeham.net*, 6 juin 2006 (pièce initiale US-141) (pièce USA-27)).

[778] "Cet ingénieur nous a dit que le passage aux composites augmenterait les coûts de construction d'un avion". (Scott Hamilton, "A350 Redesign Threatens Boeing 777; Boeing prepares 787 for Challenge", *Leeham.net*, 6 juin 2006 (pièce initiale US-141) (pièce USA-27)).

> {D'}une part, pour établir l'existence d'un lien de causalité réel et substantiel entre le financement des États membres de l'UE pour l'A380 et le lancement de l'A350XWB, les États-Unis allèguent qu'Airbus a surmonté les obstacles technologiques au développement de l'A350XWB grâce au développement antérieur de l'A380. D'autre part, pour étayer le point de repère qu'ils proposent pour l'A350XWB … ils allèguent que "le programme relatif à l'A350XWB est au moins aussi risqué que le programme relatif à l'A380, et probablement davantage" parce qu'"{il} comportait des risques uniques que ne présentait pas le programme relatif à l'A380".[779]

L'Union européenne affirme qu'"{u}n examen neutre et impartial ne peut pas concilier ces deux arguments".[780]

6.490. Les États-Unis soutiennent que "le fait que l'A350XWB incorpore de nouvelles applications de matériaux composites" ne fait pas disparaître les "précieux enseignements acquis" ni les "technologies, procédés et connaissances essentiels qu'Airbus a appliqués" grâce à son programme antérieur.[781] En effet, selon eux, nombre des technologies et capacités techniques qu'Airbus "a tirées de son expérience du développement des LCA (à structure métallique) antérieurs"[782] demeurent très pertinentes aujourd'hui et sont même appliquées directement sur l'A350XWB, bien que celui-ci soit équipé d'un fuselage et d'ailes en composites.[783]

6.491. Selon nous, les États-Unis ne font pas valoir que les difficultés créées par une large utilisation des composites signifient qu'il n'y a pas eu d'effets d'apprentissage significatifs découlant de l'A380 ni, au demeurant, de tous les aéronefs antérieurs d'Airbus. En particulier, comme cela est expliqué ailleurs dans le présent rapport, ils identifient à la fois des effets d'apprentissage généraux en matière de construction des aéronefs et une transposition de composants spécifiques, y compris l'exploitation de l'utilisation des composites dans des domaines particuliers[784] et de systèmes embarqués[785] qui tiraient probablement parti de l'expérience acquise par Airbus avec ses LCA antérieurs.

6.492. Nous ne considérons pas qu'il y ait une quelconque raison logique empêchant qu'il puisse y avoir des améliorations progressives entre un aéronef et le suivant (par exemple, grâce à la mise à profit de l'expérience de l'utilisation des composites de diverses manières et dans des domaines particuliers) et aussi un bond en avant technologique, tel que l'utilisation de composites pour plus de la moitié des matériaux utilisés dans le fuselage et la voilure, avec les risques accrus que cette nouveauté représente. Le fait que quelque chose constitue une utilisation de la technologie qui est nouvelle, plus large et au moins aussi risquée, voire plus, ne réduit pas à néant la valeur de la technologie qui l'a précédée en tant que tremplin pour la nouvelle avancée technologique. Ainsi, à d'autres égards, Airbus met en avant l'expérience qu'elle a acquise en matière de composites au cours du développement de modèles antérieurs.[786] Nous notons que dans des documents commerciaux, elle indique qu'elle a "fait évoluer" "l'expérience acquise pas à pas en matière de composites"[787] dans les précédents aéronefs[788] et déclare dans des éléments de preuve

[779] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 91 à 107 du Groupe spécial ("observation générale"), paragraphe 713.

[780] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 91 à 107 du Groupe spécial ("observation générale"), paragraphe 713.

[781] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 565 (faisant référence à la première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1160).

[782] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1166.

[783] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 565.

[784] Par exemple, Airbus concède que certains composants de l'A350XWB étaient, au moins en partie, dérivés de composants utilisés sur les précédents modèles de LCA (déclaration de M. Schneider (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 26; réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 23. Voir aussi "Airbus' "Silent Secret" to Engine Noise Reduction", *Netcomposites*, 2 septembre 2005 (pièce USA-464)).

[785] Voir, par exemple, David Learmount, "A350 avionics to expand on A380 systems", *Flightglobal News*, 24 juillet 2007 (pièce USA-471); et Bill Carey, "A350: Extra Wide Responsibility" *Avionics Magazine*, 1er juin 2009 (pièce EU-406/USA-429 (présentée deux fois)).

[786] Guy Hellard et Roland Thévenin, "Composites in Airbus: a long story of innovations and experiences", présentation d'Airbus, Global Investor Forum 2008 (pièce EU-189/USA-440 (présentée deux fois)), diapositive 5.

[787] Olivier Criou, "A350XWB Family and Technologies", présentation d'Airbus à l'Université des sciences appliquées de Hambourg, 20 septembre 2007 (pièce USA-463).

communiqués dans la présente procédure que le degré d'utilisation des composites sur les aéronefs A350XWB constituait une nouveauté très importante. Nous n'estimons pas que les positions d'Airbus soient contradictoires, et nous n'estimons pas non plus que les arguments des États-Unis soient nécessairement contradictoires. Nous n'estimons donc pas que la difficulté de l'Union européenne à concilier les affirmations des États-Unis nous contraigne à établir une détermination contraire.

iii Atténuation

6.493. L'Union européenne affirme que deux grands facteurs atténuaient les risques afférents à l'A350XWB par rapport aux risques afférents à l'A380. Premièrement, elle affirme qu'en raison des difficultés technologiques posées par l'A350XWB, Airbus a modifié son processus de développement, ce qui a considérablement atténué les risques. Deuxièmement, elle affirme que le fait que les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB ont été conclus plus tard dans le processus de développement que ne l'ont été les contrats concernant l'A380 était aussi un facteur d'atténuation des risques.

6.494. S'agissant tout d'abord de la modification du processus de développement, l'Union européenne dit ce qui suit:

> S'agissant de l'A350XWB, Airbus était très consciente des difficultés posées par la large utilisation de matériaux, technologies et systèmes nouveaux pour le développement et la production de l'aéronef, ainsi que de la nécessité qui en découlait d'assurer la maturité de la technologie liée à l'utilisation des matériaux composites. En conséquence, la société a mis en œuvre une stratégie efficace et solide d'atténuation et de gestion des risques … .[789]

6.495. L'Union européenne dit que "tant les processus *internes* d'Airbus que l'approche suivie pour l'intégration de ses *fournisseurs*"[790] dans le contexte du programme DARE ont atténué les risques de développement du programme relatif à l'A350XWB dus à la technologie, par rapport à ceux du programme relatif à l'A380.

6.496. Le contexte du développement de l'A350XWB a une certaine incidence sur notre interprétation de ces questions. Comme cela est indiqué plus haut, Airbus a été "forcée"[791] de remanier l'A350 original pour en faire une nouvelle famille d'aéronefs plus innovants. Le passage de l'A350 original à l'A350XWB, dans le contexte du développement d'autres aéronefs par Airbus, présentait de multiples difficultés – y compris sur le plan des ressources et du délai de développement. D'après ce que nous croyons comprendre, remanier l'A350 original – qui en était déjà manifestement à la quatrième variante de conception[792] – pour en faire un modèle "radicalement différent"[793], l'A350XWB, exigeait un effort considérable. Les délais normaux de développement qu'impliquaient l'industrialisation de nouveaux matériaux et le développement de compétences et d'une expertise nouvelles ne permettraient apparemment pas, de mettre le modèle sur le marché au moment optimal; et le moment était important à la fois pour maintenir la compétitivité sur le marché[794] et pour éviter des pénalités plus lourdes en cas de rupture des contrats et des promesses de livraison à cause du retard entraîné par le remaniement.[795]

6.497. S'agissant du délai de développement, le 8 mai 2006, des commentateurs ont noté que, outre les difficultés liées à la maturité technologique, le simple fait de passer à la mise en œuvre de la version remaniée "entraînerait inévitablement des retards dans le calendrier de

---

[788] Olivier Criou, "A350XWB Family and Technologies", présentation d'Airbus à l'Université des sciences appliquées de Hambourg, 20 septembre 2007 (pièce USA-463).

[789] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 104 du Groupe spécial, paragraphe 798.

[790] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 104 du Groupe spécial, paragraphe 798. (italique dans l'original)

[791] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES).

[792] Scott Hamilton, "A350 Redesign Threatens Boeing 777; Boeing prepares 787 for Challenge", *Leeham.net*, 6 juin 2006 (pièce initiale US-141) (pièce USA-27).

[793] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES).

[794] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 36.

[795] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 33.

développement".[796] Il était probable qu'un retard d'au moins deux ans ferait suite à la décision de mettre en place un nouveau modèle.[797] On s'attendait à ce que l'aéronef A350 original soit mis en service à la fin de 2010. En revanche, on s'attendait à ce qu'un aéronef remanié ne soit pas disponible avant 2012.[798] Selon certaines sources, "le nouveau plan demanderait d'abord l'introduction de l'A350XWB-900, puis de l'A350XWB-800 et enfin de l'A350XWB-1000 fin 2013 ou début 2014."[799] Le passage à la version remaniée aurait aussi une incidence sur les fournisseurs. Par exemple, General Electric et Rolls-Royce, qui "avaient déjà bien avancé en ce qui concernait les groupes motopropulseurs"[800], devraient modifier les moteurs au profit de moteurs de plus forte "poussée" (plus puissants), ce qui aurait une incidence sur les calendriers de développement.

6.498. Les difficultés sur le plan des délais comme des ressources (aggravées par les répercussions économiques des problèmes de l'A380[801], comme cela sera expliqué plus loin) qui étaient liées au programme relatif à l'A350XWB devaient être résolues au moyen de deux grandes initiatives[802]: a) une restructuration "radicale" des entités Airbus (le programme Power8)[803] et b) une modification du processus de développement des produits d'Airbus, précédemment dénommé "Develop New Aircraft" (DNA) (Développer de nouveaux aéronefs)[804], visant à mettre en œuvre une nouvelle manière de concevoir et de construire des aéronefs appelée "Develop And Ramp-up Excellence" (DARE) (Développer et renforcer l'excellence).

6.499. Le processus de développement DARE visait "à ramener le temps nécessaire pour concevoir et construire de nouveaux aéronefs de sept ans et demi à moins de six".[805] Il apparaît que la déclaration de l'ingénieur en chef mentionne un délai encore plus ambitieux et réduit pour le processus DARE.[806] La distinction essentielle entre le développement de l'A350XWB dans le cadre du processus DARE et celui des aéronefs antérieurs dans le cadre du processus DNA était que, comme les ingénieurs d'Airbus l'indiquent, "{a}lors que dans le cadre du processus DNA, l'aéronef, ses technologies et ses systèmes ainsi que les technologies de fabrication y afférentes étaient développés **[***]**," le programme DARE suivait une approche inédite plus ambitieuse du processus de développement.[807] Avec l'A350XWB, du fait en particulier de ses matériaux nouveaux, qui devaient chacun atteindre un certain niveau de maturité, Airbus a dû développer l'aéronef à un rythme plus rapide par rapport aux programmes antérieurs afin de garantir une pleine maturité au moment de la mise en service[808] de façon à ce qu'il soit prêt à temps pour être compétitif sur son créneau. Airbus indique que le programme DARE a exigé un énorme effort d'ingénierie.[809]

[796] Guy Norris, "Airligne criticism of Airbus A350 forces airframer to make radical changes to fuselage, wing and engines", *Flight International*, 8 mai 2006 (pièce USA-26).

[797] Scott Hamilton, "A350 Redesign Threatens Boeing 777; Boeing prepares 787 for Challenge", *Leeham.net*, 6 juin 2006 (pièce initiale US-141) (pièce USA-27).

[798] Guy Norris, "Airligne criticism of Airbus A350 forces airframer to make radical changes to fuselage, wing and engines", *Flight International*, 8 mai 2006 (pièce USA-26).

[799] Guy Norris, "Airligne criticism of Airbus A350 forces airframer to make radical changes to fuselage, wing and engines", *Flight International*, 8 mai 2006 (pièce USA-26).

[800] Guy Norris, "Airligne criticism of Airbus A350 forces airframer to make radical changes to fuselage, wing and engines", *Flight International*, 8 mai 2006 (pièce USA-26).

[801] Voir, par exemple, "Thomas Enders: "*Je n'exclus aucun recours en justice pour protéger la réputation d'Airbus*", *Le Monde*, 13 octobre 2007 (pièce USA-8); et Aaron Karp, "Airbus/EADS officials concede Boeing advantage, question A350 viability", *Air Transport World Daily News*, 6 octobre 2006 (pièce USA-9).

[802] UK House of Commons Trade and Industry Committee, "Recent Developments with Airbus", Ninth Report of Session 2006-07, Volume I: Report and formal minutes, 19 juin 2007 (pièce USA-562), page 10; et déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 35.

[803] Par exemple, en approuvant le lancement, "le Conseil d'administration a assumé la mise en œuvre intégrale du plan de compétitivité Power 8". (Communiqué de presse d'EADS, "A350 XWB launch: EADS Gives Go Ahead for Airbus to Launch the A350 XWB", 1er décembre 2006 (pièce USA-569)).

[804] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 40.

[805] UK House of Commons Trade and Industry Committee, "Recent Developments with Airbus", Ninth Report of Session 2006-07, Volume I: Report and formal minutes, 19 juin 2007 (pièce USA-562), page 10.

[806] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 40 (lignes 5 et 6), et diagramme du paragraphe 41.

[807] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 40 (lignes 4 et 5).

[808] M. Lars Scheimann, responsable qualité de la chaîne logistique, "E2E Integration of Risk Sharing Partners for smoother development & ramp-up", présentation d'Airbus, non datée (pièce EU-415), page 14.

[809] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 33.

6.500. Ce rythme de développement rapide serait obtenu, en partie, par l'externalisation à des fournisseurs, à un stade précoce, d'une grande partie du développement de l'avion.[810] Airbus "ferait passer la valeur externalisée du nouvel A350XWB à 50%, contre environ 20% à 30% dans le cadre des programmes aéronautiques existants".[811] Outre une augmentation de la *valeur* externalisée par rapport aux programmes antérieurs, le programme DARE faisait appel à un *nombre* élevé de fournisseurs partageant les risques, auprès desquels des composants essentiels étaient externalisés et qui étaient répartis sur une vaste zone géographique.[812] Avec l'A350XWB, "Airbus supervise maintenant environ 450 fournisseurs et sous-traitants dans le monde entier".[813] Des éléments de preuve additionnels répertorient quelque 55 fournisseurs partageant les risques qui contribuent à l'aérostructure, aux systèmes et à l'équipement de cabine de l'A350XWB[814], et indiquent que "Thales dit que la proportion des composants de l'A350 qu'elle fournit est dix fois supérieure à celle qu'elle a fournie pour l'A330 long courrier", que "l'A350 représente pour Rockwell Collins la plus forte proportion de composants jamais fournie sur une plate-forme Airbus … {que} la proportion de composants de l'A350 fournie par la société est cinq fois supérieure à ce qu'elle était pour l'A380" et qu'"une partie de la responsabilité de l'intégration des systèmes que les concepteurs d'Airbus assumaient auparavant est maintenant transférée à Rockwell Collins".[815]

6.501. Nous estimons que la participation des fournisseurs dans le contexte du processus DARE a influé sur le risque afférent au projet de plusieurs manières. Outre le recours à une externalisation accrue dans une tentative directe d'accélérer le développement, Airbus a aussi cherché à transférer la charge financière aux fournisseurs partageant les risques. Sa stratégie consistant à s'appuyer plus fortement que par le passé sur des partenaires partageant les risques[816] visait à développer l'aéronef non seulement rapidement mais aussi d'une manière qui réduirait l'engagement financier.[817] Quand bien même certains risques financiers liés au retard ou au défaut de développement de certains aspects du programme auraient pu être transférés aux fournisseurs[818], nous estimons que cela n'atténuerait pas la probabilité de non-développement ou de retard.

6.502. En revanche, le fait qu'il y ait un nombre aussi important de fournisseurs travaillant sur une grande partie du projet créerait lui-même un risque de développement pour Airbus. Nous croyons comprendre qu'une forte contribution des fournisseurs implique dans les faits une certaine perte de contrôle, une fragmentation du développement et une probabilité accrue que des risques

---

[810] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 40 (lignes 4 et 5).

[811] Moody's Investors Service, Global Credit Research, *Credit Opinion: European Aeronautic Defence & Space Co. EADS*, 12 mars 2007 (pièce USA-518). Voir aussi Daniel Michaels, "Airbus Tries New Way of Building Its Planes", *The Wall Street Journal*, 12 juillet 2012 (pièce EU-417), graphique de la page 12 ("Sharing the Load: Airbus has outsourced more of the A350{XWB} than its other planes" ("Répartition des tâches: Airbus a externalisé une plus grande partie de l'A350{XWB} par rapport à ses autres avions"), mentionnant une externalisation de 35% pour l'A320, de 30% pour l'A330, de 25 à 30% pour l'A380 et de 50% pour l'A350{XWB}).

[812] Aussi, Robert Wall, "Airbus Relaunches A350", *Aviation Week*, 10 décembre 2006 (pièce EU-98). Voir aussi le discours de Louis Gallois, "Industrial launch of the A350XWB", Paris, 4 décembre 2006 (pièce EU-179).

[813] Daniel Michaels, "Airbus Tries New Way of Building Its Planes", *The Wall Street Journal*, 12 juillet 2012 (pièce EU-417), page 13.

[814] Bill Carey, "A350: Extra Wide Responsibility" *Avionics Magazine*, 1er juin 2009 (pièce EU-406/USA-429 (présentée deux fois)).

[815] Bill Carey, "A350: Extra Wide Responsibility" *Avionics Magazine*, 1er juin 2009 (pièce EU-406/USA-429 (présentée deux fois)).

[816] Selon l'Union européenne, les expressions "partenaires partageant les risques" et "fournisseurs partageant les risques" sont synonymes. Les partenaires partageant les risques sont des fournisseurs d'Airbus qui assument tout ou partie des coûts de développement pour l'ensemble de travaux externalisés auprès d'eux mais ne sont remboursés que sur les recettes des ventes de l'aéronef sur lequel ils travaillent (voir la réponse de l'Union européenne à la question n° 140 du Groupe spécial, paragraphes 292 à 294).

[817] Voir la déclaration relative à la production de l'A350XWB (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphes 37 à 44, 56 à 69.

[818] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1107 ("{L}es principaux fournisseurs d'avionique ont participé beaucoup plus tôt au processus de définition des systèmes que pour les aéronefs précédents, en assumant une responsabilité plus importante en ce qui concerne la conception et l'intégration. Cette participation plus étroite entraîne un risque plus important pour les fournisseurs"); Bill Carey, "A350: Extra Wide Responsibility" *Avionics Magazine*, 1er juin 2009 (pièce EU-406/USA-429 (présentée deux fois)). Voir aussi Robert Wall, "Airbus Relaunches A350", *Aviation Week*, 10 décembre 2006 (pièce EU-98).

de développement se concrétisent.[819] Par exemple, les "lourdes conséquences au bout de la chaîne {d'approvisionnement}" ont été mentionnées dans les présentations d'Airbus faisant état de goulets d'étranglement et de gaspillage[820] susceptibles de résulter d'une forte externalisation. L'Union européenne et Airbus font également référence à la manière dont une telle externalisation a causé des problèmes à Boeing qui, "en 2007, avait perdu le contrôle du programme {relatif au 787}".[821] De fait, il apparaît que le niveau d'externalisation et de participation des fournisseurs auquel Airbus a eu recours pour l'A350XWB était considéré comme le niveau maximal auquel on pouvait recourir sans perdre le contrôle du programme.[822] En d'autres termes, l'externalisation et la participation des fournisseurs étaient à saturation.

6.503. Airbus dit que le processus DARE, un scénario d'accélération rapide dans lequel les tâches ne sont plus "développées **[***]**"[823] mais sont développées beaucoup plus vite[824], présente lui-même des risques accrus: "{L}a définition et la conception du produit devaient être stabilisées très tôt au cours du processus de développement. C'était nécessaire pour limiter le risque de modifications tardives de la conception, lesquelles seraient désastreuses dans un scénario d'accélération rapide du fait de leur incidence considérable sur les aéronefs en construction avant la première mise en service".[825] Il est dit explicitement que le fait qu'Airbus a cherché relativement tôt à stabiliser les choix de conception était nécessaire à cause du processus DARE lui-même, car toutes modifications tardives seraient "désastreuses". En raison du scénario d'accélération rapide prévu par le programme DARE, il était nécessaire d'"éviter des remaniements radicaux à des stades tardifs du processus de développement et d'assemblage".[826]

6.504. Avec un plus grand nombre de fournisseurs, la technologie plus nouvelle, combinée au processus DARE[827], risquait en outre d'entraîner des goulets d'étranglement, des retards, ainsi qu'un défaut de développement et de livraison de l'aéronef comme promis et au moment promis. S'il y avait des problèmes ou des modifications concernant la conception ou la technologie, les solutions devraient être mises en œuvre dans un plus grand nombre de projets de fournisseurs partageant les risques, ce qui aurait des incidences déterminantes sur le calendrier.

6.505. Il est donc manifeste que le processus DARE comportait un élément d'externalisation très important et une fragmentation de la chaîne d'approvisionnement et exerçait une pression considérable en vue d'un développement rapide, avec des conséquences potentiellement désastreuses sur les calendriers si une partie de la chaîne d'approvisionnement devait connaître des problèmes. Ces aspects auraient contribué aux risques de développement associés au programme relatif à l'A350XWB. Ce degré de risque n'existait pas avec l'A380 car il y avait moins de fournisseurs et davantage de tâches étaient réalisées par Airbus.

6.506. L'Union européenne fait valoir que les stratégies d'atténuation des risques déployées dans le contexte du programme DARE ont atténué les risques technologiques associés à l'A350XWB de manière à ce que le risque soit moindre que celui qui était associé à l'A380. Elle cite "des essais beaucoup plus nombreux et plus précoces", le "large recours à des maquettes et outils de démonstration numériques et physiques" et une "analyse du risque intégrée" visant à "éviter des

---

[819] Voir, par exemple, Daniel Michaels, "Airbus Tries New Way of Building Its Planes", *The Wall Street Journal*, 12 juillet 2012 (pièce EU-417); et David Pearson, "Supply chain continuity is main risk for Airbus A350 Program", *The Wall Street Journal*, 17 janvier 2012 (pièce USA-431).

[820] M. Lars Scheimann, responsable qualité de la chaîne logistique, "E2E Integration of Risk Sharing Partners for smoother development & ramp-up", présentation d'Airbus, non datée (pièce EU-415), page 5.

[821] Daniel Michaels, "Airbus Tries New Way of Building Its Planes", *The Wall Street Journal*, 12 juillet 2012 (pièce EU-417), page 12.

[822] David Pearson, "Supply chain continuity is main risk for Airbus A350 Program", *The Wall Street Journal*, 17 janvier 2012 (pièce USA-431).

[823] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 40 (lignes 4 et 5).

[824] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 37 (lignes 7 et 8).

[825] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 37 (lignes 7 à 12).

[826] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 104 du Groupe spécial, paragraphe 801 (citant Christopher Drew, "Aircraft Makers Shy Away From Risky Bets in Building New Planes" *New York Times*, 5 mai 2013 (pièce EU-407), et Robert Wall et Andrea Rothman, "Airbus Says A350 Design Is 'Lower Risk' Than Troubled 787" Bloomberg, 17 janvier 2013 (pièce EU-408)).

[827] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 37 (lignes 7 à 12).

remaniements radicaux à des stades tardifs du processus de développement et d'assemblage, qui auraient entraîné des retards considérablement plus importants et des coûts y afférents considérablement plus élevés".[828] Elle indique qu'elle avait fait participer ses fournisseurs beaucoup plus tôt et avait résolu les problèmes de communication en partageant les données avec toutes les équipes travaillant sur un système commun.[829]

6.507. Nous notons que, pour ce qui est des *processus internes* (tels que la réalisation d'essais plus précoces et de maquettes physiques plutôt que seulement numériques) comme du fait de collaborer avec ses *fournisseurs* comme l'a fait Airbus, il apparaît que les stratégies d'atténuation des risques auxquelles l'Union européenne fait référence étaient une tentative directe visant à éviter des problèmes de gestion de la chaîne d'approvisionnement analogues à ceux qui avaient été rencontrés avec l'A380. Cela est étayé par les déclarations suivantes de l'Union européenne: "Ces modifications ainsi que d'autres apportées au programme relatif à l'A350XWB étaient le résultat explicite d'une étude approfondie des enseignements tirés du processus de développement de l'A380. L'équipe chargée du programme relatif à l'A350XWB d'Airbus a mentionné explicitement "l'absence d'intégration et la gestion en silo" dans le programme relatif à l'A380, y compris "l'absence de planification intégrée et la reprogrammation permanente", "l'absence de visibilité des données de bout en bout (en particulier pour les modifications de conception)", "l'absence d'intégration des procédés et des systèmes", "l'absence, de part et d'autre, de responsabilité et de gestion de bout en bout" et "l'absence de méthodes de travail harmonisées", qui avaient eu de "lourdes conséquences" en ce qui concerne l'impossibilité de réaliser certaines tâches restantes pendant la période d'accélération précédant la mise en service de l'A380".[830] Il apparaît que les essais plus précoces et l'intégration des composants au moyen de maquettes physiques ainsi que de maquettes numériques visaient à tenter d'éviter certains problèmes et retards qui s'étaient produits lors du développement de l'A380.[831]

6.508. Nous estimons qu'il est pertinent de noter ici les points suivants: a) à l'époque des contrats concernant l'A350XWB, l'A380 a subi divers problèmes dont il apparaît qu'ils n'étaient pas liés, ou ne l'étaient que de manière indirecte, aux innovations technologiques de l'appareil et qu'ils étaient dus davantage à des problèmes d'intégration de la chaîne d'approvisionnement; et b) l'étendue de certains problèmes n'est apparue qu'après la signature des contrats d'AL/FEM concernant l'A380, ce qui signifie qu'il n'est pas approprié d'importer une interprétation *a posteriori* de ces risques pour les comparer aux risques dont l'existence et le prix seraient établis ultérieurement dans le contexte de l'A350XWB.

6.509. Les problèmes les plus importants de l'A380 se sont posés en 2006. Certains câbles étaient "trop courts de plusieurs centimètres" parce que les ingénieurs en charge des intérieurs de cabine utilisaient un logiciel informatique qui, disait-on, était "obsolète".[832] Airbus avait construit une maquette numérique de l'A380, mais les ingénieurs qui travaillaient sur des sites différents avec des "versions différentes de CATIA avaient produit des faisceaux de câblage électrique incompatibles dans tout le superjumbo, ce qui avait nécessité un câblage sur mesure des premiers aéronefs", travail de correction considérable qui avait entraîné des retards de livraison.[833] Le 13 juin 2006, Airbus a manifestement "choqué les investisseurs lorsqu'elle a dit que les difficultés

[828] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 104 du Groupe spécial, paragraphes 800 et 801.

[829] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 104 du Groupe spécial, paragraphe 804.

[830] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 104 du Groupe spécial, paragraphe 863 (citant M. Lars Scheimann, responsable qualité de la chaîne d'approvisionnement, "E2E Integration of Risk Sharing Partners for smoother development & ramp-up", présentation d'Airbus, non datée (pièce EU-415), pages 8 à 10).

[831] John Ostrower, "A350 is a study in lessons learned by Airbus on A380", *Flightglobal News*, 11 mai 2010 (pièce USA-432) ("Airbus est en train d'élaborer une maquette physique de l'A350 en plus de la maquette numérique (DMU) élaborée à l'aide de CATIA V5 pour valider dans le monde réel ce qui a été conçu dans la réalité de synthèse, ce qui constitue peut-être l'application la plus directe des enseignements qu'elle a tirés de l'A380. Lors de l'élaboration de l'A380, des versions différentes de CATIA avaient produit des faisceaux de câblage électrique incompatibles dans tout le superjumbo, ce qui avait nécessité un câblage sur mesure des premiers aéronefs.")

[832] Daniel Michaels, "Airbus Tries New Way of Building Its Planes", *The Wall Street Journal*, 12 juillet 2012 (pièce EU-417), page 12.

[833] Andrea Rothman, "Airbus vows computers will speak same language after A380 delay", Bloomberg, 28 septembre 2006 (pièce USA-430); John Ostrower, "A350 is a study in lessons learned by Airbus on A380", *Flightglobal News*, 11 mai 2010 (pièce USA-432).

d'installation du câblage réduiraient les livraisons de l'A380 à 9 avions en 2007 au lieu des 25 qu'elle avait annoncés".[834] Il a été dit en juillet 2006 que l'A380 était un "fiasco qui pourrait coûter à EADS 2 milliards d'euros de profits au cours des quatre années qui suiv{raient} et entraîner de coûteuses annulations de commandes". En septembre 2006, la "situation {de l'A380} {avait} empiré lorsque la construction et les essais des premiers A380 avaient généré des demandes de modifications structurelles affectant le câblage. Les modifications de configuration devaient être effectuées manuellement parce que les logiciels ne pouvaient pas dialoguer entre eux".[835] L'étendue du problème lié aux logiciels tenait au fait que les maquettes produites étaient essentiellement numériques, et non pas physiques. Ce n'est que lors de la phase d'assemblage final, lorsque l'industrialisation de l'aéronef a débuté, que le problème a été mis au jour. Le stade tardif de la découverte du problème expliquait pourquoi les répercussions sur le plan des retards et des coûts étaient aussi importantes.

6.510. Ces retards et les problèmes de l'A380 n'étaient manifestement pas dus aux difficultés technologiques liées à la taille, au poids, aux émissions et au bruit de l'A380, mais étaient dus au fait que les équipes d'approvisionnement et de construction étaient dispersées et n'étaient pas intégrées au même système logiciel.

6.511. Nous pensons comme l'Union européenne que la collaboration d'Airbus avec les fournisseurs de l'A350XWB et le soutien qu'elle leur a apporté auraient probablement contribué à améliorer le problème des risques de gestion de la chaîne d'approvisionnement. Quant à savoir en quoi cela a réduit le risque de développement par rapport à l'A380, toutefois, nous avons noté plus haut que l'A350XWB impliquait des niveaux plus élevés d'externalisation et aurait été plus risqué à cet égard. À notre avis, si ces mesures visant à faire participer et à soutenir les fournisseurs n'avait pas été prises, l'A350XWB aurait été un projet plus risqué qu'il ne l'était effectivement.

6.512. Contrairement à l'Union européenne, nous considérons que les stratégies d'atténuation des risques citées par celle-ci n'auraient *pas* spécifiquement atténué le risque associé aux difficultés posées par le large recours à des matériaux, technologies et systèmes nouveaux, mais qu'elles visent en fait les risques associés aux niveaux élevés d'externalisation, la continuité de la chaîne d'approvisionnement et les risques de modifications tardives qui seraient "désastreuses dans un scénario d'accélération rapide"[836], eu égard à ce que l'on savait à l'époque où le programme relatif à l'A350XWB a été lancé. D'après nous, ces risques procèdent de la tentative d'entreprendre un développement très rapide en ne procédant pas au développement **[***]**[837], et en faisant davantage participer les tierces parties – partenaires partageant les risques/fournisseurs partageant les risques – que cela n'avait été le cas pour les programmes de développement des aéronefs antérieurs. Autrement dit, il apparaît que les stratégies d'atténuation des risques déployées dans le cadre du programme DARE atténuent les risques procédant des réponses aux problèmes de délais et de ressources et n'atténuent que légèrement le risque afférant au fait d'essayer de développer, de surcroît, un aéronef utilisant aussi largement des matériaux, technologies et systèmes nouveaux dans ce scénario d'accélération rapide.

6.513. À notre avis, il n'apparaît pas que les tentatives visant à améliorer l'intégration de la chaîne d'approvisionnement aient supprimé les risques accrus découlant de la complexité et de la nouveauté technologique qu'impliquait l'A350XWB. Bien qu'il soit raisonnable de supposer que les essais plus précoces et les maquettes physiques ont pu avoir un certain effet positif d'atténuation des risques pour le programme relatif à l'A350XWB, il apparaît que ces modifications concernaient le niveau de la contribution des fournisseurs dans le cadre du programme DARE et la succession de problèmes qu'Airbus avait rencontrés s'agissant de la gestion intégrée de la chaîne d'approvisionnement. Elles n'étaient pas axées sur l'atténuation des risques impliqués par les avancées technologiques.

6.514. Nous examinons maintenant l'argument de l'Union européenne selon lequel le risque de développement lié à la technologie avait déjà été atténué en grande partie au moment où les

[834] Andrea Rothman, "Airbus vows computers will speak same language after A380 delay", Bloomberg, 28 septembre 2006 (pièce USA-430).

[835] Andrea Rothman, "Airbus vows computers will speak same language after A380 delay", Bloomberg, 28 septembre 2006 (pièce USA-430).

[836] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 37 (lignes 7 à 12).

[837] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 40 (lignes 4 et 5).

contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB ont été conclus, plus de **[***]** années après le début du processus de développement de l'A350XWB.[838] L'Union européenne oppose cela au programme relatif à l'A380: "Au moment où les accords de financement de l'A380 ont été conclus, Airbus était **[***]** le processus de développement du programme, de nombreuses difficultés technologiques devant encore être identifiées et résolues".[839] Avant de traiter cette question, nous examinons brièvement les renseignements versés au dossier concernant le stade de développement auquel les contrats concernant l'A350XWB ont été signés.

6.515. Le programme DARE définit certaines étapes importantes, appelées "jalons de maturité" (ou encore "jalons d'étape") ou MG, "lors desquelles différents aspects du développement des produits sont mesurés et évalués indépendamment aux fins de l'adoption de décisions essentielles".[840] Dans le cadre du programme DARE, il y a 16 jalons de maturité jusqu'à la certification et la production à plein régime. Il apparaît que les jalons de maturité peuvent également prendre en compte certains "niveaux de maturité technologique" et "niveaux de maturité d'industrialisation".[841] Il apparaît qu'Airbus considère que la première partie du développement de l'A350XWB (faisabilité) – couvrant les deux premiers jalons de maturité – a en fait été menée à bien alors que la société travaillait au développement de l'A350 original – de 2004 à 2006.[842] Durant cette période, Airbus "a évalué la faisabilité de diverses options de conception pour l'A350XWB".[843]

6.516. Le MG3 est le jalon de maturité de la "mise en concept", à la fin duquel le "concept" est "figé".[844] Selon l'Union européenne, Airbus a commencé le processus d'évaluation pour cette étape importante au moment où elle a décidé de réaliser une version remaniée de l'A350 (et en même temps que la mise en place du processus DARE).[845] Ce processus d'évaluation a impliqué certaines activités de conception ainsi que d'autres décisions préliminaires relatives au processus de fabrication de l'aéronef.[846] La déclaration de l'ingénieur en chef d'Airbus indique que l'étape MG3 était achevée et le "concept" "figé" au moment où la conception et les documents concernant l'analyse de rentabilité de l'A350XWB ont été présentés au Conseil d'administration d'EADS[847], même si nous notons que la présentation de l'analyse de rentabilité des 2-7 novembre 2006 fournit des éléments de preuve datant de la même époque qui contredisent cette allégation.[848] Nous ne pouvons donc pas être certains que l'étape MG3 avait été effectivement atteinte à ce moment-là. Cependant, les ingénieurs d'Airbus indiquent ce qui suit:

> {P}our être en mesure de lancer l'A350XWB en 2006, il a fallu mener un processus de recherche et développement antérieur au lancement qui a duré deux ans. Après un développement continu de technologies fondées sur les composites depuis 2004 (date à laquelle nous avons lancé l'A350 original), … Airbus avait progressivement développé des technologies plus avancées pour l'A350 original pendant la période 2004-2006. À la fin de 2006, Airbus était suffisamment sûre de sa capacité d'appliquer ces technologies pour que nous puissions nous engager contractuellement

[838] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 332 (citant la déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 13 à 17, et 33 à 59). Voir aussi la première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1110 à 1129; et la réponse de l'Union européenne à la question n° 100 du Groupe spécial, paragraphe 403.

[839] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 332 (citant la déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCES), paragraphes 13 à 17, et 33 à 59); et première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1110 à 1129.

[840] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 38.

[841] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 50 à 53 (note de bas de page omise). Voir aussi "Feature: Technology Readiness Levels Demystified", NASA, 20 août 2010 (pièce EU-97).

[842] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 43 (ligne 1).

[843] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 42.

[844] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 43 (lignes 2 et 3).

[845] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 43; première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1118.

[846] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 24, 27 et 43 (identifiant les principales questions traitées par Airbus pendant l'évaluation du MG3).

[847] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 43 (lignes 2 et 3).

[848] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), RCES figurant sur les diapositives 47, 48 (voir "Other considerations") et 55.

> à livrer un LCA comparable au 787 pour 2013. Cette décision ne pouvait pas être prise en 2004 en raison de l'écart technologique qui existait entre Airbus et Boeing à cette époque.[849]

6.517. Eu égard à la décision d'Airbus de procéder au lancement et de prendre des engagements contractuels, bien que nous ne puissions pas être sûrs que le MG3 avait été atteint, il nous semble qu'à la fin de 2006, des processus d'évaluation avaient été menés qui permettaient à Airbus d'être certaine de pouvoir s'engager à livrer une famille d'aéronefs utilisant largement les technologies innovantes des composites que le marché réclamait.

6.518. Selon Airbus, les "nouveautés essentielles qui rendent l'A350XWB tellement innovant ont été sélectionnées" entre la fin de la mise en concept (MG3) et le figement de l'architecture de l'aéronef (MG5).[850] S'il en est ainsi, les matériaux nouveaux ont été choisis entre la réalisation du MG3[851], aux alentours du lancement de l'A350XWB ou juste après, et le moment où le MG5 a été atteint, c'est-à-dire (pour la variante de référence, l'A350XWB-900) entre la fin de 2008[852] et avril 2009.[853] Les matériaux nouveaux ont donc manifestement été choisis entre le lancement du programme et les premières étapes des négociations des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB.

6.519. Certains éléments de preuve versés au dossier du Groupe spécial concernent le stade de développement qui aurait été atteint à l'étape MG5. L'étape MG5, selon le chef du programme relatif à l'A350XWB en 2009, Didier Evrard, "est l'un des jalons les plus importants dans notre nouveau processus de développement".[854] Elle correspond au figement de l'architecture de l'aéronef[855], ce qui signifie que "tous les équipements se trouvent au bon endroit et sont correctement connectés les uns aux autres".[856] Avec l'étape MG5, Airbus a "défini en détail tous les profils aérodynamiques du fuselage, de la voilure et de l'empennage". Sur le plan industriel, le MG5 est important parce qu'"à partir de là, nous commençons la conception détaillée au niveau de tous les composants", ce qui permet de lancer la production des éléments à long délai de livraison, de l'outillage et des gabarits.[857] À la fin du MG5, "la faisabilité des technologies nouvelles est démontrée au moyen de démonstrateurs et prototypes qui ont été construits pour permettre de valider certaines conceptions et/ou matières premières".[858]

6.520. S'agissant du programme relatif à l'A350XWB, l'étape correspondant au cinquième jalon de maturité (MG5) a été franchie pour l'A350XWB-900, variante de référence, à la fin de 2008, avant la finalisation des modalités des contrats d'AL/FEM concernant le projet.[859] En juin 2009, Airbus a dit qu'elle entreprendrait de finaliser la conception détaillée de cette variante pour la mi-2009. En juin 2009 également, il a été dit qu'"{a}près le figement de la définition détaillée de la variante de référence -900 à l'étape MG5, des étapes analogues {devaient} être franchies pour la variante plus petite -800 et la variante allongée -1000 au cours des deux années qui suiv{aient}". Airbus voulait atteindre le MG5 pour l'A350XWB-800, plus petit, pour la fin de 2009. Toutefois, la tâche

---

[849] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 15.
[850] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 60.
[851] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 43 (lignes 2 et 3); comparer avec la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), RCES figurant sur les diapositives 47 et 55.
[852] Max Kingsley-Jones, "Paris Air Show: A350 XWB ready to rock", *FlightGlobal News*, 5 juin 2009 (pièce USA-428).
[853] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 50 à 53. (note de bas de page omise)
[854] Max Kingsley-Jones, "Paris Air Show: A350 XWB ready to rock", *FlightGlobal News*, 5 juin 2009 (pièce USA-428).
[855] Max Kingsley-Jones, "Paris Air Show: A350 XWB ready to rock", *FlightGlobal News*, 5 juin 2009 (pièce USA-428).
[856] Max Kingsley-Jones, "Paris Air Show: A350 XWB ready to rock", *FlightGlobal News*, 5 juin 2009 (pièce USA-428).
[857] Max Kingsley-Jones, "Paris Air Show: A350 XWB ready to rock", *FlightGlobal News*, 5 juin 2009 (pièce USA-428).
[858] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 50 à 53. (note de bas de page omise)
[859] Max Kingsley-Jones, "Paris Air Show: A350 XWB ready to rock", *FlightGlobal News*, 5 juin 2009 (pièce USA-428), page 1.

n'était "pas aussi simple pour la version -1000 allongée, qui {devait} atteindre le MG5 en avril 2011".[860]

6.521. Au moment où les contrats concernant l'A350XWB ont été conclus, d'après la déclaration de l'ingénieur d'Airbus, Airbus avait "procédé à tous les examens de conception nécessaires et démontré les niveaux de maturité technologique (TRL) jusqu'au TRL6. … Le TRL6 indique que le fonctionnement d'une technologie ou d'un système donné a été démontré avec succès dans un environnement pertinent (par exemple, la démonstration d'un prototype)".[861] De plus, "à ce stade, Airbus avait démontré les niveaux de maturité d'industrialisation (MRL) **[***]**".[862] Les essais de voilure "{avaient} débouché sur la démonstration du TRL5 et du MRL5".[863]

6.522. Selon nous, la question de savoir si le risque technologique avait été atténué parce que les contrats concernant l'A350XWB avaient été signés relativement tardivement par rapport aux contrats concernant l'A380 doit être examinée à la lumière de la nouveauté des matériaux décrite plus haut et aussi du fait que de multiples variantes étaient développées en parallèle. Il apparaît qu'au moment où les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB ont été signés, les niveaux de maturité technologique (TRL) avaient été atteints pour (par exemple) les *prototypes* de nouveaux matériaux, et que les niveaux de maturité d'industrialisation montraient que l'industrialisation des matières premières choisies serait *faisable*. Par contre, comme cela a déjà été indiqué, la conceptualisation de l'A380 avait fait appel à des matériaux bien connus et déjà industrialisés, en particulier en ce qui concerne le fuselage en aluminium. Les ingénieurs d'Airbus indiquent que "les données techniques et les données de fabrication sont généralement accumulées sur des décennies … Les méthodes de conception et d'analyse des structures sont affinées avec **[***]**," et les ingénieurs peuvent pleinement exploiter le potentiel de performance réel d'une solution de conception de structures.[864] Comme cela a déjà été indiqué, c'est le cas avec les structures en aluminium – telles que l'A380 – pour lesquelles une "expérience longue de plus de six décennies a permis de produire des structures fortement optimisées ne pouvant guère être améliorées".[865]

6.523. Par exemple, après la conclusion du premier contrat d'AL/FEM concernant l'A350XWB mais avant celle du contrat final, Airbus avait été "contrainte de modifier certaines spécifications de la fibre des composites afin de la rendre plus résistante à la foudre".[866] C'était "précisément une modification majeure imprévue qui aggravait encore ce que M. Brégier qualifiait de situation "grignotant beaucoup les marges "prévues".[867] Selon nous, cet exemple montre que les niveaux de maturité technologique et d'industrialisation atteints au MG5 étaient encore loin de l'"expérience longue de … six décennies" qui permettait de savoir comment utiliser les matériaux incorporés dans l'A380.

6.524. Nous notons aussi d'autres facteurs qui indiquent que, alors même que les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB étaient en cours de négociation, des difficultés de développement importantes subsistaient. En juin 2009, des commentateurs ont relevé qu'Airbus devait "entreprendre au cours des 24 mois qui suiv{aient} un programme de développement intensif de l'A350XWB, qui n'avait pas connu d'équivalent depuis des décennies. D'ici à la mi-2011, lorsque l'assemblage final commenc{erait}, les équipes d'ingénieurs de l'A350 {devaient} achever la conception détaillée de la variante principale, le -900, et valider le plan de production de la fibre

[860] Max Kingsley-Jones, "Paris Air Show: A350 XWB ready to rock", *FlightGlobal News*, 5 juin 2009 (pièce USA-428), page 4.

[861] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 50 à 53 (non souligné dans l'original; note de bas de page omise). Voir aussi "Feature: Technology Readiness Levels Demystified", NASA, 20 août 2010 (pièce EU-97), qualifiant une progression du TRL1 au TRL9 en sept ans, citée en exemple à des fins de comparaison, de "presque fulgurante".

[862] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 50 à 53 (non souligné dans l'original; note de bas de page omise). Voir aussi US Department of Defense (DoD), "Manufacturing Readiness Levels (MRLs)", MRL Matrix Version 7.1, mai 2009 (niveaux de maturité d'industrialisation du Département de la défense des États-Unis (MRL)) (pièce EU-101).

[863] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 97.

[864] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 24 et 25.

[865] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 24 et 25.

[866] Jens Flottau, "Déjà vu: More problems beset the A350 program, but schedule margins are now razor thin, a situation the manufacturer has faced before", *Aviation Week & Space Technology*, 15 février 2010 (pièce USA-515).

[867] Jens Flottau, "Déjà vu: More problems beset the A350 program, but schedule margins are now razor thin, a situation the manufacturer has faced before", *Aviation Week & Space Technology*, 15 février 2010 (pièce USA-515).

de carbone pour que la construction commence, tout en consolidant les spécifications de référence pour les deux versions dérivées".[868] Les mêmes commentateurs ont fait observer qu'il n'y avait pas eu de processus de développement semblable pour l'A380: "L'avionneur n'avait pas entrepris un développement parallèle de multiples variantes aussi ambitieux depuis qu'il avait lancé la famille de biréacteurs et quadriréacteurs de l'A330/A340 en 1993."[869]

6.525. Nous observons donc qu'il apparaît que, lorsque les contrats d'AL/FEM étaient en cours de négociation, d'importants travaux de développement non seulement n'avaient pas encore été menés à bien mais aussi que leur portée était ambitieuse et que le temps était un facteur déterminant dans leur réalisation. Selon nous, cela signifie que le tableau est plus complexe que ce qu'affirme l'Union européenne, à savoir que le risque de développement de l'A350XWB était atténué, par rapport au risque afférent à l'A380, par la conclusion comparativement plus tardive après le lancement des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB.

6.526. Nous notons en outre qu'il apparaît effectivement que les États membres ont assumé certains risques associés au développement avant la signature des contrats. L'un au moins des contrats stipule que l'État membre financerait les coûts de développement pouvant être pris en compte supportés à partir de **[***]**[870], et un autre stipule aussi qu'il financerait les coûts de développement supportés dans la période antérieure à **[***]**: dans sa première version, le contrat britannique prévoyait initialement que les coûts pouvant être pris en compte supportés **[***]** pourraient être réclamés jusqu'à concurrence d'un montant de **[***]** livres sterling.[871] Cela donne à penser qu'Airbus et les pouvoirs publics britanniques entendaient que ces derniers assument la charge de financer les coûts de développement supportés avant **[***]** (c'est-à-dire jusqu'à la fin de **[***]**). À notre avis, cela transférerait le risque lié à ces coûts d'ores et déjà irrécupérables aux pouvoirs publics en question, qui assumeraient les risques de développement si les matériaux choisis, et pour lesquels les démonstrations n'avaient concerné que des prototypes et la faisabilité, s'avéraient inadéquats et aboutissaient à la non-réalisation du projet comme prévu et au moment prévu.

6.527. À cet égard, nous estimons qu'au moins pour ce qui est de la nouveauté des matériaux, le fait que les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB ont été signés après le lancement du projet n'implique pas nécessairement un risque de développement réduit par rapport à celui de l'A380. Nous reconnaissons toutefois qu'au moment où les contrats d'AL/FEM concernant l'A380 correspondants ont été conclus, l'A380 n'aurait pas été aussi avancé dans son propre développement au regard des difficultés découlant de sa taille sans précédent.

iv Risques associés à l'A350XWB découlant des problèmes de l'A380

6.528. Les États-Unis font valoir que les problèmes de l'A380 "ont accru les risques perçus du projet d'A350 d'une manière qui n'a pas d'équivalent s'agissant de l'A380".[872] Dans la mesure où cela concerne le risque de développement, nous examinons les questions suivantes: a) si les problèmes de l'A380 ont eu pour effet, ou pour effet perçu, de détourner de l'A350XWB des ressources telles que des ressources en ingénierie et des fonds destinés à l'ingénierie; et b) si l'ampleur et la répétition des problèmes de l'A380 auraient entraîné des problèmes systémiques concernant la capacité d'Airbus d'entreprendre de nouveaux programmes de développement qui auraient été pris en compte par un prêteur sur le marché.

---

[868] Max Kingsley-Jones, "Paris Air Show: A350 XWB ready to rock", *FlightGlobal News*, 5 juin 2009 (pièce USA-428).

[869] Max Kingsley-Jones, "Paris Air Show: A350 XWB ready to rock", *FlightGlobal News*, 5 juin 2009 (pièce USA-428). Voir aussi Jens Flottau, "Déjà vu: More problems beset the A350 program, but schedule margins are now razor thin, a situation the manufacturer has faced before", *Aviation Week & Space Technology*, 15 février 2010 (pièce USA-515).

[870] Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), annexe 2 (paragraphe 2). Voir aussi l'échange de lettres entre Fabrice Brégier, Directeur général d'Airbus, le Directeur général de l'Aviation civile française (DGAC) **[***]** et **[***]** (pièce EU-(article 13)-10) (RCC).

[871] Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES). Voir aussi les documents modifiant l'Accord britannique d'investissement remboursable (première série de **[***]** relative au contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-31) (RCC/RCES); deuxième série de **[***]** relative au contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-32) (RCC/RCES); et troisième série de **[***]** relative au contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-33) (RCC/RCES)).

[872] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 100 du Groupe spécial, paragraphe 277 (citant la réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 43).

6.529. Les États-Unis expliquent comment, en octobre 2006, Airbus était "encore très occupée par la "tâche monumentale" consistant à mettre l'A380 en service commercial".[873] Il se disait que l'A380 obérait les ressources en ingénierie et les ressources financières au détriment de nouveaux projets[874] et de l'A350XWB en particulier: en 2005, "une pénurie d'ingénieurs concepteurs constitu{ait} peut-être le problème le plus grave. Avec des ingénieurs qui continu{aient} de travailler très intensivement sur l'A380 et l'A400M, il n'y {avait} plus suffisamment de compétences disponibles pour lancer l'A350 à ce stade".[875] Les États-Unis et M. Jordan font observer qu'en octobre 2006, alors qu'elle baissait les notes de crédit d'EADS, Standard & Poor's (S&P) a dit que "le retard du programme relatif à l'A380 pourrait avoir des effets plus larges, comme retarder l'introduction de l'A350XWB, qui {était} déjà programmée des années après celle du concurrent de la société Boeing, le 787".[876]

6.530. Nous notons qu'il y a dans le dossier des éléments de preuve indiquant que les problèmes de l'A380 étaient considérés comme une menace pour le développement de l'A350XWB et qu'à l'approche du lancement, la concurrence pour les ressources consacrées à la résolution des problèmes de l'A380 avait peut-être mis purement et simplement en danger le développement de l'A350XWB.[877] Le programme relatif au nouvel aéronef devait rivaliser avec l'A380 pour les ressources en ingénierie et les ressources financières mobilisées à cause des retards initiaux de l'A380. D'ailleurs, il se disait que c'était l'une des raisons pour lesquelles Airbus avait préféré initialement concevoir l'A350 original, moins cher et moins risqué: "Le développement de l'A380 a exigé tant d'argent, de temps et de ressources en ingénierie que beaucoup voient en cela une raison fondamentale pour laquelle l'A350 a été conçu au début comme un dérivé bon marché de l'A330".[878] À l'époque où l'aéronef était remanié, il a été observé que "les ressources en ingénierie et les ressources financières {destinées à l'A350XWB} {seraient} utilisées au maximum car Airbus {était} toujours aux prises avec les problèmes de fabrication posés par son très médiatique jumbo-jet A380, qui {avaient} retardé les livraisons de six mois supplémentaires".[879] En 2007, les ressources financières ont été touchées: Airbus prévoyait pour l'ensemble du projet d'A380 un TRI de 13%, contre le TRI de 19% prévu en 2005.[880] Airbus devrait vendre davantage d'aéronefs pour atteindre le seuil de rentabilité, et verser des compensations et proposer des rabais sur les commandes des A380 livrés en retard.[881]

6.531. Les problèmes de l'A380 dénotaient aussi des problèmes systémiques touchant à la capacité d'Airbus de développer de nouveaux aéronefs et d'obtenir la certification y afférente comme promis et au moment promis. À l'époque où le remaniement de l'A350 original était envisagé, il a été reconnu que les problèmes de l'A380 portaient atteinte à la réputation d'Airbus et à ses relations avec la clientèle. Par exemple, Christian Streiff, alors Directeur général d'Airbus, aurait admis qu'en juin 2006, "la nouvelle du retard de l'{A380} {avait} entamé la crédibilité de la société auprès des clients et des actionnaires. … "Oui, Airbus traverse une crise grave sur le plan des relations avec ses clients"".[882] En 2007, il s'est dit que "les problèmes qui découl{aient} de

[873] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 113 (citant "Thomas Enders: *"Je n'exclus aucun recours en justice pour protéger la réputation d'Airbus*"", *Le Monde*, 13 octobre 2007 (pièce USA-8)); Aaron Karp, "Airbus/EADS officials concede Boeing advantage, question A350 viability", *Air Transport World Daily News*, 6 octobre 2006 (pièce USA-9); et Mark Piling, "Dream date", *Airligne Business*, 1er avril 2004 (pièce USA-10)).

[874] Dominic Gates, "Airplane Kingpins tell Airbus: Overhaul A350", *The Seattle Times*, 29 mars 2006 (pièce USA-24).

[875] Robert Wall, "A350 Faces Busy Time Until Industrial Launch", *Aviation Week & Space Technology*, 20 juin 2005 (pièce initiale US-83) (pièce USA-23).

[876] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 47.

[877] Aaron Karp, "Airbus/EADS officials concede Boeing advantage, question A350 viability", *Air Transport World Daily News*, 6 octobre 2006 (pièce USA-9).

[878] Scott Hamilton, "A350 Redesign Threatens Boeing 777; Boeing prepares 787 for Challenge", *Leeham.net*, 6 juin 2006 (pièce initiale US-141) (pièce USA-27).

[879] Ameet Sachdev, "Airbus redesigns its strategy for long haul: A350 line to carry bulk of the load", *Chicago Tribune*, 18 juillet 2006 (pièce EU-99).

[880] "Noel Forgeard and the A380", *Commercial Aviation Report*, 15 janvier 2007 (pièce initiale US-297) (pièce USA-148).

[881] "Noel Forgeard and the A380", *Commercial Aviation Report*, 15 janvier 2007 (pièce initiale US-297) (pièce USA-148). Voir aussi Pilita Clark et Peggy Hollinger, "Deferrals to take toll on EAD's cash pile", *Financial Times*, décembre 2009 (pièce USA-153).

[882] Ameet Sachdev, "Airbus redesigns its strategy for long haul: A350 line to carry bulk of the load", *Chicago Tribune*, 18 juillet 2006 (pièce EU-99).

l'A380 {symbolisaient} la société Airbus: une gestion de produits médiocre, des plans trop ambitieux, un fractionnement et des frictions".[883]

6.532. Au moment des contrats concernant l'A350XWB, Airbus donnait au marché l'assurance que l'A350XWB ne subirait pas les mêmes problèmes que l'A380. Dans des communiqués de presse, elle indiquait que ces problèmes avaient été causés par des questions structurelles afférentes à la société et que l'intégration accrue et les modifications de la structure d'Airbus, ainsi que les stratégies d'atténuation des risques menées dans le cadre du programme DARE visaient directement à tenter de remédier aux effets connus desdits problèmes et de permettre la réalisation de l'A350XWB.[884] Malgré ces mesures d'atténuation, on disait que les problèmes de l'A380 – et certaines questions liées à l'A400M[885] – continuaient d'avoir une incidence sur le projet d'A350XWB au moment de la conclusion des contrats concernant l'A350XWB.[886] En juin 2009, des commentateurs étaient d'avis que les "deux années qui suiv{aient} {seraient} cruciales si Airbus {voulait} éviter que les catastrophes ayant entouré la production de l'A380 ne se reproduisent".[887] À notre avis, il n'était pas considéré, d'une manière générale, que les efforts d'atténuation des risques, même lorsqu'ils s'attaquaient à la structure et aux chaînes d'approvisionnement, avaient entièrement éliminé les risques que les problèmes de l'A380 se reproduisent.

6.533. Il apparaît que l'Union européenne admet que les problèmes de l'A380 créaient des difficultés pour l'A350XWB mais réplique que l'A380 avait connu ses propres problèmes à cet égard. L'Union européenne indique que "{l'}examen d'un seul rapport d'analyste datant à peu près de l'époque du lancement de l'A380 démontre que, comme le programme relatif à l'A350XWB, le programme relatif à l'A380 faisait face à des difficultés liées à d'autres projets", parmi lesquels "des programmes plus vastes comme Eurofighter, Tiger et … NH90" et "l'accélération de la production pour l'exportation chez MBD et Dassault Aviation", qui évoluaient tous parallèlement à l'A380 et étaient tous en concurrence avec celui-ci pour les fonds de roulement d'EADS.[888] Elle estime que le mémorandum d'offre d'EADS, publié juste avant le lancement de l'A380, confirme que tous ces projets, en plus de l'A340-500/600, étaient simultanément en concurrence avec le programme relatif à l'A380 pour l'obtention de ressources.[889]

6.534. Nous notons qu'une analyse indépendante figurant dans le dossier indique que les programmes relatifs à l'A400M et aux hélicoptères Tiger et NH90 se portaient bien au moment du lancement industriel de l'A380:

> L'A3XX serait-il le héros ou le méchant de la pièce {s'agissant de l'introduction en bourse d'EADS}? On ne connaissait pas très bien non plus le reste de la distribution. À cet égard, les nouvelles ont été des plus encourageantes, des commandes et des engagements majeurs ayant été obtenus en ce qui concerne l'A400M, les hélicoptères Tiger et NH90 ainsi que le missile au-delà de la portée visuelle Meteor.[890]

6.535. Cela donne à penser que ces programmes ne connaissaient pas de problèmes de développement et n'obéreraient pas les ressources comme le problématique A380 le ferait

---

[883] "Noel Forgeard and the A380", *Commercial Aviation Report*, 15 janvier 2007 (pièce initiale US-297) (pièce USA-148).

[884] Voir, par exemple, Keith Campbell, "Airbus determined to avoid A380 mistakes in the A350 project", *Engineering News Online*, 10 mai 2010 (pièce EU-416).

[885] Réplique de M. Jordan, 20 mai 2013 (pièce USA-505) (RCC/RCES), paragraphe 50 (citant Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *European Aeronautic Defence and Space Co. N.V.*, 14 octobre 2009 (pièce USA-514), page 3).

[886] Jens Flottau, "Déjà vu: More problems beset the A350 program, but schedule margins are now razor thin, a situation the manufacturer has faced before", *Aviation Week & Space Technology*, 15 février 2010 (pièce USA-515).

[887] Max Kingsley-Jones, "Paris Air Show: A350 XWB ready to rock", *FlightGlobal News*, 5 juin 2009 (pièce USA-428), page 6.

[888] CreditSuisse/First Boston, "European Aeronautic Defence and Space Company (EADS): Valuation remains inconsistent with risks", Equity Research, 14 mars 2001 (pièce EU-405), page 41.

[889] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 91 à 107 du Groupe spécial ("observation générale"), paragraphe 762 (citant EADS Final International Offering Memorandum, 9 juillet 2000 (Mémorandum d'offre d'EADS) (pièce EU-55), pages 68 (A340-500/600), 80 (Eurofighter), 82 (Tiger, NH90), 84 à 87 (Eurofighter), 101 à 103 (MBD), 110 et 111 (Dassault Aviation) et 125 (NH90)).

[890] "EADS: Results Analysed – A3XX Project Review – Recommendation Upgrade", Amro Aerospace & Defence Sector Research, 13 décembre 2000 (pièce USA-490), page 5.

ultérieurement au détriment de l'A350XWB au moment des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB.

6.536. Nous estimons donc que l'idée qu'il n'y aurait pas eu de ressources en ingénierie ni de ressources financières disponibles pour l'A350XWB en raison des problèmes de l'A380 et l'atteinte à la réputation causée par les problèmes de l'A380 n'auraient pas existé dans la même mesure au moment des contrats concernant l'A380.

6.537. Nous pensons que les problèmes de l'A380 auraient en outre affecté la façon dont un prêteur sur le marché aurait considéré les risques présentés par le programme relatif à l'A350XWB. En particulier, un prêteur sur le marché aurait, à notre avis, considéré l'ambitieux calendrier d'accélération pour l'A350XWB à la lumière du fait que l'A380 n'avait pas respecté ce qui était décrit en 2007 comme "un programme trop ambitieux" assorti d'un délai d'exécution "agressif".[891] Nous estimons que cela aurait probablement influencé l'avis d'un acteur du marché sur le calendrier d'accélération et de production prévu pour l'A350XWB et renforcé les perceptions du risque présenté par ce calendrier. Nous estimons aussi que les problèmes de l'A380 liés à la chaîne d'approvisionnement affecteraient la perception qu'un prêteur aurait du risque posé par la proportion plus élevée de sous-traitance pour l'A350XWB.

6.538. À notre avis, les problèmes de l'A380 auraient en outre affecté la façon dont un prêteur sur le marché aurait considéré les risques présentés par certaines modalités et conditions des contrats concernant l'A350XWB et, en particulier, le risque que les variantes prévues ne soient pas réalisées. Dans les contrats concernant l'A350XWB, il apparaît que les remboursements doivent être effectués à la livraison de **[***]**.[892] Il y a un risque que **[***]**. Il apparaît que le contrat d'AL/FEM français concernant l'A350XWB est le seul contrat qui prévoit cette situation, sous réserve qu'il y ait **[***]**.[893] Les contrats concernant l'A380 étaient pareillement établis sur la base d'une analyse de rentabilité portant sur **[***]**.[894] Plusieurs variantes n'ont pas été développées ou se sont avérées inacceptables pour le marché eu égard aux problèmes rencontrés par le programme.[895] Selon nous, à la suite de ces problèmes, un acteur du marché aurait probablement été moins convaincu qu'il serait faisable de **[***]** les problèmes qui s'étaient posés pour l'A380 éclaireraient donc, à notre avis, l'opinion d'un prêteur sur le marché quant aux risques que présentait l'AL/FEM pour le programme relatif à l'A350XWB.

6.539. En conclusion, s'agissant du risque de développement global, la somme des éléments de preuve versés au dossier indique que l'A350XWB était particulièrement innovant sur le plan technologique. L'A380 comportait ses propres difficultés technologiques, par exemple, le problème des tourbillons de sillage, le poids et la structure, le bruit et la compatibilité avec l'infrastructure de l'aéronef, ce risque tenant pour l'essentiel à la production d'un aéronef d'une taille sans précédent. Toutefois, l'A380 était construit pour l'essentiel à partir de métal traditionnel. À partir des éléments de preuve versés au dossier, nous estimons que dans la mesure où les matériaux nouveaux de l'A350XWB avaient de faibles niveaux de maturité au début du développement et où ces matériaux nouveaux nécessiteraient des données nouvelles et de nombreux essais, une ingénierie et des compétences nouvelles, des installations nouvelles, des gabarits et outils nouveaux, ainsi qu'un processus de production nouveau et une intégration nouvelle des systèmes développés antérieurement, tout cela devant entraîner une augmentation du coût de R&D maximal, cela signifie que globalement, le risque technologique présenté par l'A350XWB était *au moins aussi élevé ou plus élevé* que le risque technologique présenté par l'A380.

6.540. Il semble que certains aspects du programme de développement de l'A350XWB aient accru davantage les risques de développement par rapport à l'A380: dans le cadre de l'ambitieux programme DARE, le nombre plus élevé de fournisseurs partageant les risques signifiait que: a) Airbus réduisait son contrôle sur le développement de l'aéronef; et b) le calendrier de

[891] "Noel Forgeard and the A380", *Commercial Aviation Report*, 15 janvier 2007 (pièce initiale US-297) (pièce USA-148).

[892] Voir, par exemple, le Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), annexe 8; et le document concernant l'analyse de rentabilité (pièce EU-(article 13)-35) (RCES), page 12.

[893] Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), article 3.2.

[894] Airbus, "A380 Launch Business Case, **[***]**", décembre 2001 (analyse de rentabilité de l'A380) (pièce EU-20) (RCES), page 9.

[895] UK House of Commons Trade and Industry Committee, "Recent Developments with Airbus", Ninth Report of Session 2006-2007, Volume I: Report and formal minutes, 19 juin 2007, page 8 (pièce USA-25) (citant "Last A380 freighter order scrapped", *Financial Times*, 3 mars 2007).

développement accéléré signifiait que tout problème serait "désastreux".[896] Nous estimons donc que l'A350XWB faisait face à des *risques de développement additionnels* qui étaient mieux compris suite aux problèmes de l'A380. À notre avis, les actions menées pour résoudre les problèmes de communication et d'intégration n'auraient compensé qu'en partie ces risques additionnels.

6.541. Le fait que les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB ont été conclus à un moment relativement tardif au cours du programme de développement aurait eu un certain effet d'atténuation des risques par rapport à l'A380, mais nous estimons que cela doit être considéré à la lumière de la large utilisation de matériaux nouveaux sur l'A350XWB et de la maturité initiale plus faible de ces matériaux par rapport aux matériaux plus traditionnels, ainsi que de l'externalisation accrue et du programme de développement plus rapide.

6.542. À notre avis, par conséquent, les facteurs d'atténuation identifiés par l'Union européenne i) n'auraient pas entièrement compensé les risques accrus et mieux compris associés au programme de développement accéléré DARE et au niveau d'externalisation élevé; et ii) n'auraient pas entièrement compensé les risques technologiques associés aux matériaux nouveaux et à leurs niveaux de maturité plus faibles au début du développement. Compte tenu des faits susmentionnés, nous estimons que les risques de développement associés à l'A350XWB étaient *au moins aussi élevés que* ceux qui étaient associés à l'A380 *ou leur étaient suffisamment semblables*.

b Risque de marché

6.543. Dans la présente section, nous comparons le "risque de marché" (également appelé par les parties "risque de commercialisation") associé au projet d'A380 avec le risque de marché associé au projet d'A350XWB. L'Union européenne définit le risque de marché comme "le risque que le nouvel aéronef ne se vende pas aussi bien que prévu"[897], une définition que les États-Unis ne contestent pas.

6.544. L'Union européenne fait valoir que le risque de marché doit aussi être examiné lorsque l'on détermine les risques relatifs présentés par le programme relatif à l'A350XWB et le programme relatif à l'A380.[898] Les États-Unis admettent que l'A380 était "très risqué", en partie à cause de "l'incertitude concernant l'importance et la nature de la demande de VLA" mais estiment que cela "ne compense pas ce qui constituait désormais des risques certains et démontrés pour le programme relatif à l'A350XWB **[***]**".[899] Les arguments des parties concernent les risques afférents: a) aux prévisions sur la taille des marchés respectifs des deux modèles d'aéronefs; et b) aux conditions de concurrence sur chacun de ces marchés.

i Risque lié aux prévisions concernant le marché

6.545. L'Union européenne affirme que l'industrie aérospatiale a "une expérience beaucoup plus grande de la prévision de la demande" sur le segment de marché des aéronefs à fuselage large moyens porteurs à gros porteurs que sur le segment de marché des aéronefs très gros porteurs (VLA).[900] Elle indique que l'A380 était "destiné à entrer sur un segment de marché non

[896] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 37 (lignes 7 à 12).

[897] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 322. Cette formulation diffère légèrement de ce qui a été expliqué dans la procédure initiale, où le "risque de marché" était décrit comme "le risque qu'Airbus ne livre pas suffisamment d'aéronefs finis pour rembourser le principal et les intérêts" (rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.356). Étant donné que les États-Unis n'ont pas contesté la définition, nous n'estimons pas que la différence de définition soit importante.

[898] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 318 à 322 et 329.

[899] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 100 du Groupe spécial, paragraphe 279.

[900] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 323 à 326 (citant la réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphe 9). Voir aussi la réponse de l'Union européenne à la question n° 100 du Groupe spécial, 22 mai 2013, paragraphe 403; et les observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 91 à 107 du Groupe spécial ("observation générale"), paragraphes 686, 687, 746 à 749 et 877.

éprouvé"[901], alors que le segment sur lequel l'A350XWB devait être vendu était comparativement beaucoup mieux connu. Selon elle, cela est démontré par les prévisions divergentes concernant la demande du marché pour les aéronefs gros porteurs[902] appartenant à la même catégorie que l'A380[903], par opposition aux prévisions convergentes concernant la demande du marché pour les aéronefs bicouloirs[904], catégorie à laquelle appartient l'A350XWB.[905] L'Union européenne dit qu'il y avait donc un risque général de marché réduit pour le programme relatif à l'A350XWB. Elle affirme aussi que l'analyse de rentabilité de l'A350XWB était "prudente" et que cela réduisait le risque de marché par rapport à l'A380.[906] De plus, selon elle, le nombre plus important de commandes fermes d'A350XWB à l'époque des contrats d'AL/FEM indique un risque de marché moindre.[907] Les États-Unis affirment qu'il était probable que la crise économique et financière mondiale affecterait les compagnies aériennes, et donc le marché de l'A350XWB, d'une manière que l'on n'avait pas connu au moment des contrats d'AL/FEM concernant l'A380.[908]

6.546. Nous commençons notre examen de ces questions en comparant, ci-après, les prévisions concernant les marchés de l'A380 et de l'A350XWB aux dates des contrats d'AL/FEM respectifs.[909] Les prévisions sont généralement établies selon des catégories relatives à la capacité. Il apparaît que l'A380 compte habituellement 525 sièges dans un aménagement en trois classes. Il apparaît ainsi que les prévisions pertinentes concernant l'A380, versées au dossier du Groupe spécial, sont les suivantes:

[901] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 114 du Groupe spécial, paragraphe 50.

[902] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 324 (citant Airbus Global Market Forecast 2000-2019, juillet 2000 (pièce USA-68/EU-160 (présentée deux fois)), page 29; et Boeing Current Market Outlook 2000 (extrait), Appendices, pages 45 et 46 (pièce USA-81), page 45); observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 91 à 107 du Groupe spécial ("observation générale"), paragraphes 746 à 749; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 114 du Groupe spécial, paragraphe 50.

[903] Il était prévu que l'A380 aurait 555 sièges au moment de son lancement industriel. ("EADS: Results Analysed – A3XX Project Review – Recommendation Upgrade", Amro Aerospace & Defence Sector Research, 13 décembre 2000 (pièce USA-490), page 11).

[904] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 324; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions du Groupe spécial, paragraphes 746 à 749.

[905] Nous notons que l'aéronef de passagers A350XWB compte entre 270 et 350 sièges. Voir, par exemple, François Caudron, Vice-Président, responsable du développement commercial et de la relation clients pour l'A350, "A350XWB Programme Update", présentation d'Airbus à la Deutsche Bank, 1er juillet 2010 (pièce USA-443), page 4.

[906] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 326.

[907] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 327.

[908] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 63 (citant Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *European Aeronautic Defence and Space Co. N.V.*, 14 octobre 2009 (pièce USA-514), page 3).

[909] Cette analyse est sans préjudice de la question du marché de produits pertinent, examinée plus bas.

Tableau 8: Tableau comparatif des prévisions concernant la demande d'aéronefs sur 20 ans, 1997-2002

	1997-2016	1998-2017	1999-2018	2000-2019[910]	2001-2020	2002-2021
Airbus						
Aéronefs très gros porteurs[911]:			1 208[914]	1 235[915]		
comprenant[912]:						
500 sièges				575		
600 sièges				404		
800 sièges				223		
1 000 sièges				33		
Avions-cargos (plus de 80 t)[913]				315[916]		
Total				**1 550**[917]		
Boeing						
Aéronefs gros porteurs (747-400, et plus gros),	1 180[918]	1 040[919]	933[920]	1 010[921]	1 091[924]	944[925]
y compris: plus de 500 sièges				800[922]		
Total				**1 010**[923]		
Rolls Royce[926]						
plus de 400 sièges				980		
Avions-cargos (plus de 60 t)				550		
Total				**1 530**		

[910] Les prévisions de 2000 de Boeing sont datées de septembre 2000 et couvrent la période 2000-2019. (Boeing Current Market Outlook 2000 (extrait), Appendices, pages 45 et 46 (pièce USA-81)). Les prévisions de 2000 d'Airbus sont datées de juillet 2000 et couvrent la période 1999-2019 (Airbus Global Market Forecast 2000-2019, juillet 2000 (pièce USA-68/EU-160 (présentée deux fois))).

[911] Nous notons qu'Airbus établit séparément les prévisions concernant la demande de sièges et la demande d'aéronefs (voir Airbus Global Market Forecast 2000-2019, juillet 2000 (pièce USA-68/EU-160 (présentée deux fois)), pages 62 et 63 (appendice C) et pages 74 et 75. Voir aussi Airbus Global Market Forecast 2000 (extrait), juillet 2000, page 74, (Airbus Global Market Forecast 2000) (pièce EU-71); et la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 388 à 390).

[912] Airbus Global Market Forecast 2000-2019, juillet 2000 (pièce USA-68/EU-160 (présentée deux fois)), page 6.

[913] Les avions-cargos 747 ne dépassent pas 80 tonnes et sont donc apparemment exclus. ("EADS: Results Analysed – A3XX Project Review – Recommendation Upgrade", Amro Aerospace & Defence Sector Research, 13 décembre 2000 (pièce USA-490), pages 16 et 17).

[914] Airbus Global Market Forecast 1999 (pièce USA-285), page 29.

[915] Airbus Global Market Forecast 2000-2019, juillet 2000 (pièce USA-68/EU-160 (présentée deux fois)), page 6. Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1092.

[916] Airbus Global Market Forecast 2000-2019, juillet 2000 (pièce USA-68/EU-160 (présentée deux fois)), pages 55 et 86.

[917] Airbus Global Market Forecast 2000-2019, juillet 2000 (pièce USA-68/EU-160 (présentée deux fois)), pages 6 et 54. Voir aussi Airbus Global Market Forecast 2000 (pièce EU-71), page 74.

[918] Boeing Current Market Outlook 1997-2016, mars 1997, pages 1 à 14 (pièce EU-166), page 3. Il apparaît que cela inclut les avions-cargos ("avions-cargos à réaction").

[919] Résumé des prévisions sur 20 ans, Perspectives du marché de Boeing, 1998-2011 (pièce EU-73).

[920] Résumé des prévisions sur 20 ans, Perspectives du marché de Boeing, 1998-2011 (pièce EU-73).

[921] Boeing Current Market Outlook 2000 (extrait), Appendices, pages 45 et 46 (pièce USA-81), page 45. Inclut les avions-cargos.

[922] CreditSuisse/First Boston, "European Aeronautic Defence and Space Company (EADS): Valuation remains inconsistent with risks", Equity Research, 14 mars 2001 (pièce EU-405), page 61.

[923] Boeing Current Market Outlook 2000 (extrait), Appendices, pages 45 et 46 (pièce USA-81), page 45.

[924] Résumé des prévisions sur 20 ans, Perspectives du marché de Boeing, 1998-2011 (pièce EU-73).

[925] Résumé des prévisions sur 20 ans, Perspectives du marché de Boeing, 1998-2011 (pièce EU-73).

[926] "EADS: Results Analysed – A3XX Project Review – Recommendation Upgrade", Amro Aerospace & Defence Sector Research, 13 décembre 2000 (pièce USA-490), pages 16 et 17.

6.547. Comme cela a été indiqué dans la procédure initiale, "{l}e programme A380 a été lancé dans un contexte de désaccord fondamental entre Airbus et Boeing au sujet de la taille du marché potentiel pour l'aéronef."[927] À titre de contexte, au moment où l'A380 a été planifié et lancé, Airbus et Boeing avaient fait des prévisions différentes quant à l'avenir du transport aérien. À la fin des années 1990, Boeing prévoyait que le transport aérien du futur serait plus fragmenté et qu'il faudrait des aéronefs bicouloirs de moyen à gros tonnage pour assurer davantage de vols directs entre des centres régionaux. Airbus estimait que le transport aérien du futur relierait de grandes villes, ou "plaques tournantes"; elle prévoyait un besoin accru de VLA qui pourraient permettre à de nombreux passagers d'effectuer des vols sur quelques itinéraires bien desservis à un coût réduit.[928] Elle prévoyait une demande importante de superjumbos dotés d'une grande capacité en sièges. Alors que Boeing prévoyait qu'il y aurait une certaine demande de VLA et convenait qu'il existait effectivement un marché pour ces aéronefs, elle a régulièrement réduit ses prévisions concernant cette demande et s'est ainsi trouvée en désaccord avec Airbus au sujet de la taille de ce marché.

6.548. Au moment des contrats d'AL/FEM concernant l'A380, Airbus et Boeing n'utilisaient pas exactement la même méthode pour établir leurs prévisions. Airbus fait une distinction entre le 747-400 et l'A380.[929] Boeing inclut le modèle 747-400 dans une catégorie "aéronefs gros porteurs" qui comprend aussi le 747X proposé et l'A3XX (l'A380). Il n'est pas évident que les catégories utilisées dans les prévisions respectives des constructeurs, et donc les chiffres qu'ils indiquaient dans ces catégories, soient entièrement comparables. Qui plus est, les prévisions d'Airbus étaient, en partie, fondées sur une méthode qui ventilait la demande en fonction de nombres de sièges neutres et utilisait un algorithme pour convertir les sièges des aéronefs existants en catégories de "sièges" neutres.[930]

6.549. En mars 2001, CreditSuisse/First Boston a noté que la divergence dans les prévisions de la demande était en partie attribuable à une définition différente de la catégorie d'aéronefs:

> Airbus et Boeing sont en désaccord sur le nombre exact d'aéronefs qui sera requis dans la catégorie des très gros porteurs. Tout d'abord, Airbus et Boeing sont en désaccord sur la définition de la catégorie, Airbus prenant en considération tous les aéronefs de plus de 400 sièges, avec une demande prévue sur 20 ans de 1 500 aéronefs. Boeing, quant à elle, définit le segment des très gros porteurs comme englobant les aéronefs de plus de 500 sièges et pense que la demande se situera autour de 800 aéronefs. En incluant la demande d'aéronefs de 400-500 sièges, elle prévoit une demande de 1 010 aéronefs. Ce chiffre a diminué par rapport à sa propre prévision d'il y a quatre ans qui se situait plus près de 1 500 aéronefs.[931]

6.550. Outre la divergence entre les prévisions, CreditSuisse/First Boston estimait que les prévisions d'Airbus devraient être envisagées avec prudence: "{é}tant donné que tous les chiffres {d'Airbus} sont fondés sur la prévision la plus optimiste en ce qui concerne la demande (interne) sur un marché encore incertain, sur lequel une concurrence nouvelle pourrait bien faire son apparition, nous devons rester prudents au sujet des prévisions d'Airbus".[932]

6.551. Cependant, comme le service de recherche du secteur Aérospatiale et Défense d'Amro l'a noté, il apparaît que les prévisions d'Airbus ont été confirmées par des prévisions impartiales et éclairées:

> Les {prévisions} de Rolls-Royce sont plus susceptibles d'être considérées comme impartiales que celles d'Airbus ou de Boeing. Étant donné que Rolls-Royce fournit ses

---

[927] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1927.

[928] Voir, par exemple, la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 139.

[929] Airbus inclut le modèle 747-400 dans la catégorie des 400 sièges, avec le 777-300 et l'A340-600, et classe deux autres 747 (le 747HD et le 747SR) dans la catégorie des 500 sièges et plus (Airbus Global Market Forecast 2000-2019, juillet 2000 (pièce USA-68/EU-160 (présentée deux fois)), page 74).

[930] Airbus Global Market Forecast 2000-2019, juillet 2000 (pièce USA-68/EU-160 (présentée deux fois)), pages 62 et 63.

[931] CreditSuisse/First Boston, "European Aeronautic Defence and Space Company (EADS): Valuation remains inconsistent with risks", Equity Research, 14 mars 2001 (pièce EU-405), page 61.

[932] CreditSuisse/First Boston, "European Aeronautic Defence and Space Company (EADS): Valuation remains inconsistent with risks", Equity Research, 14 mars 2001 (pièce EU-405), page 63.

> moteurs Trent pour le 777 de Boeing et l'A330 d'Airbus et fournira des moteurs Trent pour l'A340-500/600 et l'A3XX d'Airbus, il n'y a aucune raison pour qu'elle privilégie un type de développement du marché plutôt qu'un autre. … S'agissant des aéronefs gros porteurs de plus de 400 sièges et des avions-cargos gros porteurs, Rolls-Royce prévoit une demande de 1 530 aéronefs, Airbus, de 1 550 aéronefs (l'élément avions-cargos étant limité aux plus de 80 tonnes et excluant par conséquent le 747 de Boeing) et Boeing, de 1 010 aéronefs.[933]

6.552. Ainsi, en 2000, date pertinente pour les contrats concernant l'A380, Boeing prévoyait une demande de 800 aéronefs dans la catégorie des "plus de 500 sièges" et une demande globale de 1 010 VLA, prévision dont il apparaît qu'elle inclut les avions-cargos et les aéronefs de la taille du 747.[934] Dans sa prévision de 2000, Airbus prévoyait 1 235 aéronefs de passagers gros porteurs et 1 550 aéronefs gros porteurs globalement, y compris 315 avions-cargos d'une capacité de plus de 80 tonnes.[935] De plus, les prévisions RCES figurant dans l'analyse de rentabilité de l'A380 pour une période ultérieure indiquent une divergence claire entre les deux constructeurs.[936] Ainsi, au moment où l'A380 a été lancé, les prévisions d'Airbus et de Boeing concernant la demande divergeaient. Nous notons toutefois qu'il apparaît que les prévisions de 2000 d'Airbus concernant la demande convergent dans une certaine mesure avec des prévisions indépendantes concernant la demande globale d'aéronefs gros porteurs.

6.553. Nous comparons maintenant les prévisions concernant la demande du marché pertinentes pour l'A350XWB et l'AL/FEM pour l'A350XWB. Il nous apparaît que la "famille" de l'A350XWB, avec ses diverses variantes, couvre plusieurs catégories d'aéronefs utilisées pour les prévisions de demande. Il apparaît que l'A350XWB-800 est pris en compte avec d'autres aéronefs bicouloirs à fuselage large "petits porteurs".[937] Il apparaît que l'A350XWB-900 et l'A350XWB-1000 sont considérés comme des aéronefs bicouloirs à fuselage large "moyens porteurs".[938] **[***]** sont inclus dans la plupart des prévisions de demande, mais **[***]** peuvent différer, ce qui brouille quelque peu les comparaisons. En d'autres termes, l'A350XWB fait plus de 70 tonnes et peut être considéré comme **[***]** selon la catégorie de poids utilisée par le prévisionniste.

6.554. Il apparaît que les prévisions pertinentes disponibles dans le dossier du Groupe spécial sont les suivantes[939]:

---

[933] "EADS: Results Analysed – A3XX Project Review – Recommendation Upgrade", Amro Aerospace & Defence Sector Research, 13 décembre 2000 (pièce USA-490), pages 16 et 17.

[934] Il est indiqué dans le Current Market Outlook 2000-2019 de Boeing que les catégories sont "fondées sur un aménagement en plusieurs classes 36-/32 pouces (inclut les avions-cargos et les avions mixtes de la catégorie de passagers appropriée; …)". ("Demand for Air Travel", extrait de Boeing Current Market Outlook 2000, pages 20 à 27 (pièce EU-167), page 45).

[935] Nous notons que la prévision de la demande pertinente d'Airbus inclut une année de livraisons additionnelle puisqu'il apparaît qu'elle prend en compte les années 1999 à 2019, alors qu'il apparaît que la prévision de Boeing à cette époque est une prévision pour les années 2000 à 2019. (Airbus Global Market Forecast 2000-2019, juillet 2000 (pièce USA-68/EU-160 (présentée deux fois)), page 74).

[936] Voir les chiffres RCES figurant dans l'analyse de rentabilité de l'A380 (pièce EU-20) (RCES), pages 11 et 12.

[937] Voir Rolls Royce Market Outlook 2006-2025, août 2006 (pièce EU-184), page 42. Il apparaît que Boeing classe les aéronefs bicouloirs de 180 à 250 sièges avec un aménagement à trois classes en tant qu'aéronefs bicouloirs "petits porteurs". (Voir la déclaration de Francisco-Javier Riaza-Carballo, ancien Vice-Président, Direction commerciale du Programme A380, Airbus, 25 mai 2007 (déclaration de Francisco-Javier Riaza-Carballo) (pièce EU-15) (RCC/RCES), paragraphe 16 (citant Boeing Current Market Outlook 2006, page 38 (non versé au dossier du Groupe spécial))). Boeing classe également son 767 dans cette catégorie. (Voir Boeing Current Market Outlook 2005-2024 (pièce EU-159), pages 33 à 35).

[938] Voir Rolls Royce Market Outlook 2006-2025, août 2006 (pièce EU-184), page 42.

[939] L'Union européenne présente des comparaisons, établies par Steer Davis Gleave, dans le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), pages 107 à 114. Nous notons que dans certains cas, les chiffres utilisés dans cette comparaison, y compris les chiffres d'Airbus et de Boeing, diffèrent de ceux qui figurent dans les documents initiaux versés au dossier du Groupe spécial. Cela est peut-être dû à l'inclusion de **[***]** dans les prévisions ou à une catégorisation différente des aéronefs. Nous n'avons pas inclus certains chiffres provenant de sources qui ne concernent pas des catégories comparables ou qui couvrent une période différente.

Tableau 9: Tableau comparatif des prévisions concernant la demande d'aéronefs sur 20 ans, 2004-2011

Prévisions:	2004-2023	2005-2024	2006-2025	2007-2026	2008-2027	2009-2028	2010-2029	2011-2030
Airbus								
Bicouloirs			5 668[940]	5 944[944]		6 245[946]	6 240[950]	
Petits porteurs et **[***]**			3 868[941]			4 237[947]	4 330[951]	
Moyens porteurs et **[***]**			1 800[942]			2 008[948]	1 910[952]	
Gros porteurs –Très gros porteurs et **[***]**			1 665[943]	1 698[945]		1 729[949]	1 740[953]	

[940] Airbus Global Market Forecast 2006-2025 (pièce EU-158), page 5 (somme des aéronefs bicouloirs petits porteurs et moyens porteurs et des **[***]** long-courriers). Steer Davis Gleave utilise le chiffre de 5 267 (voir le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), pages 107 à 114). EADS mentionne "quelque 5 700" aéronefs dans la catégorie de l'A350XWB sur une période de 20 ans commençant en 2006: Communiqué de presse d'EADS, "A350XWB Family Receives Industrial Go-Ahead", 1er décembre 2006 (pièce USA-145).

[941] Airbus Global Market Forecast 2006-2025 (pièce EU-158), page 5. À l'exclusion de **[***]**, la prévision est de 3 745 aéronefs bicouloirs petits porteurs. Voir aussi la déclaration de Francisco-Javier Riaza-Carballo (pièce EU-15) (RCC/RCES), paragraphe 16 (citant Airbus Global Market Forecast 2006-2025); et Steer Davis Gleave, dans le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), pages 107 à 114.

[942] Airbus Global Market Forecast 2006-2025 (pièce EU-158), page 5. Steer Davis Gleave utilise le chiffre de 1 522, qui exclut peut-être **[***]**.

[943] Airbus Global Market Forecast 2006-2025 (pièce EU-158), page 5. Steer Davis Gleave utilise le chiffre de 1 263.

[944] John Leahy, Directeur d'exploitation chargé des clients, Airbus, "Global Market Forecast 2009-2028", 17 septembre 2009 (Airbus Global Market Forecast Presentation 2009-2028) (pièce EU-401), page 14.

[945] Airbus Global Market Forecast Presentation 2009-2028 (pièce EU-401), page 14.

[946] Airbus Global Market Forecast Presentation 2009-2028 (pièce EU-401), pages 14 et 15. Airbus a aussi indiqué que 5 802 nouveaux aéronefs bicouloirs seraient demandés entre 2009 et 2028, à l'exclusion des **[***]**. (François Caudron, Vice-Président, responsable du développement commercial et de la relation clients pour l'A350, "A350XWB Programme Update", présentation d'Airbus à la Deutsche Bank, 1er juillet 2010 (pièce USA-443), page 9).

[947] Airbus Global Market Forecast Presentation 2009-2028 (pièce EU-401), page 14. Steer Davis Gleave utilise le chiffre de 4 097. Cela concorde avec la somme des prévisions sur 2009-2028 d'Airbus pour les catégories des 250 et 300 sièges, à l'exclusion de **[***]**. (François Caudron, Vice-Président, responsable du développement commercial et de la relation clients pour l'A350, "A350XWB Programme Update", présentation d'Airbus à la Deutsche Bank, 1er juillet 2010 (pièce USA-443), page 9).

[948] Airbus Global Market Forecast Presentation 2009-2028 (pièce EU-401), page 14. Steer Davis Gleave utilise le chiffre de 1 705. Cela concorde avec la somme des prévisions sur 2009-2028 d'Airbus pour les catégories des 350 et 400 sièges, à l'exclusion de **[***]**. (Voir François Caudron, Vice-Président, responsable du développement commercial et de la relation clients pour l'A350, "A350XWB Programme Update", présentation d'Airbus à la Deutsche Bank, 1er juillet 2010 (pièce USA-443), page 9).

[949] Airbus Global Market Forecast Presentation 2009-2028 (pièce EU-401), pages 14 et 15. Steer Davis Gleave utilise le chiffre de 1 318, qui exclut peut-être **[***]**.

[950] John Leahy, Directeur d'exploitation chargé des clients, Airbus, "Airbus Global Market Forecast 2010-2029", 13 décembre 2010 (Airbus Global Market Forecast Presentation 2010-2029) (pièce EU-403).

[951] Airbus Global Market Forecast Presentation 2010-2029 (pièce EU-403).

[952] Airbus Global Market Forecast Presentation 2010-2029 (pièce EU-403).

[953] Airbus Global Market Forecast Presentation 2010-2029 (pièce EU-403). Inclut **[***]**.

Prévisions:	2004-2023	2005-2024	2006-2025	2007-2026	2008-2027	2009-2028	2010-2029	2011-2030
Boeing								
Bicouloirs		5 620[956]	6 000+[961]			6 700[963]	7 100[966]	7 330[969]
Petits porteurs[954]	3 500[955]	3 183[957]	3 450[962]					
Moyens porteurs		2 437[958]						
[***] à fuselage large moyens porteurs		178[959]				210[964]	210[967]	
Aéronefs gros porteurs		907[960]				740[965]	720[968]	820[970]
Rolls Royce								
200–250 sièges			2 017[971]					
300–350 sièges			3 246[972]					
Aéronefs gros porteurs			1 024[973]					
[***] moyens porteurs			241[974]					
[***] gros porteurs			549[975]					

[954] Boeing classe les aéronefs bicouloirs de 180 à 250 sièges avec un aménagement en trois classes en tant qu'aéronefs bicouloirs "petits porteurs". Voir la déclaration de Francisco-Javier Riaza-Carballo (pièce EU-15) (RCC/RCES), paragraphe 16 (citant Boeing Current Market Outlook 2006, page 38 (non versé au dossier du Groupe spécial)). Boeing classe également le 767 de Boeing dans cette catégorie. (Voir Boeing Current Market Outlook 2005-2024 (pièce EU-159), pages 33 à 35.)

[955] Déclaration de Francisco-Javier Riaza-Carballo (pièce EU-15) (RCC/RCES), paragraphe 16 (citant la fiche technique 2007 du programme relatif au 787 de Boeing (non versé au dossier du Groupe spécial)).

[956] Boeing Current Market Outlook 2005-2024 (pièce EU-159), pages 3 et 33 à 35.

[957] Boeing Current Market Outlook 2005-2024 (pièce EU-159), pages 33 à 35.

[958] Boeing Current Market Outlook 2005-2024 (pièce EU-159), pages 33 à 35.

[959] Boeing Current Market Outlook 2005-2024 (pièce EU-159), pages 33 à 35.

[960] Boeing Current Market Outlook 2005-2024 (pièce EU-159), pages 3 et 33 à 35. Il apparaît que le chiffre inclut **[***]**.

[961] Ameet Sachdev, "Airbus redesigns its strategy for long haul: A350 line to carry bulk of the load", *Chicago Tribune*, 18 juillet 2006 (pièce EU-99).

[962] Steer Davis Gleave, apparemment d'après Boeing Industry Business Demand & Forecast, septembre 2006 (non versé au dossier du Groupe spécial) et Boeing Current Market Outlook 2006 (non versé au dossier du Groupe spécial). Voir le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127), pages 107 à 114.

[963] Boeing Current Market Outlook 2009-2028 (extrait), page 22, (Boeing Current Market Outlook 2009-2028) (pièce EU-402). Non ventilé par catégorie de sièges ou taille. L'ajout des aéronefs bicouloirs de passagers et des **[***]** à fuselage large moyens porteurs donne le chiffre de 6 430 aéronefs. Steer Davis Gleave utilise le chiffre de 6 220 aéronefs.

[964] Boeing Current Market Outlook 2009-2028 (pièce EU-402).

[965] Boeing Current Market Outlook 2009-2028 (pièce EU-402). La somme des prévisions concernant la demande d'aéronefs de passagers gros porteurs et la demande de **[***]** gros porteurs est de 1 010 aéronefs. Toutefois, Boeing note que ces catégories diffèrent.

[966] Boeing Current Market Outlook 2010-2029 (pièce EU-404), page 27. Non ventilé par catégorie de sièges ou taille. L'ajout des aéronefs bicouloirs de passagers et des **[***]** à fuselage large moyens porteurs donne le chiffre de 6 770 aéronefs.

[967] Boeing Current Market Outlook 2010-2029 (pièce EU-404), page 27.

[968] Boeing Current Market Outlook 2010-2029 (pièce EU-404), page 27. La somme des prévisions concernant la demande d'aéronefs de passagers gros porteurs et la demande de **[***]** gros porteurs figurant dans les prévisions de demande est de 1 050 aéronefs. Toutefois, Boeing note que ces catégories diffèrent.

[969] "Long-Term Market – Overview", extrait de Boeing Current Market Outlook 2011-2030, pages 4 à 10 (Boeing Current Market Outlook 2011-2030) (pièce EU-74), pages 4 et 10.

[970] Boeing Current Market Outlook 2011-2030 (pièce EU-74), pages 4 et 10.

[971] Rolls Royce Market Outlook 2006-2025, août 2006 (pièce EU-184), page 41. Steer Davis Gleave indique le chiffre approximatif de 2 920.

Prévisions:	2004-2023	2005-2024	2006-2025	2007-2026	2008-2027	2009-2028	2010-2029	2011-2030
Pratt & Whitney[976]								
Aéronefs à fuselage large petits porteurs				2 920		2 985		
Aéronefs à fuselage large moyens porteurs				2 545		2 802		
Aéronefs gros porteurs				925				
Aéronefs très gros porteurs				375+		1 025		
Snecma[977]								
Bicouloirs						6 000		
JADC[978]								
Bicouloirs			5 554			5 805		

6.555. Contrairement à ce qui se passait pour les prévisions relatives à l'A380, il n'apparaît pas qu'Airbus et Boeing aient été en désaccord sur la taille globale du segment de marché des aéronefs bicouloirs sur lequel l'A350XWB serait vendu. Les deux constructeurs estimaient qu'il y avait un marché important pour les aéronefs bicouloirs. Des commentaires datant de juin 2006, époque à laquelle Airbus décidait de faire la version remaniée A350XWB, indiquaient une convergence des prévisions de demande, par exemple: "Airbus, Boeing et les analystes pensent qu'il y a un marché pour 4 000 à 5 000 avions de la catégorie à fuselage large moyens porteurs".[979] Le co-Directeur général d'Airbus et d'EADS de l'époque, Louis Gallois, a noté que les deux concurrents étaient d'accord sur l'importance de la taille et de la valeur du marché. À l'annonce de la décision de lancer l'A350XWB, il a dit ce qui suit: "lorsque la demande du marché est aussi énorme que le prévoient les deux concurrents, nous ne pouvons pas laisser passer une telle occasion".[980]

6.556. Bien que le dossier du Groupe spécial indique des prévisions convergentes concernant la taille globale du marché des aéronefs bicouloirs, nous notons certaines limites pour ce qui est des éléments de preuve disponibles. En particulier, nous notons que, dans ses prévisions, pour des années clés, Boeing ne fait pas de distinction entre les aéronefs bicouloirs à fuselage large petits porteurs et les aéronefs bicouloirs à fuselage large moyens porteurs.[981] Il semble évident, d'après

[972] Rolls Royce Market Outlook 2006-2025, août 2006 (pièce EU-184), page 41. Steer Davis Gleave indique le chiffre approximatif de 4 200.

[973] Steer Davis Gleave utilise également ce chiffre.

[974] Rolls Royce Market Outlook 2006-2025, août 2006 (pièce EU-184), page 41. A380F inclus en tant que **[***]** gros porteur.

[975] Rolls Royce Market Outlook 2006-2025, août 2006 (pièce EU-184), page 41. A380F inclus en tant que **[***]** gros porteur.

[976] Steer Davis Gleave, dans le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), pages 107 à 114 (citant Pratt & Whitney Aircraft Industry Overview and Forecast Update i) daté de mars 2007, contenant la prévision de livraisons pour 2009-2028 (non versé au dossier du Groupe spécial); et ii) daté de mars 2009, contenant les prévisions pour 2009-2028 (non versé au dossier du Groupe spécial)).

[977] Fondé sur soit a) Snecma Market Forecast 2006-2025, soit b) *SpeedNews* Aviation Industry Suppliers Conference, mars 2009 (aucun des rapports n'ayant été versé au dossier du Groupe spécial). Voir le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), pages 107 à 114.

[978] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), pages 107 à 114 (citant Japan Aircraft Development Corporation Worldwide Market Forecast for Commercial Air Transport, pour i) 2006-2025; et ii) 2009-2028) (non versé au dossier du Groupe spécial).

[979] Scott Hamilton, "A350 Redesign Threatens Boeing 777; Boeing prepares 787 for Challenge", *Leeham.net*, 6 juin 2006 (pièce initiale US-141) (pièce USA-27).

[980] Discours de Louis Gallois, "Industrial launch of the A350XWB", Paris, 4 décembre 2006 (pièce EU-179).

[981] Il apparaît que Boeing classe les aéronefs bicouloirs de 180 à 250 sièges avec un aménagement en trois classes en tant qu'aéronefs bicouloirs "petits porteurs". (Voir la déclaration de

certaines prévisions dans lesquelles Airbus et Boeing ont bien différencié l'une et l'autre les aéronefs bicouloirs en fonction de la capacité, qu'il a pu y avoir des divergences entre Boeing et Airbus, Boeing prévoyant une demande légèrement plus forte pour les aéronefs à fuselage large moyens porteurs[982] (catégorie dans laquelle la majeure partie des ventes de l'A350XWB était attendue). La convergence des prévisions globales des constructeurs concernant les aéronefs bicouloirs peut donc masquer certaines divergences à l'intérieur de cette catégorisation.

6.557. Dans la mesure où des prévisions divergentes donnent à penser que le résultat le plus probable peut se situer entre les deux, alors les prévisions de Boeing indiquant une demande légèrement plus forte d'aéronefs à fuselage large "moyens porteurs" et une demande moindre d'aéronefs "gros porteurs" tendent à étayer l'argument de l'Union européenne selon lequel les prévisions de demande du marché établies par Airbus en ce qui concerne l'A350XWB supposaient un risque moindre que les prévisions de demande du marché établies par Airbus en ce qui concerne l'A380. Toutefois, si la convergence des prévisions de demande établies par Airbus et des prévisions établies par d'autres analystes est prise en compte, les différences entre les prévisions des constructeurs pour le segment de marché de l'A380 peuvent ne pas être tellement significatives du point de vue d'un prêteur sur le marché.

6.558. L'Union européenne affirme qu'à la lumière des prévisions du marché disponibles à l'époque, les ventes d'A350XWB prévues par Airbus étaient "prudentes"[983], ce qui diminuait encore les risques de marché pour l'A350XWB.[984] D'après ce que nous croyons comprendre, l'analyse de rentabilité de l'A380 d'Airbus adoptait aussi une approche "prudente" par rapport aux prévisions du marché: Airbus s'attendait à rembourser le principal et les intérêts sur un nombre de livraisons d'A380 encore moins grand même que les prévisions de demande établies par Boeing pour les aéronefs de plus de 500 sièges.[985] Le seuil de rentabilité du projet se situait à la livraison d'un nombre d'aéronefs considérablement moindre.[986] La part de marché prévue dans l'analyse de rentabilité de l'A380 était comparable à celle qui était prévue dans l'analyse de rentabilité de l'A350XWB[987] – malgré le fait que l'A350XWB affronterait la concurrence relative plus forte des modèles d'aéronefs modernes existants sur son segment de marché, comme cela sera expliqué plus en détail plus loin. Nous notons aussi que l'Union européenne a dit elle-même dans la procédure initiale que l'analyse de rentabilité de l'A380 était le produit d'une "multitude d'hypothèses et de méthodes prudentes" et que la prévision de livraisons correspondante était "réaliste[] et lucide[]".[988] Nous estimons que tout effet de réduction des risques qui pourrait être observé pour le projet d'A350XWB du fait du caractère "prudent" du cas de référence par rapport aux prévisions du marché se serait pareillement fait sentir pour le projet d'A380.

6.559. L'Union européenne affirme en outre qu'au moment où le premier accord d'AL/FEM concernant l'A350XWB a été signé, il y avait relativement plus de commandes fermes d'A350XWB.[989] Elle oppose cela au projet d'A380, qui "entrait sur un marché moins prévisible, avec moins de commandes fermes passées lorsque les accords ont été conclus (et moins de commandes par rapport au nombre d'aéronefs requis pour assurer le remboursement du principal et des intérêts)".[990] Elle ajoute qu'"{a}u moment où l'accord de prêt britannique concernant l'A380 a été conclu, par exemple, Airbus avait obtenu **[***]** nécessaires pour assurer le remboursement

Francisco-Javier Riaza-Carballo (pièce EU-15) (RCC/RCES), paragraphe 16 (citant Boeing Current Market Outlook 2006, page 38 (non versé au dossier du Groupe spécial.)))

[982] Comparer la prévision d'Airbus pour 2006-2025 de 1 800 aéronefs bicouloirs moyens porteurs et la prévision de Boeing pour 2005-2026, de 2 437 aéronefs de passagers à fuselage large moyens porteurs.

[983] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 326.

[984] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 326.

[985] Voir les chiffres RCES figurant dans l'analyse de rentabilité de l'A380 (pièce EU-20) (RCES), section 5.3 (page 14).

[986] Voir les chiffres RCES figurant dans l'analyse de rentabilité de l'A380 (pièce EU-20) (RCES), section 2.1.

[987] Comparer les chiffres RCES figurant dans l'analyse de rentabilité de l'A380 (pièce EU-20) (RCES), page 5 (quatrième point, ligne 1) et section 5.3 (page 14) avec la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 51.

[988] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.340, 7.413 et 7.1926.

[989] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 327. Voir aussi la réponse de l'Union européenne à la question n° 100 du Groupe spécial, paragraphe 403; et les observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 91 à 107 du Groupe spécial ("observation générale"), paragraphes 686 et 687.

[990] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 327.

intégral du principal et des intérêts".[991] Elle affirme que cela diminue les risques de commercialisation de l'A350XWB par rapport à ceux de l'A380.[992]

6.560. Nous notons qu'au moment où l'accord de prêt britannique concernant l'A380 a été conclu en mars 2000, l'analyse de rentabilité finale de l'A380 n'avait pas encore été produite et le projet n'en était pas encore au stade du lancement industriel, qui aurait lieu en décembre 2000. Le contrat d'AL/FEM espagnol concernant l'A380 était daté du 27 décembre 2001[993], date à laquelle des analystes du secteur avaient déjà dit que: "{l}a bonne nouvelle {était} que l'A3XX {avait} démarré d'une manière, selon {eux}, extrêmement encourageante", faisant référence aux engagements reçus de compagnies aériennes pour 42 aéronefs de passagers et deux avions-cargos A380.[994] Airbus aurait dit le 4 octobre 2001 que "pour l'instant, elle était au-dessus de la moyenne pour ce qui était des commandes obtenues jusque-là (y compris Singapore Airlines)".[995] Il a été observé également qu'"Airbus {voulait} disposer d'une bonne base de commandes et de clients pour lancer formellement l'A3XX, mais {qu'}elle ne {voulait} pas trop de commandes aux conditions de lancement".[996] Au moment où les pouvoirs publics français ont annoncé qu'ils avaient finalisé leurs modalités de financement, en 2002, les perspectives de l'A380 étaient présentées comme "excellentes", comme en témoignent les commandes fermes. Le Ministère français des transports mentionnait 85 commandes fermes et 12 intentions d'achat, ce qu'il jugeait particulièrement positif eu égard au fait que l'entrée en service de l'aéronef n'était pas attendue avant quatre ans.[997] Le contrat allemand a été conclu quelques jours plus tard.

6.561. Au moment du lancement de l'A350XWB, *Aviation Week* faisait observer ce qui suit: "Le lancement industriel de l'A350XWB d'Airbus sans aucune commande ferme donne à penser que les compagnies aériennes sont encore en train d'évaluer si l'avionneur pourra tenir ses promesses et qu'il se pourrait qu'obtenir des ventes ne soit pas tâche facile".[998] Il apparaissait que l'intérêt porté à l'A350XWB s'était amenuisé depuis que l'A350 original avait été proposé à la clientèle, même si Airbus s'attendait à ce que la plupart des commandes d'A350 original se reportent sur l'A350XWB. On estimait également que les retards dus aux problèmes de l'A380 perturberaient probablement les stratégies d'expansion des grandes compagnies aériennes et éroderaient la demande d'aéronefs à fuselage large d'Airbus.[999] Les communications de l'Union européenne montrent que **[***]** aéronefs A350XWB avaient été commandés entre décembre 2006 et **[***]**[1000] et que, en **[***]** Airbus avait obtenu des commandes fermes de **[***]** aéronefs A350XWB.[1001] D'autres éléments de preuve indiquent qu'il a pu y avoir 2 commandes d'aéronefs en 2006, 278 en 2007, 137 en 2008 et 27 en 2009, soit au total 444 commandes d'A350XWB à la fin de 2009.[1002] Il apparaît qu'au moment où les premiers contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB étaient

[991] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 114 du Groupe spécial, paragraphe 51 (citant le contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A380 (pièce initiale US-79) (pièce USA-87) (RCC); et la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 187 et note de bas de page 301).

[992] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 327.

[993] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, note de bas de page 1507 (citant la pièce initiale US-73 (RCC)).

[994] "EADS: Results Analysed – A3XX Project Review – Recommendation Upgrade", Amro Aerospace & Defence Sector Research, 13 décembre 2000 (pièce USA-490), pages 7 et 8.

[995] "EADS: Results Analysed – A3XX Project Review – Recommendation Upgrade", Amro Aerospace & Defence Sector Research, 13 décembre 2000 (pièce USA-490), page 13.

[996] "EADS: Results Analysed – A3XX Project Review – Recommendation Upgrade", Amro Aerospace & Defence Sector Research, 13 décembre 2000 (pièce USA-490), page 20.

[997] Ministère français des transports, communiqué de presse, "*Accord pour le Financement de l'Airbus A380*", 15 mars 2002 (pièce EU-141).

[998] Voir aussi Robert Wall, "Airbus Relaunches A350", *Aviation Week*, 10 décembre 2006 (pièce EU-98).

[999] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 44 (citant Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: EADS Outlook Revised to Negative Due to A380 Delivery Disruption; 'A' Ratings Affirmed*, 14 juin 2006 (pièce USA-508), page 4).

[1000] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1106 et 1120 (citant la base de données d'Ascend, Orders, données demandées le 26 juin 2012 (pièce EU-19)).

[1001] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 327; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 326.

[1002] Base de données d'Ascend, Orders, données demandées le 26 juin 2012 (pièce EU-19). Un autre article indique ce qui suit: "Airbus a dit mercredi qu'elle avait obtenu 290 commandes en 2007 pour l'A350XWB". (Voir Nicola Clark, "Airbus to seek government aid for A350 in second half", *The New York Times*, 16 janvier 2008 (pièce USA-434.))

négociés[1003], Airbus avait obtenu des commandes d'environ **[***]** à **[***]** aéronefs, ou assuré entre **[***]**[1004] et **[***]**[1005] des livraisons d'A350XWB nécessaires pour assurer le remboursement du principal et le paiement des intérêts. Airbus avait assuré entre **[***]** et **[***]** des livraisons totales prévues dans le calendrier de livraisons qui devaient permettre d'atteindre le taux de rendement envisagé par les contrats.[1006]

6.562. Au moment des contrats d'AL/FEM concernant l'A380, entre **[***]** et **[***]** commandes d'A380 avaient été obtenues, ou entre **[***]** et **[***]** des livraisons d'A380 censées permettre de rembourser le principal et les intérêts avaient été assurées. Airbus avait assuré entre **[***]** et **[***]** des livraisons totales prévues dans le calendrier de livraisons qui devaient permettre d'atteindre le taux de rendement envisagé par les contrats. Il apparaît donc qu'au moment où les contrats ont été conclus pour les deux projets, il y avait proportionnellement plus de commandes d'A350XWB que de commandes d'A380.

6.563. À notre avis, la différence dans les commandes au moment où les contrats d'AL/FEM étaient négociés devrait être interprétée à la lumière de la structure globale des ventes attendues. Airbus ne s'attendait pas à livrer beaucoup d'A380 au cours des années qui suivraient immédiatement le lancement. Elle avait dit très clairement qu'elle prévoyait que la majeure partie des demandes d'A380 auraient lieu pendant la dernière partie du projet et vers la fin de la période de prévision de 20 ans: seuls 360 "aéronefs très gros porteurs et économiques comme l'A3XX d'Airbus" seulement seraient demandés entre 2000 et 2009 et les 875 restants, entre 2010 et 2019.[1007] Les **[***]** commandes fermes d'A380 dont on disait qu'elles avaient été obtenues en 2002, auraient représenté **[***]** de la demande totale d'aéronefs gros porteurs qu'Airbus avait prévue pour 2009 (dont Airbus cherchait à obtenir seulement une part). Par conséquent, alors qu'en termes absolus, Airbus avait obtenu moins de commandes d'A380 au moment de la conclusion des contrats d'AL/FEM, les commandes d'A380 devraient être considérées à la lumière de la structure de la demande d'A380 prévue différemment. À cet égard, alors que nous reconnaissons que le programme relatif à l'A350XWB avait obtenu davantage de commandes que le programme relatif à l'A380 au moment pertinent, il est évident que les commandes dans le cadre des deux projets étaient proches du point de vue des projections.

6.564. À titre d'autre facteur, l'expert des États-Unis, M. Jordan, estime que la crise économique de 2007-2009 aurait eu des effets négatifs sur le secteur du transport aérien, qui auraient eu à leur tour des effets négatifs sur les conditions de commercialisation pour le projet d'A350XWB.[1008]

6.565. Il y a dans le dossier du Groupe spécial des éléments de preuve montrant que la demande du marché dans la branche de production des aéronefs commerciaux de passagers est sensible aux conditions économiques générales, en partie en raison de la sensibilité de la demande de transport aérien de passagers à ces conditions.[1009] Au moment des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB, il y avait en effet des prévisions notables indiquant que les compagnies aériennes

---

[1003] Les renseignements concernant les derniers contrats ne figurent pas dans le dossier du Groupe spécial.

[1004] C'est-à-dire **[***]**.

[1005] C'est-à-dire **[***]**.

[1006] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 91 du Groupe spécial, paragraphe 810. Cela inclut des versions qui n'étaient pas encore lancées. (Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), annexes; Accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (EU-(article 13)-14) (traduction vers l'anglais) (RCC/RCES); annexe 1.4 f) de l'Accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW **[***]** (pièce EU-(article 13)-23) (version originale allemande (révisée) et traduction vers l'anglais) (RCC/RCES); *Real Decreto* 1666/2009, *de 6 noviembre, por el que se regula la concesión directa de anticipos reembolsables a la filial española de Airbus SAS denominada Airbus Operations S.L para su participación en el programa de desarrollo de la nueva familia de aviones Airbus A350XWB*, *Boletín Oficial del Estado*, 9 novembre 2009 (pièce USA-46); Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES); réponse complémentaire de M. Whitelaw (pièce EU-421) (RCC/RCES); Professor Robert Whitelaw, "Calculation of the Macaulay Duration of the Financing Agreements for the A350XWB" (pièce EU-380) (RCC/RCES))

[1007] Airbus Global Market Forecast 2000-2019, juillet 2000 (pièce USA-68/EU-160 (présentée deux fois)), pages 6 et 74 à 86.

[1008] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 63 (citant Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *European Aeronautic Defence and Space Co. N.V.*, 14 octobre 2009 (pièce USA-514), page 3).

[1009] "Risk Factors", *EADS Financial Statements and Corporate Governance*, livre 2, 2006, pages 8 à 13 (pièce USA-496), page 10.

clientes, et donc le marché, seraient durement touchées par un environnement financier et économique négatif. En avril 2009, pendant la période où Airbus négociait les modalités des contrats d'AL/FEM[1010], le *Financial Times* a rapporté que la récession toucherait les compagnies aériennes, marché potentiel d'Airbus:

> {L}es compagnies aériennes ajourn{ent} ou annul{ent} les commandes d'aéronefs passées pendant les années d'expansion. Comme lors des cycles précédents, le premier secteur à souffrir est la demande d'avions de ligne à fuselage large plus onéreux. Qantas, China Southern et Cathay Pacific ont toutes annoncé ces derniers jours des plans d'ajournement de la livraison de quelque 93 aéronefs principalement long-courriers, y compris neuf superjumbos A380 d'Airbus. Il y a une quinzaine de jours, Air France-KLM a dit qu'elle prévoyait d'ajourner la livraison de deux A380. … Le problème auquel {Airbus et Boeing} font face concerne les commandes de l'année prochaine et au-delà. Les clients à court d'argent chercheront de plus en plus à ajourner ou annuler les commandes d'aéronefs qu'ils n'ont plus les moyens d'acheter ou à négocier des conditions plus favorables … Il s'avère que le cycle actuel présente davantage de difficultés que les cycles passés, en grande partie à cause du resserrement du crédit. Les analystes du secteur estiment qu'il y a un déficit de financement de 10 à 30 milliards de dollars … La France a offert 5 milliards d'euros sous la forme de prêts pour aider les compagnies aériennes à acheter des aéronefs d'Airbus. Les deux constructeurs admettent … qu'ils se préparent à davantage d'ajournements et d'annulations de la part des clients. Ils demeurent pourtant relativement optimistes quant au fait que le cycle va s'inverser et repartir en 2011 … La plupart des observateurs du secteur pensent que c'est là un vœu pieux … les constructeurs seront probablement obligés de réduire la production de 20% à 30%, voire 40%, selon une récente étude d'UBS.[1011]

6.566. En octobre 2009, l'agence de notation Standard & Poor's a prévu pareillement que "les résultats d'exploitation et les livraisons d'Airbus pourraient être touchés par l'environnement économique négatif actuel, qui a entraîné une baisse significative du trafic aérien et a amené les compagnies aériennes à réduire leur capacité. À notre avis, cela est particulièrement vrai pour les années 2010 et 2011".[1012]

6.567. Des tendances à la baisse de la demande étaient également manifestes lorsque les contrats concernant l'A380 avaient été conclus. Comme les États-Unis l'ont souligné dans la procédure initiale, il y avait eu un fléchissement du marché des aéronefs civils gros porteurs en 2001-2003 à la suite des événements du 11 septembre 2001, qui avait été exacerbé par le début de la guerre en Irak et l'épidémie de syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) en Asie.[1013] D'ailleurs cette période avait été, jusqu'alors, la seule pendant laquelle l'industrie aéronautique avait connu une croissance négative. Toutefois, il apparaît qu'à ce moment-là, les constructeurs avaient pris en compte ces conditions générales du marché dans leurs prévisions. Par exemple, Airbus notait ce qui suit:

> Par rapport {aux prévisions concernant le marché mondial} de 1999, les prévisionnistes d'Airbus ont relevé de 0,1 point de pourcentage leur estimation de la croissance annuelle du trafic pour la première décennie et l'ont baissé de 0,3 point de pourcentage pour les dix années suivantes. Cela reflète un changement, suite au redressement plus rapide que prévu des économies de plusieurs pays asiatiques, dans l'évolution à long terme des prévisions économiques indépendantes utilisées par Airbus comme intrant pour ses modèles de prévision. Il en résulte une modeste

---

[1010] Réponse de l'Union européenne à la question n° 101 du Groupe spécial (citant la déclaration de Tom Williams, Vice-Président exécutif chargé des programmes, Airbus SAS, 17 mai 2013 (pièce EU-354) (RCC), paragraphe 3); ordre du jour de la réunion, **[***]** (pièce EU-392) (RCC); Lettre, Airbus **[***]**, **[***]** (pièce EU-393) (RCES); et Lettre, Airbus Operations GmbH, **[***]** (pièce EU-394) (RCES). Voir aussi UK Department of Trade and Industry, Annual Report 2006-2007, page 107 (pièce USA-38), concernant la réception d'une demande d'investissement de lancement pour l'A350 d'Airbus.

[1011] Paul Betts, "Airbus and Boeing's plans fly in the face of sense", *Financial Times*, 21 avril 2009 (pièce USA-504).

[1012] Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *European Aeronautic Defence and Space Co. N.V.*, 14 octobre 2009 (pièce USA-514), page 3.

[1013] Les deux parties en sont convenues lors de la procédure initiale. (Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 4.387, 4.390, 4.486 et 7.1987)

> diminution d'un dixième de point de pourcentage de la croissance annuelle moyenne en {passagers-kilomètres payants} projetée sur les 20 prochaines années.[1014]

6.568. Selon nous, cela indique que dans la mesure où il y a eu un fléchissement du marché, il a manifestement été pris en compte par Airbus dans sa prévision de la demande d'A380. Nous estimons donc qu'il apparaît que l'environnement économique était pris en compte dans les prévisions de la demande du marché au moment où les contrats d'AL/FEM concernant l'A380 ont été conclus.

6.569. Par contre, au moment où les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB étaient négociés, le *Financial Times* indiquait qu'"Airbus et Boeing sembl{aient} nier la réalité" et que leurs plans "défi{aient} le bon sens", eu égard à "la pire récession enregistrée depuis des décennies, à cause de laquelle le trafic aérien {était} en chute libre et de nombreuses compagnies aériennes {étaient} dans le rouge".[1015] De plus, il apparaît que les prévisions de demande utilisées dans l'analyse de rentabilité des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB sont celles qui avaient été établies pour le lancement industriel de l'A350XWB en 2006 – c'est-à-dire des prévisions qui sont antérieures à la crise économique et financière de 2007-2009.[1016] En 2006, Airbus avait prévu qu'elle livrerait les A350XWB lors d'un cycle haussier.[1017]

6.570. Nous estimons qu'il était probable que les prévisions de la demande du marché concernant l'A350XWB seraient conditionnées par un environnement économique négatif qui toucherait les clients d'Airbus et qui était connu au moment de la conclusion des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB mais n'a pas été pris en compte dans les prévisions de la demande du marché sur lesquelles il apparaît que les contrats étaient fondés. Nous estimons qu'un prêteur sur le marché aurait pris cela en compte dans son taux de prêt du marché.

ii Risque lié aux conditions de concurrence à l'intérieur du segment de marché

6.571. L'Union européenne considère que les conditions de concurrence entre Airbus et Boeing étaient plus favorables à Airbus pour le projet d'A350XWB que pour le projet d'A380[1018], en raison de retards dans la mise en service du 787 de Boeing.[1019] Elle souligne "l'incidence qu'ont eu sur le risque de marché de l'A350XWB les retards de plusieurs années dans la mise en service du 787, connus au moment où les accords de financement de l'A350XWB ont été conclus en **[***]**"[1020] et indique que les États-Unis "ne mettent en avant aucun développement parallèle qui ait donné à l'A380 une impulsion semblable à l'époque où les accords de prêt FEM concernant l'A380 ont été conclus".[1021]

6.572. Nous ne sommes pas convaincus par l'argument de l'Union européenne. L'A380 était beaucoup plus gros que n'importe quel aéronef existant et son concurrent le plus évident était le 747 de Boeing, modèle dont la durée de vie du programme touchait à sa fin et qu'il faudrait probablement remanier pour en améliorer la compétitivité.[1022]

[1014] Airbus Global Market Forecast 2000-2019, juillet 2000 (pièce USA-68/EU-160 (présentée deux fois)), page 13.

[1015] Paul Betts, "Airbus and Boeing's plans fly in the face of sense", *Financial Times*, 21 avril 2009 (pièce USA-504).

[1016] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositives 50 et 51.

[1017] Voir aussi Robert Wall, "Airbus Relaunches A350", *Aviation Week*, 10 décembre 2006 (pièce EU-98).

[1018] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 328; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 91 à 107 du Groupe spécial ("observation générale"), paragraphes 691 et 692.

[1019] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 328; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 91 à 107 du Groupe spécial ("observation générale"), paragraphes 752 et 753.

[1020] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 91 à 107 du Groupe spécial ("observation générale"), paragraphe 691 (citant la réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 52).

[1021] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 91 à 107 du Groupe spécial ("observation générale"), paragraphe 691 (citant la réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 52).

[1022] "EADS: Results Analysed – A3XX Project Review – Recommendation Upgrade", Amro Aerospace & Defence Sector Research, 13 décembre 2000 (pièce USA-490), pages 9 et 10.

6.573. Cela contraste avec l'A350XWB. La famille **[***]** de l'A350XWB[1023] a été lancée pour exercer une concurrence directe sur un segment de marché qui comprenait déjà plusieurs modèles concurrents modernes et ayant du succès: le 777 de Boeing qui marchait déjà bien et le nouveau 787[1024], ainsi que les propres aéronefs bicouloirs existants d'Airbus, l'A330 et l'A340.[1025] L'A350XWB se trouverait peut-être aussi face à un éventuel 777 modernisé.[1026] Boeing obtenait de bons résultats sur le segment. L'Union européenne affirme dans un autre contexte que le lancement du 787 par Boeing en 2004 avait fait diminuer la part de marché de l'A330 à un moment où l'A340 était déjà en difficulté parce qu'il ne pouvait pas concurrencer efficacement le 777, plus économe en carburant.[1027] En 2005, Airbus avait, semble-t-il, vendu seulement 15 aéronefs A340 alors que Boeing avait vendu à peu près 10 fois plus d'aéronefs 777. 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.[1028] Selon l'Union européenne, ces faits "montraient bien que les aéronefs d'Airbus sur le marché des bicouloirs avaient perdu leur avantage concurrentiel sur le 787 de Boeing".[1029] L'A350XWB était perçu comme une nécessité stratégique pour qu'Airbus puisse livrer une concurrence efficace sur ce segment de valeur.[1030]

6.574. Le programme relatif au 787 de Boeing avait déjà une longueur d'avance de deux à trois ans au moment où Airbus a décidé de faire la version remaniée A350XWB.[1031] Il a été rapporté qu'avant le lancement de l'A350XWB, le Directeur général d'Airbus de l'époque, Christian Streiff, avait "admis qu'{Airbus} n'{avait} maintenant pas moins d'une décennie entière de retard sur sa rivale Boeing … en termes de développement et d'efficacité".[1032] La décision de faire la version remaniée A350XWB à la place de l'A350 original, moins onéreux et moins risqué, retardait aussi le retour d'Airbus sur le segment, repoussant de deux ans supplémentaires la mise en service d'un nouvel aéronef à fuselage large.[1033] Comme M. Jordan le fait observer, "l'introduction de l'A350XWB {était} programmée des années après celle du concurrent de la société Boeing, le 787"[1034], ce qui augmentait encore l'avance du 787. M. Jordan fait état d'articles indiquant que "Boeing avait pris un meilleur départ que sa rivale mais avait vu ses propres problèmes de développement saper cette position enviable".[1035] En février 2010, alors que l'AL/FEM pour l'A350XWB était encore en cours de négociation, il a été observé que comme le programme relatif à l'A350XWB subissait des retards (liés à des modifications de conception tardives dues aux matériaux nouveaux utilisés et à l'incapacité de communiquer des données aux fournisseurs pour

[1023] Certaines variantes de l'A350XWB se chevauchent et sont en concurrence avec le 777 ou le 787 de Boeing ou avec les deux.

[1024] Scott Hamilton, "A350 Redesign Threatens Boeing 777; Boeing prepares 787 for Challenge", *Leeham.net*, 6 juin 2006 (pièce initiale US-141) (pièce USA-27); et Guy Norris, "Airline criticism of Airbus A350 forces airframer to make radical changes to fuselage, wing and engines", *Flight International*, 8 mai 2006 (pièce USA-26).

[1025] Dominic Gates, "Airplane Kingpins tell Airbus: Overhaul A350", *The Seattle Times*, 29 mars 2006 (pièce USA-24).

[1026] Commission européenne, Decision C(2001) 6498 final, State aid N493/2010 – Spain – R&D aid to *Industria de Turbopropulsores,* S.A. (ITP) for Trent XWB LPT, 20 septembre 2011 (pièce USA-154), paragraphe 55. Voir aussi Ameet Sachdev, "Airbus redesigns its strategy for long haul: A350 line to carry bulk of the load", *Chicago Tribune*, 18 juillet 2006 (pièce EU-99).

[1027] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1108. Voir aussi "Time for a new, improved model: Airbus gets to work on its medium-sized aircraft, but deeper problems remain", *The Economist*, 20 juillet 2006 (pièce USA-28).

[1028] "Time for a new, improved model: Airbus gets to work on its medium-sized aircraft, but deeper problems remain", *The Economist*, 20 juillet 2006 (pièce USA-28).

[1029] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1108.

[1030] Goldman Sachs Investment Analysis, *A350: Not an option but essential for Airbus' future, in our view*, 21 novembre 2006, pages 20 à 22 (pièce USA-30), page 20.

[1031] Dominic Gates, "Airplane Kingpins tell Airbus: Overhaul A350", *The Seattle Times*, 29 mars 2006 (pièce USA-24).

[1032] Aaron Karp, "Airbus/EADS officials concede Boeing advantage, question A350 viability", *Air Transport World Daily News*, 6 octobre 2006 (pièce USA-9).

[1033] Scott Hamilton, "A350 Redesign Threatens Boeing 777; Boeing prepares 787 for Challenge", *Leeham.net*, 6 juin 2006 (pièce initiale US-141) (pièce USA-27).

[1034] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 47.

[1035] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 52 (citant Jens Flottau, "Déjà vu: More problems beset the A350 program, but schedule margins are now razor thin, a situation the manufacturer has faced before", *Aviation Week & Space Technology*, 15 février 2010 (pièce USA-515)).

qu'ils puissent démarrer la production de parties essentielles), "les infortunes de l'{A350XWB} d'Airbus {pouvaient} maintenant contribuer à restaurer une partie de l'avance de Boeing".[1036]

6.575. D'après nous, les retards annoncés du programme relatif au 787 auraient, tout au plus, permis à l'aéronef concurrent de lutter à armes plus égales. Ils n'auraient pas renforcé l'avantage concurrentiel de l'A350XWB d'une manière qui aurait réduit son risque de marché par rapport à l'A380. Ils n'auraient rien changé non plus au fait que l'A350XWB était en concurrence directe avec d'autres aéronefs modernes, y compris le 777.

6.576. À notre avis, l'existence de plusieurs aéronefs concurrents modernes qui avaient déjà du succès sur le segment de marché de l'A350XWB signifierait que, même si les prévisions concernant la demande du marché étaient exactes, Airbus aurait plus de difficultés à obtenir la part de marché qu'elle espérait dans le cas de l'A350XWB qu'elle n'en aurait dans le cas de l'A380.

6.577. De plus, avec ces autres aéronefs disponibles, les clients seraient plus susceptibles de privilégier un aéronef concurrent en cas de retards ou de non-développement de l'A350XWB comme promis et au moment promis. Cela contraste fortement avec la situation afférente à l'A380, au sujet de laquelle des commentateurs, en 2007, faisaient observer ce qui suit:

> {L}es compagnies aériennes ne peuvent pas annuler facilement leurs commandes. Si elles le font, elles se retrouvent avec une capacité insuffisante, qui entraînerait une érosion des bénéfices. Si elles devaient choisir d'autres aéronefs, ceux-ci ne seraient ... pas disponibles dans les délais voulus.[1037]

6.578. Par conséquent, tous risques de développement de l'A350XWB auraient eu de graves conséquences sur la demande du marché compte tenu de la concurrence sur le segment. Nous estimons donc qu'au moment de la conclusion des contrats d'AL/FEM correspondants, cette concurrence était un facteur qui aurait accru les risques de marché afférents à l'A350XWB par rapport aux risques de marché afférents à l'A380.

6.579. En conclusion, par conséquent, nous avons le sentiment que l'A380 et l'A350XWB faisaient face à des risques de marché de nature différente. Aux moments pertinents, le succès ou l'échec commercial de l'A380 reposait en grande partie sur l'identification correcte de l'existence et de la taille du segment de marché, alors que le succès ou l'échec de l'A350XWB dépendrait de la façon dont l'aéronef serait accueilli par les clients sur un segment de marché qui était déjà relativement bien connu et dont les besoins étaient couverts par les aéronefs existants, y compris le 787. En outre, l'A350XWB devrait être concurrentiel non seulement sur le plan de l'innovation mais, surtout, du point de vue du calendrier. La concurrence dans le secteur signifierait que les conséquences de tout retard pourraient être très préjudiciables au succès commercial. Pour ces raisons, nous estimons que, alors que les risques de "marché" ou de "commercialisation" auxquels l'A380 et l'A350XWB faisaient face étaient de nature différente, ils étaient globalement d'importance comparable.

Prix du risque

6.580. La présente section traite la question des conditions de prêt modifiées et de l'appétence du marché pour le risque. La principale question à cet égard est celle de savoir si l'environnement financier – en particulier la crise financière et économique mondiale qui sévissait à l'époque – signifiait qu'un prêteur sur le marché aurait demandé un rendement plus élevé au moment où un financement était demandé pour l'A350XWB par rapport au moment où ce financement aurait été demandé pour l'A380, même si les risques de développement et de commercialisation des deux aéronefs étaient semblables. Les parties estiment que cette question correspond au "risque acceptable pour le secteur de la finance à des moments différents de son propre cycle de

[1036] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 52 (citant Jens Flottau, "Déjà vu: More problems beset the A350 program, but schedule margins are now razor thin, a situation the manufacturer has faced before", *Aviation Week & Space Technology*, 15 février 2010 (pièce USA-515)).

[1037] "Noel Forgeard and the A380", *Commercial Aviation Report*, 15 janvier 2007 (pièce initiale US-297) (pièce USA-148).

marché"[1038], un facteur dont le Groupe spécial a noté dans la procédure initiale qu'il était pertinent de le prendre en considération.[1039] L'Union européenne appelle cette question le "prix du risque".[1040]

6.581. Les États-Unis affirment que l'AL/FEM pour l'A350XWB "a été finalisée à un moment où les conditions de prêt étaient plus strictes que jamais", la conséquence étant que "la véritable prime de risque afférente à l'A350XWB devrait probablement être plus élevée que la prime de risque afférente à l'A380".[1041] Selon eux, au moment des contrats concernant l'A350XWB, les effets de la crise financière et économique mondiale de 2008 continuaient de se faire sentir et de limiter la disponibilité du crédit, ce qui aurait affecté les conditions de prêt pour le projet d'A350XWB.[1042] Les États-Unis communiquent des éléments de preuve présentés par M. Jordan concernant l'écart de rendement entre les dettes de la catégorie investissement et les dettes de la catégorie risque, qui montrent le rendement additionnel que les investisseurs demandent pour investir dans les dettes dont la note est inférieure. Selon M. Jordan, "parce que les risques liés à la fourniture d'un financement par projet pour l'A350XWB sont sans nul doute beaucoup plus élevés que {les risques} liés aux dettes de la catégorie investissement, les dettes de la catégorie risque permettent une meilleure évaluation de l'effet des conditions de crédit sur un financement potentiel de l'A350XWB".[1043] Les États-Unis font état de déclarations de M. Jordan selon lesquelles cet écart de rendement demeurait élevé en **[***]**, lorsque les accords d'AL/FEM ont été finalisés, par rapport aux niveaux antérieurs à 2007 ("antérieurs à la crise").[1044] Spécifiquement, ils notent les éléments de preuve de M. Jordan montrant que l'écart de rendement entre les entreprises industrielles relevant de la catégorie investissement et les entreprises industrielles relevant de la catégorie risque se situait dans une fourchette de 1% à 2% au cours de la période antérieure à la crise (2006-2007), a atteint un niveau maximal de près de 7% pendant la crise financière (fin 2008-début 2009) et est ensuite resté élevé, entre 3,5% et 5% durant **[***]**.[1045]

6.582. L'Union européenne rejette les éléments de preuve avancés par M. Jordan qui montre que l'"écart de rendement restait élevé" en **[***]**, lorsque les accords d'AL/FEM pour l'A350XWB ont été finalisés, par rapport aux niveaux de 2006-2007 parce que, selon elle, cela ne montre pas que le prix du risque était "au moins" aussi élevé ou "plus" élevé qu'il ne l'était au moment où les accords d'AL/FEM pour l'A380 ont été finalisés, en **[***]**.[1046]

6.583. L'Union européenne fait valoir en outre que l'allégation des États-Unis selon laquelle les "conditions de prêt étaient plus strictes que jamais" est contredite par l'absence d'évolution entre certains écarts de crédit en 2001 et **[***]**.[1047] Elle affirme aussi que l'allégation des États-Unis selon laquelle en **[***]**, les marchés financiers "pâtissaient encore de la crise sans précédent qui limitait sévèrement la disponibilité du crédit"[1048] est effectivement réfutée par les éléments de preuve montrant qu'il y avait une appétence pour la dette pendant cette période, y compris la dette d'EADS: "en janvier 2009, pendant les jours les plus sombres de la crise financière, EADS a émis une obligation de société d'un montant d'un milliard d'euros, avec un taux effectif de 4,6%

[1038] Rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 22; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 344; réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphe 23.

[1039] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.468.

[1040] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 334; et réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphe 23. Il apparaît que les États-Unis ne formulent aucune objection.

[1041] Rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 22.

[1042] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 100 du Groupe spécial, paragraphe 277 (citant la réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphes 43 à 54).

[1043] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 62.

[1044] Réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphes 59 à 64.

[1045] Réponse des États-Unis à la question n° 103 du Groupe spécial; et réplique de M. Jordan (pièce USA-505) (RCC), paragraphe 62 et graphique 4 (page 35).

[1046] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 91 à 107 du Groupe spécial ("observation générale"), paragraphes 716 et 786 à 790.

[1047] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 335; et réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphe 24.

[1048] Rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 22.

seulement"[1049], c'est-à-dire un taux relativement bas, ce qui indiquait que le marché acceptait cette dette particulière et en était demandeur. Elle indique qu'"en août 2009, EADS a placé sur les marchés financiers une obligation à sept ans d'un montant d'un milliard d'euros, émission qui a été sursouscrite neuf fois durant les 30 minutes de souscription"[1050], et elle fait aussi observer que les courbes de rendement des obligations sur le marché secondaire montrent une forte demande en ce qui concerne la dette d'EADS, si bien que "son rendement avait considérablement diminué en **[***]**".[1051] Elle met aussi en avant des avis, figurant dans le dossier des éléments de preuve, concernant "une amélioration marquée des conditions générales du marché, manifeste depuis le début de 2009".[1052]

6.584. Nous examinons tout d'abord l'affirmation de l'Union européenne concernant l'appétence du marché pour la dette d'EADS sous la forme d'obligations. Tout en notant que ce critère peut être approprié pour évaluer l'appétence du marché pour la dette de société générale liée à Airbus, nous rappelons que la prime de risque par projet est censée se rapporter aux risques plus élevés associés à la forme de financement et aux caractéristiques essentielles de l'AL/FEM, en sus des risques associés au programme de développement de l'aéronef particulier. Aux termes des accords d'AL/FEM, l'AL/FEM est spécifique à un projet et le remboursement doit s'effectuer au moyen des flux de liquidités provenant des ventes; de même, l'obtention du rendement intégral est effectivement subordonnée au succès d'un projet particulier. Cela voudrait dire qu'elle ne correspond pas à une dette générale pour laquelle le risque de défaut est réparti sur l'ensemble des opérations de la société et est fonction de la position financière globale de l'entité plutôt que des profits ou pertes d'un seul projet entrepris par l'entité. C'est après tout la raison de l'ajout d'une prime de risque par projet. Les éléments de preuve de l'Union européenne montrant l'existence d'une appétence pour la dette sur les marchés obligataires pendant la crise, en particulier une appétence pour la dette d'EADS (indiquée par le taux effectif relativement bas d'une obligation EADS émise en janvier 2009[1053] et l'évidente sursouscription d'une obligation EADS émise en août 2009[1054]), sont moins pertinents pour la détermination des risques liés aux caractéristiques essentielles de l'AL/FEM.

6.585. S'agissant de l'affirmation des États-Unis, nous tendons à penser comme l'Union européenne que l'écart de rendement élevé entre les dettes de la catégorie investissement et les dettes de la catégorie risque en **[***]** lorsque les accords d'AL/FEM concernant l'A350XWB ont été finalisés, par rapport aux niveaux de 2006/2007, ne montre pas que le prix du risque était "au moins" aussi élevé ou "plus" élevé qu'il ne l'était au moment où les accords d'AL/FEM concernant l'A380 ont été finalisés, en **[***]**. La valeur maximale de l'écart enregistrée au moment des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB fournit des renseignements sur la façon dont le prix du risque était déterminé à ce moment-là mais ne nous permet pas de juger si l'écart était plus marqué que celui qui existait au moment des contrats d'AL/FEM concernant l'A380.

6.586. Selon les renseignements communiqués par l'Union européenne sur son produit intérieur brut (PIB) et le produit intérieur brut mondial à partir de 1969, il est évident qu'il y a eu une baisse spectaculaire de la croissance du PIB mondial et une baisse encore plus spectaculaire de la croissance du PIB de l'Union européenne au second semestre de 2008.[1055] En comparaison, le creux observé entre les années 2000 et 2003 était loin d'être aussi marqué. D'après les chiffres communiqués par l'Union européenne, entre 2000 et 2001, la croissance du PIB mondial a fléchi, reculant de 3,27% à 1,87%, avant de remonter à 3,87% en 2004. Elle est restée relativement stable pendant quelques années. En 2007, elle était de 3,47%, puis a chuté à -0,69% en moyenne

[1049] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 337 (citant la réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphe 26 (qui cite les états financiers d'EADS de 2009 (pièce EU-163), page 65)).

[1050] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 103 du Groupe spécial, paragraphe 791 (citant le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 404).

[1051] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 337 (citant la réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphe 26).

[1052] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 103 du Groupe spécial, paragraphe 791 (citant Hans J. Blommestein, Vincenzo Guzzo, Allison Holland et Yibin Mu, "Debt Markets: Policy Challenges in the Post-Crisis Landscape", *OECD Journal: Financial Market Trends* (2010), volume 2010, n° 1 (pièce USA-521), pages 10 et 11).

[1053] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 337 (citant les états financiers d'EADS de 2009 (pièce EU-163), page 65).

[1054] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 103 du Groupe spécial, paragraphe 791 (citant le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 404).

[1055] Tableau et graphique concernant le PIB de l'UE et le PIB mondial (pièce EU-72).

en 2008, est remontée à 0,22% en moyenne en 2009 pour atteindre 3,38% en 2010. D'après le graphique communiqué, il apparaît que la croissance est peut-être tombée au-dessous de -2% entre 2008 et 2009. Cela a été manifestement plus marqué encore en Europe.[1056] Ces éléments de preuve faisant apparaître une tendance générale peuvent indiquer que, bien que cela ne soit pas représenté sur les graphiques inclus par M. Jordan dans son rapport, la déclaration mentionnant la période "antérieure à la crise" est probablement valable également pour la période **[***]** ainsi que pour la période 2006-2007. Il apparaît toutefois qu'il n'y a pas d'élément de preuve identifiable versé au dossier du Groupe spécial qui établisse un lien entre le secteur de la finance et le marché en général comme l'indiquent ces données relatives au PIB.

6.587. Les États-Unis ont communiqué diverses décisions en matière d'aide publique[1057] et des éléments de preuve RCES pertinents figurant dans des documents britanniques concernant l'A350XWB.[1058] Ni les décisions en matière d'aide publique, ni les éléments de preuve RCES des États-Unis ne fournissent cependant une comparaison avec la période pendant laquelle l'AL/FEM pour l'A380 était négociée.

6.588. Étant donné que les États-Unis n'ont pas fourni les écarts de rendement qui nous permettraient d'évaluer pleinement le bien-fondé de leur affirmation, nous ne pouvons pas admettre leur argument selon lequel un prêteur sur le marché aurait demandé un rendement plus élevé au moment où un financement était demandé pour l'A350XWB par rapport au moment où ce financement aurait été demandé pour l'A380.

Risque lié aux contrats

6.589. L'Union européenne souligne les différences de risques découlant: a) des modalités des contrats concernant l'A350XWB par rapport aux contrats concernant l'A380, et b) des modalités des quatre contrats individuels concernant l'A350XWB. S'agissant de la première série de différences, elle affirme que les modalités réduisant les risques des contrats concernant l'A350XWB devraient impliquer un risque réduit et, partant, une prime de risque plus faible, par rapport à l'A380. S'agissant de la deuxième série de différences, elle affirme que ces différences entre les contrats concernant l'A350XWB justifient l'application d'au moins deux primes de risque distinctes.

a Question de savoir si les modalités des contrats concernant l'A350XWB réduisent le risque par rapport aux modalités des contrats concernant l'A380

6.590. L'Union européenne fait valoir que les différences dans les modalités des accords d'AL/FEM concernant l'A380 et l'A350XWB réduisent le risque relatif à l'A350XWB et, donc, le point de

[1056] Tableau et graphique concernant le PIB de l'UE et le PIB mondial (pièce EU-72).

[1057] Commission européenne, Décision C(2001) 6498 final, State aid N493/2010 – Spain – R&D aid to *Industria de Turbopropulsores,* S.A. (ITP) for Trent XWB LPT, 20 septembre 2011 (pièce USA-154); Commission européenne, Décision C(2011) 995 final, State aid (SA.30282) N204/2010 – Sweden – R&D aid to Volvo Aero, S.A. (ITP) for Trent XWB ICC, 23 février 2011 (pièce USA-155); Commission européenne, Décision C(2010) 2141 final, Aide d'état N527/2009 – France – Daher-Socata *"Trappes de train principal A350 XWB" (projet MLGD)*, 14 avril 2011 (pièce USA-156); Commission européenne, Décision C(2010) 6472 final, State aid N 4/2010 and N7/2010 – Spain – Individual R&D aid to Alestis Aerospace S.L., 29 septembre 2010 (pièce USA-157); Commission européenne, Décision C(2009) 6874 final, State aid N357/2009 – United Kingdom – Individual R&D aid to GKN ASL, 15 septembre 2009 (pièce USA-158); Commission européenne, Décision C(2011) 264 final, State aid (SA.30169) N3/2010 – Spain – State loan for R&D to AERNNOVA, 26 janvier 2011 (pièce USA-159); Commission européenne, Decision C(2010) 4937 final, State aid N5/2010 and N6/2010 – Spain – State loan for R&D to ARESA, 20 juillet 2010 (pièce USA-160); Commission européenne, Décision C(2009) 9960 final, State aid N296/2009 'F2F' and N297/2009 'Airducts', 2 Individual aeronautics R&D-aids to Diehl Aircabin GmbH, Germany, 15 décembre 2009 (pièce USA-161); Commission européenne, Décision K(2009) 5733, State aid N276/2009 – Germany – Aircraft Supplier Scheme, Aeronautics R&D Scheme, 15 juillet 2009 (pièce USA-162); Commission européenne, Décision C(2011) 6496 final, Aide d'État N414/2010 – Belgique – *Aide au projet de 'Flap Support Structures' de SABCA ('Projet FSS')*, 5 octobre 2011 (pièce USA-441); Commission européenne, Décision C(2010) 2140 final, Aide d'État N525/2009 – France – *Aide au projet de case de train principal de Sogerma (Projet MLGB)*, 14 avril 2010 (pièce USA-444).

[1058] Deuxième communication écrite des États-Unis (version RCES), paragraphe 281 (deuxième phrase), et note de bas de page 55 (citant l'appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphe 11); et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 100 du Groupe spécial (citant l'appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphes 11 et 12).

repère.[1059] Elle fait valoir que, "outre les différences entre les profils de risque des *projets* en cause, des différences entre les *instruments de financement* en cause peuvent aussi avoir un effet sur le risque – et, donc, le prix du marché – d'un accord de financement".[1060]

6.591. L'Union européenne dit que, "{p}ar exemple, **[***]**, alors que **[***]**".[1061]

6.592. Les États-Unis affirment en réponse que **[***]**.[1062] Selon eux, il n'y a aucune base permettant à l'Union européenne de conclure que l'existence de **[***]** "peut justifier une prime de risque sensiblement plus faible pour les accords de financement de l'A350XWB, dans leur ensemble, par rapport aux accords de financement de l'A380, dans leur ensemble".[1063] Selon les États-Unis, s'agissant de "**[***]**", les contrats d'AL/FEM concernant l'A380 et les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB sont, dans leur ensemble, **[***]**.[1064]

6.593. Nous notons que dans la procédure initiale, la prime de risque par projet était censée être une prime qui prenait en compte à la fois le risque associé au projet lui-même et le risque lié aux modalités ou à la forme du financement. De fait, la raison d'être de l'ajout d'une prime par projet était que, dans le cadre des contrats d'AL/FEM, le remboursement du principal et l'essentiel des rendements étaient subordonnés aux livraisons et donc subordonnés au succès ou à l'échec du projet.

6.594. Ainsi que l'Union européenne l'a indiqué, dans les contrats d'AL/FEM **[***]** concernant l'A350XWB, **[***]** dans le cas où les livraisons ne sont pas effectuées (à moins que **[***]**[1065]); certains rendements peuvent donc revenir aux pouvoirs publics de ces États membres même en cas de retards dans le programme.

6.595. Dans la procédure initiale, comme les États-Unis le soulignent, il existait **[***]**, ce qui constituerait de même des modalités "réduisant les risques", s'agissant de l'AL/FEM **[***]** en cause dans cette procédure. L'un au moins des contrats concernant l'A380 examinés dans la procédure initiale – le contrat allemand concernant l'A380 – contenait un mécanisme qui "protégeait" de la même manière les rendements. La prime de risque de M. Whitelaw a été néanmoins appliquée dans ladite procédure, étant entendu, de surcroît, que c'était une prime de risque minimale qui serait sous-évaluée pour le contrat en question.[1066] Nous ne considérons donc pas que ces caractéristiques dans la présente procédure devraient, en elles-mêmes et à elles seules, rendre la PRW inapplicable.

[1059] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 339 et 340 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 890; et le rapport de l'Organe d'appel *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 174); et réponse de l'Union européenne à la question n° 100 du Groupe spécial, paragraphes 404 et 405 (citant l'appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphe 4 (du deuxième point au dernier point), paragraphes 22 et 23 et annexe A) (cité par erreur par l'Union européenne comme étant la pièce USA-498 et par les États-Unis comme étant la pièce EU-497)).

[1060] Réponse de l'Union européenne à la question n° 100 du Groupe spécial, paragraphe 404. (italique dans l'original; notes de bas de page omises)

[1061] Deuxième communication écrite de l'Union européenne (version RCC), paragraphe 340 (citant le contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A380 (pièce initiale US-79) (pièce USA-87) (RCC) (cité par erreur dans la communication de l'Union européenne comme étant la pièce EU-87, faisant référence à l'annexe 3 – dont nous notons qu'il n'apparaît pas qu'elle soit incluse intégralement dans cette pièce); et l'accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES) (la communication de l'Union européenne faisant référence par erreur à la pièce USA-496), clause 7.2); et réponse de l'Union européenne à la question n° 100 du Groupe spécial, paragraphe 405.

[1062] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 100 du Groupe spécial, paragraphes 276 à 280 (faisant référence au contrat d'AL/FEM allemand concernant l'A380 (pièce initiale US-72) (pièce USA-83) (RCC), section 6).

[1063] Réponse de l'Union européenne à la question n° 100 du Groupe spécial, paragraphe 405.

[1064] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 100 du Groupe spécial, paragraphe 280.

[1065] **[***]**.

[1066] Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.481; et le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 923.

b Question de savoir si les différents contrats concernant l'A350XWB devraient avoir des primes de risque différentes

6.596. L'Union européenne estime que les différences entre les modalités des quatre accords d'AL/FEM concernant l'A350XWB "pourraient justifier l'application d'au moins deux primes de risque différentes pour ces accords"[1067] dans la présente procédure.

6.597. Comme élément juridique étayant son affirmation, l'Union européenne met en avant l'article 14 b) de l'Accord SMC[1068], qui dispose que le point de repère pour une contribution financière sous la forme d'un prêt est "le montant que l'entreprise … paierait sur un prêt commercial *comparable*".[1069] Selon elle, "l'article 14 b) implique donc que dans le cas où deux prêts dont il est allégué qu'ils sont subventionnés ne sont pas eux-mêmes "comparables", ils ne peuvent pas être comparés avec le même point de repère du marché – à tout le moins sans qu'un autre ajustement soit apporté. Au lieu de cela, chacun requiert son propre point de repère du marché sous la forme d'un prêt commercial comparable".[1070]

6.598. L'Union européenne affirme à cet égard que, les quatre contrats individuels concernant l'A350XWB présentent des niveaux de risque différents parce que les contrats **[***]** protègent contre les risques liés à **[***]**, tandis que le contrat **[***]** ne le fait pas. Dans le cas des AL/FEM **[***]** et **[***]** pour l'A350XWB, la raison en est que "**[***]**".[1071] L'Union européenne affirme que dans le cas de **[***]**.[1072] Elle fait valoir que ces mécanismes réduisent notablement l'exposition des États membres à **[***]**.[1073] Elle reconnaît que **[***]**.[1074]

6.599. L'Union européenne affirme aussi que pour les contrats qui contiennent ces caractéristiques "réduisant les risques", le *risque de marché* est plus important que le *risque de développement*.[1075] À cet égard, elle indique ce qui suit:

> Le risque de développement se matérialise sous la forme de retards ou d'une suppression du programme. Les deux représentent un risque pour les actionnaires tributaires des bénéfices[91] mais ne constituent pas un risque important pour les États membres de l'UE en tant que prêteurs. … le rendement de base pour les États membres de l'UE sur les prêts accordés pour l'A350XWB est subordonné aux livraisons, non aux bénéfices, et **[***]**. Par conséquent, quand bien même les retards causés par des problèmes technologiques feraient diminuer les bénéfices d'Airbus sur le programme, ils n'ont aucune incidence sur les rendements de base obtenus par **[***]**.
>
> ---
>
> [91] Bien que ni Airbus ni Boeing ne publient les résultats financiers par programme, du fait des retards de plusieurs années accusés dans les programmes relatifs à l'A380 et au 787, qui ont entraîné des dépassements de coûts et des sanctions pécuniaires qui se sont chiffrés en milliards de dollars, on peut concevoir qu'aucun de ces programmes ne recouvrera jamais le coût du capital investi, même si les livraisons devaient s'étendre au-delà de la durée de vie attendue des programmes et, dans le cas de l'A380, être suffisantes pour assurer le remboursement intégral du principal et des intérêts sur les prêts des États membres de l'UE pour le programme.[1076] (note de bas de page de l'original)

[1067] Réponse de l'Union européenne à la question n° 100 du Groupe spécial, paragraphe 406.
[1068] Réponse de l'Union européenne à la question n° 100 du Groupe spécial, paragraphe 401.
[1069] (pas d'italique dans l'original)
[1070] Réponse de l'Union européenne à la question n° 100 du Groupe spécial, paragraphe 401 (citant la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1006 et 1007).
[1071] Réponse de l'Union européenne à la question n° 93 du Groupe spécial, paragraphes 360 et 361.
[1072] Réponse de l'Union européenne à la question n° 93 du Groupe spécial, paragraphes 360 et 361.
[1073] Réponse de l'Union européenne à la question n° 100 du Groupe spécial, paragraphe 406.
[1074] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 91 à 117 du Groupe spécial ("observation générale"), paragraphe 684.
[1075] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 91 à 107 du Groupe spécial ("observation générale "), paragraphe 684.
[1076] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 114 du Groupe spécial, paragraphe 46. (non souligné dans l'original)

6.600. Les États-Unis soulignent que la PRW elle-même n'assigne pas de primes de risque différentes aux quatre contrats différents concernant l'A380[1077], alors même que les modalités de ces contrats présentent les mêmes types de variations que celles dont l'Union européenne fait état dans le cas de l'A350XWB.[1078]

6.601. Les États-Unis indiquent en outre que l'affirmation de l'Union européenne au sujet des intérêts périodiques garantissant que les prêteurs obtiendront un rendement qui **[***]** "n'est exacte que si, par "**[***]**", l'UE veut dire **[***]**. En effet, dans les calculs des TRI effectués par M. Whitelaw, les retards dans le calendrier de livraisons de l'A350XWB tendraient à réduire les TRI, parce que **[***]**".[1079]

6.602. Nous croyons comprendre que l'argument de l'Union européenne concernant l'effet de **[***]** est très semblable à son argument concernant les risques comparatifs des modalités des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB et l'A380, exposé plus haut, à savoir que **[***]**. Nous notons que pour le contrat allemand, les modalités contractuelles que l'Union européenne a décrites comme "réduisant les risques" s'appliquent dans des circonstances concernant **[***]**. Autrement dit, si des risques de développement prévus, tels que des risques technologiques, devaient se concrétiser, il apparaît que les modalités "réduisant les risques" ne seront peut-être pas applicables. Eu égard à cela, nous trouvons également difficile de convenir que l'importance du risque de développement, y compris les risques technologiques, est éclipsée par le risque de marché.

6.603. S'agissant de l'allégation de l'Union européenne selon laquelle **[***]**[1080], cet argument nous pose problème. Nous notons que **[***]**. Nous partageons l'avis des États-Unis à cet égard.[1081] **[***]**.

6.604. Nous reconnaissons qu'il y a certaines différences entre les profils de risque des quatre contrats concernant l'A350XWB, tout comme il y en avait s'agissant des contrats dans la procédure initiale – y compris entre les quatre contrats concernant l'A380 – pour lesquels la même prime (la PRW) avait été utilisée. Dans la procédure initiale, comme les États-Unis le soulignent, il existait **[***]**, ce qui constituerait des modalités "réduisant les risques", à tout le moins dans le contrat d'AL/FEM **[***]** concernant l'A380. La prime de risque de M. Whitelaw avait néanmoins été appliquée dans cette procédure en tant que prime *minimale* pour tous les contrats, ce qui avait permis une constatation concernant l'"avantage".

6.605. L'affirmation de l'Union européenne selon laquelle pour les trois contrats contenant des modalités "réduisant les risques", les risques de marché seraient plus importants que les risques de développement, y compris les risques technologiques, nous pose un problème. D'après ce que nous croyons comprendre, les conséquences du risque de développement sont qu'il peut y avoir des retards dans le programme de développement et des retards consécutifs dans les livraisons ou que le programme peut être arrêté et que, par conséquent, des aéronefs qui auraient permis le remboursement du principal et la production d'un rendement peuvent ne pas exister. Nous croyons comprendre que des retards ou un échec du programme au stade du développement pourraient bien exacerber les risques de commercialisation, étant donné qu'il n'y aurait pas d'aéronefs à commercialiser ou qu'il y en aurait moins. Nous voyons donc mal en quoi les risques de développement – comprenant le risque qu'il n'existe pas d'aéronefs ou qu'il en existe moins – pourraient être moins importants que le risque qu'un aéronef puisse ne pas se vendre aussi bien qu'espéré, une fois qu'il existe.

6.606. Nous croyons comprendre également que pour le contrat **[***]**, l'arrêt du programme signifierait que les modalités contractuelles que l'Union européenne a décrites comme "réduisant les risques" ne s'appliqueraient plus, sauf dans des circonstances limitées concernant **[***]**. Si

[1077] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 100 du Groupe spécial, paragraphe 276.

[1078] Voir le contrat d'AL/FEM allemand concernant l'A380 (pièce initiale US-72) (pièce USA-83) (RCC), section 6.

[1079] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 93 du Groupe spécial, paragraphe 259. (italique dans l'original)

[1080] Réponse de l'Union européenne à la question n° 93 du Groupe spécial, paragraphes 360 et 361.

[1081] Voir les observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 93 du Groupe spécial, paragraphe 259.

des risques de développement prévisibles, tels que des risques technologiques, devaient se concrétiser, les modalités réduisant les risques ne seraient plus d'application.

6.607. Pour ces raisons, nous ne sommes pas convaincus que certaines modalités rendent les accords notablement différents, de sorte qu'ils exigeraient l'application de deux primes de risque par projet différentes ou plus dans la présente procédure.

Conclusion sur les différences de risques qui peuvent influer sur la prime de risque par projet

6.608. Ayant examiné les différences de risques qui peuvent influer sur la prime de risque par projet, nos conclusions sont les suivantes. S'agissant des risques de développement (le risque qu'Airbus ne soit pas en mesure de livrer l'aéronef comme prévu et au moment prévu), nous estimons que les risques associés à l'A350XWB étaient à peu près semblables, voire légèrement supérieurs, aux risques associés à l'A380. S'agissant du risque de marché (le risque que l'aéronef ne se vende pas aussi bien que prévu), nous estimons que les risques de commercialisation de l'A350XWB n'auraient pas été beaucoup plus faibles que les risques de commercialisation de l'A380. S'agissant du prix du risque (le risque acceptable pour le secteur de la finance à différents moments de son propre cycle de marché), nous ne pouvons pas accepter les arguments des États-Unis parce que ces derniers ne se sont pas acquittés de la charge de la preuve qui leur incombait. En résumé, nous estimons qu'en principe, les risques par projet globaux sont suffisamment semblables pour que la prime de risque appliquée en ce qui concerne l'AL/FEM pour l'A380 dans la procédure initiale puisse être appliquée en ce qui concerne l'AL/FEM pour l'A350XWB.

6.609. S'agissant des différences entre les modalités des contrats concernant l'A350XWB et les modalités des contrats concernant l'A380, nous estimons que les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB qui contiennent ces modalités "réduisant les risques" ne sont pas moins risqués qu'au moins le contrat d'AL/FEM **[***]** concernant l'A380 qui contenait également des modalités semblables dans la procédure initiale. Nous rappelons que pour ce contrat, la prime de risque de M. Whitelaw a été néanmoins appliquée dans la procédure initiale, étant entendu qu'elle "sous-évaluait" le risque associé au programme relatif à l'A380. Nous ne voyons donc aucune raison pour que la même prime de risque ne puisse pas aussi s'appliquer aux mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB. De la même façon, s'agissant des différences dans les modalités des contrats individuels concernant l'A350XWB, nous ne sommes pas convaincus que les différences concernant certaines modalités affectant les profils de risque des contrats correspondants exigeraient l'application de deux primes de risque par projet différentes ou plus dans la présente procédure. Une fois encore, nous rappelons que malgré les différences dans les modalités des mesures d'AL/FEM pour l'A380 examinées dans la procédure initiale, la même PRW avait été appliquée.

6.610. En conséquence, s'agissant du risque par projet, nous estimons que les risques seraient suffisamment semblables pour qu'une prime de risque valable appliquée à l'A380 dans la procédure initiale puisse être appliquée à l'A350XWB. Nous estimons donc que la prime de risque de M. Whitelaw (la PRW) de la procédure initiale pourrait être appliquée en tant que point de repère pour l'AL/FEM pour l'A350XWB. Par conséquent, si les taux de rendement sont inférieurs au point de repère du marché reprenant cette prime de risque sous-évaluée, il s'ensuivrait qu'il y a avantage et donc subvention.

6.611. À titre de question finale, les parties ont avancé certains arguments concernant le caractère potentiellement sous-évalué du point de repère du marché. Nous examinons maintenant brièvement ces arguments.

6.5.2.3.3.3 Question de savoir si l'AL/FEM a affecté ou faussé le taux servant de point de repère du marché

6.612. Nous examinons maintenant si le point de repère du marché proposé peut être affecté par la fourniture de l'AL/FEM (que ce soit l'AL/FEM accordée pour d'autres programmes d'aéronefs ou l'AL/FEM devant être fournie pour le projet d'A350XWB). Cette question s'est posée dans la procédure initiale seulement pour l'élément prime de risque par projet du point de repère du marché. Les arguments de l'Union européenne soulèvent un ensemble de questions plus complexe dans la présente procédure, s'agissant de l'élément taux d'emprunt de société ainsi que de

l'élément prime de risque par projet d'un point de repère du marché. Pour cette raison, nous traitons cette question dans une section distincte de celles relatives à la prime de risque par projet et au taux d'emprunt de société. L'Union européenne fait valoir que, s'agissant de la mesure dans laquelle la PRW est sous-évaluée, selon elle, l'Organe d'appel n'aurait pas pu signifier par ses constatations que la fourniture de l'AL/FEM faussait les perceptions des fournisseurs partageant les risques et donc la PRW. Il apparaîtrait que cet argument a pour conséquence d'aller à l'encontre d'une constatation selon laquelle la PRW initiale était effectivement une prime sous-évaluée. En particulier, l'Union européenne fait valoir que: a) l'AL/FEM affecte seulement l'élément taux d'emprunt de société du point de repère et n'affecte pas la prime de risque par projet; b) l'importance de toute distorsion est "négligeable" comme le montrent les notes de crédit des sociétés; et c) l'AL/FEM accroît, plutôt qu'elle ne réduit, les perceptions du risque qu'ont les fournisseurs partageant les risques.

6.613. À titre de contexte, dans la procédure initiale, s'agissant des effets potentiels de l'AL/FEM sur le point de repère, le Groupe spécial a traité les arguments suivants:

i. *l'AL/FEM pour un projet particulier* réduit le risque effectif que le projet échoue*;* et, corrélativement, l'AL/FEM pour un projet réduit la perception par les participants au marché du risque associé à leur participation à ce projet; ainsi, l'AL/FEM accordée à Airbus pour le projet particulier réduit le niveau de risque associé au financement du *projet* par des fournisseurs partageant les risques, limitant de ce fait la comparabilité avec l'AL/FEM[1082];

ii. *l'AL/FEM antérieure* accordée à Airbus réduit le risque effectif associé à Airbus elle-même, et réduit la perception par les participants au marché du risque associé *à Airbus et au projet*; par conséquent, pour cette seule raison, l'AL/FEM fausse le point de repère relatif aux fournisseurs partageant les risques[1083];

iii. *les participants partageant les risques* peuvent également avoir reçu un financement similaire à l'aide au lancement ou d'autres subventions des pouvoirs publics qui *réduisent leur coût du capital et par conséquent les rendements demandés pour les contrats conclus avec Airbus,* ce qui signifie que les rendements de leurs contrats ne peuvent pas être considérés comme des rendements entièrement commerciaux.[1084]

6.614. L'Organe d'appel a admis que la prime de risque proposée par M. Whitelaw dans la procédure initiale était sous-évaluée parce que, à tout le moins, les attentes concernant l'AL/FEM pour chaque projet auraient faussé les perceptions qu'avaient les fournisseurs partageant les risques du risque afférent au projet.[1085]

6.615. Dans la présente procédure, les États-Unis font valoir que, comme dans la procédure initiale, les effets de l'AL/FEM sur la perception du risque qu'ont les fournisseurs partageant les risques "réduisent les rendements minimaux projetés nécessaires pour qu'ils participent au programme".[1086] Les États-Unis et leur expert, M. Jordan, disent que les critiques de la base des primes de risque présentées lors de la procédure initiale restent valables: ces primes seront artificiellement diminuées du fait de l'AL/FEM accordée par les pouvoirs publics liés à Airbus.[1087] Les États-Unis indiquent que "{l}e fait même qu'Airbus reçoit d'énormes montants d'AL/FEM est à tout le moins un facteur qui réduit considérablement le risque encouru par ces fournisseurs

[1082] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.476 et 7.480; et rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 899 à 903.

[1083] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.476 (indiquant que les États-Unis ont souscrit à l'argument du Brésil, deuxième déclaration orale confidentielle des États-Unis, paragraphe 40); rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs,* paragraphes 899 à 906.

[1084] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.476 et 7.480, et notes de bas de page 2697 et 2713.

[1085] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 899 et 900.

[1086] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 636.

[1087] Rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 20; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 285.

partageant les risques".[1088] Selon eux, comme il a été indiqué plus haut, cela rend la prime de risque qu'ils proposent (la PRJ) "prudente", et sa variante, la prime de M. Whitelaw crée sur les fournisseurs partageant les risques (la PRW), "trop faible".

Question de savoir si les effets de l'AL/FEM sur la perception du risque sont pertinents seulement pour le taux d'emprunt de société ou pour la prime de risque par projet

6.616. Nous passons maintenant à l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle si l'AL/FEM a un effet sur les perceptions du risque, cet effet est pris en compte dans le taux d'emprunt de société et n'affecte pas la prime de risque par projet.[1089] Il apparaîtrait que cet argument a pour conséquence d'aller à l'encontre d'une constatation selon laquelle la PRW initiale était sous-évaluée en raison de l'effet de distorsion de l'AL/FEM sur les perceptions du risque qu'avaient les fournisseurs partageant les risques. L'Union européenne affirme que l'AL/FEM pourrait "renforcer la note de crédit d'EADS, réduisant ainsi la perception du risque d'entreprise et le coût financier qui en résulte pour la société … ce facteur procède, non des prêts d'EADS, mais de l'importance d'EADS pour les États en cause".[1090]

6.617. L'Union européenne dit ce qui suit:

> En fait, et contrairement à ce que les États-Unis affirment, ni le Groupe spécial initial ni l'Organe d'appel n'ont constaté que le financement des États membres de l'UE influait sur le *risque afférent au projet*. Le Groupe spécial initial a constaté que l'"AL/FEM rédu{isait} le niveau de risque {global} associé au financement assuré par des fournisseurs partageant les risques", *refusant* spécifiquement de lier ce risque réduit à la *prime de risque par projet* du point de repère. De même, l'Organe d'appel a estimé que "l'AL/FEM fournie à Airbus entraînait un *taux de rendement* {global}*, pour les fournisseurs partageant les risques*, qui correspondait à une sous-évaluation du niveau de risque qui serait pris en compte par un prêteur sur le marché en l'absence de l'AL/FEM". Là encore, il s'agit d'une déclaration générale qui évite soigneusement de lier l'effet du financement des États membres de l'UE à la *prime de risque par projet*.[1091] (italique dans l'original; notes de bas de page omises)

6.618. Nous estimons que c'est une interprétation incorrecte des constatations formulées dans la procédure initiale. Nous rappelons que la question initiale des perceptions du risque par les fournisseurs partageant les risques était liée au fait que les fournisseurs sont des entités rationnelles qui cherchent à maximiser les bénéfices. L'Organe d'appel a noté que les conditions que ces fournisseurs négociaient avec Airbus dépendaient de leur perception du niveau de risque associé au *projet spécifique* entrepris. Il a dit que "{l}'AL/FEM rédu{isait} le risque que le *projet* échoue (par exemple en réduisant le risque qu'il rencontre des difficultés financières) et qu'il ne génère pas les recettes nécessaires pour payer les fournisseurs".[1092] Il a donc explicitement affirmé le principe économique général selon lequel tant l'AL/FEM antérieure que l'AL/FEM pour un projet particulier réduisaient les perceptions des fournisseurs partageant les risques parce qu'elles réduisaient le risque effectif associé *au projet particulier*.[1093] Il a dit ce qui suit:

> L'Union européenne affirme que l'AL/FEM ne peut pas avoir modifié la perception du risque des fournisseurs partageant les risques. Nous ne sommes pas convaincus par l'argument de l'Union européenne. L'objectif même de l'AL/FEM est de fournir un financement pour le développement d'un modèle de LCA. L'AL/FEM fournissait les moyens financiers permettant d'entreprendre le développement d'un projet de LCA. En fournissant le financement d'une part importante des coûts de développement, l'AL/FEM augmente la probabilité que le projet soit développé et le développement réussi d'un projet signifie qu'il y aura un LCA à vendre, réduisant de ce fait le risque

[1088] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 291.
[1089] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 94, 108 et 109 du Groupe spécial (observation commune), paragraphe 779.
[1090] Réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphes 41 à 45.
[1091] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 94, 108 et 109 du Groupe spécial (observation commune), paragraphe 778.
[1092] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 899. (pas d'italique dans l'original)
[1093] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 899 à 907.

> en matière de commercialisation associé au projet. En fait, les Communautés européennes ont expressément reconnu devant le Groupe spécial que par nature, l'AL/FEM réduisait le risque lié au développement et à la commercialisation.[1094]

6.619. Nous estimons donc que l'Union européenne a tort dans la mesure où elle affirme que le Groupe spécial et l'Organe d'appel ont constaté dans la procédure initiale que l'AL/FEM pour le projet particulier, ou l'AL/FEM antérieure, n'avait pas d'effet sur le risque par projet effectif et perçu du point de vue des fournisseurs partageant les risques. S'agissant de la façon dont l'AL/FEM antérieure et l'AL/FEM attendue peuvent affecter le point de repère, l'Union européenne n'a présenté aucun fait ou argument nouveau qui nous ait convaincus que les principes économiques pris en compte dans la procédure initiale ne devraient pas s'appliquer dans la présente procédure.

Question de savoir si l'importance de tout effet de l'AL/FEM est "négligeable" comme le montrent les notes de crédit des sociétés

6.620. L'Union européenne fait valoir en outre que les perceptions qu'avaient les fournisseurs partageant les risques du risque associé, par exemple, au projet d'A380 *auraient été faussées seulement dans une mesure négligeable par l'AL/FEM*, comme le montrent les notes de crédit des sociétés.[1095] L'expert de l'Union européenne, M. Whitelaw, a dit que cela ressortait de la façon dont cet effet était pris en compte dans le statut d'"émetteur lié aux pouvoirs publics" accordé à EADS, société mère d'Airbus, par certaines agences de notation.

6.621. Selon nous, l'Union européenne cherche dans la présente procédure à soulever à nouveau la question de l'effet de distorsion de l'AL/FEM en la présentant comme une question touchant à la façon dont les agences de notation prennent en compte l'AL/FEM et donc à la façon dont les notes de crédit des sociétés pourraient être faussées en raison des AL/FEM reçues et attendues. Comme cela a déjà été indiqué, nous ne considérons pas que telle était la question qui était posée dans la procédure initiale. Néanmoins, puisque l'Union européenne a soulevé la question, nous estimons que l'attribution du statut d'émetteur lié aux pouvoirs publics/entité liée aux pouvoirs publics (GRI/GRE) par les agences de notation peut avoir un effet additionnel, quoique limité, sur l'élément taux d'emprunt de société du taux servant de point de repère du marché, pour les raisons expliquées ci-après.

6.622. Il n'apparaît pas que l'AL/FEM antérieure, ou prévue, soit un facteur à prendre en considération en ce qui concerne les définitions données par Moody's et Standard & Poor's d'un émetteur/entité lié aux pouvoirs publics (GRI/GRE). En fait, une entité sera considérée comme un GRI/une GRE en fonction du niveau de participation des pouvoirs publics; de la question de savoir si elle est chargée d'exécuter une fonction des pouvoirs publics; et éventuellement de l'importance pour les pouvoirs publics des marchandises et/ou services qu'elle fournit.[1096] Il semble par conséquent que les AL/FEM pour des projets particuliers ne seraient *pas* prises en compte dans la décision des agences de notation de définir une entité en tant que GRI/GRE, ce qui constitue la *première étape* de la notation de ces entités.

6.623. Il *est* probable qu'une AL/FEM antérieure, ou une AL/FEM actuelle attendue, sera prise en compte par une agence de notation lors d'une *étape distincte*, à savoir l'évaluation du crédit de

---

[1094] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 904 et 905.

[1095] Voir la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 345 à 347. (pas d'italique dans l'original)

[1096] Moody's définit un GRI comme une entité qui est entièrement ou partiellement détenue (20% ou plus) ou contrôlée par les pouvoirs publics ou qui est dotée de statuts spéciaux/d'un mandat public établis par le gouvernement national ou local, et qui n'a pas de pouvoir d'imposition. (Moody's Investors Service, Rating Methodology, *The Application of Joint Default Analysis to Government Related Issuers*, avril 2005 (pièce EU-138/381 (présentée deux fois)), pages 1 et 2; et Moody's Investors Service, Special Comment, *Rating Government-Related Issuers in European Corporate Finance*, juin 2005 (pièce USA-517), page 2). Standard & Poor's indique que "les GRE sont souvent contrôlées partiellement ou totalement par un gouvernement (ou des gouvernements) et contribuent à la mise en œuvre des politiques ou à la fourniture de services essentiels à la population. … certaines entités dans lesquelles la participation des pouvoirs publics est faible ou nulle pourraient aussi bénéficier d'un soutien extraordinaire de ces derniers en raison de leur importance systémique ou de leur rôle déterminant comme fournisseurs de marchandises et de services essentiels". (Standard & Poor's, Global Credit Portal Ratings Direct, *General Criteria*, *Enhanced Methodology And Assumptions For Rating Government-Related Entities*, 29 juin 2009 (pièce USA-519), page 3).

référence (pour Moody's) ou le profil de crédit intrinsèque (pour Standard & Poor's) de l'entité. Cette étape est essentiellement une évaluation du degré de probabilité qu'une entité ayant le statut de GRI ait effectivement *besoin* d'un "renflouement" par les pouvoirs publics, par rapport au degré de probabilité que cette entité *obtienne* ce "renflouement". Cette évaluation inclura le soutien en cours (tel que les subventions) en tant que facteur de la situation financière globale de l'entité. Elle n'inclura pas les renflouements ni un soutien extraordinaire. À notre avis, l'AL/FEM se situerait vers l'extrémité "ordinaire, normal et prévu" de l'échelle du soutien parce qu'elle est négociée dans le cadre de la participation à un projet et est incorporée dans les activités commerciales et les attentes de l'entité concernant ses flux de liquidités, au lieu d'être une injection de capitaux inattendue en réponse à une crise ou à des difficultés financières extrêmement graves qui vise à permettre à l'entité de s'acquitter de ses obligations envers, par exemple, les détenteurs d'obligations. Il nous apparaît que la fourniture d'un tel soutien ordinaire est incorporée dans l'évaluation du crédit de référence ou du profil de crédit intrinsèque. Ce soutien ordinaire influe en effet sur le point de savoir si la société est solide ou en proie à des difficultés. La fourniture de ce soutien ordinaire réduit la probabilité que l'entité ait besoin d'un renflouement ou d'un soutien extraordinaire.[1097]

6.624. On pourrait concevoir que l'AL/FEM soit un facteur pris en considération pour l'attribution du *niveau de soutien* dont pourrait bénéficier un GRI/une GRE. Cette *troisième étape* est essentiellement une évaluation du degré de probabilité qu'un gouvernement intervienne effectivement pour aider une entité si celle-ci se trouve en proie à des difficultés financières – c'est-à-dire du point de savoir si l'entité *obtiendra* un renflouement de la part du gouvernement si elle en a besoin. Moody's a estimé à la mi-2005 qu'EADS bénéficiait d'un niveau de soutien "moyen": "Un soutien moyen a été attribué à European Aeronautic Defence & Space Co. ("EADS"), société mère d'Airbus Industrie. EADS est généralement considérée comme un exemple de réussite de la politique industrielle européenne commune. De ce fait, tout soutien éventuel à EADS est peut-être mieux placé en tant que soutien conforme à l'intérêt européen commun que ne l'est le soutien à d'autres GRI. Une fois de plus, Moody's estime que l'aspect lié à la sécurité nationale des activités d'EADS peut aussi inciter à fournir un soutien additionnel."[1098] En 2007, Moody's a décidé – ce qui est inhabituel – de relever le niveau de soutien potentiel de moyen-élevé à élevé "compte tenu de l'accumulation d'indices montrant qu'Airbus {était} perçue comme cruciale d'un point de vue économique, social et politique pour de nombreuses parties prenantes".[1099] C'était encore une évaluation de la probabilité d'un renflouement, mais l'octroi d'une AL/FEM par projet et la mise en place des conditions ayant permis à EADS d'être un exemple de réussite de la politique industrielle européenne commune ont pu entrer en ligne de compte lorsqu'il s'est agi de déterminer que les pouvoirs publics ont vivement intérêt à ce que la société survive et à ce que ses obligations envers les détenteurs d'obligations et de titres de créances subsistent.

6.625. Nous évaluons maintenant l'*importance de la distorsion* qui pourrait être indiquée par la méthode des notations. S'agissant d'une quantification de l'effet de l'AL/FEM, l'Union européenne a dit qu'elle estimait que "l'effet du statut de GRI sur le coût de la dette d'EADS était négligeable, d'après les estimations effectuées par deux banques d'investissement, Unicredit et Barkley's {*sic*}Capital, qui ont constaté une baisse de quatre points de base et cinq points de base, respectivement, pour chaque échelon gagné dans la note de crédit d'EADS. Par conséquent, tout au plus, l'existence du FEM pourrait expliquer une fraction du relèvement actuel d'un échelon de la note de crédit d'EADS en raison de son statut de GRI – c'est-à-dire une fraction de quatre à cinq points de base. Même la différence de trois échelons entre la note de GRI et la note de référence pendant la période 2007-2012 s'est traduite seulement par une amélioration de 12 à 15 points de base dans le coût de la dette à long terme; là encore, l'existence du FEM pourrait expliquer une fraction de cette incidence."[1100]

6.626. Nous notons qu'il apparaît que l'hypothèse de base qu'utilise l'expert de l'Union européenne, M. Whitelaw, pour déterminer la valeur de toute attribution du statut de GRI est

[1097] Voir le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 906.

[1098] Moody's Investors Service, Special Comment, *Rating Government-Related Issuers in European Corporate Finance*, juin 2005 (pièce USA-517), page 9.

[1099] Moody's Investors Service, Global Credit Research Announcement, *Moody's confirmation of EADS highlights government's role as odd rescuers*, 12 mars 2007 (pièce EU-139).

[1100] Réponse de l'Union européenne à la question n° 94 du Groupe spécial, paragraphe 373 (citant la réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphes 43 et 45). Voir aussi la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 343 à 347.

erronée. Il apparaît que M. Whitelaw allègue que la différence (minime) entre les notes de Moody's et de Standard & Poor's indiquera la valeur du "statut de GRI". À cet égard, il allègue qu'"{e}n tout état de cause, l'effet du classement d'EADS comme GRI sur le rendement de ses obligations est négligeable … Pour mesurer l'incidence du statut de GRI, les banques ont modifié d'un et deux échelons la note attribuée par Moody's, alors qu'elles ont conservé la note de S&P (S&P n'a pas de catégorie de notation des GRI). Dans son rapport, **[***]** estime que le rendement actuel des obligations serait modifié **[***]** points de base pour chaque changement d'échelon de A1 à A3 dans la notation de Moody's. **[***]** estime que le rendement actuel serait modifié d'environ **[***]** points de base par échelon pour les mêmes notes de crédit."[1101] Bien que cela ne soit pas expliqué en détail, il apparaît qu'il est allégué que la raison pour laquelle la différence entre les notes de Moody's et de Standard & Poor's pourrait fournir une estimation de la valeur du statut de GRI/GRE est que Standard & Poor's "n'a pas de catégorie de notation des GRI". Dans la mesure où il s'agit d'une affirmation selon laquelle Standard & Poor's n'a pas de méthode pour prendre en compte l'effet du soutien des pouvoirs publics sur les entités liées aux pouvoirs publics, nous estimons que cela est incorrect car Standard & Poor's dispose d'une méthode équivalente de notation sur la base du statut d'"entité liée aux pouvoirs publics".

6.627. Nous notons en outre que les États-Unis ont affirmé ce qui suit:

> D'une manière générale, il n'existe aucun moyen simple de distinguer les effets de subventions particulières à partir des évaluations du crédit de référence et du profil de crédit intrinsèque établis par les agences de notation. Pour ce faire, il serait nécessaire i) d'isoler les effets de subventions particulières des effets d'autres subventions et d'autres aspects des liens de la société avec les pouvoirs publics, et ii) de quantifier la variation marginale de la note de crédit due à ces effets. Moody's et S&P ne fournissent pas suffisamment de renseignements pour décomposer avec précision l'évaluation du crédit de référence non subventionné. En outre, dans ce cas particulier, il est très probable qu'Airbus n'existerait pas du tout en l'absence d'AL/FEM, comme le Groupe spécial initial l'a constaté. Par conséquent, à moins de formuler des hypothèses excessivement indulgentes au sujet de la situation d'Airbus en l'absence d'AL/FEM, comme M. Wessels le fait dans le contexte des effets défavorables, il n'est pas possible de déterminer une note de crédit pour Airbus (ou, par extension, pour EADS) en l'absence d'AL/FEM.[1102]

6.628. Nous trouvons cet argument convaincant. Nous notons les limites indiquées dans la documentation des agences, par exemple le fait que l'évaluation du crédit de référence est un "intrant défini avec précision" et ne devrait pas être interprété comme une notation "autonome", limitant ainsi la pertinence de l'argument de l'Union européenne selon lequel l'effet de distorsion de l'AL/FEM transparaît dans la différence entre l'évaluation du crédit de référence et la prétendue valeur du statut de GRI. Nous estimons donc que l'argument des États-Unis selon lequel la quantification n'est pas possible sur la base des renseignements fournis par les agences de notation est plus convaincant que la quantification effectuée par l'Union européenne.

6.629. Globalement, le statut de GRI/GRE a pu avoir une incidence, quoique limitée, sur la note de crédit d'EADS. Cela pourrait être imputable à l'obtention d'une AL/FEM pour les aéronefs antérieurs à l'A350XWB, en tant que "soutien régulier, continu", influant sur l'évaluation de référence et, peut-être, sur la prise en compte de la probabilité de l'octroi d'un soutien extraordinaire. Il est aussi possible, selon nous, que l'AL/FEM ait eu un effet sur le classement de la probabilité de l'octroi d'un soutien à un GRI/une GRE (probabilité qu'EADS *obtienne* un renflouement) et un effet correspondant sur les perceptions des détenteurs d'obligations. Cependant, c'est une *question différente* de celle de savoir si l'obtention d'une AL/FEM antérieure ou l'attente d'une AL/FEM pour le programme de développement d'un aéronef particulier a contribué à une diminution effective ou perçue des risques afférents au taux d'emprunt de société général ou des risques afférents au projet d'A350XWB du point de vue des fournisseurs partageant les risques qui participent au projet.

[1101] Réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphes 41 à 45.
[1102] Réponse des États-Unis à la question n° 115 du Groupe spécial.

Question de savoir si l'AL/FEM accroît, plutôt qu'elle ne réduit, les perceptions du risque

6.630. À titre de question additionnelle, l'Union européenne répond aux affirmations des États-Unis et aussi aux constatations de l'Organe d'appel à cet égard, en disant qu'il n'y a aucune raison pour que l'effet de l'AL/FEM sur le risque perçu afférent au projet soit en quoi que ce soit différent de celui d'un financement assuré par une source obéissant aux lois du marché, et que "l'effet du risque perçu afférent au projet fonctionne dans les deux sens".[1103] En disant cela, il apparaît que l'Union européenne veut dire que l'existence d'une AL/FEM donne aux États membres un droit sur les liquidités liées à la livraison d'un aéronef, ce qui amènerait les fournisseurs partageant les risques à voir les États membres "comme des ayants droit concurrents" en ce qui concerne les liquidités liées aux livraisons d'aéronefs, "un facteur qui *accroît*, plutôt qu'il ne réduit, leur perception du risque".[1104] Il s'agit manifestement d'un argument selon lequel toute distorsion du point de repère causée par l'AL/FEM aurait pour effet d'accroître, plutôt que de réduire, les perceptions du risque qu'avaient les fournisseurs partageant les risques.

6.631. L'argument de M. Whitelaw repose sur l'hypothèse que la seule chose qui pourrait amener les fournisseurs partageant les risques à percevoir le risque afférent au projet comme étant plus faible serait qu'Airbus soit en mesure de renoncer au financement des LCA et de s'appuyer sur ses propres fonds, avec la participation des fournisseurs partageant les risques.[1105] Nous ne jugeons pas cet argument convaincant et estimons qu'il est contraire au principe économique général énoncé dans la procédure initiale, à savoir qu'en particulier, les fournisseurs partageant les risques qui participent au projet de développement de l'aéronef perçoivent qu'il y aura davantage de fonds servant à la production de l'aéronef. Nous estimons que l'argument de l'Union européenne est contraire à la fois: a) au principe voulant que l'AL/FEM pour un projet particulier réduise le risque effectif que le projet échoue; et, corrélativement, que l'AL/FEM pour un projet réduise la perception par les participants au marché du risque associé à leur participation à ce projet[1106]; et b) au principe voulant que L'AL/FEM antérieure accordée à Airbus réduise le risque effectif associé à Airbus elle-même, et réduise la perception par les participants au marché du risque associé à Airbus et au projet; par conséquent, pour cette seule raison, l'AL/FEM fausse le point de repère relatif aux fournisseurs partageant les risques.[1107] En conséquence, nous ne sommes pas convaincus par les arguments de l'Union européenne à cet égard.

6.5.2.3.4 Conclusion concernant la question de savoir si les TRI des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB sont inférieurs au taux servant de point de repère du marché pertinent

6.632. Compte tenu de ce qui précède, l'application de la PRW en vue de l'obtention d'un taux servant de point de repère pour l'AL/FEM pour l'A350XWB donne les résultats suivants:

[1103] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 345 et 346 (citant la réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphes 34 et 35).
[1104] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 347. (italique dans l'original)
[1105] Réponse de M. Whitelaw à M. Jordan (pièce EU-121) (RCC/RCES), paragraphe 38.
[1106] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.476 et 7.480 ("{L}e soutien accordé par les pouvoirs publics à l'A380 sous la forme d'une AL/FEM réduit le niveau de risque associé au financement assuré par des fournisseurs partageant les risques, limitant de ce fait sa comparabilité avec l'AL/FEM"); et rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs,* paragraphes 899 à 903.
[1107] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.476 (faisant référence au fait que les États-Unis ont souscrit à l'argument du Brésil, deuxième déclaration orale confidentielle des États-Unis, paragraphe 40); et rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs,* paragraphes 899 à 906.

Tableau 10: Différence approximative entre les taux de rendement et le taux servant de point de repère du marché

État membre de l'UE	Taux de rendement interne (TRI) attendu des contrats d'AL/FEM A	Taux d'emprunt de société exprimé par le rendement d'une obligation d'EADS B	Commissions normales sur le marché C	PRW[1108] D	Différence entre le point de repère et le TRI (B+C+D)-A
France	**[***]**	**[***]** à **[***]**	**[***]**	PRW	(**[***]** + PRW) - **[***]** à (**[***]** + PRW) - **[***]**
Allemagne	**[***]**	**[***]** à **[***]**	**[***]**	PRW	(**[***]** + PRW) - **[***]** à (**[***]** + PRW) - **[***]**
Espagne	**[***]**	**[***]** à **[***]**	**[***]**	PRW	(**[***]** + PRW) - **[***]** à (**[***]** + PRW) - **[***]**
Royaume-Uni	**[***]**	**[***]** à **[***]**	**[***]**	PRW	(**[***]** + PRW) - **[***]** à (**[***]** + PRW) - **[***]**

6.633. Au vu de ces calculs, nous constatons que le taux de rendement (probablement sous-évalué) qu'un prêteur sur le marché demanderait pour consentir un prêt à des modalités et conditions semblables à celles du contrat d'AL/FEM concernant l'A350XWB est dans chaque cas *supérieur* au TRI (probablement surévalué) calculé par l'Union européenne qui représente les taux de rendement que les États membres attendaient et acceptaient. Nous considérons qu'Airbus a payé pour l'AL/FEM pour l'A350XWB un taux de rendement inférieur à celui qu'elle aurait payé sur le marché, que cela constituait des modalités plus avantageuses que celles que le marché offrirait et que, par voie de conséquence, un avantage a de ce fait été conféré conformément à l'article 1.1 de l'Accord SMC.

6.5.2.3.5 Éléments de preuve et considérations additionnels concernant la question de savoir si l'AL/FEM a été offerte à des conditions meilleures que les conditions commerciales

6.634. Bien que nous ayons déjà déterminé sur la base d'une analyse du point de repère du marché que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB conféraient un avantage, certains éléments de preuve versés au dossier confirment, à notre avis, cette conclusion.

6.5.2.3.5.1 Absence d'appréciations, d'analyses ou d'évaluations écrites concernant le projet de l'A350XWB, et d'autres renseignements

6.635. Nous rappelons qu'en réponse à la demande des États-Unis visant à ce que le Groupe spécial exerce le pouvoir que lui confère l'article 13 du Mémorandum d'accord de "demander des renseignements" concernant les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB, nous avons demandé à l'Union européenne de produire quatre catégories de documents, y compris les "appréciations de projets" concernant le "développement et/ou le financement de l'A350XWB" réalisées par les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques, ainsi que les "analyses de rentabilité {de l'A350XWB} fournies par EADS/Airbus" aux mêmes pouvoirs publics ou à "l'un quelconque des fournisseurs d'Airbus partageant les risques".[1109]

[1108] La PRW (prime de risque Whitelaw) est un chiffre RCES tiré de la procédure initiale, comme il est précisé plus haut aux paragraphes 6.433 et 6.457. (Voir le rapport Jordan (pièce USA-475) (RCC/RCES), paragraphe 15.)

[1109] Voir la demande des États-Unis au titre de l'article 13 datée du 20 juillet 2012 (décision du Groupe spécial rendue le 4 septembre 2012), paragraphe 13, annexe E-1.

6.636. S'agissant des "appréciations de projets", l'Union européenne a présenté une appréciation réalisée par les pouvoirs publics britanniques et a renvoyé aux annexes des contrats d'AL/FEM français et allemand concernant l'A350XWB, affirmant que ces annexes "trait{aient}, entre autres choses, des perspectives du programme relatif à l'A350XWB".[1110] Elle a ensuite expliqué que les pouvoirs publics français et espagnols n'avaient pas préparé d'"appréciation de projet formelle lorsqu'ils avaient décidé d'offrir un financement pour l'A350XWB", et que les pouvoirs publics allemands "s'étaient fondés" sur des éléments d'information figurant dans "beaucoup" des "nombreux appendices" du contrat d'AL/FEM allemand concernant l'A350XWB "pour décider de financer ou non le projet".[1111] En réponse à une autre question, elle a confirmé que, comme les pouvoirs publics français et espagnols, les pouvoirs publics allemands n'avaient eux non plus "établi" aucune appréciation, analyse ou évaluation indépendante concernant le projet de l'A350XWB "pour décider s'il y avait lieu d'accorder" une AL/FEM pour le programme relatif à l'A350XWB.[1112]

6.637. S'agissant de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, l'Union européenne a produit "un document concernant l'analyse de rentabilité" qu'apparemment, les filiales d'Airbus en France, en Allemagne, en Espagne et au Royaume-Uni "avaient communiqué aux pouvoirs publics français, allemands (y compris la KfW), espagnols et britanniques, ainsi que, en fait, à plusieurs de leurs **[***]**".[1113] Ce document est constitué de 12 diapositives tirées d'une présentation d'EADS datée du **[***]** qui contient des renseignements sur les commandes et clients d'alors de l'A350XWB, la croissance prévue du trafic aérien dans le monde, les modèles de LCA devant faire partie de la famille de l'A350XWB, la position sur le marché et les résultats commerciaux de l'A350XWB par rapport au 777 et au 787, et le nombre projeté de livraisons d'A350XWB. Il ne contient aucun renseignement ni aucune analyse concernant: i) le montant, la forme et les modalités de l'AL/FEM demandée par Airbus et/ou offerte à cette dernière; ii) de quelconques analyses du TRI ou de la valeur actuelle nette (VAN) du projet de l'A350XWB sur la base de différents scénarios, au moment de la demande d'AL/FEM; iii) de quelconques analyses de sensibilité concernant la viabilité du projet de l'A350XWB, en fonction de diverses hypothèses, au moment de la demande d'AL/FEM; iv) les risques associés au projet de l'A350XWB au moment de la demande d'AL/FEM; et v) des renseignements essentiels quant aux recettes prévues qui, étant donné la structure de l'AL/FEM, auraient été nécessaires pour une analyse du TRI ou de la VAN.[1114]

6.638. L'Union européenne a communiqué une présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB sur laquelle le Conseil d'administration d'EADS s'était appuyé pour lancer le programme relatif à l'A350XWB afin d'étayer des arguments avancés dans sa deuxième communication écrite.[1115] Elle a par la suite précisé que la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB n'avait pas été fournie en réponse à notre demande au titre de l'article 13 du Mémorandum d'accord visant les "analyses de rentabilité" de l'A350XWB car elle n'avait "jamais été présentée aux États membres de l'UE ni à l'un des quelconque fournisseurs d'Airbus partageant les risques".[1116] Nous notons que d'autres éléments de preuve indiquent que **[***]**[1117], mais aucun document de ce type n'a été produit en tant qu'élément de preuve par l'Union européenne ni communiqué d'une autre manière en réponse à nos questions.

6.639. Selon les États-Unis, la description par l'Union européenne des faits entourant la divulgation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB aux États membres de l'Union européenne concernés "apparaît comme incomplète", ce qui donne à penser que l'Union européenne a dissimulé des renseignements.[1118] À cet égard, les États-Unis se réfèrent à une déclaration faite au

[1110] Réponse de l'Union européenne à la demande du Groupe spécial du 4 septembre 2012 au titre de l'article 13:1 du Mémorandum d'accord, paragraphe 3.

[1111] Réponse de l'Union européenne à la question n° 96 b) du Groupe spécial.

[1112] Réponse de l'Union européenne à la question n° 124 a) du Groupe spécial.

[1113] Réponse de l'Union européenne à la demande du Groupe spécial du 4 septembre 2012 au titre de l'article 13:1 du Mémorandum d'accord, paragraphe 4.

[1114] **[***]** presentation, **[***]**, (document concernant l'analyse de rentabilité) (pièce EU-(article 13)-35) (RCES).

[1115] "Presentation to the EADS Board", 7 novembre 2006 (slides 1-45) et "A350XWB Business Case: Assumptions, Sensitivities and Limitations, Presentation to EADS BoD – status", 2 novembre 2006 (slides 46-68) ("présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB") (pièce EU-130) (révision) (RCES).

[1116] Réponse de l'Union européenne à la question n° 96 a) du Groupe spécial.

[1117] L'Union européenne n'a pas fourni de renseignements figurant dans des documents RCES (déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 48 (lignes 1, 8 et 9)).

[1118] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 96 a) du Groupe spécial.

Parlement britannique en juin 2009 par Ian Lucas, alors sous-secrétaire d'État parlementaire au Ministère des entreprises, de l'innovation et des compétences, qui révélait que le gouvernement britannique avait effectué une "analyse détaillée de l'analyse de rentabilité de la société"[1119] avant de finaliser l'accord d'AL/FEM concernant l'A350XWB avec Airbus.

6.640. L'Union européenne rejette les affirmations des États-Unis, expliquant que, considérée dans son contexte, la "déclaration {en question} d'un homme politique britannique" fait référence à un "concept" et non à un "document spécifique".[1120] En particulier, elle note que la déclaration intégrale en cause est ainsi libellée:

> {d}ans le cadre du processus de diligence raisonnable qu'il mène habituellement lorsqu'il examine des demandes d'investissement de lancement, le gouvernement a procédé à une évaluation détaillée de l'octroi possible d'un soutien à Airbus pour l'aéronef A350XWB. Cette évaluation comprend une analyse détaillée de l'analyse de rentabilité de la société, de la viabilité technique du projet, du marché potentiel ainsi que des avantages prévus pour l'industrie aérospatiale britannique et l'économie en général. Par suite de cette analyse, nous engageons des négociations avec la société.[1121]

6.641. Selon l'Union européenne, la référence à "l'analyse de rentabilité de la société, … la viabilité technique du projet, {le} marché potentiel ainsi que {les} avantages prévus pour l'industrie aérospatiale britannique et l'économie en général" constitue une référence aux "facteurs soumis à l'"évaluation" et à l'"analyse" des pouvoirs publics britanniques, qui ont abouti à la production d'un document – c'est-à-dire le "document des pouvoirs publics britanniques concernant l'A350XWB"" (l'appréciation britannique).[1122] En effet, l'Union européenne affirme que l'"analyse détaillée" évoquée par le sous-secrétaire d'État parlementaire britannique "*est* l'analyse figurant" dans l'appréciation britannique.[1123] À cet égard, elle identifie au moins huit phrases figurant dans quatre paragraphes de l'appréciation britannique dont elle dit qu'elles confirment que l'"analyse détaillée de l'analyse de rentabilité de la société" évoquée par le sous-secrétaire d'État parlementaire figurait dans ce document.[1124]

6.642. À notre avis, les quelques phrases tirées des quatre paragraphes de l'appréciation britannique que cite l'Union européenne ne sont pas compatibles avec une "*analyse détaillée* de l'analyse de rentabilité de la société". L'appréciation britannique reposait en partie sur la "diligence raisonnable" exercée dans trois analyses effectuées par trois entités distinctes – **[***]** et **[***]**. En effet, l'Union européenne explique que les conclusions formulées dans l'appréciation britannique reposaient sur les analyses effectuées par ces entités.[1125] Par conséquent, il se pouvait fort bien que la référence par le Ministre d'État britannique à une "analyse détaillée" de facteurs incluant "l'analyse de rentabilité de la société", ait été une référence aux travaux effectués par ces entités. Nous notons, toutefois, que l'Union européenne n'a pas fourni de copie des trois analyses séparées effectuées par **[***]** et **[***]** en réponse à notre demande visant explicitement ces documents.[1126] Il nous est donc impossible de savoir quelle est l'origine des renseignements utilisés pour parvenir aux conclusions formulées dans l'appréciation britannique et, par conséquent, nous ne sommes pas en mesure de vérifier les affirmations de l'Union européenne concernant le sens de la déclaration du Ministre d'État britannique.

6.643. Par conséquent, si l'on admet que les renseignements communiqués par l'Union européenne sont exacts, il s'avère que lorsque les pouvoirs publics français, allemands et espagnols sont convenus d'accorder, respectivement, **[***]** à Airbus pour le projet de l'A350XWB au titre des contrats d'AL/FEM (qui, nous le rappelons, sont des accords de prêt non garantis et subordonnés au succès, assortis de modalités de remboursement généralement différé), ils n'ont ni les uns ni les autres réalisé leur propre appréciation, analyse ou évaluation écrite indépendante

[1119] UK House of Commons Hansard, written answers for 29 June 2009 (pièce USA-152), page 4.
[1120] Réponse de l'Union européenne à la question n° 123 a) du Groupe spécial.
[1121] UK House of Commons Hansard, written answers for 29 June 2009 (pièce USA-152), page 4.
[1122] Réponse de l'Union européenne à la question n° 123 a) du Groupe spécial.
[1123] Réponse de l'Union européenne à la question n° 123 c) du Groupe spécial. (pas d'italique dans l'original)
[1124] Réponse de l'Union européenne à la question n° 123 c) du Groupe spécial. (non souligné dans l'original)
[1125] Réponse de l'Union européenne à la question n° 123 e) du Groupe spécial.
[1126] Réponse de l'Union européenne à la question n° 123 e) du Groupe spécial.

du projet de l'A350XWB. Cela contraste avec l'approche suivie par le Royaume-Uni, qui a effectué "une évaluation détaillée de l'octroi possible d'un soutien à Airbus pour l'aéronef A350XWB" dans le "cadre du processus de diligence raisonnable qu'il mène habituellement lorsqu'il examine des demandes d'investissement de lancement".[1127] Le fait que les pouvoirs publics français, allemands et espagnols n'ont pas effectué d'appréciation, analyse ou évaluation écrite du projet de l'A350XWB marque également une rupture par rapport aux approches adoptées par ces États membres de l'Union européenne pour les AL/FEM octroyées antérieurement, puisqu'ils avaient alors effectivement réalisé leurs propres appréciations critiques des projets.[1128]

6.644. L'Union européenne soutient que les quatre États membres de l'Union européenne avaient tous en leur possession des renseignements additionnels concernant le projet de l'A350XWB qui leur auraient permis de réaliser leurs propres appréciations, analyses et évaluations séparées.[1129] Par exemple, l'Union européenne explique que des renseignements pertinents ont été divulgués aux États membres de l'Union européenne au cours des négociations concernant l'AL/FEM, que le Vice-Président exécutif d'Airbus chargé des programmes a qualifiées de "difficiles et intensives"[1130], après **[***]**.[1131] Elle fait aussi spécifiquement référence à certains renseignements figurant dans un certain nombre des annexes des contrats d'AL/FEM français et allemand, à une lettre d'Airbus à **[***]** et à **[***]**.[1132]

6.645. Nous notons qu'il n'y a aucune trace de la teneur de **[***]**, l'Union européenne ne mettant en avant qu'un point de l'ordre du jour de cette réunion – **[***]** – pour étayer son affirmation factuelle. De plus, les seules précisions dignes d'intérêt qui sont données dans la lettre d'une page et demie adressée par Airbus à **[***]** et qui n'apparaissaient pas déjà dans le "document concernant l'analyse de rentabilité" sont la part en pourcentage des travaux **[***]** dans le projet de l'A350XWB et le montant de l'AL/FEM demandé aux pouvoirs publics **[***]**.[1133] Il ressort toutefois de la nature des renseignements figurant dans les annexes pertinentes des contrats d'AL/FEM français et allemand que les pouvoirs publics liés à Airbus ont obtenu davantage de renseignements sur la nature du projet de l'A350XWB pendant les négociations. Nous convenons avec l'Union européenne que bon nombre de ces renseignements auraient dû permettre aux pouvoirs publics liés à Airbus d'effectuer une analyse et de se faire leur propre idée d'un certain nombre d'aspects importants du projet de l'A350XWB touchant à ses coûts et à son succès commercial prévu. Toutefois, nous ne voyons rien dans les renseignements pertinents qui aurait permis aux pouvoirs publics d'effectuer une analyse et de se faire leur propre idée des risques de développement associés au projet ou des flux de recettes prévues nécessaires à la détermination des taux de rendement contractuels et, par conséquent, de la faisabilité générale et de l'attractivité du programme relatif à l'A350XWB.

6.646. L'Union européenne fait valoir qu'en raison de la subordination aux ventes des rendements que ses États membres s'attendaient à obtenir des contrats d'AL/FEM, les risques de commercialisation associés au projet de l'A350XWB étaient "beaucoup plus importants" pour eux que le "risque technologique".[1134] Ainsi, il apparaît que l'Union européenne laisse entendre qu'il n'était donc pas nécessaire qu'Airbus communique aux pouvoirs publics des États membres de l'Union européenne des analyses de sensibilité concernant la viabilité du projet de l'A350XWB ou des renseignements sur les risques associés à l'A350XWB au moment où l'AL/FEM a été demandée.[1135]

6.647. Nous rappelons, toutefois, que l'Union européenne admet qu'un aspect du risque par projet associé à l'octroi d'une AL/FEM pour l'A350XWB est précisément le risque qu'Airbus ne soit pas en mesure de développer l'aéronef avec succès. À vrai dire, le fait que les points de vue respectifs des

[1127] UK House of Commons Hansard, written answers for 29 June 2009 (pièce USA-152), page 4.
[1128] L'Union européenne souligne que du fait de l'"abrogation" de l'Accord de 1992 par les États-Unis, "aucune prescription n'imposait que l'un quelconque des États membres de l'UE réalise une appréciation critique du projet avant de s'engager à accorder un financement pour l'A350XWB". (réponse de l'Union européenne à la question n° 96 b) du Groupe spécial).
[1129] Réponse de l'Union européenne aux questions n° 123, 124 et 125 du Groupe spécial.
[1130] Voir la réponse de l'Union européenne à la question n° 123 du Groupe spécial, paragraphe 54.
[1131] Déclaration de Tom Williams, Vice-Président exécutif chargé des programmes, Airbus SAS, 17 mai 2013 (pièce EU-354) (RCC), paragraphe 3.
[1132] Réponse de l'Union européenne aux questions n° 123 a), 124 et 125 du Groupe spécial.
[1133] Lettre, Airbus **[***]**, **[***]** (pièce EU-393) (RCES).
[1134] Réponse de l'Union européenne à la question n° 124 du Groupe spécial.
[1135] Réponse de l'Union européenne à la question n° 124 du Groupe spécial.

parties concernant le risque de développement associé à l'A350XWB ont éclairé l'identification de la prime de risque par projet appropriée dans la construction du point de repère relatif au taux d'intérêt du marché pour l'AL/FEM implique que l'on devrait normalement s'attendre à ce que ces considérations fassent partie de la diligence raisonnable exercée par un prêteur sur le marché. À cet égard, nous notons que la "viabilité technique" du projet de l'A350XWB faisait, en fait, partie de l'"analyse détaillée" effectuée par les pouvoirs publics britanniques. Cela donne à penser que non seulement les pouvoirs publics britanniques estimaient que le risque de développement associé à l'A350XWB constituait un élément important de leur appréciation globale, mais aussi qu'ils possédaient des renseignements leur permettant d'évaluer les risques techniques associés au projet. Comme il a déjà été noté, toutefois, nous ne voyons aucun renseignement détaillé de ce type dans les documents dont l'Union européenne affirme qu'ils étaient en la possession de ses États membres. Cela implique que les pouvoirs publics britanniques ont procédé à leur analyse de la "viabilité technique" de l'A350XWB sur la base de renseignements qui ne provenaient pas d'Airbus.

6.648. Par ailleurs, nous notons qu'il n'y a pas non plus d'éléments de preuve indiquant que les États membres de l'Union européenne ont obtenu d'Airbus de quelconques renseignements concernant les recettes projetées du programme relatif à l'A350XWB. En effet, l'Union européenne n'a pas été en mesure de confirmer que ses États membres disposaient de ces renseignements au moment de conclure les contrats d'AL/FEM.[1136] Or en l'absence de ces renseignements, rien n'aurait permis aux pouvoirs publics français, allemands et britanniques de déterminer avec exactitude les TRI de leurs contrats d'AL/FEM respectifs, *y compris les redevances*, sur la base du calendrier des livraisons prévues.

6.649. Compte tenu des faits et considérations qui précèdent, nous arrivons aux conclusions suivantes concernant la méthode et les faits dont les États membres de l'Union européenne se sont servis pour éclairer leurs décisions d'accepter d'accorder une AL/FEM pour l'A350XWB:

i. bien qu'ils aient engagé les négociations sur l'AL/FEM concernant l'A350XWB **[***]** en recourant aux services de "nombreux" "conseillers juridiques et financiers" et qu'ils aient apparemment exercé leur propre "diligence raisonnable"[1137], les pouvoirs publics français, allemands et espagnols n'ont "établi" ni réalisé aucune appréciation écrite du projet de l'A350XWB;

ii. dans la mesure où la France, l'Allemagne et l'Espagne ont effectivement réalisé une quelconque appréciation, analyse ou évaluation du projet de l'A350XWB, il n'y en a aucune trace écrite et, par ailleurs, cette éventuelle appréciation, analyse ou évaluation non écrite reposait sur des renseignements communiqués par Airbus qui ne concernaient pas les risques de développement afférents au projet de l'A350XWB;

iii. l'"analyse détaillée" effectuée par les pouvoirs publics britanniques de la "viabilité technique" du projet de l'A350XWB, dont nous avons constaté, nous le rappelons, qu'il représentait pour Airbus une entreprise aussi ou même plus difficile que celui de l'A380 du point de vue du risque de développement, reposait sur des renseignements qui n'avaient pas été communiqués par Airbus concernant les spécifications techniques et/ou les risques de développement associés à l'A350XWB; et

iv. les renseignements sur les flux de recettes projetées qui auraient été nécessaires pour que les pouvoirs publics français, allemands et britanniques déterminent avec exactitude les TRI de leurs contrats d'AL/FEM respectifs, *y compris les redevances*, sur la base du calendrier des livraisons prévues n'ont pas été communiqués à ces États membres de l'Union européenne.

[1136] La déclaration sous serment de **[***]**, contrôleur pour le programme relatif à l'A350XWB chez Airbus, indique que les renseignements sur les prix utilisés pour le calcul des TRI dans le présent différend remontent à **[***]**. (Voir Déclaration de **[***]**, contrôleur, Programme A350XWB d'Airbus, 10 avril 2014 (pièce EU-506) (RCES)). Toutefois, ni Airbus ni l'Union européenne ne sont en mesure de confirmer que ces renseignements étaient connus des pouvoirs publics des États membres de l'UE au moment de la signature de leurs contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB respectifs.

[1137] Déclaration de Tom Williams, Vice-Président exécutif chargé des programmes, Airbus SAS, 17 mai 2013 (pièce EU-354) (RCC), paragraphes 3 et 6.

6.650. Pour examiner la pertinence de ces constatations pour notre conclusion antérieure selon laquelle les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques ont accordé une AL/FEM pour l'A350XWB à un taux d'intérêt inférieur à celui du marché, nous sommes guidés par l'extrait suivant du rapport de l'Organe d'appel dans la procédure initiale:

> Du fait que l'évaluation {de la question de savoir si un prêt confère un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC} est axée sur le moment auquel le prêteur et l'emprunteur engagent la transaction, elle doit porter sur la manière dont le prêt est structuré et le risque pris en compte, et non sur la manière dont le prêt produit effectivement ses résultats au cours du temps.{} Une telle analyse *ex ante* des transactions financières est couramment utilisée et des modèles financiers appropriés ont été élaborés à cette fin. L'analyse d'un point de vue financier se fait comme suit. L'investisseur engage des ressources pour un investissement en escomptant un flux de revenus futurs qui constituera un rendement positif sur l'investissement effectué. Pour décider d'engager ou non des ressources pour un investissement particulier, il examinera d'autres possibilités d'investissement. Il prendra sa décision sur la base de renseignements disponibles à ce moment-là sur les conditions du marché et de projections concernant la manière dont ces conditions économiques évolueront probablement (demande future et prix du produit, coûts futurs, etc.). Les renseignements disponibles seront, dans la plupart des cas, imparfaits. L'investisseur n'a pas une faculté de prévision parfaite et il y a donc toujours une certaine probabilité, considérable dans certains cas, que ses projections s'écarteront notablement de ce qui se produira effectivement. Par conséquent, la détermination du point de savoir si l'investissement était rationnel sur le plan commercial doit se faire sur la base des renseignements dont l'investisseur disposait au moment où la décision d'investir a été prise.[1895]
>
> _____
>
> [1895] Cette approche *ex ante* est entièrement compatible avec la manière dont les méthodes financières ont été élaborées pour vérifier les projections au moyen d'analyses de sensibilité et de l'établissement de scénarios.[1138] (note de bas de page de l'original)

6.651. Bien que l'Organe d'appel ait dit cela pour souligner que la "rationalité commerciale"[1139] d'un prêt devait être évaluée en fonction des attentes des parties qui existaient au moment de la conclusion du contrat de prêt, il est évident qu'il reconnaît également qu'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. À notre avis, les conclusions auxquelles nous sommes parvenus concernant la méthode et les faits dont les États membres de l'Union européenne se sont servis pour éclairer leurs décisions d'accepter d'accorder à Airbus environ **[***]** d'euros d'AL/FEM pour l'A350XWB donne à penser qu'ils n'ont chacun, à des degrés divers, pas respecté la règle dont on s'attendrait à ce qu'elle soit normalement observée par un prêteur commercial. Selon nous, cet élément de preuve donne à penser que les États membres de l'Union européenne ont conclu les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB d'une manière incompatible avec la manière dont un prêteur commercial l'aurait fait, confirmant ainsi notre constatation de subventionnement.

6.5.2.3.5.2 Évaluations et déclarations des pouvoirs publics

6.652. Les États-Unis font valoir qu'un certain nombre de documents et déclarations des pouvoirs publics britanniques, ainsi qu'un accord entre l'État français et l'*Office national d'études et de recherches aérospatiales* (ONERA), démontrent que l'AL/FEM pour l'A350XWB n'a pas été accordée à des conditions commerciales. Parmi les documents sur lesquels les États-Unis s'appuient en ce qui concerne les mesures d'AL/FEM britanniques pour l'A350XWB figurent plusieurs documents publics des pouvoirs publics britanniques, dans lesquels il est dit que l'AL/FEM est "nécessaire pour compléter le soutien financier du marché" et que la justification fondamentale de l'investissement de lancement est de remédier à l'apparente "réticence des marchés de capitaux à financer des

[1138] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 836 (note de bas de page omise).

[1139] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 836.

projets {de LCA} comportant des coûts de développement des produits aussi élevés, des risques technologiques et commerciaux aussi importants et des périodes avant retour sur investissement aussi longues".[1140] Nous notons également que l'appréciation britannique (qui n'a pas été rendue publique) contient des déclarations semblables qui sont RCES.[1141] Un autre document des pouvoirs publics britanniques fait état d'"un besoin clairement identifié" de financement public.[1142]

6.653. Bien que, comme dans la procédure initiale, nous reconnaissions que, des fonds publics ayant été engagés, il est possible que les fonctionnaires aient été enclins à qualifier publiquement d'essentielle la participation des pouvoirs publics aux projets d'Airbus[1143], les documents internes reprennent ces points de vue, ce qui donne à penser qu'ils reflètent correctement la position effective des pouvoirs publics britanniques. Cela étaye un peu plus notre conclusion selon laquelle l'AL/FEM pour l'A350XWB – surtout dans le contexte britannique – confère un "avantage".

6.654. Bien que nous soyons moins certains que l'Accord avec l'ONERA[1144] fournisse des éléments de preuve pertinents établissant le comportement non commercial des pouvoirs publics français en ce qui concerne l'AL/FEM pour l'A350XWB, en particulier parce que cet accord est postérieur aux contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB et que la mesure dans laquelle il régit l'octroi par la France d'une AL/FEM pour l'A350XWB n'est pas claire, nous considérons qu'il constitue un exposé des vues des pouvoirs publics français à cet égard, et que cela aussi étaye un peu plus notre conclusion exposée plus haut.

6.5.2.4 Conclusion concernant la question de savoir si l'AL/FEM pour l'A350XWB est une subvention

6.655. L'AL/FEM est une contribution financière comportant un transfert direct de fonds, sous la forme d'un prêt, conformément à l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.

6.656. S'agissant du désaccord entre les parties sur le point de savoir si un avantage est conféré par cette contribution financière conformément à l'article 1.1 b), les taux attendus dans le cadre des contrats d'AL/FEM pour l'A350XWB sont inférieurs à un point de repère du marché pertinent. Nous concluons donc qu'un "avantage" a de ce fait été conféré et que les contrats d'AL/FEM français, allemand, espagnol et britannique pour l'A350XWB constituent chacun une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC.

6.5.2.5 Spécificité

6.657. Les États-Unis allèguent que les subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A350XWB sont spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.[1145] L'Union européenne ne conteste pas les allégations de spécificité des États-Unis.

[1140] Voir UK House of Commons Business, Innovation and Skills Committee, "Full Speed ahead: maintaining UK excellence in motorsport and aerospace", Sixth Report of Session 2009-10, Report, formal minutes, and oral and written evidence, 9 mars 2010 (pièce USA-44), page 10 (paragraphe 17); "Repayable Launch Investment", site Web du Ministère britannique des entreprises, de l'innovation et des compétences, consulté en février (pièce USA-63); et "Aerospace and Defence Industries Launch Investment", site Web du Ministère britannique du commerce et de l'industrie, consulté le 21 octobre 2006 (pièce initiale US-106), (pièce USA-120).

[1141] Version RCES de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 281 (citant des RCES figurant dans l'évaluation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphe 4 (point 3, lignes 1 et 2)).

[1142] Ce besoin "repose habituellement sur la défaillance du marché ou sur l'existence d'objectifs clairs des pouvoirs publics en matière de répartition qui doivent être atteints". (UK Treasury, "the Green Book: appraisal and evaluation in Central Government", édition de 2003, mise à jour en juillet 2011 (pièce EU-352), paragraphe 3.2).

[1143] Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1919.

[1144] "Les avances récupérables permettent un partage entre l'État et l'industrie du risque lié au développement de nouveaux aéronefs. Compte tenu de l'intensité capitalistique requise par ces opérations de développement, le recours à ce dispositif est généralement nécessaire pour compléter les concours financiers de marché." (*Investissements d'avenir, convention "opérateur ONERA" Action: "recherche dans le domaine de l'aéronautique"*, 31 juillet 2010 (Accord avec l'ONERA (pièce USA-54), article 3.1).

[1145] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 533. Voir aussi la deuxième communication écrite des États-Unis (version RCES), paragraphe 588.

6.658. Nous notons que chacune des contributions financières contestées est négociée avec la filiale d'Airbus pertinente et accordée à celle-ci, la société mère (EADS) agissant dans certains cas comme cocontractant ou garant. Il s'ensuit que les subventions accordées dans le cadre de chaque contrat sont explicitement limitées à "certaines entreprises" au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Nous constatons donc que chacune des subventions accordées conformément aux contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB contestés est spécifique au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC, et peut donc être contestée au titre de la Partie III dudit accord.

6.5.3 Question de savoir si les mesures d'AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sont des subventions à l'exportation prohibées

6.5.3.1 Introduction

6.659. Dans la présente procédure de mise en conformité, les États-Unis allèguent que les subventions AL/FEM accordées par les États membres de l'Union européenne dans le cadre des programmes relatifs à l'A380 et l'A350XWB sont subordonnées *de facto* aux résultats à l'exportation et sont donc des subventions prohibées au sens de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC.[1146] Nous rappelons que les États-Unis ont formulé les mêmes allégations en ce qui concerne les *mesures d'AL/FEM pour l'A380* dans la procédure initiale et que le Groupe spécial a constaté qu'ils avaient étayé ces allégations pour les mesures d'AL/FEM allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380, mais pas pour les mesures d'AL/FEM françaises pour l'A380.[1147] En appel, l'Organe d'appel a infirmé les constatations du Groupe spécial initial, concluant que celui-ci avait fait erreur en interprétant et appliquant l'article 3.1 a) et la note de bas de page 4 de l'Accord SMC.[1148] Toutefois, après avoir énoncé l'interprétation correcte de ces dispositions, l'Organe d'appel a jugé qu'il n'était pas en mesure de "compléter l'analyse" étant donné qu'il n'y avait pas suffisamment de constatations factuelles ou de données de fait non contestées dans le dossier du Groupe spécial.[1149] Nous avons conclu plus haut dans le présent rapport que les États-Unis avaient le droit de présenter leurs allégations au titre de l'article 3.1 a) concernant les mesures d'AL/FEM pour l'A380 dans le présent différend sur la mise en conformité, et nous allons maintenant examiner le bien-fondé de ces allégations, et celui des allégations des États-Unis au titre de l'article 3.1 a) concernant les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB, dans les sous-sections suivantes. Nous commençons par rappeler les constatations formulées par l'Organe d'appel dans la procédure initiale et examiner les indications fournies quant à la manière de déterminer si une subvention est subordonnée *de facto* aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC.

6.5.3.2 Constatations du Groupe spécial initial et de l'Organe d'appel

6.660. Devant le Groupe spécial initial, les États-Unis ont fait valoir que chacun des contrats d'AL/FEM concernant l'A380[1150] constituait une subvention prohibée subordonnée en fait aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC.[1151] Le Groupe spécial initial, citant la note de bas de page 4 de l'Accord SMC et le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *Canada – Aéronefs*, a énoncé les trois éléments nécessaires à une constatation de l'existence d'une subvention à l'exportation *de facto* prohibée: a) l'"octroi" d'une subvention b) qui est "liée aux" c) "exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues".[1152] Il a constaté qu'il était satisfait au premier élément parce qu'il avait

[1146] Les États-Unis ne font pas valoir que toute subvention de ce type est subordonnée *de jure* aux résultats à l'exportation.

[1147] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.689.

[1148] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1102 et 1103.

[1149] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1104 et 1415 b).

[1150] Les États-Unis ont également fait valoir devant le Groupe spécial initial que des mesures d'AL/FEM pour d'autres LCA d'Airbus constituaient des subventions à l'exportation prohibées, mais ces allégations ne sont pas en cause dans la présente procédure de mise en conformité.

[1151] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.582. Les États-Unis ont également fait valoir que les contrats étaient subordonnés en droit aux résultats à l'exportation, mais ces allégations ont été rejetées par le Groupe spécial initial, n'étaient pas en cause devant l'Organe d'appel et ne sont pas en cause dans la présente procédure de mise en conformité.

[1152] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.630.

précédemment conclu dans son rapport que les mesures d'AL/FEM pour l'A380 étaient des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC qui étaient accordées à Airbus par les États membres de l'Union européenne concernés.[1153] Il a ensuite conclu qu'au moment où les États membres de l'Union européenne concernés avaient accordé les mesures d'AL/FEM pour l'A380 à Airbus, les pouvoirs publics "prévoyai{ent} des exportations ou recettes d'exportation" en rapport avec cet aéronef, ce qui satisfaisait au troisième élément.[1154] Il a jugé que le deuxième élément, c'est-à-dire l'élément "lié à" établissant la subordination entre l'octroi d'une subvention et les résultats à l'exportation, "{pouvait} être établi{} dans les cas où la subvention {avait} été accordée *parce que* l'autorité qui accord{ait} la subvention prévoyait des résultats à l'exportation".[1155] Appliquant ce critère juridique, le Groupe spécial initial a examiné les éléments de preuve[1156] et a conclu que les subventions AL/FEM allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380 étaient subordonnées *de facto* aux résultats à l'exportation. Il a conclu, toutefois, que la mesure d'AL/FEM française pour l'A380 n'était pas subordonnée *de facto* aux résultats à l'exportation.[1157]

6.661. L'Union européenne et les États-Unis ont tous deux fait appel de certains aspects des constatations du Groupe spécial initial dans ce contexte. Dans son rapport, l'Organe d'appel a confirmé les constatations du Groupe spécial initial selon lesquelles les mesures d'AL/FEM pour l'A380 étaient des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC qui avaient été accordées à Airbus par les États membres de l'Union européenne concernés.[1158] Il a également confirmé les constatations du Groupe spécial initial selon lesquelles les pouvoirs publics des quatre États membres de l'Union européenne concernés prévoyaient des exportations ou des recettes d'exportation en rapport avec l'A380 lorsqu'ils avaient accordé les subventions AL/FEM pour l'A380 à Airbus.[1159]

6.662. L'Organe d'appel a toutefois constaté que le Groupe spécial initial avait énoncé un critère juridique incorrect régissant l'évaluation de la *subordination de facto* aux exportations. Selon lui, le critère juridique correct consistait à savoir non pas si la subvention était accordée *parce que* l'autorité accordant la subvention prévoyait des résultats à l'exportation, mais plutôt si l'octroi de la subvention "vis{ait} à inciter le bénéficiaire à améliorer ses résultats à l'exportation futurs".[1160] Nous l'appellerons le critère de l'incitation à l'exportation. En adoptant ce critère, l'Organe d'appel a énoncé les caractéristiques essentielles des subventions que le critère – et, par conséquent, l'article 3.1 a) de l'Accord SMC – visait à soumettre à des disciplines. En particulier, il a expliqué que le critère de l'incitation à l'exportation était rempli "lorsque la subvention {était} accordée de façon à inciter le bénéficiaire à exporter d'une manière qui ne refl{était} pas simplement les conditions de l'offre et de la demande sur le marché intérieur et les marchés d'exportation non faussés par l'octroi de la subvention".[1161] Il a en outre déclaré que "{d}es subventions

[1153] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.650.

[1154] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.654.

[1155] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.644. (italique dans l'original)

[1156] Ces éléments de preuve "comprenaient non seulement des éléments de preuve démontrant que le respect des modalités contractuelles de remboursement subordonnées aux ventes supposerait nécessairement des exportations, mais aussi des éléments de preuve concernant les prévisions en matière de résultats à l'exportation des trois gouvernements, le fait qu'ils comptaient sur Airbus pour rembourser intégralement le principal prêté et les intérêts et qu'ils l'escomptaient, ainsi que d'autres dispositions contractuelles et renseignements présentés par les États-Unis qui révélaient au moins une partie de la motivation qui avait poussé les gouvernements respectifs à conclure chacun des contrats". (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.690) (note de bas de page omise)

[1157] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.689.

[1158] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 929.

[1159] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1080.

[1160] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1044. L'Organe d'appel a expliqué que le critère juridique retenu par le Groupe spécial initial "assimil{ait} {indûment} le critère de la subordination aux exportations à la (aux) raison(s) de l'octroi d'une subvention". (Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1063)

[1161] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1045.

subordonnées aux exportations favoriser{aient} … les ventes à l'exportation d'un bénéficiaire par rapport à ses ventes intérieures".[1162]

6.663. L'Organe d'appel a également fourni des indications concernant les outils d'analyse à l'aide desquels un groupe spécial pouvait tenter de détecter ces caractéristiques. Spécifiquement, il a indiqué que cet examen pouvait être fondé sur une comparaison du "rapport entre les exportations *prévues* et les ventes intérieures du produit subventionné qui s'établirait en conséquence de l'octroi de la subvention" et de "la situation en l'absence de la subvention".[1163] Nous désignerons le premier élément sous le nom de ratio prévu, le second, sous le nom de ratio de référence, et la comparaison et l'interprétation de ces deux ratios, sous le nom d'analyse des ratios. Dans son rapport, l'Organe d'appel a dit qu'un ratio de référence pouvait être établi d'après des données relatives aux ventes antérieures du "même produit" (ou, en l'espèce, du "même modèle de LCA") "avant l'octroi de la subvention".[1164] Dans le présent rapport, nous appellerons cette méthode la méthode des données de référence antérieures. L'Organe d'appel a également déclaré qu'un ratio de référence pouvait, à titre subsidiaire, être fondé sur "les résultats hypothétiques d'une entreprise voulant maximiser les bénéfices en l'absence de l'octroi de la subvention".[1165] Nous appellerons cette méthode la méthode des données de référence hypothétiques.

6.664. Ayant conclu que le Groupe spécial initial avait appliqué un critère juridique incorrect régissant la subordination *de facto* aux exportations, l'Organe d'appel a infirmé ses constatations selon lesquelles les contrats d'AL/FEM allemand, espagnol et britannique concernant l'A380 étaient subordonnés *de facto* aux résultats à l'exportation et selon lesquelles le contrat d'AL/FEM français concernant l'A380 ne l'était pas.[1166] Il a ensuite tenté de compléter l'analyse juridique, mais a conclu que les constatations du Groupe spécial initial et les faits non contestés figurant dans le dossier établissaient uniquement qu'au moment où les États membres concernés avaient accordé à Airbus les mesures d'AL/FEM pour l'A380, ils prévoyaient des exportations ou des recettes d'exportation, et il n'a donc pas appliqué le critère de l'incitation à l'exportation.[1167] L'Organe d'appel a ensuite tenté d'effectuer une analyse des ratios, mais il a constaté qu'il n'y avait pas suffisamment d'éléments de preuve dans le dossier pour lui permettre de le faire. N'étant pas en mesure d'établir l'existence de la subordination exigée entre l'octroi des mesures d'AL/FEM pour l'A380 et les résultats à l'exportation, l'Organe d'appel ne s'est pas prononcé sur l'allégation concernant le fait que les mesures d'AL/FEM pour l'A380 constituaient des subventions à l'exportation prohibées *de facto*.[1168] Nous nous prononçons maintenant sur cette allégation ainsi que sur l'allégation des États-Unis selon laquelle les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB sont également des subventions à l'exportation *de facto* prohibées au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.

6.5.3.3 Arguments des États-Unis

6.665. Les États-Unis font valoir que les contrats d'AL/FEM français, allemands, espagnols et britanniques concernant les programmes relatifs à l'A380 comme à l'A350XWB sont des subventions à l'exportation *de facto* prohibées au sens de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC. S'agissant des contrats d'AL/FEM concernant l'A380, ils affirment que le Groupe spécial initial et l'Organe d'appel ont déjà conclu que ces mesures étaient des subventions accordées à Airbus en prévision d'exportations ou de recettes d'exportation, de sorte que la seule question non résolue est celle de savoir si ces subventions étaient "liées", c'est-à-dire subordonnées, aux résultats à l'exportation. Les États-Unis font valoir qu'une analyse des ratios était le "seul élément manquant {dans le rapport de l'Organe d'appel} qui empêchait de

[1162] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1053.
[1163] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1047. (italique dans l'original)
[1164] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1047 et 1099.
[1165] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1047.
[1166] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1083 et 1103.
[1167] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1091, 1097 et 1098.
[1168] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1101 et 1104.

démontrer de façon probante que les mesures d'AL/FEM {pour l'A380} étaient subordonnées en fait aux exportations"[1169], et que le ratio de référence pour l'A380 était le seul élément manquant dans l'analyse des ratios de l'Organe d'appel.[1170] Ils calculent ensuite pour l'A380 un ratio prévu de 2:8[1171] et un ratio de référence de 2:5, puis effectuent une analyse des ratios et concluent que cette analyse démontre que les contrats d'AL/FEM concernant l'A380 sont subordonnés *de facto* aux résultats à l'exportation.[1172] En outre, s'appuyant à la fois sur des éléments de preuve accessibles au public et sur les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB eux-mêmes, les États-Unis font valoir que les mesures pour l'A350XWB ont été accordées en prévision d'exportations ou de recettes d'exportation.[1173] Ils calculent ensuite pour l'A350XWB un ratio prévu de 2:21[1174] et un ratio de référence de 2:11[1175], effectuent une analyse des ratios et concluent que cette analyse démontre que les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB sont subordonnés *de facto* aux résultats à l'exportation.[1176] En d'autres termes, les États-Unis concluent que ces subventions sont subordonnées *de facto* aux résultats à l'exportation parce que les analyses des ratios montrent qu'en présence des subventions, Airbus exporterait un plus grand nombre d'A380 et d'A350XWB qu'elle ne le ferait en l'absence des subventions.

6.5.3.4 Arguments de l'Union européenne

6.666. L'Union européenne fait valoir que ni les mesures d'AL/FEM pour l'A380 ni les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ne sont des subventions à l'exportation *de facto* prohibées. Elle présente trois raisonnements principaux dans ce contexte. Premièrement, elle affirme que même si les États-Unis ont établi que les mesures pertinentes sont des subventions spécifiques et que les États membres les ont accordées à Airbus en prévision de résultats à l'exportation ou de recettes d'exportation, et ont effectué des analyses des ratios valables en ce qui concerne chaque ensemble de mesures, le dossier reste insuffisant pour démontrer l'existence d'une subordination *de facto* aux exportations. Cela tient au fait que les États-Unis n'étayent pas suffisamment leur démonstration de la subordination *de facto* aux exportations par des références aux modalités des *subventions elles-mêmes* qui subordonnent les subventions aux résultats à l'exportation. Deuxièmement, l'Union européenne fait valoir que la manière dont les États-Unis calculent leurs ratios prévus et leurs ratios de référence dans ce contexte est entachée d'un vice rédhibitoire. Troisièmement, elle fait valoir que même si les États-Unis ont effectué pour l'A380 ou l'A350XWB une analyse des ratios viable qu'ils interprètent comme indiquant que les mesures d'AL/FEM visant ces LCA sont subordonnées *de facto* aux résultats à l'exportation, ils ont donné une interprétation erronée de cette analyse. Cela tient au fait que toute "distorsion" pertinente de l'analyse des ratios n'est pas le résultat de quelconques caractéristiques de subordination aux exportations des subventions pertinentes, mais celui d'une évolution de la structure de la demande de LCA sur le marché.

6.5.3.5 Arguments des tierces parties

6.5.3.5.1 Brésil

6.667. Le Brésil estime qu'il ressort des indications pertinentes de l'Organe d'appel concernant la subordination aux exportations qu'une démonstration de la subordination aux exportations d'une subvention donnée n'exige pas la construction d'une analyse des ratios.[1177] En revanche, il considère que cette analyse est un élément de preuve possible qui pourrait valablement éclairer un examen de la subordination aux exportations d'une subvention donnée. Dans ce contexte, le Brésil note que la démonstration de la subordination *de jure* aux exportations n'appelle aucun critère des effets effectifs ou potentiels sur le commerce et, par conséquent, comme une analyse des ratios – dont il qualifie la création de "difficile et souvent peu instructive"[1178] – constitue précisément ce

[1169] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 304.
[1170] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 166 et 186.
[1171] Le présent rapport présentera le ratio prévu et le ratio de référence comme étant des ratios des ventes intérieures (le premier chiffre) aux ventes à l'exportation (le deuxième chiffre).
[1172] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 183, 187 et 188.
[1173] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 190 à 192; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 298.
[1174] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 195.
[1175] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 196.
[1176] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 199.
[1177] Communication du Brésil en tant que tierce partie, paragraphes 32 à 56.
[1178] Communication du Brésil en tant que tierce partie, paragraphe 54.

type de critère, il fait valoir que l'obligation d'effectuer une analyse des ratios pour démontrer la subordination *de facto* aux exportations créerait deux critères juridiques différents pour la subordination *de jure* et la subordination *de facto*.[1179] Le Brésil fait valoir que ce résultat irait à l'encontre des indications explicites données par l'Organe d'appel dans son rapport sur l'affaire *Canada – Aéronefs,* selon lesquelles le critère est le même pour la subordination *de jure* et la subordination *de facto*.[1180] Néanmoins, il admet qu'il est possible qu'une analyse des ratios, en elle-même, puisse démontrer qu'une subvention donnée est subordonnée aux exportations dans certaines circonstances.[1181]

6.5.3.5.2 Canada

6.668. Le Canada fait valoir que l'Organe d'appel a établi que le critère de l'incitation à l'exportation régissait la question de savoir si une subvention était subordonnée *de facto* aux exportations prévues, et qu'une analyse des ratios constituait un "cadre" pour l'évaluation de ce critère.[1182] Il avertit, toutefois, qu'une analyse des ratios ne devrait pas être évaluée isolément, mais que sa pertinence doit être évaluée dans le cadre de l'examen de la configuration globale des faits pertinents.[1183] Le Canada fait en outre valoir que les États-Unis n'ont pas démontré que les mesures d'AL/FEM pour l'A380 ou les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB étaient subordonnées *de facto* aux résultats à l'exportation.[1184] Il affirme que les États-Unis se sont fondés sur des renseignements erronés pour calculer le ratio prévu pour l'A380 et n'ont pas démontré que la manière dont ils calculaient les ratios de référence pour l'A380 et l'A350XWB était conforme aux indications de l'Organe d'appel concernant la façon de construire des ratios de référence.[1185] Enfin, le Canada affirme que les États-Unis ne démontrent pas que toute variation alléguée apparaissant dans leurs analyses des ratios qui, d'après eux, indique que les mesures d'AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sont subordonnées *de facto* aux résultats à l'exportation n'est pas due simplement à une évolution des conditions du marché plutôt qu'à l'octroi des mesures d'AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB.[1186]

6.5.3.5.3 Chine

6.669. La Chine estime que les indications pertinentes de l'Organe d'appel concernant la subordination aux exportations montrent que le critère de l'incitation à l'exportation est le seul critère permettant de déterminer la subordination *de facto* aux exportations.[1187] Elle considère qu'une détermination de la subordination *de facto* aux exportations, qui est régie par le critère de l'incitation à l'exportation, doit en outre être déduite de la configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de la subvention pertinente.[1188] Elle est donc d'avis qu'une analyse des ratios peut être pertinente pour l'application du critère de l'incitation à l'exportation, mais ne permet pas à elle seule l'application de ce critère en l'absence d'une analyse de la configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de la subvention pertinente.[1189]

6.5.3.5.4 Japon

6.670. Le Japon affirme qu'une évaluation de la subordination *de facto* aux exportations doit reposer sur des éléments de preuve établissant que la configuration globale des faits montre que l'octroi de la subvention incite Airbus à exporter davantage de LCA qu'elle ne le ferait en l'absence de la subvention.[1190] Une analyse des ratios peut être prise en compte avec tous les autres faits

[1179] Communication du Brésil en tant que tierce partie, paragraphes 49 à 51.
[1180] Communication du Brésil en tant que tierce partie, paragraphes 41 et 56.
[1181] Réponse du Brésil en tant que tierce partie à la question n° 2 du Groupe spécial.
[1182] Communication du Canada en tant que tierce partie, paragraphes 6 et 7.
[1183] Réponse du Canada en tant que tierce partie à la question n° 2 du Groupe spécial, paragraphes 9 à 11.
[1184] Communication du Canada en tant que tierce partie, paragraphe 9.
[1185] Communication du Canada en tant que tierce partie, paragraphes 10 à 13.
[1186] Communication du Canada en tant que tierce partie, paragraphes 14 à 17.
[1187] Réponse de la Chine en tant que tierce partie à la question n° 2 du Groupe spécial, paragraphes 1 à 3.
[1188] Réponse de la Chine en tant que tierce partie à la question n° 2 du Groupe spécial, paragraphe 4.
[1189] Réponse de la Chine en tant que tierce partie à la question n° 2 du Groupe spécial, paragraphes 5 à 7.
[1190] Communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphe 11.

pertinents.[1191] Le Japon a des réserves quant à la fiabilité des données que les États-Unis utilisent pour calculer leurs ratios prévus pertinents, et il se demande si la manière dont les États-Unis calculent ces ratios est compatible avec les indications de l'Organe d'appel.[1192] Il exprime des préoccupations semblables concernant les ratios de référence des États-Unis.[1193] Enfin, il demande au Groupe spécial d'examiner si toute augmentation pertinente des ventes à l'exportation d'Airbus par rapport aux ventes intérieures est causée par l'octroi des mesures pour l'A380 et l'A350XWB, par opposition à d'autres facteurs.[1194]

6.5.3.6 Évaluation par le Groupe spécial

6.671. L'article 3.1 a) de l'Accord SMC est ainsi libellé:

> Exception faite de ce qui est prévu dans l'Accord sur l'agriculture, les subventions définies à l'article premier dont la liste suit seront prohibées:
>
> a) subventions subordonnées, en droit ou en fait[4], soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions, aux résultats à l'exportation, y compris celles qui sont énumérées à titre d'exemple dans l'Annexe I[5]

[4] Cette condition est remplie lorsque les faits démontrent que l'octroi d'une subvention, sans avoir été juridiquement subordonné aux résultats à l'exportation, est en fait lié aux exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues. Le simple fait qu'une subvention est accordée à des entreprises qui exportent ne sera pas pour cette raison considéré comme une subvention à l'exportation au sens de cette disposition. (note de bas de page de l'original)

[5] Les mesures désignées dans l'Annexe I comme ne constituant pas des subventions à l'exportation ne seront pas prohibées en vertu de cette disposition, ni d'aucune autre disposition du présent Accord. (note de bas de page de l'original)

6.672. Conformément à l'article 3.2 de l'Accord SMC, les Membres n'accorderont ni ne maintiendront de telles subventions.

6.673. La note de bas de page 4 énonce un critère permettant de déterminer quand une subvention est subordonnée en fait aux résultats à l'exportation. Elle précise qu'une subvention à l'exportation *de facto* peut exister lorsque: a) "l'octroi d'une subvention"; b) "est … lié aux"; c) "exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues"; l'Organe d'appel a dit qu'il s'agissait de "trois éléments fondamentaux distincts".[1195]

6.674. Le sens du terme "subordonné" employé à l'article 3.1 a) est "conditionnel" ou "dépendant, pour exister, de quelque chose d'autre".[1196] Pour qu'une subvention à l'exportation soit considérée comme prohibée, il faut donc que son octroi soit conditionnel ou dépendant des résultats à l'exportation. L'article 3.1 a) dispose en outre que cette subordination aux exportations peut être la condition exclusive régissant l'octroi d'une subvention prohibée ou peut figurer "parmi plusieurs autres conditions". L'Organe d'appel a expliqué que dans la note de bas de page 4, l'expression "lié aux" était employée comme synonyme de "subordonné" ou "conditionnel", si bien qu'un "lien" entre l'octroi d'une subvention et les exportations effectives ou prévues remplissait le critère juridique "subordonnées" énoncé à l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.[1197]

6.675. L'Organe d'appel a expliqué que la subordination *de facto* aux exportations "{pouvait} être établi{e} à l'aide du critère suivant: l'octroi de la subvention vise-t-il à inciter le bénéficiaire à

[1191] Réponse du Japon en tant que tierce partie à la question n° 2 du Groupe spécial, paragraphes 6 à 12.
[1192] Communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphes 15 à 18.
[1193] Communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphes 19 à 25.
[1194] Communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphes 26 à 30.
[1195] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 346 (citant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 169).
[1196] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1037 (citant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 166).
[1197] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, note de bas de page 2323 (citant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphe 107).

améliorer ses résultats à l'exportation futurs?", autrement dit le critère de l'incitation à l'exportation.[1198] Il a en outre expliqué que le critère de l'incitation à l'exportation était rempli "lorsque la subvention {était} accordée de façon à inciter le bénéficiaire à exporter d'une manière qui ne refl{était} pas simplement les conditions de l'offre et de la demande sur le marché intérieur et les marchés d'exportation non faussés par l'octroi de la subvention".[1199] Ce critère "{devait} être évalué{} sur la base des renseignements dont l'autorité qui accord{ait} la subvention dispos{ait} au moment où la subvention {était} octroyée".[1200]

6.676. Le critère permettant de déterminer qu'il y a subordination *de facto* aux exportations "est un critère objectif"[1201], et les éléments de preuve y afférents ""doi{vent} être *déduit{s}* de la configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de la subvention", qui peuvent inclure …: i) la conception et la structure de la mesure d'octroi de la subvention; ii) les modalités de fonctionnement énoncées dans une telle mesure; et iii) les circonstances factuelles pertinentes entourant l'octroi de la subvention, qui donnent le contexte permettant de comprendre la conception, la structure et les modalités de fonctionnement de la mesure".[1202] Par conséquent, bien que le critère ne soit "pas rempli par la motivation subjective des pouvoirs publics qui accordent la subvention à améliorer les résultats à l'exportation futurs du bénéficiaire"[1203], les raisons pour lesquelles l'autorité accorde une subvention peuvent quand même constituer un élément pertinent.[1204]

6.677. L'Organe d'appel a indiqué qu'une évaluation de la subordination *de facto* aux exportations "pourrait être fondée sur une comparaison entre … le rapport entre les exportations *prévues* et les ventes intérieures du produit subventionné qui s'établirait en conséquence de l'octroi de la subvention" et "la situation en l'absence de la subvention"[1205], c'est-à-dire une analyse des ratios. Lorsque l'analyse des ratios "montr{e} que, toutes autres choses étant égales, l'octroi de la subvention constitue une incitation à réorienter les ventes prévues vers les exportations … cela indiquerait" l'existence d'une subordination *de facto* aux exportations.[1206] L'Organe d'appel a également donné des exemples chiffrés illustrant dans quels cas l'analyse des ratios prouverait ou non l'existence d'une subordination *de facto* aux exportations.[1207]

6.678. Avec ces critères juridiques présents à l'esprit, nous allons maintenant examiner les allégations des États-Unis au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC concernant chacune des mesures d'AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB contestées. Nous scindons cet examen en trois parties. Premièrement, nous examinons si les États-Unis ont démontré l'octroi des subventions pertinentes. Deuxièmement, nous examinons si les États-Unis ont établi que ces subventions avaient été accordées en prévision d'exportations ou de recettes d'exportation.[1208] Troisièmement,

---

[1198] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1044.

[1199] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1045.

[1200] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1049.

[1201] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1050. L'Organe d'appel a également établi que "la vocation exportatrice d'un bénéficiaire {pouvait} être prise en compte comme *un* fait pertinent, à condition qu'il s'agisse d'un fait parmi d'autres faits examinés et qu'il ne soit pas le seul à étayer une constatation" de subordination aux exportations. (Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1052 (citant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 173)) (italique dans l'original)

[1202] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1046 (citant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 167). (italique dans l'original; note de bas de page omise)

[1203] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1050.

[1204] Voir le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1050, 1051 et 1063.

[1205] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1047. (italique dans l'original)

[1206] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1047.

[1207] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1048.

[1208] Dans la procédure initiale, les États-Unis ont limité leurs allégations au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC concernant les mesures d'AL/FEM pour l'A380 à la subordination alléguée fondée sur les exportations ou recettes d'exportation prévues plutôt qu'effectives. Conformément à cette approche, dans la

nous évaluons si les États-Unis ont démontré que l'octroi de ces subventions était lié, ou subordonné, à cette prévision.

6.5.3.6.1 Octroi d'une subvention

6.679. Le Groupe spécial initial a constaté, et l'Organe d'appel a confirmé, que chacune des mesures d'AL/FEM pour l'A380 accordées à Airbus par les États membres concernés était une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC. Plus haut dans le présent rapport, nous avons constaté que chacune des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB accordées à Airbus par les États membres concernés était une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC. Les États-Unis ont donc établi le premier des trois éléments qu'ils devaient démontrer au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC s'agissant tant des mesures d'AL/FEM pour l'A380 que des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB.

6.5.3.6.2 Exportations ou recettes d'exportation prévues

6.5.3.6.2.1 A380

6.680. Le Groupe spécial initial a constaté, et l'Organe d'appel a confirmé, que chacun des contrats d'AL/FEM concernant l'A380 avait été octroyé en prévision d'exportations ou de recettes d'exportation.[1209] Nous ne relevons rien dans le dossier de la présente procédure de mise en conformité qui remet cette constatation en question. Les États-Unis ont donc établi le troisième des trois éléments qu'ils devaient démontrer au titre de l'article 3.1 a) s'agissant des mesures d'AL/FEM pour l'A380.

6.5.3.6.2.2 A350XWB

6.681. Ni le Groupe spécial initial ni l'Organe d'appel n'ont eu l'occasion de formuler des constatations sur le point de savoir si les États membres de l'Union européenne concernés prévoyaient des exportations ou des recettes d'exportation au moment où leurs pouvoirs publics ont accordé les subventions AL/FEM pour l'A350XWB à Airbus. Les États-Unis produisent donc dans la présente procédure de mise en conformité des éléments de preuve dont ils allèguent qu'ils établissent cette prévision en ce qui concerne les pouvoirs publics de chacun des États membres de l'Union européenne. Ces éléments de preuve prennent deux formes principales, à savoir des renseignements à la disposition du public et les modalités des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB eux-mêmes. Nous résumons ces éléments de preuve ci-après:

- Les États-Unis font valoir qu'"au moment où les États membres ont finalisé leur engagement de fourniture d'une AL/FEM" pour l'A350XWB, le carnet de commandes d'Airbus indiquait que la société avait obtenu 505 commandes pour l'A350XWB, "dont *462 concernaient des ventes en dehors de l'UE*".[1210] Ils font valoir que ces chiffres "sont

présente procédure de mise en conformité, il apparaît que les États-Unis limitent leurs allégations au titre de l'article 3.1 a) concernant tant les mesures d'AL/FEM pour l'A380 que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB à la subordination alléguée fondée sur les exportations ou recettes d'exportation prévues plutôt qu'effectives. (Voir la première communication écrite des États-Unis, paragraphes 178 à 201.)

[1209] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.654; et rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1080 (confirmant la constatation du Groupe spécial initial). Voir aussi la première communication écrite des États-Unis, paragraphes 172 à 176 (citant des documents sur lesquels le Groupe spécial initial s'est appuyé dans ce contexte, y compris Airbus Global Market Forecast 2000-2019, juillet 2000 (pièce USA-68/EU-160 (présentée deux fois)); Airbus, Briefing 3rd quarter, 1998 (pièce initiale US-359) (pièce USA-69); "Airbus Launches A3XX Program, Sees Strong Demand in Asia", *Aviation Now*, février 2000 (pièce USA-70); "Airbus bets the company", *The Economist*, 16 mars 2000 (pièce initiale US-363) (pièce USA-71); Communiqué de presse du Ministère du commerce et de l'industrie, "Byers Announces £530 Million Government Investment in Airbus", 13 mars 2000 (pièce initiale US-360) (pièce USA-72); "Blair Says Airbus will Repay 530 Mln Stg UK Gvt Investment", *AFX.com*, 18 janvier 2005 (pièce initiale US-361) (pièce USA-73); et le contrat d'AL/FEM espagnol concernant l'A380 (pièce initiale US-73) (pièce USA-88) (RCC)). Les États-Unis allèguent en outre que les éléments de preuve qu'ils présentent concernant le calcul de leur ratio prévu pour l'A380 démontrent un peu plus le niveau d'exportations prévues qui était requis par les pouvoirs publics des États membres concernés dans ce contexte. (Première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 258)

[1210] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 177 (citant la base de données d'Ascend, Gross Orders and Year End Backlog A330, A350, 777 and 747, 1990-2011 (au 14 février 2012)

publics et étaient certainement connus des pouvoirs publics liés à Airbus au moment où chaque décision {d'accorder une AL/FEM pour l'A350XWB} a été prise".[1211]

- Les États-Unis allèguent que "les dirigeants d'Airbus mettaient régulièrement en avant la *clientèle principalement étrangère* de l'A350XWB dans leurs diaporamas".[1212] À l'appui de cette allégation, ils citent cinq diaporamas présentés par des dirigeants et des employés d'entités liées à Airbus entre 2007 et 2010 inclusivement.[1213]

- Les États-Unis allèguent que "la société mère d'Airbus, EADS, a vanté sa stratégie à long terme "Vision 2020"" dans une publication indiquant, entre autres, qu'"{à} l'heure actuelle, EADS exporte environ 75% de sa production; près de 50% de notre chiffre d'affaires est réalisé hors d'Europe. Tout en maintenant notre base européenne, nous étendons notre zone d'influence aux États-Unis. Comme troisième pilier, nous renforçons notre présence dans les pays émergents afin de participer à leur dynamisme et à leur remarquable réussite".[1214]

- Les États-Unis font valoir qu'"{e}n 2009, des déclarations des quatre États membres liés à Airbus confirmaient aussi qu'ils prévoyaient que les ventes de l'A350XWB seraient largement réorientées vers les exportations".[1215] Ils citent en exemple une de ces déclarations faite par le Premier Ministre britannique, M. Cameron, "lorsqu'il a officiellement inauguré la nouvelle usine de construction des ailes de l'A350XWB d'Airbus au pays de Galles"[1216]; M. Cameron a déclaré: "Le gouvernement s'est engagé à bâtir une économie plus équilibrée avec un secteur manufacturier, des exportations et des investissements privés renforcés, qui crée des emplois et des débouchés dans tout le Royaume-Uni. Je me réjouis de l'ouverture des nouvelles installations ultramodernes d'Airbus, qui contribueront à ces objectifs et soutiendront notre programme en faveur d'une croissance économique durable".[1217]

- Les États-Unis font également valoir qu'il ressort des modalités des subventions AL/FEM pour l'A350XWB que la conception, la structure et les modalités de fonctionnement de ces subventions établissent que les États membres de l'Union européenne concernés prévoyaient l'exportation de l'A350XWB au moment où les pouvoirs publics ont accordé les mesures d'AL/FEM pour cet aéronef. En effet, ils font valoir que "les contrats concernant cet ensemble très récent d'AL/FEM ont les mêmes caractéristiques *de jure* que celles qui avaient auparavant amené le Groupe spécial à conclure que l'AL/FEM pour l'A380 avait été accordée en prévision d'un grand nombre d'exportations".[1218] Spécifiquement, ils font valoir que les mesures pour l'A350XWB sont subordonnées au succès, fondées sur des prélèvements, à remboursement différé et non garanties, comme l'étaient les mesures d'AL/FEM pour l'A380.[1219] De plus, les mesures d'AL/FEM

(pièce USA-293) (résumant les renseignements bruts sur les commandes figurant dans la base de données d'Ascend)) (italique dans l'original). Voir aussi la base de données d'Ascend, Boeing and Airbus Deliveries in Units 2001-2011, Commercial Operators (données demandées le 13 janvier 2012) (pièce USA-112) (fournissant des renseignements bruts sur les commandes figurant dans la base de données d'Ascend).

[1211] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 194.

[1212] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 177. (italique dans l'original)

[1213] Première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 275 (citant Fabrice Brégier, Directeur d'exploitation, Airbus, "A350XWB programme status", présentation d'EADS, North America Investor Forum 2010, 18 mars 2010 (pièce USA-74); Barry Eccleston, Président-Directeur général, Airbus Amérique du Nord, "Cowen and company 28th Annual Aerospace/Defence Conference", présentation d'Airbus, 6 février 2007 (pièce USA-75); Andy Shankland, Vice-Président chargé de la commercialisation, Airbus, "A350XWB, Market update", présentation d'Airbus, Innovation days d'Airbus, 11–12 mai 2009 (pièce USA-76); Nali Rafanimanana, Directeur des ventes des produits A350XWB, "A350XWB, Shaping Efficiency", présentation d'Airbus, 9 juin 2009 (pièce USA-77); et Colin Stuart, Vice-Président chargé de la commercialisation, Airbus, "Airbus commercial update", présentation d'Airbus, Aircraft Finance and Commercial Aviation 2007, 1er mars 2007 (pièce USA-78)).

[1214] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 177 (citant EADS, "EADS – Taking off into its second decade" (non daté), page 2 (pièce USA-79)).

[1215] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 177.

[1216] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 177.

[1217] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 177 (citant le communiqué de presse d'Airbus, "British Prime Minister opens new Airbus wing factory for A350XWB", 13 octobre 2011 (pièce USA-80)).

[1218] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 310.

[1219] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 190.

> pour l'A350XWB "reflè{ent} la prévision d'un nombre spécifique de ventes, dont beaucoup devraient nécessairement être des ventes à l'exportation. Comme dans le cas de l'A380, les contrats d'AL/FEM ont été … structurés de manière à ce que le prêt soit remboursé intégralement une fois qu'Airbus aurait atteint un certain niveau de ventes".[1220] Les États-Unis font valoir que le marché de l'Union européenne ne pouvait pas absorber ces volumes de ventes et que, de ce fait, les pouvoirs publics de l'Union européenne concernés avaient forcément prévu "un grand nombre d'exportations".[1221] Par conséquent, "{l}es États membres de l'UE n'auraient pas accordé le financement s'ils ne s'étaient pas attendus à ce qu'Airbus atteigne effectivement les objectifs déclarés".[1222]

6.682. L'Union européenne ne conteste pas substantiellement la valeur probante des éléments de preuve des États-Unis concernant cette question ni leur conclusion selon laquelle les États membres de l'Union européenne concernés prévoyaient des exportations ou des recettes d'exportation en rapport avec l'A350XWB au moment où les pouvoirs publics ont accordé les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB à Airbus.[1223] De plus, nous ne voyons pas de raison substantielle de mettre en doute la conclusion des États-Unis sur ce point.[1224] En effet, nous rappelons que le Groupe spécial initial et l'Organe d'appel ont tous deux été d'avis que les États membres de l'Union européenne savaient qu'Airbus était une société à vocation exportatrice[1225], et ont constaté que les mesures d'AL/FEM pour l'A380 avaient été accordées en prévision d'exportations sur la base de types d'éléments de preuve semblables, en substance, à ceux que les États-Unis présentent en l'espèce pour démontrer que les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB ont été accordés en prévision d'exportations. Nous concluons donc que les États-Unis ont établi le troisième des trois éléments qu'ils devaient démontrer au titre de l'article 3.1 a) s'agissant des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB.

6.5.3.7 "Lié aux" exportations ou recettes d'exportation prévues

6.683. Les États-Unis affirment que l'octroi de chacun des contrats d'AL/FEM concernant l'A380 et l'A350XWB était en fait "lié aux", c'est-à-dire subordonné aux, exportations ou recettes d'exportation prévues. Il apparaît qu'ils se fondent sur la combinaison de deux types généraux d'éléments de preuve pour démontrer cette subordination. Premièrement, les États-Unis se fondent sur les éléments de preuve qu'ils utilisent également pour établir la prévision d'exportations ou de recettes d'exportation. Cela inclut de prétendus aspects de la conception, de la structure et des modalités de fonctionnement des contrats eux-mêmes, qui ont été examinés plus haut dans la section précédente. Deuxièmement, ils effectuent deux analyses des ratios, l'une concernant l'A380 et l'autre concernant l'A350XWB, dont ils font valoir qu'elles indiquent toutes deux que les mesures d'AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sont subordonnées *de facto* aux résultats à l'exportation. Ils font valoir que ces analyses des ratios, conjuguées aux éléments de preuve déjà examinés plus haut qui démontrent que les pouvoirs publics des États membres de l'Union européenne concernés prévoyaient des exportations ou des recettes d'exportation en rapport avec l'A380 et l'A350XWB lorsqu'ils ont accordé à Airbus les subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB, démontrent que les subventions visaient à inciter Airbus à améliorer ses résultats à l'exportation futurs, ce qui fait qu'il est satisfait au critère de l'incitation à l'exportation et qu'il est établi que les mesures sont subordonnées *de facto* aux résultats à l'exportation.

6.684. L'Union européenne répond que l'approche des États-Unis concernant la démonstration de la subordination *de facto* aux exportations des mesures d'AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB est

---

[1220] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 191.
[1221] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 310.
[1222] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 191.
[1223] Nous notons que certains renseignements RCES, dont l'Union européenne a expliqué qu'ils étaient connus des États membres lorsqu'ils ont octroyé les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB, témoignent d'une demande émanant de l'extérieur de l'UE pour l'A350XWB. (Document concernant l'analyse de rentabilité (pièce EU-(Article 13)-35) (RCES), diapositives 3, 4, 6 et 7)
[1224] Les États-Unis allèguent en outre que les éléments de preuve qu'ils présentent concernant le calcul de leur ratio prévu pour l'A350XWB démontrent un peu plus le niveau d'exportations prévues qui était requis par les pouvoirs publics des États membres concernés dans ce contexte. (Première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 258)
[1225] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.678; et rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1094.

entachée d'un vice rédhibitoire à trois égards. Premièrement, elle fait valoir que les États-Unis ont fourni des éléments de preuve insuffisants pour démontrer la subordination *de facto* aux exportations parce qu'une analyse des ratios ne permet pas d'appliquer le critère de l'incitation à l'exportation même lorsqu'il est couplé à une constatation de prévision d'exportations ou de recettes d'exportation. Deuxièmement, elle fait valoir que les États-Unis ont calculé des ratios prévus et des ratios de référence non valables pour les deux aéronefs pertinents. Troisièmement, elle fait valoir que les États-Unis ont mal interprété les résultats de leurs analyses des ratios, même à supposer qu'ils soient techniquement valables. Nous examinons ces questions ci-après.

6.5.3.7.1 Valeur probante d'une analyse des ratios

6.685. Nous commençons par examiner dans quelle mesure une analyse des ratios permet l'application du critère de l'incitation à l'exportation. Nous notons que ni les États-Unis ni l'Union européenne ne font valoir qu'une analyse des ratios permet à elle seule l'application de ce critère dans tous les cas en droit. En revanche, il apparaît que les deux parties admettent qu'une analyse des ratios, si elle peut être effectuée, peut constituer un élément pertinent à prendre en considération pour l'application du critère de l'incitation à l'exportation.[1226]

6.686. Nous rappelons qu'il a été établi dans le rapport de l'Organe d'appel dans la procédure initiale que le critère de l'incitation à l'exportation régissait les examens relatifs à la subordination *de facto* aux exportations au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC. De plus, "{l}'existence d'une subordination *de facto* aux exportations … doit être *déduite* de la configuration globale des faits".[1227] Le terme "doit" indique que l'examen de la configuration globale des faits est obligatoire. L'Organe d'appel a en outre expliqué que ces faits "{pouvaient} inclure" la conception, la structure et les modalités de fonctionnement de la mesure contestée, et les faits entourant son octroi.[1228] Le fait que l'Organe d'appel a spécifiquement énoncé ces éléments dénote leur importance. Toutefois, le membre de phrase "peuvent inclure" suggère qu'il peut y avoir d'autres éléments pertinents à prendre en considération dans la configuration globale des faits.[1229] Il apparaît que cette suggestion préfigure l'introduction de l'analyse des ratios dans le rapport de l'Organe d'appel. Il est ensuite indiqué dans ce rapport que "dans le cas où des éléments de preuve pertinents existent, *l'évaluation* pourrait être fondée sur" une analyse des ratios.[1230] Dans ce contexte, nous croyons comprendre que la locution "l'évaluation" désigne l'évaluation du critère de l'incitation à l'exportation.[1231] Le membre de phrase "pourrait être" donne à penser que l'évaluation *n'a pas à être* fondée sur une analyse des ratios, même lorsqu'une telle analyse peut être effectuée. Le membre de phrase "dans les cas où des éléments de preuve pertinents existent" donne à penser qu'il peut être possible de résoudre la question de la subordination aux exportations sur la base d'autres éléments de preuve, comme la conception, la structure et les modalités de fonctionnement de la mesure contestée, dans les cas où les éléments de preuve exigés pour une analyse des ratios n'existent pas.

6.687. La première question qui se pose, par conséquent, est celle de savoir si un groupe spécial peut déterminer qu'une subvention est subordonnée *de facto* aux résultats à l'exportation sans effectuer au préalable une analyse des ratios. La réponse à cette question est clairement "oui", comme le montre l'analyse de l'affaire *Canada – Aéronefs* effectuée par l'Organe d'appel dans son rapport et exposée ci-après:

[1226] Voir, par exemple, la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 304; et la réponse de l'Union européenne à la question n° 21 du Groupe spécial.

[1227] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1046. (italique dans l'original; non souligné dans l'original; guillemets internes omis)

[1228] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1046.

[1229] Voir le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 169 ("Nous pensons comme le Groupe spécial que les faits qui *devraient* être pris en compte dans une affaire particulière dépendent des circonstances propres à cette affaire."). (italique dans l'original)

[1230] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1047. (pas d'italique dans l'original)

[1231] Voir le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1099 ("Nous rappelons notre constatation selon laquelle, dans les cas où de tels éléments de preuve existent, l'évaluation du point de savoir si l'octroi d'une subvention fournit une telle incitation pourrait être faite sur la base d'une {analyse des ratios}.").

> {D}ans l'affaire *Canada – Aéronefs*, le Groupe spécial a examiné plusieurs éléments de preuve avant de déterminer que les subventions accordées à certaines sociétés du secteur aérospatial canadien dans le cadre de la mesure en cause – le programme Partenariat technologique Canada (PTC) – étaient en fait liées aux exportations prévues. Par exemple, les Modalités du programme exigeaient que les décisions en matière de financement dépendent, entre autres, du point de savoir si les projets financés généreraient des ventes à l'exportation et accroîtraient la compétitivité internationale des sociétés financées. En outre, les candidats étaient tenus d'indiquer si le projet à financer accroîtrait les exportations et de faire une distinction entre les ventes intérieures et les ventes à l'exportation lorsqu'ils indiquaient les ventes effectives et les ventes futures. *À notre avis, la conception et la structure du programme PTC, comme le montrent divers documents y relatifs, ainsi que le fort potentiel d'exportation des projets financés ont démontré que l'octroi de subventions dans le cadre du programme visait à inciter les candidats au financement à accroître les exportations et, par conséquent, à améliorer les résultats à l'exportation des sociétés canadiennes*. Dans la procédure ultérieure au titre de l'article 21:5, il n'a pas été constaté que le programme PTC révisé, qui supprimait les critères de sélection en rapport avec l'exportation comme fondement des décisions en matière de financement, ainsi que les objectifs déclarés du programme consistant à accroître les exportations, constituait une subvention subordonnée aux exportations. En d'autres termes, les éléments de preuve pertinents n'indiquaient pas que la mesure révisée visait à inciter les bénéficiaires à améliorer leurs résultats à l'exportation futurs.[1232] (pas d'italique dans l'original; notes de bas de page omises)

6.688. Ainsi, l'Organe d'appel a conclu que la mesure en cause dans l'affaire *Canada – Aéronefs* aurait satisfait au critère de l'incitation à l'exportation, même en l'absence de toute analyse des ratios, en raison de sa conception et de sa structure, considérées dans leur contexte conjointement avec le fort potentiel d'exportation des projets financés. Cette conclusion montre bien qu'il n'est pas nécessaire de procéder à une analyse des ratios pour appliquer le critère de l'incitation à l'exportation, et elle confirme en outre que la conception, la structure et les modalités de fonctionnement d'une subvention sont des éléments de poids à prendre en considération pour l'application de ce critère.

6.689. Dans ce contexte, nous en profitons pour faire état d'une autre dimension pertinente du critère de l'incitation à l'exportation et de l'analyse des ratios. Lorsqu'il a évoqué en détail la compatibilité du critère de l'incitation à l'exportation avec les dispositions pertinentes de l'Accord SMC, et en particulier sa cohérence avec la Liste exemplative de subventions à l'exportation figurant à l'Annexe I, l'Organe d'appel a dit que "{d}es subventions subordonnées aux exportations favoriser{aient} … les ventes à l'exportation d'un bénéficiaire par rapport à ses ventes intérieures".[1233] Bien qu'elle ne réponde peut-être pas à la question relative à l'ensemble potentiel des produits auxquels un groupe spécial peut se référer lorsqu'il évalue ce favoritisme relatif[1234], cette déclaration donne à penser qu'il est satisfait au critère de l'incitation à l'exportation lorsqu'une subvention vise à inciter: a) une *société* bénéficiaire donnée b) à *opérer*

[1232] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1055.

[1233] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1053.

[1234] Le critère de l'incitation à l'exportation lui-même ne renvoie à aucun produit de référence spécifique. Nous notons donc que, lorsqu'il a expliqué pourquoi la mesure examinée dans l'affaire *Canada – Aéronefs* aurait satisfait au critère de l'incitation à l'exportation (mais pas sur la base d'une analyse des ratios, qui renvoie spécifiquement au "produit subventionné"), l'Organe d'appel a expliqué que la mesure pertinente "visait à inciter les candidats au financement à *accroître les exportations* et, par conséquent, à *améliorer les résultats à l'exportation des sociétés canadiennes*". (Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1055) (pas d'italique dans l'original) Nous rappelons également que l'un des éléments pertinents pris en considération dans l'affaire *Canada – Aéronefs* dans ce contexte était "les documents de financement de PTC dans le domaine de l'exportation". (Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, note de bas de page 2352) Nous ne voyons pas très bien si ce libellé indique que les subventions visant à inciter un Membre de l'OMC à améliorer ses résultats à l'exportation futurs de manière générale, ou une société particulière à améliorer ses résultats à l'exportation pour toutes ses gammes de produits (par exemple, un programme de subventions dans le cadre duquel des avantages ont été offerts uniquement à des secteurs à vocation fondamentalement exportatrice, ou encore à des sociétés afin qu'elles développent de nouveaux produits destinés à l'exportation) peuvent satisfaire au critère de l'incitation à l'exportation.

une discrimination à l'encontre des ventes intérieures au profit des ventes à l'exportation c) d'une *manière contraire aux forces du marché pertinentes* que sont l'offre et la demande. La présence de l'élément discriminatoire apparaît comme particulièrement importante parce que l'on peut s'attendre à ce que de nombreuses subventions à la production conduisent le bénéficiaire à accroître l'*offre* d'un produit pertinent, l'incitant de ce fait à exporter ce produit d'une manière qui ne reflète pas les conditions de l'*offre* sur le marché intérieur non faussées par l'octroi de la subvention. L'Organe d'appel a toutefois averti que ces faits n'établiraient pas en eux-mêmes que la subvention satisfaisait au critère de l'incitation à l'exportation: "Le simple fait que de telles subventions peuvent accroître la production de la société qui est vendue sur le marché d'exportation ne les soumet pas à la discipline prévue dans la Partie II de l'Accord SMC."[1235] Il a également expliqué qu'"{il}ne voul{ait} *pas* dire que le critère {était} rempli simplement parce que l'octroi de la subvention {était} destiné à accroître la production du bénéficiaire, même si cette production accrue {était} entièrement exportée".[1236] Par conséquent, quels que soient les éléments de preuve qu'un groupe spécial peut utiliser pour évaluer le critère de l'incitation à l'exportation (par exemple, une analyse des ratios), la valeur probante de ces éléments de preuve dépendra dans une large mesure de leur capacité à indiquer valablement si une subvention incite l'entreprise bénéficiaire à favoriser les ventes à l'exportation par rapport aux ventes intérieures.

6.690. Cela étant, une autre question se pose quant à la mesure dans laquelle une analyse des ratios, dans les cas où elle a été effectuée, détermine le résultat du critère de l'incitation à l'exportation. Sur cette question, l'indication de l'Organe d'appel selon laquelle l'évaluation du critère de l'incitation à l'exportation "pourrait être fondée sur" une analyse des ratios donne à penser que cette analyse n'est pas nécessairement concluante pour le critère de l'incitation à l'exportation, mais peut plutôt constituer un aspect important de cette évaluation. Comme pour souligner ce point, l'Organe d'appel dit ce qui suit à la fin d'un paragraphe pertinent de son rapport:

> Dans les cas où les éléments de preuve montrent que, toutes autres choses étant égales, l'octroi de la subvention constitue une incitation à réorienter les ventes prévues vers les exportations, … cela *indiquerait* que l'octroi de la subvention est en fait lié aux exportations prévues.[1237] (pas d'italique dans l'original)

6.691. Le paragraphe suivant du rapport de l'Organe d'appel est reproduit dans son intégralité ci-après. Comme l'indiquent les passages soulignés, il contient manifestement un libellé non concluant concernant la nature décisive de l'analyse des ratios:

> Les exemples chiffrés suivants montrent quand l'octroi d'une subvention peut ou non viser à inciter le bénéficiaire à améliorer ses résultats à l'exportation futurs. Supposons qu'une subvention soit conçue pour permettre au bénéficiaire d'accroître sa production future de cinq unités. Supposons également que le rapport existant entre les ventes à l'exportation et les ventes intérieures du bénéficiaire, au moment où la subvention est accordée, soit de 2:3. L'octroi de la subvention ne sera *pas* lié aux exportations prévues si, toutes autres choses étant égales, le rapport prévu entre les ventes à l'exportation et les ventes intérieures n'est pas supérieur au rapport existant. En d'autres termes, si, dans le cadre de la mesure d'octroi de la subvention, le bénéficiaire n'est pas censé exporter plus de deux des cinq unités additionnelles devant être produites, cela indique l'absence de lien. À l'inverse, l'octroi de la subvention serait lié *aux* exportations prévues si, toutes autres choses étant égales, le bénéficiaire était censé exporter au moins trois des cinq unités additionnelles devant être produites. En d'autres termes, la subvention est conçue de telle manière qu'elle est censée réorienter les ventes futures du bénéficiaire au profit des ventes à l'exportation, même si le bénéficiaire peut également être censé accroître ses ventes intérieures.[1238] (italique dans l'original; non souligné dans l'original)

[1235] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1054.

[1236] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1045. (pas d'italique dans l'original)

[1237] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1047.

[1238] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1048.

6.692. Deux paragraphes plus loin, toutefois, l'Organe d'appel rappelle que la subordination *de facto* aux exportations:

> *doit être établi{e} sur la base de la configuration globale des faits … y compris la conception, la structure et les modalités de fonctionnement* de la mesure d'octroi de la subvention. De fait, le rapport conditionnel entre l'octroi de la subvention et les résultats à l'exportation doit être objectivement observable sur la base de tels éléments de preuve pour que la subvention vise à inciter le bénéficiaire à améliorer ses résultats à l'exportation futurs.[1239] (pas d'italique dans l'original)

6.693. Par ailleurs, dans le paragraphe qui vient immédiatement après, lorsqu'il examine les déficiences perçues de l'analyse de l'allégation des États-Unis au titre de l'article 3.1 a) exposée dans le rapport du Groupe spécial initial, l'Organe d'appel explique que la question de la subordination *de facto* est axée sur:

> *ce que* les pouvoirs publics ont fait, sur le plan de la conception, de la structure et des modalités de fonctionnement de la subvention, pour inciter le bénéficiaire à améliorer ses résultats à l'exportation futurs. En fait, la question de savoir si l'octroi d'une subvention est conditionné par les résultats à l'exportation futurs doit être tranchée au moyen d'une évaluation *de la subvention elle-même,* compte tenu des circonstances factuelles pertinentes …[1240] (italique dans l'original; note de bas de page omise)

6.694. Plus loin dans son rapport, l'Organe d'appel dit à nouveau qu'"{i}l faut évaluer le point de savoir si {le critère de l'incitation à l'exportation} est rempli sur la base d'un examen de la mesure d'octroi de la subvention et des faits entourant l'octroi de la subvention, y compris la conception, la structure et les modalités de fonctionnement de la mesure".[1241]

6.695. Le rapport de l'Organe d'appel souligne donc constamment l'importance de l'examen de la conception, de la structure et des modalités de fonctionnement de la mesure contestée au moment d'évaluer si une mesure est subordonnée *de facto* aux résultats à l'exportation. En revanche, il n'accorde pas de manière générale la même valeur à l'analyse des ratios. Il n'indique jamais qu'une analyse des ratios permet à elle seule l'application du critère de l'incitation à l'exportation ou que la réalisation d'une analyse des ratios remplace l'analyse de la configuration globale des faits ou de la *subvention* pertinente *elle-même* lorsqu'il s'agit de tenter de détecter si cette subvention est subordonnée aux résultats à l'exportation. Cela nous donne fortement à penser qu'il est primordial – même nécessaire – d'examiner la *subvention elle-même* pour évaluer si elle est subordonnée *de facto* aux résultats à l'exportation et, aussi, qu'en l'absence de cet examen, une analyse des ratios ne devrait pas permettre à elle seule d'appliquer le critère de l'incitation à l'exportation.

6.696. Étant donné cette observation, nous jugeons utile d'énoncer plus spécifiquement la nature de la relation entre une analyse de la conception et de la structure d'une subvention elle-même et une analyse des ratios. L'Organe d'appel a décrit séparément l'analyse de la conception et de la structure d'une subvention, d'une part, et l'analyse des ratios, d'autre part, dans le contexte de l'examen des éléments de preuve qui sont importants pour l'évaluation de la subordination aux exportations par un groupe spécial. Les deux analyses doivent donc être distinctes, au moins dans une mesure appréciable. En d'autres termes, la seconde ne peut pas être simplement une méthode permettant d'exprimer la première en soi. Nous rappelons donc qu'une analyse des ratios est, en substance, une comparaison des comportements en matière de ventes attendus d'une entreprise en l'absence et en présence d'une subvention. Nous rappelons en outre que le

---

[1239] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1050.

[1240] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1051.

[1241] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1056. Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1052 ("En fait, dans les cas où une subvention est accordée à un bénéficiaire qui est censé exporter, il faut prendre en compte ce fait *conjointement avec* d'autres facteurs pertinents, y compris la conception, la structure et les modalités de fonctionnement de la subvention, ainsi que d'autres circonstances factuelles pertinentes entourant l'octroi de la subvention, afin de déterminer si l'octroi de la subvention vise, comme il est expliqué ci-dessus, à inciter le bénéficiaire à améliorer ses résultats à l'exportation futurs, et est donc "en fait lié aux exportations … prévues".'). (italique dans l'original; non souligné dans l'original)

comportement en matière de ventes pertinent de l'entreprise en présence de la subvention aux fins d'une analyse des ratios est "le rapport entre les exportations *prévues* et les ventes intérieures du produit subventionné qui s'établirait en conséquence de l'octroi de la subvention".[1242] L'Organe d'appel n'a pas précisé quelle devrait être la source de ces attentes.[1243] À notre avis, toutefois, ces attentes doivent procéder d'une bonne connaissance des modalités d'une subvention, y compris sa conception et sa structure (ou peut-être des attentes manifestes concernant ces aspects qui s'avèrent en fin de compte exactes), sans quoi il apparaît difficile de voir de quelle façon vraiment une analyse des ratios pourrait aider à détecter si cette subvention est subordonnée aux exportations. Il apparaît en outre que ce raisonnement est compatible avec l'explication de l'Organe d'appel selon laquelle le critère de l'incitation à l'exportation – et, donc, par extension, une analyse des ratios – "doit être évalué{} sur la base des renseignements dont l'autorité qui accorde la subvention dispose au moment où la subvention est octroyée"[1244] parce que, bien entendu, l'entité qui accorde la subvention aura toujours une bonne connaissance de la subvention qu'elle accorde. Nous concluons donc que, quelle que soit la source des attentes concernant les comportements en matière de ventes d'une entreprise dans le contexte du calcul d'un ratio prévu pertinent, ces attentes doivent procéder de la compréhension de la conception et de la structure de la subvention. Selon nous, ces observations montrent qu'une analyse des ratios ne remplace pas une analyse de la subvention elle-même, mais peut être importante dans la mesure où elle peut être interprétée comme un examen de comportements en matière de ventes qui reflètent les influences pertinentes d'une subvention.

6.697. D'autres aspects du rapport de l'Organe d'appel, considérés conjointement avec le caractère d'une analyse des ratios, vont dans le même sens que ce raisonnement. Nous rappelons que l'Organe d'appel, mentionnant la nécessité de préserver des rôles distincts pour les Parties II et III de l'Accord SMC, a souligné que la discipline énoncée à l'article 3.1 a) de la Partie II de l'Accord SMC n'était pas fondée sur les effets, mais devait être déclenchée par quelque chose dans la "subvention elle-même".[1245] Conformément à ces indications, l'Organe d'appel a souligné ce qui suit:

> En énonçant {le critère de l'incitation à l'exportation}, nous ne voulons pas dire que la question de savoir si l'octroi d'une subvention est en fait lié aux exportations prévues pourrait être fondée sur une évaluation des *effets réels* de cette subvention. Nous soulignons plutôt que cette question doit être évaluée sur la base des renseignements dont l'autorité qui accorde la subvention dispose au moment où la subvention est octroyée.[1246] (pas d'italique dans l'original)

6.698. Nous rappelons qu'une analyse des ratios est une comparaison du "rapport entre les exportations *prévues* et les ventes intérieures du produit subventionné qui s'établirait en conséquence de l'octroi de la subvention" et de "la situation en l'absence de la subvention".[1247] En d'autres termes, au lieu d'examiner la *subvention elle-même*, une analyse des ratios examine quels effets on prévoit qu'une subvention aura sur les comportements en matière de ventes d'un bénéficiaire. Il apparaît que faire reposer le résultat du critère de l'incitation à l'exportation sur cet examen fondé sur les effets va à l'encontre de l'explication de l'Organe d'appel selon laquelle les disciplines de l'Accord SMC fondées sur les effets relèvent de la Partie III, et non de la Partie II, de cet accord.

[1242] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1047. (italique dans l'original)

[1243] Il apparaît que certaines déclarations donnent à penser que ces attentes devraient être celles de l'autorité accordant la subvention. (Voir, par exemple, le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1043 ("Conformément à cette interprétation, c'est l'autorité accordant la subvention qui "prévoit" que des exportations vont avoir lieu après l'octroi de la subvention et qui accorde une *subvention à la condition* que de telles exportations soient prévues.") (italique dans l'original) et 1049 (expliquant que le critère de l'incitation à l'exportation "doit être évalué{} sur la base des renseignements dont *l'autorité qui accorde la subvention* dispose au moment où la subvention est octroyée"). (pas d'italique dans l'original))

[1244] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1049.

[1245] Voir, par exemple, le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1049, 1051 et 1054.

[1246] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1049.

[1247] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1047. (italique dans l'original)

6.699. De plus, l'utilisation d'une analyse des ratios comme seul outil de détection de la subordination aux exportations d'une subvention pertinente fait surgir un problème pratique connexe. En effet, une telle ratification suppose que la présence ou l'absence de variations dans les comportements en matière de ventes d'une entreprise sur lesquels l'analyse des ratios est axée est corrélée à la présence ou l'absence d'une subordination *de facto* aux exportations présentée par une subvention, de telle sorte qu'il est présumé que l'examen de la *subvention elle-même* devient superflu pour l'application exacte du critère de l'incitation à l'exportation. À notre avis, cette supposition n'est pas raisonnable. Une analyse des ratios compare les comportements en matière de ventes d'une entreprise pour un produit donné sur le marché intérieur et le marché d'exportation pertinents en présence et en l'absence d'une subvention. Comme il est expliqué plus haut, la manière dont une analyse des ratios sera construite garantira probablement la prise en compte, d'une certaine façon et dans une certaine mesure, de l'influence de la subvention pertinente. Par conséquent, la capacité d'une analyse des ratios d'*isoler* non seulement l'incidence d'une subvention sur ces comportements en matière de ventes, en général, mais aussi l'incidence des aspects relatifs à la subordination aux exportations de cette subvention sur ces comportements en matière de ventes, en particulier, est essentielle pour la valeur probante de cette analyse. Il apparaît que l'Organe d'appel en était conscient; nous notons qu'il a employé le membre de phrase "toutes autres choses étant égales" ou "toutes choses étant égales par ailleurs" à quatre reprises lorsqu'il a examiné la valeur probante d'une analyse des ratios:

- "Dans les cas où les éléments de preuve montrent que, *toutes autres choses étant égales*, l'octroi de la subvention constitue une incitation à réorienter les ventes prévues vers les exportations, par rapport aux résultats passés du bénéficiaire ou aux résultats hypothétiques d'une entreprise voulant maximiser les bénéfices en l'absence de la subvention, cela indiquerait que l'octroi de la subvention est en fait lié aux exportations prévues, au sens de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'*Accord SMC*."[1248] (pas d'italique dans l'original)

- "L'octroi de la subvention ne sera *pas* lié aux exportations prévues si, toutes autres choses étant égales, le rapport prévu entre les ventes à l'exportation et les ventes intérieures n'est pas supérieur au rapport existant."[1249] (italique dans l'original; non souligné dans l'original)

- "À l'inverse, l'octroi de la subvention serait lié aux exportations prévues si, *toutes autres choses étant égales*, le bénéficiaire était censé exporter au moins trois des cinq unités additionnelles devant être produites. En d'autres termes, la subvention est conçue de telle manière qu'elle est censée réorienter les ventes futures du bénéficiaire vers les exportations, même si le bénéficiaire peut également être censé accroître ses ventes intérieures."[1250] (pas d'italique dans l'original)

- "Dans les cas où les éléments de preuve montrent, *toutes choses étant égales par ailleurs*, que l'octroi de la subvention constitue une incitation à réorienter les ventes prévues vers les exportations, par rapport aux résultats hypothétiques d'une entreprise voulant maximiser les bénéfices en l'absence de l'octroi de la subvention, cela indiquerait que l'octroi de la subvention est en fait lié aux exportations prévues au sens de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'*Accord SMC*."[1251] (pas d'italique dans l'original)

6.700. À notre avis, ce membre de phrase montre qu'il est important d'isoler les effets d'une subvention sur les comportements en matière de ventes d'une entreprise au moment d'effectuer une analyse des ratios.

[1248] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1047.

[1249] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1048.

[1250] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1048.

[1251] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1100.

6.701. Il apparaît, toutefois, qu'il y a d'importantes raisons de douter qu'un groupe spécial soit en mesure d'utiliser une analyse des ratios pour isoler de façon raisonnablement précise l'incidence d'une subvention sur les comportements en matière de ventes pertinents d'une entreprise, en général, ou l'incidence des aspects relatifs à la subordination aux exportations de cette subvention sur ces comportements en matière de ventes, en particulier. Par exemple, il apparaît qu'isoler l'influence (ou l'absence d'influence) d'une subvention, en général, sur le comportement en matière de ventes pertinent du bénéficiaire d'une subvention implique des incertitudes intrinsèques et importantes. Cela tient au fait que, quelles que soient les données qu'un groupe spécial pourra utiliser pour calculer le ratio prévu et le ratio de référence pertinents, toutes les variables susceptibles d'avoir un effet important sur les ensembles de données sous-tendant chaque ratio ne seront jamais vraiment égales, et il apparaîtrait difficile de les prendre en compte.[1252] Ces variables comprennent, par exemple, les variations de la demande, les poursuites judiciaires, la modification de la réglementation des marchés et l'évolution des stratégies de gestion et de commercialisation de l'entreprise concernée.[1253] De plus, même si un groupe spécial peut raisonnablement isoler l'influence (ou l'absence d'influence) d'une subvention, en général, sur les comportements en matière de ventes pertinents d'une société dans le contexte d'une analyse des ratios, cette analyse peut quand même donner des résultats trompeurs lorsqu'il s'agit de tenter de détecter les aspects relatifs à la subordination aux exportations de cette subvention. Par exemple, supposons que les pouvoirs publics accordent une subvention à la production à une entreprise qui satisfait déjà la faible demande statique pour son produit dans son pays d'origine. Supposons également que la subvention n'incite pas l'entreprise à favoriser les ventes à l'exportation par rapport aux ventes intérieures. Sur la base de ces faits, on peut prévoir que la production accrue de l'entreprise sera destinée exclusivement aux exportations, ce qui faussera l'analyse des ratios de manière à indiquer la présence d'une subordination *de facto* aux exportations alors même que toutes les autres choses – à part l'octroi de la subvention – sont restées égales. Cette situation génère donc un faux positif dans le cadre du critère de l'incitation à l'exportation. En fait, l'Organe d'appel a souligné que ce même scénario ne devrait pas aller à l'encontre du critère de l'incitation à l'exportation: "{N}ous ne voulons *pas* dire que le critère est rempli simplement parce que l'octroi de la subvention est destiné à accroître la production du bénéficiaire, même si cette production accrue est entièrement exportée."[1254] De faux positifs semblables pourraient être obtenus si une subvention à la production permettait à une entreprise de baisser les prix pour toutes les ventes d'un produit spécifique, et qu'il était notoire que l'élasticité de la demande était plus grande sur les marchés d'exportation de la société que sur le marché intérieur pertinent.[1255] De plus, des faux négatifs pourraient être obtenus si, par exemple, une subvention était subordonnée à la réalisation par une entreprise bénéficiaire de certains objectifs en matière d'exportation, mais que l'on ne prévoyait pas que cette condition modifierait significativement les comportements en matière de ventes antérieurs de l'entreprise bénéficiaire dans un avenir prévisible.

6.702. Compte tenu de ce que nous venons d'exposer, nous concluons qu'une analyse des ratios ne permet pas d'établir qu'une subvention donnée est subordonnée *de facto* aux résultats à l'exportation en l'absence d'une analyse valable de la façon dont la conception et la structure d'une subvention contribuent à l'existence d'une incitation qui amène un bénéficiaire à favoriser les ventes à l'exportation par rapport aux ventes intérieures. Dans les cas où une analyse des ratios a été effectuée, toutefois, celle-ci peut constituer un aspect important de l'analyse de la question de savoir si une subvention est subordonnée aux résultats à l'exportation. Nous considérons que cette conclusion cadre avec le poids considérable des indications de l'Organe d'appel sur cette question,

[1252] Nous rappelons qu'un ratio prévu porte sur les attentes relatives aux comportements en matière de ventes du bénéficiaire d'une subvention après l'octroi de la subvention. Nous rappelons également que l'Organe d'appel a décrit deux méthodes pour l'élaboration d'un ratio de référence, à savoir la méthode des données de référence antérieures et la méthode des données de référence hypothétiques. Ainsi, une comparaison entre le ratio prévu et un ratio de référence consistera à comparer soit les comportements en matière de ventes de la même entreprise à des moments différents, soit les comportements en matière de ventes de différentes entreprises au même moment ou à des moments différents.

[1253] De fait, il suffit d'examiner la section Facteurs de risque du rapport annuel d'un constructeur de LCA pour se rendre compte de la multitude de facteurs dynamiques qui peuvent modifier de façon notable les comportements en matière de ventes pertinents. (Voir, par exemple, Boeing Annual Report 2011 (pièce EU-105), formulaire 10-K et pages 6 à 15.)

[1254] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1045. (italique dans l'original)

[1255] Ces faux positifs sont particulièrement susceptibles d'être obtenus si le ratio prévu pertinent a été établi sur la base d'attentes procédant de la connaissance des marchés pertinents sur lesquels le bénéficiaire opère.

et va dans le même sens que les considérations pertinentes concernant la conception et la structure de l'Accord SMC et les caractéristiques intrinsèques d'une analyse des ratios.

6.703. Pour parvenir à cette conclusion, nous prenons note de l'argument des États-Unis selon lequel l'examen de la conception, de la structure et des modalités de fonctionnement d'une subvention transforme l'examen de la subordination *de facto* aux exportations en une analyse *de jure*.[1256] De fait, il est vrai qu'une subordination *de facto* peut exister lorsqu'"une subvention … est neutre, à première vue, ou nécessairement, par implication, … n'établit pas de distinction entre les exportations et les ventes intérieures d'un bénéficiaire".[1257] Nous convenons que l'accent mis par l'Organe d'appel sur l'examen de la subvention elle-même dans ce contexte indique qu'il peut y avoir un certain chevauchement entre les éléments de preuve servant à établir la subordination *de jure* et la subordination *de facto* aux exportations. Il n'est toutefois pas du tout évident que ce possible chevauchement empêcherait de distinguer l'examen de la subordination *de facto* et celui de la subordination *de jure*. Au contraire, toute analyse logique de la subordination aux exportations, qu'elle soit *de jure* ou *de facto*, commencera par un examen de la mesure contestée visant à étudier son rapport de conditionnalité avec des exportations effectives ou prévues. De fait, comme il est indiqué plus haut, dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, loin d'interdire l'examen des modalités de la subvention, l'Organe d'appel a validé l'examen sur le fond des modalités et conditions du programme de subventions que le Groupe spécial avait effectué pour déterminer que la subvention était subordonnée *de facto* aux exportations.[1258] Ainsi, bien que "les éléments de preuve nécessaires pour établir l'existence d'une subordination *de facto* aux exportations {aillent} au-delà d'un instrument juridique et incluent une série d'éléments factuels concernant l'octroi de la subvention dans un cas spécifique"[1259], cela ne constitue pas une directive imposant de ne pas tenir compte de l'instrument juridique dans un examen de la subordination *de facto*.

6.5.3.7.2 Caractère suffisant des éléments de preuve des États-Unis

6.704. Vu notre conclusion selon laquelle une analyse des ratios ne permet pas à elle seule l'application du critère de l'incitation à l'exportation et vu la place importante occupée par les analyses des ratios pertinentes des États-Unis dans leurs communications dans le cadre de la présente procédure, nous jugeons prudent à ce stade d'examiner quels éléments de preuve les États-Unis présentent à l'appui de leurs allégations selon lesquelles les mesures d'AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sont subordonnées *de facto* aux résultats à l'exportation. Nous le faisons dans l'optique de déterminer si les États-Unis ont présenté suffisamment d'éléments de preuve pour pouvoir s'acquitter de la charge qui leur incombait d'établir *prima facie* que les subventions en question sont subordonnées *de facto* aux exportations. Comme nous l'expliquons ci-après, nous concluons que les États-Unis ne se sont acquittés de la charge qui leur incombait dans ce contexte pour aucune des mesures d'AL/FEM pour l'A380 ou l'A350XWB.

6.5.3.7.2.1 A380

6.705. Les États-Unis décrivent les éléments de preuve qui démontrent la subordination *de facto* aux exportations des mesures d'AL/FEM pour l'A380 comme suit:

> L'UE elle-même reconnaît la validité des constatations du Groupe spécial concernant la "prévision". Combinés avec les résultats du critère numérique {c'est-à-dire l'analyse des ratios}, ainsi qu'avec des éléments de preuve circonstanciels concernant la subordination *de facto* aux exportations, y compris des déclarations de fonctionnaires des États membres de l'UE et de dirigeants d'Airbus, ces mêmes éléments de preuve démontrent aussi que l'AL/FEM pour l'A380 est subordonnée *de facto* aux résultats à l'exportation prévus.[1260] (notes de bas de page omises)

[1256] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 306 à 310.
[1257] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1056.
[1258] Voir le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1055 (citant en l'approuvant l'analyse faite dans l'affaire *Canada – Aéronefs*).
[1259] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1038.
[1260] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 309.

6.706. Ainsi, les États-Unis s'appuient prétendument sur trois types d'éléments de preuve pour étayer leur argument selon lequel ils ont démontré que les mesures d'AL/FEM pour l'A380 étaient subordonnées *de facto* aux résultats à l'exportation à ce stade du présent différend, à savoir: a) une analyse des ratios indiquant la présence d'une subordination *de facto* aux exportations; b) les éléments de preuve sous-tendant la confirmation par le Groupe spécial initial et l'Organe d'appel de ce que les États membres de l'Union européenne concernés prévoyaient des exportations ou des recettes d'exportation lorsqu'ils ont accordé les mesures d'AL/FEM pour l'A380; et c) d'autres éléments de preuve circonstanciels, y compris des déclarations de fonctionnaires des États membres de l'Union européenne et de dirigeants d'Airbus. Toutefois, tous les "éléments de preuve circonstanciels … y compris des déclarations de fonctionnaires des États membres de l'UE et de dirigeants d'Airbus" mentionnés par les États-Unis dans ce contexte en ce qui concerne l'A380 avaient été présentés au Groupe spécial initial, qui les avait examinés dans le cadre de son évaluation de la prévision d'exportations[1261], évaluation que l'Organe d'appel a par la suite confirmée. Les États-Unis ne s'appuient donc effectivement que sur une analyse des ratios et sur les éléments de preuve dont il a été constaté qu'ils démontraient une prévision d'exportations pour établir que les mesures d'AL/FEM pour l'A380 sont subordonnées *de facto* aux résultats à l'exportation.

6.707. La question devient donc celle de savoir si l'analyse des ratios pour l'A380 faite par les États-Unis, à supposer qu'elle étaye le raisonnement selon lequel les mesures d'AL/FEM pour l'A380 sont subordonnées *de facto* aux exportations, serait suffisante pour établir cette subordination lorsqu'elle est associée aux éléments de preuve démontrant la prévision de résultats à l'exportation. Nous répondons à cette question par la négative. Nous avons déjà conclu qu'une analyse des ratios était, à elle seule, insuffisante pour démontrer qu'une subvention était subordonnée *de facto* aux exportations. Les États-Unis doivent plutôt présenter une analyse de la conception, de la structure et des modalités de fonctionnement des subventions pour l'A380 elles-mêmes et une explication de la façon dont ces subventions incitent Airbus à favoriser les ventes à l'exportation par rapport aux ventes intérieures. Toutefois, les éléments de preuve présentés par les États-Unis concernant la prévision d'exportations ne contribuent pas de manière importante à l'exécution de ces tâches et à l'établissement d'une *subordination* aux exportations. Nous notons tout d'abord qu'une constatation d'exportations prévues a trait à un élément de fond entièrement différent de l'analyse au titre de l'article 3.1 a) et, par conséquent, cette constatation ne peut pas véritablement sous-tendre une constatation de *subordination de facto* aux exportations. En effet, l'Organe d'appel a souligné que la question des exportations prévues était "tout à fait distinct{e} de l'examen de la question de savoir si une subvention {était} "liée aux" exportations effectives ou prévues, *et ne devrait pas être confondu{e} avec lui*".[1262] Néanmoins, malgré les distinctions juridiques et conceptuelles entre la prévision d'exportations et la subordination aux exportations, nous ne pouvons pas exclure complètement la possibilité que les éléments de preuve versés au dossier qui sous-tendent une constatation de prévision d'exportations ne puissent pas sous-tendre une constatation de subordination aux exportations. Dans le même ordre d'idées, nous rappelons également que l'Organe d'appel a indiqué que les éléments de preuve sous-tendant la prévision d'exportations pouvaient être pertinents pour un examen de la subordination aux exportations.[1263]

6.708. Nous allons donc examiner si les éléments de preuve sous-tendant la constatation de prévision d'exportations pour l'A380 étayent une constatation de subordination *de facto* aux exportations dans une quelconque mesure significative. Nous concluons que cela n'est pas le cas. Nous ne voyons aucun passage du rapport de l'Organe d'appel qui indique que les éléments de preuve ayant servi à établir l'existence d'une prévision d'exportations étayaient substantiellement une constatation de subordination *de facto* aux exportations. Nous ne voyons pas non plus de passage du rapport de l'Organe d'appel qui indique que ces éléments de preuve ont substantiellement contribué à enrichir la configuration globale des faits relatifs à la subordination *de facto* aux exportations ou ont aidé d'une quelconque façon à identifier quelque chose dans les

[1261] Voir la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 309 (citant la première communication écrite des États-Unis, paragraphes 172 à 177 (décrivant ces éléments de preuve)); et le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.651 à 7.654 (décrivant les mêmes éléments de preuve). Nous notons que les paragraphes 172 à 176 de la première communication écrite des États-Unis traitent de l'A380, tandis que le paragraphe 177 traite des éléments de preuve relatifs à l'A350XWB.

[1262] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 172. (italique dans l'original)

[1263] Voir le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1063.

subventions AL/FEM pour l'A380 elles-mêmes qui, même potentiellement, témoigne d'une subordination aux exportations. Au contraire, l'Organe d'appel a dit que "les constatations du Groupe spécial n'éclair{aient} pas la question de savoir si le fait qu'il était prévu qu'Airbus réalise un nombre important de ventes à l'exportation au titre des contrats d'AL/FEM ne refl{était} pas simplement des conditions de l'offre et de la demande non faussées par l'octroi des subventions".[1264] De même, nous ne voyons rien dans le dossier qui donne à penser que les mesures d'AL/FEM pour l'A380 incitent Airbus à favoriser les ventes à l'exportation de LCA par rapport aux ventes intérieures de LCA.[1265] En revanche, il apparaît que le dossier cadre tout à fait avec l'idée qu'Airbus voulait vendre le plus grand nombre d'A380 possible, partout où il existait une demande pour ce type de LCA, même en présence d'une AL/FEM pour l'A380. Comme les éléments de preuve sous-tendant une constatation de prévision d'exportations ne contribuent donc pas de manière significative à une constatation de subordination *de facto* aux exportations, et que le seul élément de preuve restant (c'est-à-dire une analyse des ratios pour l'A380) ne permet pas à elle seule de démontrer cette subordination, nous constatons que l'allégation des États-Unis au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC concernant les mesures d'AL/FEM pour l'A380 n'est pas étayée par des éléments de preuve suffisants, et est donc sans fondement.

6.5.3.7.2.2 A350XWB

6.709. Les États-Unis font également valoir que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB sont subordonnées *de facto* aux résultats à l'exportation. Outre une analyse des ratios pour l'A350XWB, ils présentent à l'appui de cet argument les mêmes éléments de preuve que ceux qu'ils ont utilisés pour établir que les pouvoirs publics des États membres de l'Union européenne concernés prévoyaient des exportations lorsqu'ils ont accordé les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB.[1266] Ces éléments de preuve sont constitués: a) du carnet de commandes d'A350XWB pour 2009; b) de présentations mettant en avant la clientèle étrangère d'Airbus, la vocation exportatrice d'Airbus et l'intention d'Airbus de tirer parti des économies émergentes; c) de certaines déclarations de représentants des pouvoirs publics des États membres de l'Union européenne concernés faisant état du désir de renforcer les économies et les exportations de ces États membres et se félicitant de la présence d'installations de fabrication d'Airbus sur les territoires de ces États membres dans le cadre de cet objectif; et d) du fait que les mécanismes de remboursement prévus dans les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB montraient que les États membres de l'Union européenne devaient avoir prévu de nombreuses exportations d'A350XWB. Toutefois, nous ne voyons rien dans ces éléments de preuve qui indique que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB incitent Airbus à favoriser les ventes à l'exportation par rapport aux ventes intérieures. Les États-Unis n'ont présenté aucune autre analyse pertinente montrant comment la conception, la structure et les modalités de fonctionnement des subventions pour l'A350XWB le font. Nous ne voyons rien non plus dans les éléments de preuve présentés par les États-Unis dans ce contexte, ou ailleurs dans le dossier, qui indique que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB le font. Il apparaît plutôt que le dossier cadre tout à fait avec l'idée qu'Airbus voulait vendre le plus grand

[1264] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1091.

[1265] Nous notons que le seul moyen que nous avons de déterminer que les subventions AL/FEM pour l'A350XWB pourraient être considérées comme visant à inciter Airbus à améliorer ses résultats à l'exportation futurs (à savoir que les mesures ont été accordées à une société à vocation exportatrice parce que l'entité accordant la subvention s'attendait à un grand nombre d'exportations, ce qui aurait nécessairement fait augmenter les niveaux absolus d'exportation d'Airbus et de l'Union européenne et probablement renforcé la vocation exportatrice de l'Union européenne) a déjà été rejeté par l'Organe d'appel comme base d'une constatation selon laquelle les mesures d'AL/FEM pour l'A380 sont subordonnées *de facto* aux exportations.

[1266] Voir la première communication écrite des États-Unis, paragraphes 189 ("L'AL/FEM pour l'A350XWB est subordonnée *de facto* aux exportations pour les *mêmes raisons* que l'est l'AL/FEM pour l'A380. Autrement dit, la nature, la structure et les modalités de fonctionnement montrent qu'elle visait à inciter à exporter, et la comparaison des ratios montre que la part des exportations prévues était plus importante avec la subvention que sans celle-ci.") (pas d'italique dans l'original), 190 (faisant valoir que les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB présentent des similitudes pertinentes avec les mesures d'AL/FEM pour l'A380, à savoir que le remboursement serait étalé sur un grand nombre de ventes principalement à l'exportation, du fait que les contrats étaient subordonnés au succès, fondés sur des prélèvements, à remboursement différé et non garantis) et 191 (faisant valoir que les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB étaient structurés en prévision d'un grand nombre de ventes, dont beaucoup devraient nécessairement être des ventes à l'exportation vu la taille du marché européen); et la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 310 (formulant des arguments semblables).

nombre d'A350XWB possible, partout où il existait une demande pour ce type de LCA, même en présence d'une AL/FEM pour l'A350XWB.[1267]

6.710. Par conséquent, comme ils l'ont fait en ce qui concerne les mesures d'AL/FEM pour l'A380, les États-Unis s'appuient sur deux types d'éléments de preuve pour démontrer que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB sont subordonnées *de facto* aux résultats à l'exportation, c'est-à-dire une analyse des ratios et des éléments de preuve établissant la prévision d'exportations dont il apparaît qu'ils ne contiennent aucun élément significatif indiquant la présence d'une subordination *de facto* aux exportations. Nous rappelons que ces éléments de preuve n'ont pas établi la subordination *de facto* aux exportations en ce qui concerne les mesures d'AL/FEM pour l'A380. Nous ne voyons aucune raison de modifier cette conclusion en ce qui concerne les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB. Nous concluons donc que l'allégation des États-Unis au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC concernant les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB n'est pas étayée par des éléments de preuve suffisants, et est donc sans fondement.

6.5.3.7.3 Validité des analyses des ratios des États-Unis

6.711. Juste au-dessus, nous avons conclu que les États-Unis avaient présenté des éléments de preuve insuffisants pour étayer leurs allégations selon lesquelles les mesures d'AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB étaient subordonnées *de facto* aux résultats à l'exportation. Néanmoins, compte tenu du caractère nouveau du critère de l'incitation à l'exportation, et de certaines ambiguïtés entourant son rapport avec une analyse des ratios, nous allons examiner la validité des analyses des ratios des États-Unis concernant les mesures d'AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB. La présente section est divisée en quatre parties. Dans les première et deuxième parties, nous examinons la validité des ratios prévus des États-Unis pour l'A380 et l'A350XWB, respectivement. Dans la troisième partie, nous examinons la validité des ratios de référence des États-Unis pour l'A380 et l'A350XWB. Enfin, compte tenu de ces examens, nous étudions l'utilité d'examiner plus avant les analyses des ratios des États-Unis.

6.5.3.7.3.1 Ratio prévu: A380

6.712. Conformément aux indications de l'Organe d'appel, le ratio prévu pour l'A380 est le ratio des exportations prévues aux ventes intérieures de l'A380 qui s'établirait en conséquence de l'octroi des mesures d'AL/FEM pour l'A380.[1268] Les États-Unis font valoir que l'Organe d'appel a constaté que le ratio prévu pour l'A380 pouvait être calculé à partir des prévisions de 2000 d'Airbus concernant le marché mondial (les prévisions de 2000), que le Groupe spécial initial avait également examinées.[1269] Ils font valoir que les prévisions de 2000 envisageaient la vente de 1 235 aéronefs très gros porteurs (VLA) entre 2000 et 2019, et qu'il était prévu que toutes ces livraisons seraient constituées de LCA d'Airbus, "en particulier" l'A380.[1270] Comme, d'après les prévisions de 2000, le marché de l'"Europe" absorberait 20% des 1 235 livraisons projetées de VLA, 80% étant destinées à des marchés hors de l'Europe[1271], les États-Unis calculent pour l'A380 un ratio prévu de 1:4 (ou 2:8).[1272]

[1267] Nous notons que le seul moyen que nous avons de déterminer que les subventions AL/FEM pour l'A350XWB pourraient être considérées comme visant à inciter Airbus à améliorer ses résultats à l'exportation futurs (à savoir que les mesures ont été accordées à une société à vocation exportatrice parce que l'entité accordant la subvention s'attendait à un grand nombre d'exportations, ce qui aurait nécessairement fait augmenter les niveaux absolus d'exportation d'Airbus et de l'Union européenne et probablement renforcé la vocation exportatrice de l'Union européenne) a déjà été rejeté par l'Organe d'appel comme base permettant d'établir qu'une subvention est subordonnée *de facto* aux exportations.

[1268] Voir le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1099 (décrivant le ratio prévu).

[1269] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 183; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 318 à 325.

[1270] Voir la réponse des États-Unis à la question n° 23 du Groupe spécial, paragraphe 63 (précisant que les États-Unis font valoir qu'il était prévu que les 1 235 ventes projetées de VLA seraient des ventes d'A380).

[1271] Airbus Global Market Forecast 2000-2019, juillet 2000 (pièce USA-68/EU-160 (présentée deux fois)), pages 36 et 37.

[1272] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 183. Les États-Unis notent que ce ratio est peut-être sous-évalué parce que le marché de l'"Europe" utilisé dans les prévisions de 2000 est géographiquement plus vaste que l'Union européenne. (Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 184)

6.713. L'Union européenne répond au ratio prévu pour l'A380 proposé par les États-Unis de trois façons.[1273] Premièrement, elle fait valoir que, comme les prévisions de 2000 ont été publiées avant la conclusion des mesures d'AL/FEM pour l'A380 contestées, elles ne peuvent pas attester le ratio prévu pour l'A380. Deuxièmement, elle fait valoir que les prévisions de 2000 sont des prévisions concernant la demande et non les ventes, de sorte qu'elles ne peuvent logiquement pas attester le ratio prévu pour l'A380. Troisièmement, elle fait valoir que les prévisions de 2000 n'isolent pas les données relatives à l'A380 assez spécifiquement pour que de quelconques conclusions puissent être tirées concernant les niveaux des ventes prévues d'A380.

Prévisions de 2000 d'Airbus: traitement par l'Organe d'appel

6.714. Les États-Unis font valoir que l'Organe d'appel a conclu que les prévisions de 2000 constituaient une base d'éléments de preuve suffisante pour le calcul du ratio prévu pour l'A380. À l'appui de cet argument, ils ne présentent aucun élément de preuve indiquant que l'Organe d'appel a calculé un ratio prévu pour l'A380 à partir des prévisions de 2000, ne signalent aucun passage explicite du rapport de l'Organe d'appel indiquant que les prévisions de 2000 constituaient une base suffisante pour le calcul du ratio prévu pour l'A380 et ne citent aucun passage du rapport de l'Organe d'appel indiquant que ce dernier estimait savoir quel était le ratio prévu pour l'A380. Néanmoins, les États-Unis font valoir que l'Organe d'appel n'a jamais constaté qu'il ne pouvait *pas* calculer le ratio prévu pour l'A380 et a seulement constaté qu'il ne pouvait pas calculer le ratio *de référence* pour l'A380, et que, par conséquent, les prévisions de 2000 *devaient* être suffisantes pour le calcul du ratio prévu.[1274]

6.715. Nous rejetons l'argument avancé par les États-Unis dans ce contexte. Premièrement, bien qu'il soit vrai que l'Organe d'appel a constaté qu'il ne disposait pas d'une base d'éléments de preuve lui permettant de calculer un ratio de référence pour l'A380[1275], il a aussi explicitement indiqué qu'il ne pouvait pas calculer un ratio prévu pour l'A380 sur la base des éléments de preuve dont il disposait: "{L}es éléments de preuve n'indiquent pas clairement la proportion d'exportations et de ventes intérieures qu'on s'attendrait à ce qu'Airbus réalise *au titre des contrats d'AL/FEM en question.*"[1276] En fait, cette déclaration figure dans le paragraphe même qui traite des prévisions de 2000 concernant le marché mondial. Par conséquent, même si les États-Unis ont raison de dire que le rapport de l'Organe d'appel mettait l'accent principalement sur l'impossibilité de calculer un ratio de référence pour l'A380 dans ce contexte, nous ne pouvons pas inférer de ce fait que l'Organe d'appel a considéré que le ratio prévu pour l'A380 était un faux problème.

6.716. Nous concluons donc qu'il n'a pas été constaté dans le rapport de l'Organe d'appel que les prévisions de 2000 constituaient une base d'éléments de preuve suffisante pour le calcul du ratio prévu pour l'A380. Au contraire, nous concluons que l'Organe d'appel a constaté que les prévisions de 2000 constituaient une base d'éléments de preuve inadéquate pour le calcul de ce ratio. Pour cette raison indépendante, nous constatons que les prévisions de 2000 constituent une base inadéquate pour le calcul du ratio prévu pour l'A380.

[1273] Voir, de manière générale, la première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 405 à 412; et la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 386 à 400.

[1274] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 183; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 318 et 319; et réponse des États-Unis à la question n° 32 du Groupe spécial.

[1275] L'Organe d'appel a conclu que les constatations du Groupe spécial initial et les données de fait non contestées versées au dossier constituaient des bases insuffisantes pour l'application du critère de l'incitation à l'exportation parce qu'elles laissaient en suspens les questions suivantes: a) "{Q}uel serait le niveau de ventes prévu pour Airbus sur le marché intérieur et sur les marchés d'exportation *non faussés par l'octroi des subventions* au titre des contrats d'AL/FEM en question", et b) "la mesure dans laquelle on s'attendrait à ce qu'Airbus exporte en l'absence de l'octroi de{s} subventions …". (Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1098) (italique dans l'original) Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1099 à 1101 (exposant l'absence d'éléments de preuve à partir desquels calculer un ratio de référence pour l'A380).

[1276] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1092 (pas d'italique dans l'original). Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1094 ("En outre, comme il a été noté plus haut, les prévisions {de 2000} concernant le marché mondial qui tablaient sur 1 235 ventes à l'échelle mondiale et 247 ventes en "Europe" reflètent les conditions de l'offre et de la demande dans une branche de production qui est fortement axée sur les exportations.").

Prévisions de 2000 d'Airbus: prévision de l'offre ou de la demande

6.717. L'Union européenne fait valoir que les prévisions de 2000 sont de simples prévisions de la demande de LCA et ne sont donc pas à même d'illustrer un ratio prévu pour les ventes d'A380 parce que la demande de LCA n'est pas affectée par les instruments de financement du côté de l'offre comme l'AL/FEM.[1277] L'Organe d'appel a expliqué que les prévisions de 2000 constituaient des prévisions "fondées sur une estimation du développement des flottes des compagnies aériennes dans le monde ou de la répartition régionale de la *demande* mondiale d'aéronefs" et, par conséquent, "concern{aient} … *uniquement* l'état actuel de la *demande* mondiale des compagnies aériennes".[1278] De plus, il a dit ce qui suit dans le paragraphe traitant des prévisions de 2000:

> *{L}es éléments de preuve n'indiquent pas clairement la proportion d'exportations et de ventes intérieures qu'on s'attendrait à ce qu'Airbus réalise au titre des contrats d'AL/FEM en question.* Ainsi, les éléments de preuve ne donnent pas d'indication quant à la proportion de sa production qu'on s'attendrait à ce qu'Airbus vende sur le marché intérieur et les marchés d'exportation non faussés par l'octroi des subventions AL/FEM en cause. Les éléments de preuve ne permettent donc pas de montrer si les subventions AL/FEM ont été accordées de façon à inciter Airbus à réorienter ses ventes futures au profit des ventes à l'exportation.[1279] (pas d'italique dans l'original)

6.718. Conformément à ce traitement, l'Organe d'appel ne qualifie jamais les prévisions de 2000 de prévisions de l'offre. De plus, les prévisions de 2000 sont compatibles avec la qualification de prévisions de la demande qu'en donne l'Organe d'appel. Ce qui est plus frappant encore, c'est que les prévisions de 2000 indiquent explicitement qu'elles sont de "simples prévisions de la demande"[1280], et font constamment référence aux données relatives aux livraisons de LCA comme étant relatives à la "demande".[1281] Nous concluons donc que les prévisions de 2000 sont, au moins pour l'essentiel, des prévisions de la demande plutôt que des prévisions de l'offre, ce qui donne à penser qu'elles sont peu pertinentes pour le calcul du ratio prévu pour l'A380, qui est axé sur le nombre prévu d'exportations et de ventes intérieures (c'est-à-dire l'offre) d'A380.

6.719. Nous reconnaissons, toutefois, qu'il est possible que les prévisions de 2000 concernant le marché mondial puissent servir à la fois de prévisions de la demande *et* de prévisions de l'offre à certaines fins. Cela serait le cas s'il était prévu qu'Airbus offre ses VLA (y compris, bien entendu, l'A380) à divers marchés proportionnellement aux niveaux de la demande relative de VLA sur ces marchés. Le rapport de l'Organe d'appel donne à penser que celui-ci, dans une certaine mesure, a souscrit à cette hypothèse: "Le fait que la demande des compagnies aériennes non européennes était, selon les projections, de 988 {VLA} et la demande des compagnies aériennes européennes de 247 {VLA} montre simplement qu'Airbus est une société à vocation exportatrice."[1282] Toutefois, cette interprétation affaiblit sérieusement la thèse des États-Unis dans ce contexte. Cela tient au

[1277] Voir la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 396 et 397.

[1278] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1092 (pas d'italique dans l'original; note de bas de page omise). Il est également indiqué dans le rapport de l'Organe d'appel que "{p}armi les éléments de preuve examinés par le Groupe spécial, le seul qui montre des conditions du marché *non faussées* par l'octroi des subventions au titre des contrats d'AL/FEM en cause concerne le côté de la *demande*, à savoir la demande de LCA projetée émanant des compagnies aériennes dans le monde", c'est-à-dire les prévisions de 2000. (Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1098) (pas d'italique dans l'original)

[1279] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1092. Nous notons que cette déclaration dans son ensemble est quelque peu ambiguë. La première phrase fait référence aux ventes "au titre des contrats d'AL/FEM", soit en rapport avec le ratio anticipé. La deuxième phrase fait référence aux ventes "sur le marché intérieur et les marchés d'exportation non faussés par l'octroi des subventions AL/FEM", soit en rapport avec le ratio de référence. On ne voit donc pas très bien en quoi la deuxième phrase découle de la première. Toutefois, le libellé de la troisième phrase laisse directement entendre que les prévisions de 2000 sont généralement inutiles dans ce contexte.

[1280] Airbus Global Market Forecast 2000-2019, juillet 2000 (pièce USA-68/EU-160 (présentée deux fois)), page 11.

[1281] Voir, par exemple, Airbus Global Market Forecast 2000-2019, juillet 2000 (pièce USA-68/EU-160 (présentée deux fois)), pages 3 ("Demand for passenger aircraft deliveries" (demande concernant des livraisons d'aéronefs de passagers)), 10 (légende de l'encadré indiquant qu'{u}ne demande est prévue dans 19 catégories {de LCA}"), 11 ("demand for aircraft deliveries" (demande concernant des livraisons d'aéronefs)) et 27 (section intitulée "Demand for passenger aircraft deliveries" (demande concernant des livraisons d'aéronefs de passagers)).

[1282] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1092.

fait que s'il était prévu que les ventes de VLA d'Airbus – y compris les ventes d'A380 – en présence des mesures d'AL/FEM pour l'A380 soient réalisées sur le marché intérieur et le marché d'exportation en fonction de la répartition de la demande, cela voudrait simplement dire que les mesures d'AL/FEM pour l'A380 n'incitent pas du tout Airbus à vendre des A380 en allant à l'encontre des forces du marché pertinentes. En d'autres termes, les prévisions de 2000 constitueraient des éléments de preuve indiquant que les mesures d'AL/FEM pour l'A380 n'incitent pas Airbus à favoriser les ventes à l'exportation par rapport aux ventes intérieures, ce qui donnerait fortement à penser que même si les États-Unis pouvaient effectuer au moyen des prévisions de 2000 une analyse des ratios indiquant une réorientation révélatrice d'une subordination aux exportations, ce résultat serait un faux positif.

6.720. Nous concluons donc que les prévisions de 2000 ne peuvent pas attester le ratio prévu pour l'A380 parce qu'elles ne peuvent logiquement pas attester les *ventes* prévues d'A380 sur le marché intérieur et le marché d'exportation pertinents, ni étayer la conclusion que les mesures d'AL/FEM pour l'A380 ne sont pas subordonnées *de facto* aux résultats à l'exportation.

Prévisions de 2000 d'Airbus: prévision des mesures d'AL/FEM pour l'A380

6.721. Les États-Unis et l'Union européenne sont en désaccord sur le point de savoir si les prévisions de 2000 peuvent dûment être considérées comme reflétant la prévision de l'obtention des mesures d'AL/FEM pour l'A380 du fait qu'elles étaient antérieures à la conclusion d'au moins certaines de ces mesures.[1283] Nous rappelons notre analyse antérieure dans laquelle nous avons reconnu que les attentes concernant le comportement en matière de ventes pertinent d'une entreprise sur lesquelles repose un ratio prévu doivent procéder d'une bonne connaissance des modalités d'une subvention, y compris sa conception et sa structure (ou peut-être des attentes manifestes concernant ces aspects qui s'avèrent en fin de compte exactes). Nous comprenons donc bien le désaccord entre les parties sur ce point. À notre avis, toutefois, l'analyse que nous avons faite dans la section précédente ôte effectivement toute pertinence à la question. Nous venons de conclure que les prévisions de 2000 concernant le marché mondial constituent des prévisions de la demande et non de l'offre. Nous ne voyons donc pas comment, logiquement, les prévisions de 2000 pourraient rendre compte de l'influence d'un financement du côté de l'offre, comme l'AL/FEM pour l'A380, qui pourrait valablement aider à l'élaboration d'un ratio prévu pour l'A380. De plus, les États-Unis n'ont pas fourni de base permettant d'arguer que la demande de LCA était pour une raison ou une autre influencée par l'obtention par Airbus d'une AL/FEM pour l'A380 d'une manière pertinente. Dans ces circonstances, nous nous abstenons donc de pousser plus loin l'examen de cette question.

Perspectives actuelles du marché 2000 de Boeing

6.722. Les États-Unis suggèrent que les perspectives actuelles du marché 2000 de Boeing (les perspectives du marché 2000) peuvent être utilisées "en remplacement des prévisions de 2000 d'Airbus pour le calcul du {ratio prévu pour l'A380}".[1284] Ils calculent pour l'A380 un ratio prévu de 1:4,84 sur la base de ce document.[1285] Ce document est daté de septembre 2000 et prévoit le nombre de livraisons de LCA qui seront effectuées entre 2000 et 2019 vers certains marchés géographiques (par exemple, l'Europe; l'Asie-Pacifique) par type d'aéronef (par exemple, bicouloir; 747 et plus gros).[1286] Les types d'aéronefs comprennent à la fois les LCA de Boeing et ceux d'Airbus.

6.723. Nous relevons deux problèmes fondamentaux que posent les tentatives des États-Unis visant à utiliser les perspectives du marché 2000 comme base de calcul du ratio prévu pour l'A380. Premièrement, il apparaît que les perspectives du marché 2000 de Boeing constituent des prévisions de la *demande* de LCA, et présentent donc les mêmes vices que ceux que présentent les prévisions de 2000 dans ce contexte, qui sont exposés plus haut.[1287] Deuxièmement, les

[1283] Voir, par exemple, la réponse des États-Unis à la question n° 24 du Groupe spécial; et les observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 24 du Groupe spécial.

[1284] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 316.

[1285] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 316.

[1286] Boeing Current Market Outlook 2000 (extrait), Appendices, pages 45 et 46 (pièce USA-81); et "Demand for Air Travel", extrait de Boeing Current Market Outlook 2000, pages 20 à 27 (pièce EU-167).

[1287] Boeing Current Market Outlook 2000 (extrait), Appendices, pages 45 et 46 (pièce USA-81), page de couverture ("World *demand* for commercial airplanes" (*Demande* mondiale d'avions commerciaux)). (pas d'italique dans l'original)

États-Unis ne présentent aucun élément de preuve indiquant que Boeing connaissait ou prévoyait les modalités de l'une quelconque des mesures d'AL/FEM pour l'A380 contestées au moment où elle a élaboré les perspectives du marché 2000. À notre avis, donc, même si Boeing avait élaboré le document en sachant ou en pensant qu'Airbus avait reçu et/ou recevrait une aide financière des États membres pour le programme relatif à l'A380, et à supposer en outre que le document représente l'hypothèse la plus plausible de Boeing concernant le comportement prévu d'Airbus en matière de ventes d'A380 en présence d'une aide financière des États membres, ce genre de prévision n'est pas le bon dans ce contexte. Nous rappelons une fois de plus que les attentes concernant le comportement en matière de ventes pertinent d'une entreprise sur lesquelles repose un ratio prévu doivent procéder d'une bonne connaissance des modalités d'une subvention, y compris sa conception et sa structure (ou peut-être des attentes manifestes concernant ces aspects qui s'avèrent en fin de compte exactes). Or nous ne voyons aucun élément de preuve dans le dossier qui démontre que Boeing possédait cette connaissance ou prescience des contrats d'AL/FEM concernant l'A380 au moment de rédiger les perspectives du marché 2000.[1288] Nous rejetons donc ces perspectives comme base de calcul d'un ratio prévu pour l'A380.

Autres éléments de preuve présentés par les États-Unis

6.724. Les États-Unis présentent trois autres éléments de preuve dont ils font valoir qu'ils "*étayent* l'utilisation d'un ratio "prévu" {pour l'A380} au moins aussi élevé que {1:4}".[1289] Ils décrivent ces éléments de preuve comme suit:

- Dans ses prévisions de 1999 concernant le marché mondial, Airbus a prédit que les exploitants d'aéronefs civils gros porteurs dans le monde devraient faire l'acquisition d'un total de 1 208 nouveaux aéronefs de passagers de plus de 400 sièges au cours de la période allant de 1999 à 2018. Elle a dit que la région Asie-Pacifique "dominait la demande" d'aéronefs de cette taille, et que 55% des commandes concernant ces aéronefs proviendraient de cette région, y compris la Chine. Par contre, elle a prédit que le marché en "Europe" (c'est-à-dire l'UE et les pays européens non membres de l'UE) ne représenteraient que pour 23% de la demande totale d'aéronefs de plus de 400 sièges – ce qui signifiait une part encore plus petite pour l'UE seulement.

- Airbus a réitéré cette affirmation dans sa demande d'AL/FEM allemande pour l'A380, dans laquelle elle prévoyait que **[***]**.

- Comme il est indiqué plus haut, en 1999 et 2000, Airbus a publié une série de "notes d'information concernant l'A3XX" qui évoquaient le fait que la majeure partie de la demande d'A380 viendrait de l'extérieur de l'Europe. Par exemple, dans l'édition du troisième trimestre de 1999, il était indiqué: "Le marché pour les aéronefs { } gros porteurs sera **concentré**: aussi bien géographiquement – *plus de la moitié des livraisons prévues d'aéronefs devraient aller à des compagnies aériennes domiciliées dans la région Asie-Pacifique* – qu'en ce qui concerne les clients – 20 compagnies aériennes prendront plus de 7{0} % des aéronefs."[1290] (italique dans l'original; caractères gras dans l'original; notes de bas de page omises)

6.725. Nous soulignons que les États-Unis ne font jamais valoir que nous pouvons utiliser ces éléments de preuve comme base de calcul d'un ratio prévu pour l'A380 raisonnablement fiable qui indique la présence d'une subordination *de facto* aux exportations. Nous concluons, toutefois, que

[1288] Nous notons que même si Boeing avait prévu que l'A380 bénéficierait de mesures de type AL/FEM, aucune mesure d'AL/FEM accordée antérieurement n'a été jugée subordonnée aux résultats à l'exportation. Nous notons en outre que, comme cela a été longuement expliqué plus haut, les aspects des subventions AL/FEM pour l'A380 elles-mêmes qui ont été identifiés par les États-Unis dans ce contexte, que Boeing aurait peut-être été en mesure de prévoir jusqu'à un certain point si elle avait prévu que le programme relatif à l'A380 bénéficierait d'un soutien financier des États membres, ne contribuent pas de manière importante à une éventuelle constatation selon laquelle les mesures d'AL/FEM pour l'A380 sont subordonnées aux résultats à l'exportation.

[1289] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 185. (pas d'italique dans l'original)

[1290] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 185. (Airbus, Briefing 3rd quarter, 1998 (pièce initiale US-359) (pièce USA-69); Airbus Global Market Forecast 1999 (pièce USA-285); Daimler Chrysler Aerospace Airbus, "Launch aid application regarding the development project Airbus A3XX", demande adressée au *Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie*, 21 octobre 1999 (pièce initiale US-357) (pièce USA-286) (RCC); et **[[**RCES**]]** pièce USA-294 (RCES)).

même si les États-Unis nous avaient demandé de le faire, nous ne le pourrions pas. Les prévisions de 1999 concernant le marché mondial[1291] figuraient dans le dossier dont disposait l'Organe d'appel, et ce dernier n'a jamais indiqué que ces prévisions contribuaient de manière importante au calcul du ratio prévu pour l'A380.[1292] De plus, il apparaît que les prévisions de 1999 constituent des prévisions de la demande et non de l'offre et présentent donc les mêmes vices que ceux que présentent les prévisions de 2000. La demande d'AL/FEM allemande pour l'A380 figurait également dans le dossier de l'Organe d'appel, et ce dernier a uniquement indiqué que le document contribuait à une constatation de prévision d'exportations et non de subordination aux exportations.[1293] De plus, il n'apparaît pas qu'elle contient des renseignements spécifiques concernant les marchés géographiques sur lesquels l'A380, spécifiquement, était censé être vendu.[1294] Comme les prévisions de 1999 concernant le marché mondial, la note d'information du troisième trimestre de 1999 concernant l'A3XX figurait dans le dossier de l'Organe d'appel, et ce dernier n'a jamais indiqué qu'elle contribuait de manière importante au calcul du ratio prévu pour l'A380.[1295] De plus, l'extrait pertinent de la note d'information du troisième trimestre de 1999, cité plus haut, fait uniquement référence aux marchés, et aux livraisons, d'"aéronefs gros porteurs" sans indiquer quels LCA appartenaient à cette catégorie ni combien d'A380 devaient être vendus sur tel ou tel marché géographique.[1296] À notre avis, ces insuffisances démontrent que ces documents additionnels ne peuvent pas servir à déterminer un ratio prévu pour l'A380 raisonnablement fiable.

6.726. Nous concluons donc que nous ne pouvons pas calculer un ratio prévu pour l'A380 avec un degré d'exactitude raisonnable à partir des éléments de preuve pertinents présentés par les États-Unis, ou que les éléments de preuve présentés par les États-Unis concernant le ratio prévu pour l'A380 indiquent que les subventions AL/FEM pour l'A380 ne sont pas subordonnées *de facto* aux résultats à l'exportation.

6.5.3.7.3.2 Ratio prévu: A350XWB

6.727. Les États-Unis utilisent les données du carnet de commandes d'A350XWB d'Airbus qui étaient à la disposition du public à partir de la fin de **[***]**[1297] – année au cours de laquelle Airbus et les États membres ont commencé à conclure les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB – pour calculer le ratio prévu pour cet aéronef.[1298] Ils allèguent que ces données étaient "assurément … connues des pouvoirs publics {des États membres concernés} au moment où chaque décision {de conclure les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB} a été prise, fournissant le meilleur indicateur disponible de la répartition entre marchés étrangers et marché intérieur des livraisons futures d'A350XWB d'Airbus".[1299] Ils allèguent que ces données révèlent un ratio prévu de 1:10,7, soit environ 2:21 en nombres entiers, en **[***]**.[1300] Ils affirment que ce chiffre est prudent. Cela tient au fait que l'utilisation des données relatives aux commandes d'Airbus telles qu'elles existaient au début de **[***]**, mois au cours duquel Airbus a conclu le

[1291] Airbus Global Market Forecast 1999 (pièce USA-285). En fait, les États-Unis eux-mêmes sont d'avis que les prévisions de 1999 sont encore moins pertinentes que les prévisions de 2000 aux fins du calcul du ratio prévu pour l'A380. (Voir la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 320.)

[1292] Voir le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1073.

[1293] Voir le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1073, 1079 et 1095.

[1294] Daimler Chrysler Aerospace Airbus, "Launch aid application regarding the development project Airbus A3XX", demande adressée au *Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie*, 21 octobre 1999 (pièce initiale US-357) (pièce USA-286) (RCC), pages 2 (indiquant le nombre d'A380 censés être vendus jusqu'en 2021, mais n'indiquant pas sur quels marchés ces aéronefs étaient censés être vendus) et 15 (indiquant que **[***]**).

[1295] Voir le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1073.

[1296] Airbus, Briefing 3rd quarter, 1998 (pièce initiale US-359) (pièce USA-69).

[1297] Base de données d'Ascend, Gross Orders and Year End Backlog A330, A350, 777 and 747, 1990-2011 (au 14 février 2012) (pièce USA-293).

[1298] Les États-Unis allèguent que l'examen des données relatives aux commandes en attente à partir de 2006, lorsque l'A350XWB a été lancé, serait pertinent aussi, mais que ces données pertinentes ne sont pas disponibles. (Première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 309)

[1299] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 194 (note de bas de page omise). Voir aussi la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 326 et 327.

[1300] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 195.

premier contrat d'AL/FEM concernant l'A350XWB, donnerait un ratio prévu plus élevé de 1:21 au lieu de 2:21.[1301]

6.728. L'Union européenne fait d'abord valoir que, comme les données tirées du carnet de commandes d'A350XWB d'Airbus que les États-Unis utilisent sont antérieures à la conclusion des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB, elles ne peuvent pas attester le ratio prévu pour l'A350XWB[1302] et que, par conséquent, l'argument des États-Unis donne à penser que "les ratios avec et sans les dispositifs de financement sont identiques".[1303] En réponse à l'allégation des États-Unis selon laquelle l'utilisation des données tirées du carnet de commandes d'Airbus en **[***]** donne un ratio prévu pour l'A350XWB beaucoup plus élevé, l'Union européenne affirme que "le simple fait de déplacer de six mois la fin de la période pertinente couverte par les données (de **[***]**) entraîne des modifications énormes et arbitraires dans le résultat obtenu" et, par conséquent, "sert simplement à montrer que toute l'approche adoptée par les États-Unis, de même que les données sur lesquelles ils cherchent à s'appuyer, est erronée, dénuée de fiabilité et arbitraire".[1304] Enfin, elle fait valoir que "l'Organe d'appel a déjà examiné {le} type d'éléments de preuve {sur lesquels les États-Unis s'appuient dans ce contexte} et l'a rejeté" parce que "ce type d'éléments de preuve concerne *uniquement* l'état actuel de la demande mondiale des compagnies aériennes et *ne permet pas de démontrer* qu'un financement est accordé de façon à inciter Airbus à réorienter ses ventes futures au profit des ventes à l'exportation".[1305]

6.729. Nous concluons que nous ne pouvons pas utiliser les données du carnet de commandes d'Airbus pour **[***]** afin de calculer un ratio prévu pour l'A350XWB qui étaye l'allégation des États-Unis avec un degré de fiabilité raisonnable dans les circonstances. Pour commencer, nous notons que nous ne voyons pas très bien comment précisément les États-Unis entendent présenter les données relatives aux commandes d'A350XWB comme des éléments attestant le ratio prévu pour cet aéronef. Le ratio prévu pour l'A350XWB est le ratio des ventes intérieures aux ventes à l'exportation prévues de l'A350XWB qui s'établirait en conséquence de l'octroi des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB. Nous notons en outre que les données relatives aux commandes d'A350XWB que les États-Unis présentent dans ce contexte ne constituent pas des niveaux prévus de commandes d'A350XWB, mais les niveaux effectifs de commandes qui s'étaient accumulées jusqu'à un moment bien précis. Nous voyons donc deux façons conceptuelles dont les États-Unis peuvent tenter d'utiliser ces données relatives aux commandes effectives pour attester le ratio prévu pour l'A350XWB. Ces deux méthodes reposent sur l'idée qu'un instantané du carnet de commandes d'A350XWB d'Airbus en rapport avec certains marchés géographiques à un moment bien précis attestera les niveaux proportionnels prévus des livraisons futures d'A350XWB sur ces marchés géographiques, ou des commandes futures d'A350XWB liées à ces marchés. Premièrement, il apparaît que les États-Unis laissent entendre que, comme Airbus s'attendait à obtenir les subventions AL/FEM pour l'A350XWB des États membres dès le lancement de l'A350XWB en décembre 2006, toutes les commandes d'A350XWB qui s'étaient accumulées jusqu'en **[***]** attestent le ratio prévu parce que ces données relatives aux commandes sont effectivement représentatives du comportement d'Airbus en matière de ventes d'A350XWB à l'égard de certains marchés géographiques lorsqu'elle prévoyait d'obtenir des subventions AL/FEM pour l'A350XWB. On s'attendrait donc à ce qu'Airbus conserve ce comportement en matière de ventes après l'octroi des subventions AL/FEM pour l'A350XWB.[1306] Deuxièmement, Airbus n'avait peut-être pas de prévision pertinente de l'obtention des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB avant **[***]**, mais dès ce mois-là elle disposait bel et bien de cette prévision pertinente pour l'avenir et, par conséquent, le carnet de commandes d'A350XWB, à partir de ce moment-là, attestait le comportement en matière de ventes d'A350XWB qu'aurait probablement Airbus désormais.[1307]

[1301] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 327 et 328 (citant la première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1120 (qui cite les commandes d'A350XWB qui avaient été obtenues "{e}n **[***]**" mentionnées dans la base de données d'Ascend, Orders, données demandées le 26 juin 2012 (pièce EU-19)).

[1302] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 421; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 412.

[1303] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 413.

[1304] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 413.

[1305] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 422 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1092). (italique dans l'original; notes de bas de page omises)

[1306] Voir la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 327.

[1307] Voir la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 194.

6.730. La première méthode exposée plus haut présente deux vices fondamentaux. Nous rappelons que les attentes concernant le comportement en matière de ventes pertinent d'une entreprise sur lesquelles repose un ratio prévu doivent procéder d'une bonne connaissance des modalités d'une subvention, y compris sa conception et sa structure pertinentes (ou peut-être des attentes manifestes concernant ces aspects qui s'avèrent en fin de compte exactes). Toutefois, comme les États-Unis n'étayent leurs arguments relatifs à la subordination aux exportations par aucune référence à des aspects importants des subventions elles-mêmes qui génèrent la subordination aux exportations, et que le premier contrat d'AL/FEM concernant l'A350XWB a été conclu en **[***]**, nous n'avons aucune base nous permettant de conclure qu'Airbus prévoyait quelque chose de pertinent concernant les subventions à un moment quelconque de la période pendant laquelle les données relatives aux commandes d'A350XWB ont été recueillies.[1308] Par ailleurs, la nature des données relatives aux commandes est préoccupante pour une autre raison. Le carnet de commandes d'A350XWB, à un moment donné, représente un instantané de la répartition géographique des ventes d'A350XWB accumulées, et non le nombre total de ventes prévues sur un marché géographique donné. Nous notons en outre que toutes les ventes d'A350XWB d'Airbus seront effectuées sur l'un des deux marchés pertinents dans ce contexte (c'est-à-dire le marché intérieur et le marché d'exportation). Cela signifie bien entendu que chaque fois qu'une commande d'A350XWB est obtenue, l'instantané change, ce qui modifie le ratio prévu pour l'A350XWB, souvent dans une mesure notable. Comme les États-Unis eux-mêmes le notent, le ratio prévu pour l'A350XWB, calculé sur la base du carnet de commandes d'A350XWB, change considérablement entre **[***]** et la fin de l'année **[***]**. Les États-Unis n'avancent aucune raison pour laquelle les subventions AL/FEM pour l'A350XWB, ou l'obtention prévue de ces subventions par Airbus, peuvent expliquer ce dynamisme. Ils ne mentionnent pas non plus la moindre fourchette pertinente de ratios des ventes intérieures aux ventes à l'exportation dans laquelle le ratio prévu dynamique varie, ni n'indiquent vers quel ratio ces variations dynamiques peuvent converger. À notre avis, nous ne pouvons pas utiliser des données caractérisées par un dynamisme aussi marqué, en l'absence de toute explication quant à la façon de le neutraliser ou d'en tenir compte, pour élaborer un ratio prévu pour l'A350XWB qui soit raisonnablement fiable.

6.731. La deuxième méthode exposée plus haut étaye la conclusion selon laquelle les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ne sont pas subordonnées *de facto* aux résultats à l'exportation. Cela tient au fait qu'elle impose de conclure qu'on s'attendrait à ce qu'Airbus adopte sensiblement le même comportement en matière de ventes aussi bien en présence qu'en l'absence des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB.

6.732. Nous concluons donc que nous ne pouvons pas calculer un ratio prévu pour l'A350XWB avec un degré d'exactitude raisonnable à partir des éléments de preuve pertinents présentés par les États-Unis, ou que les éléments de preuve présentés par les États-Unis concernant le ratio prévu pour l'A350XWB indiquent que les subventions AL/FEM pour l'A350XWB ne sont pas subordonnées *de facto* aux résultats à l'exportation.

6.5.3.7.3.3 Ratios de référence: A380 et A350XWB

6.733. Les États-Unis proposent également des ratios de référence pour l'A380 et l'A350XWB. Ils construisent ces deux ratios d'une manière analogue, en s'appuyant sur des données relatives aux ventes antérieures du Boeing 747 sur la période 1997-2001 pour le ratio de référence pour l'A380[1309] et sur des données relatives aux ventes antérieures du Boeing 777 sur la période

[1308] Même si Airbus avait prévu que le programme relatif à l'A350XWB bénéficierait de mesures de type AL/FEM, aucune mesure d'AL/FEM accordée antérieurement n'a été jugée subordonnée aux résultats à l'exportation. Nous notons en outre que, comme cela a été longuement expliqué plus haut, les aspects des subventions AL/FEM pour l'A350XWB elles-mêmes qui ont été identifiés par les États-Unis dans ce contexte, qu'Airbus aurait peut-être été en mesure de prévoir jusqu'à un certain point si elle avait prévu que le programme relatif à l'A350XWB bénéficierait d'un soutien financier des États membres, ne contribuent pas de manière importante à une éventuelle constatation selon laquelle les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB sont subordonnées aux résultats à l'exportation.

[1309] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 186 et 187. Les États-Unis ne contestent pas que l'Organe d'appel a déterminé qu'il ne pouvait pas calculer un ratio de référence pour l'A380 à partir des constatations du Groupe spécial initial et des éléments de preuve non contestés versés au dossier de la procédure initiale. (Voir, par exemple, la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 186; et la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 318.)

2004-2009 pour le ratio de référence pour l'A350XWB.[1310] L'Union européenne formule plusieurs objections en ce qui concerne ces deux ratios de référence.[1311]

6.734. Nous rappelons que l'Organe d'appel a énoncé deux méthodes admissibles pour la construction de ratios de référence, c'est-à-dire la méthode des données de référence antérieures et la méthode des données de référence hypothétiques.[1312] La méthode des données de référence antérieures suppose l'utilisation de données relatives aux ventes du "même produit" ou, en l'espèce, du "même modèle de LCA".[1313] Il est évident que les données relatives aux ventes du 777 et du 747 ne satisfont pas à ce critère en ce qui concerne l'A350XWB ou l'A380. Ces données ne peuvent donc pas servir à calculer des ratios de référence pour l'A350XWB ou l'A380 dans le cadre de la méthode des données de référence antérieures.[1314]

6.735. La méthode des données de référence hypothétiques devrait refléter "les résultats hypothétiques d'une entreprise voulant maximiser les bénéfices en l'absence de la subvention".[1315] À notre avis, il y a plusieurs raisons qui font que les données relatives aux ventes du 777 et du 747 sur lesquelles les États-Unis se fondent ne peuvent pas servir à construire les résultats hypothétiques en matière de ventes d'une entreprise voulant maximiser les bénéfices en ce qui concerne l'A350XWB ou l'A380 en l'absence des subventions pertinentes.

6.736. Premièrement, nous notons que les LCA sont des produits de substitution imparfaits et présentent des différences importantes qui peuvent influer sur les préférences des clients dans le contexte de campagnes de vente complexes dans lesquelles les consommateurs prennent en considération une multitude de facteurs. De plus, comme nous l'expliquons plus en détail ailleurs dans le présent rapport, le 777 n'est pas en concurrence uniquement avec l'A350XWB, mais aussi avec l'A330 (et ainsi qu'avec l'A340 au cours de la période 2004-2009). De la même façon, l'A350XWB est en concurrence avec trois familles de LCA bicouloir de Boeing, le 767, le 777 et le 787.[1316] Les différences entre les produits LCA (ou modèles de LCA) et leurs interactions concurrentielles relatives sont susceptibles d'entraîner des différences dans les comportements en matière de ventes concernant ces produits, y compris des différences dans les répartitions géographiques pertinentes des ventes.[1317] Il est également vrai que le territoire sur lequel un LCA est produit a des répercussions importantes pour l'expansion géographique de ses ventes.

6.737. Les États-Unis font toutefois valoir que les différences résultant du fait qu'Airbus et Boeing produisent des LCA sur des territoires différents (et ont donc des marchés *intérieurs* et des marchés *d'exportation* différents) renforcent, et non affaiblissent, la validité des données relatives aux ventes du 777 et du 747. Cela tient au fait que les renseignements figurant dans le dossier montrent qu'Airbus et Boeing peuvent chacune vendre des LCA sur leurs marchés *intérieurs* respectifs plus facilement que l'autre. Ainsi, selon les États-Unis, ajuster les données relatives aux

[1310] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 196.

[1311] Voir, par exemple, la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 401 à 422.

[1312] Nous ne savons pas très bien si les États-Unis considèrent que les méthodes des données de référence du 777 et du 747 sont des applications de la méthode des données de référence antérieures et/ou de la méthode des données de référence hypothétiques.

[1313] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1047 et 1099.

[1314] Nous notons que si nous devions considérer que les données relatives aux commandes d'A350XWB accumulées jusqu'à **[***]** attestent le ratio de référence pour l'A350XWB, cela nous amènerait directement à conclure que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ne sont pas subordonnées *de facto* aux exportations dans le cadre d'une analyse des ratios. Cela tient au fait que le ratio prévu et le ratio de référence pour l'A350XWB seraient fondés sur les mêmes données relatives aux commandes, d'où des ratios identiques.

[1315] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1047. Nous notons que le Groupe spécial initial et l'Organe d'appel n'ont pas exclu la possibilité que, sans une AL/FEM directe pour l'A380, cet aéronef n'ait pas été lancé. Ainsi, il apparaît que cette analyse suppose en théorie qu'en l'absence d'une AL/FEM pour l'A380, le ratio de référence ne serait pas de 0:0. Comme cela est expliqué plus haut, toutefois, même si nous admettons cette supposition pour les besoins de l'argumentation, nous devons quand même rejeter le ratio de référence pour l'A380 des États-Unis.

[1316] Voir plus loin les paragraphes 6.1362 à 6.1370 et 6.1406 à 6.1410.

[1317] Voir le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1099 (expliquant que les ventes antérieures d'un modèle de LCA d'Airbus auraient une pertinence limitée pour la détermination d'un ratio de référence pour un modèle de LCA d'Airbus différent parce que, entre autres choses, "chaque modèle de LCA … {d'Airbus} était … nouveau, distinct et développé dans le cadre d'un projet différent", préoccupation générale dont il apparaît qu'elle vaut également pour les LCA d'Airbus par rapport à ceux de Boeing).

ventes pertinentes pour tenir compte de cette différence "entraînerait un écart encore plus grand entre les ratios {prévu et de référence} et, de ce fait, une forme de subordination *de facto* aux exportations encore plus marquée".[1318]

6.738. À notre avis, l'observation des États-Unis vise à tenir compte des différences entre les *lieux géographiques d'implantation des fabricants de LCA* mais non entre les *produits* pertinents eux-mêmes. De plus, elle donne à penser qu'il peut fort bien y avoir des différences autres que celles qui touchent aux produits LCA eux-mêmes qui peuvent devoir être prises en compte dans une évaluation des lieux géographiques où un producteur de LCA hypothétique voulant maximiser les bénéfices pourrait vendre l'A380 ou l'A350XWB. Par exemple, Boeing et Airbus peuvent aussi jouir d'avantages historiques ou politiques concernant la vente de leurs LCA sur des marchés *d'exportation* géographiques différents. Toutes ces considérations donnent à penser que les données relatives aux ventes antérieures du 777 et du 747 ne seraient pas des indicateurs fiables des ventes d'A350XWB et d'A380 d'une entreprise hypothétique voulant maximiser les bénéfices en l'absence de la subvention.

6.739. Deuxièmement, il n'est pas contesté qu'Airbus et Boeing jouissent d'avantages de fournisseur en place plus ou moins grands vis-à-vis de différents acheteurs de LCA (parce que, par exemple, les acheteurs de LCA recherchent la communité), ce qui leur permet de vendre plus facilement leurs LCA – y compris leurs LCA bicouloirs – à leurs différentes clientèles respectives. Comme un producteur hypothétique voulant maximiser les bénéfices qui vendrait l'A380 et l'A350XWB ne jouirait pas, par définition, des mêmes avantages de fournisseur en place que ceux dont jouirait Boeing, le recours aux données relatives aux ventes antérieures de Boeing concernant le 777 et le 747 apparaîtrait comme problématique.

6.740. Troisièmement, nous notons que l'une des années pour lesquelles les États-Unis présentent des données relatives aux ventes antérieures du 747 est 2001, année où cet aéronef aurait été en concurrence avec l'A380 subventionné. De même, le 777 était en concurrence avec l'A350XWB subventionné pour des commandes au cours de la dernière partie de la période 2004-2009. Par conséquent, les données relatives aux ventes effectives du 747 et du 777 sur lesquelles les États-Unis s'appuient sont, au moins en partie, affectées par les ventes de l'aéronef d'Airbus subventionné même dont les ratios de référence proposés des États-Unis sont censés donner une approximation.

6.741. Enfin, nous notons qu'étant donné qu'Airbus et Boeing sont des sociétés différentes, il est probable qu'elles ont d'autres avantages (ou désavantages) relatifs en matière de ventes et ont recours à des stratégies de commercialisation différentes. Ainsi, il ne s'ensuit pas nécessairement que les chiffres en matière de ventes de Boeing constitueraient un indicateur approprié de ceux d'un producteur de LCA hypothétique voulant maximiser les bénéfices qui tenterait de vendre l'A350XWB ou l'A380. Cela ne veut pas dire que les données relatives aux ventes d'un produit LCA effectif d'un constructeur de LCA différent d'Airbus ne peuvent jamais servir de base pour la construction des ventes hypothétiques d'un autre produit concurrent en l'absence d'un subventionnement pertinent. Cependant, ces considérations montrent que, dans un souci de fiabilité, il faut procéder à des ajustements pour tenir compte des complexités du marché des LCA. À notre avis, les États-Unis n'en ont pas fait assez pour tenir compte de ces facteurs.

6.742. Par conséquent, pour toutes les raisons qui précèdent, nous ne pouvons accepter les ratios de référence des États-Unis ni pour l'A380 ni pour l'A350XWB, et nous nous abstenons d'examiner plus avant les arguments des parties sur ce point.

6.5.3.7.3.4 Analyses des ratios: A380 et A350XWB

6.743. Les États-Unis allèguent que des comparaisons de leurs ratios de référence et ratios prévus pour l'A380 et l'A350XWB donnent des analyses des ratios qui indiquent que les mesures d'AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB sont subordonnées *de facto* aux résultats à l'exportation. L'Union européenne conteste ces allégations. Plus haut, nous avons conclu que les États-Unis n'avaient pas fourni de ratios de référence ou de ratios prévus pour l'A380 ou l'A350XWB qui

[1318] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 315. Voir aussi la réponse des États-Unis à la question n° 33 du Groupe spécial (faisant valoir, à tort à notre avis, que c'est à l'Union européenne qu'incombe la charge de démontrer que ces différences entre les LCA pertinents affaiblissent la pertinence des données relatives aux ventes du 777 et du 747 dans ce contexte).

étayaient leur allégation au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC. En l'absence de ces ratios, il n'est pas possible de faire des analyses des ratios pour l'A380 et l'A350XWB et les arguments concernant ces analyses deviennent effectivement sans fondement. Dans ces circonstances, nous nous abstenons d'examiner plus avant les arguments des parties concernant le critère de l'incitation à l'exportation et les analyses des ratios.

6.5.3.8 Conclusion

6.744. Nous constatons que les États-Unis n'ont pas démontré qu'une quelconque mesure d'AL/FEM pour l'A380 ou mesure d'AL/FEM pour l'A350XWB était subordonnée *de facto* aux résultats à l'exportation. Nous rejetons donc l'allégation des États-Unis au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC concernant ces mesures.

6.5.4 Question de savoir si les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB sont des subventions au remplacement des importations prohibées

6.5.5 Introduction

6.745. Les États-Unis allèguent que chacune des quatre mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB est subordonnée à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés et, par conséquent, constitue une subvention prohibée au titre de l'article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC. Ils font valoir qu'il en est ainsi parce que chaque mesure est subordonnée à la production par Airbus de certains composants de LCA – y compris mais pas seulement des composants de l'A350XWB – sur le territoire des États membres octroyant les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB, composants qui seront ensuite utilisés par Airbus dans des activités de production de LCA en aval.

6.5.6 Arguments des États-Unis

6.746. Les États-Unis font valoir que les mesures d'AL/FEM française, allemande, espagnole et britannique pour l'A350XWB[1319] sont subordonnées *de jure* et/ou *de facto* à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés, et constituent donc des subventions prohibées au titre de l'article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC.[1320] En faisant valoir cet argument, ils se réfèrent à deux types d'accords pertinents entre les États membres et Airbus. Premièrement, ils se réfèrent à ce qu'il est convenu d'appeler des "accords de partage des travaux" (les accords de partage des travaux) conclus entre Airbus et les États membres. Dans ce contexte, ils allèguent qu'Airbus applique depuis longtemps une stratégie de production décentralisée mais coordonnée dans le cadre de laquelle ses activités de production de LCA ont lieu, entre autres, sur le territoire des États membres concernés.[1321] Ils allèguent que les États membres:

> Ont accordé une AL/FEM pour {l'A350XWB} en contrepartie de l'engagement d'Airbus d'installer une part fixe de l'ensemble des travaux de production de l'aéronef dans chaque pays. Ces "accords de partage des travaux" prescrivaient à Airbus de produire certains composants sur le territoire de chacun des États membres concernés et d'utiliser ensuite ces sous-ensembles et composants dans la production de l'aéronef fini. Comme l'octroi d'une AL/FEM était lié à ces accords de partage des travaux, il était subordonné à l'utilisation de produits nationaux et était donc incompatible avec l'article 3.1 b) de l'Accord SMC.[1322]

[1319] Les États-Unis allèguent également que les mesures d'AL/FEM pour l'A380 sont des subventions prohibées au titre de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC dans la présente procédure de mise en conformité. Nous rappelons toutefois la constatation que nous avons formulée précédemment dans le présent rapport selon laquelle cette allégation n'entre pas dans le champ de la présente procédure.

[1320] Voir, de manière générale, la première communication écrite des États-Unis, paragraphes 202 à 216 et 230 à 239; et la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 331 à 356.

[1321] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 203.

[1322] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 202. Voir aussi la première communication écrite des États-Unis, paragraphes 203 ("Ces "accords de partage des travaux" équivalent à une prescription selon laquelle, pour obtenir une AL/FEM, Airbus doit fabriquer dans l'UE certains composants de l'aéronef, qui deviennent donc des produits nationaux de l'UE, et doit ensuite utiliser ces produits nationaux dans son aéronef."), 204 ("Les accords de partage des travaux précisent aussi où Airbus produira certains composants de son aéronef civil gros porteur. En d'autres termes, non seulement ces accords déterminent *quelle part* des travaux doit être effectuée dans chaque État membre de l'UE, mais ils prescrivent aussi

6.747. Les États-Unis présentent des articles de presse, des documents des pouvoirs publics et des déclarations de représentants des pouvoirs publics dont ils allèguent qu'ils démontrent l'existence de ces accords de partage des travaux.

6.748. Deuxièmement, les États-Unis se réfèrent aux contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB eux-mêmes, dont ils font valoir qu'ils reflètent les accords de partage des travaux et contiennent des modalités qui dénotent une subordination *de jure* et/ou *de facto* à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés. Ils affirment que cette subordination découle de deux types de dispositions figurant dans les contrats.[1323] Premièrement, ils déclarent que les quatre contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB sont tous conditionnés par la production par Airbus de certains composants de LCA d'Airbus sur le territoire des États membres concernés.[1324] Ces composants deviennent donc des produits nationaux des États membres concernés et sont ensuite utilisés dans les activités de production de LCA d'Airbus en aval. Deuxièmement, ils disent que les contrats d'AL/FEM **[***]** concernant l'A350XWB sont conditionnés par le maintien par Airbus de certains niveaux minimaux d'emploi national dans le cadre du programme relatif à l'A350XWB, niveaux qui ne peuvent pas être maintenus sans qu'Airbus mène d'importantes activités liées à la production de l'A350XWB dans ces États membres.[1325] Ces activités permettent donc de produire des produits liés aux LCA d'Airbus qui deviennent des produits nationaux de ces États membres de l'Union européenne et sont ensuite utilisés dans des activités de production de l'A350XWB en aval.[1326] Les États-Unis arrivent donc à la conclusion que les contrats "prescrivent effectivement à Airbus de se procurer une part importante de ses composants" auprès de sources nationales.[1327]

6.5.7 Arguments de l'Union européenne

6.749. L'Union européenne formule plusieurs arguments à l'appui de sa position selon laquelle aucune mesure d'AL/FEM pour l'A350XWB ne comporte l'octroi d'une subvention subordonnée à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés, que ce soit en droit ou en fait. Il apparaît que, parfois, ces arguments se recoupent quelque peu sur le fond. Premièrement, l'Union européenne fait valoir que le Groupe spécial doit interpréter l'article 3.1 b) de l'Accord SMC à la lumière de l'article III:8 b) du GATT de 1994 et en harmonie avec cet article, qui exempte la pratique consistant à octroyer des subventions aux seuls producteurs nationaux des disciplines de l'article III du GATT de 1994 relatives au traitement national. Elle fait valoir que l'examen de ces dispositions du GATT, en particulier du fait de leur lien jurisprudentiel avec l'article 3.1 b) de l'Accord SMC, oblige à conclure que des subventions à la production octroyées seulement à des producteurs nationaux ne peuvent pas constituer une violation de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC.[1328] Deuxièmement, il apparaît que l'Union européenne fait valoir qu'Airbus ne produit qu'un seul "produit" pertinent dans ce contexte, à savoir un LCA fini, et que, l'argument des États-Unis repose donc sur l'hypothèse erronée qu'Airbus produit et "utilise" de nombreux produits distincts dans le cadre de ses processus de production de LCA. Troisièmement, il apparaît que l'Union européenne fait valoir que tout "produit" produit dans un État membre, s'il est destiné à être utilisé dans un autre État membre, n'est pas un "produit national" aux fins de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC.[1329] Ainsi, dans la mesure où ce schéma géographique de production et d'utilisation existe, l'article 3.1 b) est dépourvu de pertinence. Quatrièmement, l'Union européenne qualifie les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB de subventions à la "production" ou au "développement" qui, bien qu'elles puissent être subordonnées à la production de certains produits sur les territoires respectifs des États membres de l'Union européenne concernés, ne sont pas subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés.

---

l'exécution de certaines tâches de fabrication dans des pays donnés.") (italique dans l'original) et 230 ("Néanmoins, des éléments de preuve à la disposition du public confirment que la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni ont accordé une AL/FEM pour l'A350XWB en contrepartie d'engagements en matière de partage des travaux qui obligeaient la société à produire des composants dans chaque pays et à les utiliser dans l'aéronef fini.").

[1323] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 209.
[1324] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 338 à 355.
[1325] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 338 à 355.
[1326] Voir la première communication écrite des États-Unis, paragraphes 214 à 216.
[1327] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 239.
[1328] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 428 à 444.
[1329] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 463 (argument présenté dans le contexte des composants de l'A380), 481 (faisant apparemment référence au même raisonnement en ce qui concerne les composants de l'A350XWB), 485 (*idem*), 489 (*idem*) et 496 (*idem*).

Cinquièmement, elle dit que les termes "subordonné" ou "conditionnel" ne sont pas employés de manière significative dans les contrats et que, par conséquent, le texte de ces contrats n'étaye pas l'allégation des États-Unis au titre de l'article 3.1 b).[1330] Sixièmement, elle allègue que la main-d'œuvre n'étant pas un "produit", même si certains contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB sont conditionnés par le maintien de certains niveaux d'emploi national, ces prescriptions ne sont pas soumises aux disciplines de l'article 3.1 b). Enfin, elle fait valoir que certaines dispositions des contrats ayant trait aux niveaux d'emploi sont assorties de restrictions qui font qu'elles ne sont pas subordonnées à ces niveaux au sens de l'article 3.1 b).[1331]

6.5.8 Arguments des tierces parties

6.5.8.1 Canada

6.750. Le Canada fait valoir que les subventions AL/FEM pour l'A350XWB ne sont pas subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés. Il fait valoir que l'article 3.1 b) de l'Accord SMC ne vise que les situations dans lesquelles une subvention exige qu'un bénéficiaire *achète* des produits, et ne vise pas les situations, comme en l'espèce, dans lesquelles des subventions exigent qu'un bénéficiaire *produise* certains produits.[1332] Il note également que l'article III:8 b) du GATT de 1994 autorise les Membres de l'OMC à accorder des subventions uniquement à leurs producteurs nationaux.[1333] De plus, comme "le GATT et l'Accord SMC ne limitent pas la capacité d'un Membre accordant une subvention de définir le niveau de production exigé aux fins de l'admissibilité au bénéfice de la subvention", les Membres peuvent exiger explicitement ou implicitement la production de biens intermédiaires.[1334] Toutefois, étant donné que "la plupart des fabricants produisent des biens intermédiaires dans le cadre de la production de leurs produits finals, la position des États-Unis priverait le Membre accordant la subvention du droit d'exiger du bénéficiaire de la subvention qu'il produise des biens".[1335]

6.5.8.2 Japon

6.751. Le Japon estime que la subordination *de jure* dans le contexte de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC devrait être établie sur la base des termes effectivement employés dans la mesure et non sur celle de facteurs sans lien avec ces termes[1336], et que le même critère servant à établir la subordination *de jure* "implicite" devrait être appliqué au titre de l'article 3.1 a) et au titre de l'article 3.1 b).[1337] Ainsi, il estime que, pour établir une subordination *de facto* au titre de l'article 3.1 b), le Groupe spécial devrait effectuer son évaluation sur la base de la configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de la subvention, y compris la conception, la structure et les modalités de fonctionnement de la mesure d'octroi de la subvention, et non pas sur la base de la motivation des pouvoirs publics pour ce qui est de l'octroi de la subvention.[1338] Enfin, il estime qu'étant donné que les États-Unis font apparemment valoir que l'existence d'accords de partage des travaux était une condition de l'octroi à Airbus des subventions AL/FEM pour l'A350XWB, le Groupe spécial devrait examiner si l'octroi des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB est effectivement conditionné par l'existence de ces accords de partage des travaux, et si les accords de partage des travaux prescrivaient effectivement l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés.[1339]

6.5.9 Évaluation par le Groupe spécial

6.752. La présente section contient l'analyse de l'allégation des États-Unis au titre de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC. Elle comprend trois parties. Premièrement, le Groupe spécial expose les éléments de preuve sur lesquels les États-Unis se fondent pour étayer leur allégation. Deuxièmement, il examine les dispositions et considérations juridiques pertinentes. Enfin, il évalue si les États-Unis ont présenté une allégation valable au titre de l'article 3.1 b).

[1330] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 456, 464, 468, 470 et 475.
[1331] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 457, 464, 468, 470 et 475.
[1332] Communication du Canada en tant que tierce partie, paragraphe 19.
[1333] Communication du Canada en tant que tierce partie, paragraphe 20.
[1334] Communication du Canada en tant que tierce partie, paragraphe 20.
[1335] Communication du Canada en tant que tierce partie, paragraphe 25.
[1336] Communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphe 33.
[1337] Communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphe 45.
[1338] Communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphe 34.
[1339] Communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphes 57 et 58.

6.5.9.1 Contexte factuel

6.753. Les États-Unis font valoir que deux types généraux d'éléments de preuve démontrent que chaque mesure d'AL/FEM pour l'A350XWB est subordonnée à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés: a) des renseignements à la disposition du public concernant l'existence des accords de partage des travaux; et b) les modalités de chaque contrat d'AL/FEM concernant l'A350XWB. Les sections ci-après traitent successivement chacun d'eux.

6.5.9.1.1 Renseignements à la disposition du public

6.754. Les États-Unis présentent les renseignements à la disposition du public ci-après pour étayer leur argument selon lequel chaque contrat d'AL/FEM concernant l'A350XWB est subordonné à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés:

- Un article de juillet 2006 de Reuters traitant, entre autres, des attentes du Royaume-Uni concernant sa part des travaux en rapport avec les programmes de LCA d'Airbus.[1340]

- Une déclaration faite en décembre 2006 par un parlementaire français dans le contexte de l'examen d'un éventuel financement par les pouvoirs publics français du programme relatif à l'A350XWB, dont il prévoyait apparemment qu'il comporterait le développement de gammes complètes de produits.[1341]

- Un compte rendu de décembre 2006 des déclarations faites au Parlement par la Ministre britannique de l'industrie et des régions, Mme Margaret Hodge, dans lesquelles elle soulignait l'importance générale des activités de production menées par Airbus au Royaume-Uni pour l'économie du pays, en particulier s'agissant de l'obtention de travaux touchant à la technologie des composites. Mme Hodge a dit, entre autres choses, ce qui suit:

  > Toutes les négociations approfondies sont actuellement en cours. Dès qu'elles seront terminées, nous serons en mesure d'en parler plus ouvertement. Notre objectif consiste à défendre au mieux les intérêts de la Grande-Bretagne dans le développement du nouvel A350XWB, et nous menons des négociations serrées sur ces questions avec EADS et les autres gouvernements qui sont parties prenantes au développement et à la production de cet aéronef. Je comprends ce que M. le député veut dire: nous voulons non seulement obtenir la part de 20%, mais aussi veiller à maintenir nos capacités de recherche et de production en ce qui concerne les ailes.[1342]

- Un article paru dans *Le Monde* en février 2007, dans lequel il était indiqué, entre autres choses, que certains des États membres concernés contestaient la répartition des travaux pour le tronçon 15/21 de l'A350XWB.[1343]

- Un communiqué de presse d'Airbus de février 2007 prévoyant que la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni recevraient 35%, 35%, 10% et 20% des travaux pour l'A350XWB, respectivement.[1344]

[1340] James Regan et Jason Neely, "Airbus ministers back company over A380, A350", Reuters, 16 juillet 2006 (pièce USA-310).

[1341] Déclaration de M. Michel Billout, Sénat (session ordinaire 2006-2007), séance du 13 décembre 2006, compte rendu intégral des débats, *Journal officiel de la République française*, pages 10174 à 10176 (pièce USA-102).

[1342] UK House of Commons Hansard Debates, Column 104WH, Colloquy of Mr. Steve Webb and Minister for Industry and the Regions, Margaret Hodge, 6 décembre 2006 (pièce USA-303/USA-360 (présentée deux fois)).

[1343] Dominique Gallois, "*Le marchandage franco-allemand bloque encore la réforme d'Airbus*", *Le Monde*, 21 février 2007 (pièce USA-22).

[1344] Communiqué de presse d'Airbus, "Power8 prepares way for "new Airbus"", 20 février 2007 (pièce USA-94).

- Un discours au sujet d'Airbus prononcé en mars 2007 par Peter Hintze, Secrétaire d'État parlementaire au Ministère allemand de l'économie et de la technologie, lors du débat au Parlement européen à Strasbourg, dans lequel il a dit ce qui suit:

> La politique est compétente en matière de conditions-cadres. Et elle doit veiller à une répartition équitable des chances et des charges entre les nations européennes impliquées. Cela s'applique en l'occurrence aux emplois et aux compétences technologiques. Cette répartition équitable des chances et des charges entre les nations européennes concernées semble réussir.[1345]

- Un document de juin 2007 de la Chambre des communes britannique traitant, entre autres choses, de la répartition des travaux concernant l'A350XWB:

> 14. Le Royaume-Uni était particulièrement préoccupé par la répartition potentielle entre les pays des travaux concernant l'A350XWB pour des raisons à la fois politiques et technologiques. Dans le passé, cette répartition de travaux concernant les avions Airbus avait correspondu approximativement à la participation des partenaires initiaux – c'est-à-dire 35% chacun pour la France et l'Allemagne, 20% pour le Royaume-Uni et 10% pour l'Espagne. Depuis la vente à EADS de la participation de 20% de BAE Systems dans la société, toutefois, le Royaume-Uni ne détenait plus aucune part de la société, ce qui avait affaibli sa position de négociation avec EADS.
>
> 15. Une préoccupation additionnelle tenait à ce que l'Allemagne et l'Espagne en particulier étaient en mesure de présenter des arguments en faveur de l'attribution de certains travaux habituellement effectués par le Royaume-Uni, en raison de leur compétence grandissante dans le domaine des matériaux composites, dont une partie était pertinente pour la fabrication des ailes. …
>
> 16. Le gouvernement britannique a maintenu un dialogue constant avec Airbus et sa société mère, EADS, jusqu'à l'annonce finale en février 2007. Le résultat pour Airbus Royaume-Uni a été positif: une part de 20% des travaux concernant l'A350XWB, correspondant à ce qu'elle avait obtenu pour les aéronefs précédents. L'assemblage général des ailes sera effectué à Broughton. La conception et la fabrication du bord de fuite auront lieu à Filton. …
>
> …
>
> 18. Globalement, Airbus Royaume-Uni et le gouvernement se sont tous deux dits satisfaits de la part des travaux attribuée au Royaume-Uni. Le Directeur général de la société, Iain Gray, nous a dit qu'avoir obtenu la responsabilité de la construction des ailes de l'A350XWB était "une très grande réussite". Le Département du commerce et de l'industrie a dit que cela "constitu{ait} un excellent résultat pour le Royaume-Uni, qui {était} le fruit de l'action soutenue menée par le gouvernement britannique pour parvenir à une position concernant l'A350XWB qui constitue le meilleur des tremplins pour l'avenir". Il a également noté que le Royaume-Uni devrait s'en trouver bien placé pour obtenir ultérieurement des travaux à l'occasion du remplacement prévu de l'A320.[1346] (notes de bas de page omises)

- Un discours sur la politique aéronautique prononcé en février 2009 par M. Heinz Riesenhuber, dont les États-Unis allèguent qu'il était un député du Bundestag allemand à l'époque, dans lequel M. Riesenhuber a dit, entre autres choses, que l'Allemagne devrait contribuer à assurer le succès à long terme des sites industriels du

[1345] Peter Hintze, Secrétaire d'état parlementaire, Ministère allemand de l'économie et de la technologie, "The Future of the European Aviation Industry", allocution devant le Parlement européen, Strasbourg, 14 mars 2007 (pièce USA-101) (traduction en anglais).

[1346] UK House of Commons Trade and Industry Committee, "Recent Developments with Airbus", Ninth Report of Session 2006-07, Volume I: Report and formal minutes, 19 juin 2007 (pièce USA-562), pages 10 et 11.

secteur aéronautique allemand en conditionnant l'octroi d'une aide financière pour l'A350XWB à l'attribution de certains travaux par Airbus.[1347]

- Un rapport d'août 2009 du gouvernement allemand indiquant ce qui suit: ""Le gouvernement fédéral liera l'octroi de nouvelles mesures à l'adoption par la société {c'est-à-dire Airbus} d'engagements de maintien des compétences en Allemagne.""[1348]

- Un rapport d'août 2009 du Bundestag sur les finances fédérales indiquant ce qui suit:

> Le gouvernement fédéral est disposé à l'avenir à participer au financement des coûts de développement de projets aéronautiques civils de manière proportionnelle en accordant des prêts remboursables portant intérêt et subordonnés aux ventes. Le gouvernement compte subventionner les coûts de développement de l'A350XWB d'Airbus de manière proportionnelle, au moyen de garanties conformes aux lois européennes et internationales.[1349]

- Un article paru en août 2009 dans *The Guardian*, indiquant que le Royaume-Uni investirait 340 millions de livres sterling dans le programme relatif à l'A350XWB et précisant ce qui suit:

> Le prêt permettra de créer et de maintenir plus de 1 200 emplois à Filton et à l'usine d'Airbus Royaume-Uni à Broughton dans le nord du pays de Galles. Les ministres espèrent également qu'il contribuera à créer et maintenir plus de 5 000 emplois dans la chaîne d'approvisionnement dans tout le Royaume-Uni.
>
> …
>
> Le Directeur général de la Society of British Aerospace Companies, Ian Godden, a déclaré: "L'annonce {concernant l'octroi d'une AL/FEM} est très satisfaisante. L'A350XWB d'Airbus est un programme extrêmement important pour l'avenir de l'industrie aéronautique britannique et cet investissement garantit des activités vitales dans ce secteur.
>
> "Le programme relatif à l'A350 permet de créer ou de soutenir plus de 5 000 emplois dans la chaîne d'approvisionnement britannique. Étant donné les avancées technologiques importantes concernant les matériaux composites utilisés, on ne dira jamais assez l'importance du programme relatif à l'A350 pour le développement des compétences et de la technologie nécessaires à la viabilité future de l'industrie aéronautique britannique."[1350]

- Un article de septembre 2009 de Reuters indiquant que la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni avaient obtenu approximativement 37,5%, 34%, 10% et 18% des travaux concernant l'A350XWB, respectivement.[1351]

[1347] M. Heinz Riesenhuber, "*Wir müssen alles daran setzen, den deutschen Luftfahrtstandort auch künftig international wettbewerbsfähig zu halten*", Discours sur la politique aéronautique, 2 juillet 2009 (pièce USA-99). Voir la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 352 (citant erronément ce document comme étant la pièce USA-100).

[1348] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 236 (traduisant et citant *Bundesministerium fur Wirtschaft und Technologie, Bericht des Koordinators fur die Deutsche Luft- und Raumfahrt*, août 2009 (pièce USA-100), page 55). Nous notons que la pièce USA-100 n'est pas datée, mais l'Union européenne ne conteste pas l'affirmation des États-Unis selon laquelle le document date d'août 2009.

[1349] *Deutscher Bundestag, Unterrichtung durch die Bundesregierung, Finanzplan des Bundes 2009 bis 2013*, 7 août 2009 (pièce USA-97), page 24. Les États-Unis interprètent le terme "proportionnelle" dans ce contexte comme signifiant que les pouvoirs publics allemands financeraient l'A350XWB en proportion des travaux qui leur seraient confiés dans le cadre du programme. (première communication écrite des États-Unis, paragraphe 235).

[1350] "Airbus receives £340 m government boost to save thousands of jobs" *The Guardian*, 14 août 2009 (pièce USA-96).

[1351] Tim Hepher et Tracy Rucinski, "Spain to double share of work on Airbus A350", Reuters, 18 septembre 2009 (pièce USA-301).

- Un document de décembre 2009 du gouvernement espagnol indiquant que l'Espagne s'apprêtait à accorder une aide financière de 332 millions d'euros pour le programme relatif à l'A350XWB, qu'Airbus Operations s'était vu confier certaines responsabilités en lien avec le programme et que l'Espagne avait obtenu environ 11% des travaux dans le cadre du programme.[1352]

- Une mention dans la rubrique du budget fédéral allemand de 2011 concernant apparemment une AL/FEM allemande pour l'A350XWB qui indique que le "financement est généralement fondé sur la part des travaux de développement et de fabrication obtenue par l'Allemagne".[1353]

6.5.9.1.2 Contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB

6.755. Les États-Unis affirment que les modalités des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB démontrent que ces mesures sont subordonnées *de jure* et/ou *de facto* à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés. Nous examinons ces modalités ci-après. Les modalités mentionnées ci-après comprennent celles que les États-Unis citent dans leurs communications écrites à l'appui de leur allégation au titre de l'article 3.1 b). Nous mentionnons également d'autres modalités de ces contrats que nous jugeons utiles pour comprendre la nature des contrats dans leur ensemble dans ce contexte.

6.5.9.1.2.1 France

6.756. Nous rappelons que la mesure d'AL/FEM française pour l'A350XWB est énoncée dans deux instruments juridiques: le Protocole français sur l'A350XWB et la Convention française sur l'A350XWB. Airbus SAS et l'État français étaient parties aux deux instruments, aucune autre entité d'Airbus n'étant impliquée.

6.757. Le contrat d'AL/FEM français concernant l'A350XWB met à la disposition d'Airbus **[***]** dans le cadre du programme relatif à l'A350XWB, dont la mesure prévoit le versement **[***]**. Le Protocole français sur l'A350XWB dispose que "**[***]**"[1354], et précise en outre que "**[***]**."[1355] "**[***]**".[1356] L'annexe 2 du Protocole français sur l'A350XWB fournit une liste de "**[***]**" et précise que "**[***]**."[1357] Le paragraphe 2 de l'annexe 2 est ainsi libellé:

> **[***]**.[1358] (non souligné dans l'original)

6.758. Le Protocole français sur l'A350XWB et la Convention française sur l'A350XWB contiennent également des dispositions portant création de mécanismes qui autorisent l'État français **[***]**.

[1352] *Consejo de Ministros: Referencia*, *Ministerio de la Presidencia, Secretaria de Estado de Comunicación,* 11 décembre 2009 (pièce USA-103), pages 35 et 36.

[1353] *Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, "Bundeshaushaltsplan 2011, Einzelplan 09"* (pièce USA-50), page 50.

[1354] Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), article 1.1. (non souligné dans l'original)

[1355] Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), article 2.1. (non souligné dans l'original)

[1356] Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), article 2.1. (non souligné dans l'original)

[1357] Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), annexe 2 (paragraphe 1). (non souligné dans l'original)

[1358] Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), annexe 2. Il apparaît que, dans un échange de lettres ultérieur, la France et Airbus sont convenues que les termes "**[***]**" et "**[***]**", tels qu'ils sont employés à l'article 2.1 du Protocole français sur l'A350XWB, n'indiquaient aucune préférence pour un lieu géographique. (Échange de lettres entre Fabrice Brégier, Directeur général d'Airbus, et le Directeur général de l'Aviation civile française (DGAC) **[***]** et **[***]** (pièce EU-(article 13)-10) (RCC)). Même si tel était le cas, toutefois, il est loin d'être clair pour nous que cette interprétation frapperait de nullité les libellés "**[***]**", "**[***]**" et "**[***]**", figurant à l'annexe 2 du Protocole (en italique dans le corps du texte plus haut), dans la mesure où ces libellés indiquent le site où les activités de développement/production qui y sont associées dans le texte doivent être menées. Toutefois, nous ne jugeons pas nécessaire de résoudre cette ambiguïté, parce que même si ces libellés prescrivent le site où les activités de production associées doivent se dérouler, cela ne changerait rien à la manière dont nous nous prononçons sur l'allégation des États-Unis.

Par exemple, Airbus **[***]**[1359], **[***]**.[1360] De plus, l'annexe 5 du Protocole français sur l'A350XWB oblige Airbus à accorder **[***]** à l'État français et prévoit que "{l}e montant définitif de la participation de l'État sera calculé sur la base de ce relevé. L'unité de management Aéronautique demandera, le cas échéant, **[***]**."[1361]

6.5.9.1.2.2 Allemagne

6.759. Il convient de rappeler que la mesure d'AL/FEM allemande est exposée dans l'accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW et ses annexes. Les parties sont la KfW et Airbus Operations GmbH, Hamburg, à titre d'emprunteur, ainsi qu'Airbus SAS, Toulouse, à titre de coemprunteur.

6.760. L'accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW met à la disposition d'Airbus **[***]** dans le cadre du programme relatif à l'A350XWB, dont l'accord prévoit le versement à Airbus en **[***]**.[1362] L'article 2.2 de l'accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW dispose que "{l}e prêt ne peut servir qu'à **[***]**."[1363] **[***]**."[1364] L'annexe 1.4 b) i) fournit des estimations de coûts pour certaines catégories de coûts dont il apparaît qu'elles se rapportent aux catégories de coûts suivantes définies comme étant "**[***]**" à l'annexe 1.4 b) ii): "**[***]**".[1365] Il apparaît que les catégories de coûts énumérées à l'annexe 1.4 b) i) sont ventilées plus précisément à l'annexe 1.4 a) ii). L'annexe 1.4 a) ii) "**[***]**", mais l'annexe précise également que cette liste "**[***]**".[1366] **[***]** est RCES, mais il apparaît que son libellé prévoit explicitement la **[***]** de certains composants de l'A350XWB en Allemagne.[1367]

6.761. L'article 15.5 du contrat allemand énonce également certains **[***]** en ce qui concerne le programme relatif à l'A350XWB pour Airbus:

> **[***]**[1368] **[***]**.[1369] (non souligné dans l'original; note de bas de page omise)

6.762. L'accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW contient également les modalités suivantes qui se rapportent apparemment à **[***]** de l'Allemagne en relation avec le programme relatif à l'A350XWB:

> **[***]**.[1370]

6.763. Le contrat allemand établit également certains mécanismes d'information au moyen desquels l'entité accordant la subvention peut **[***]** dans le cadre du programme relatif à

[1359] Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), article 8.1 et 8.2; et Convention française sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-11) (RCC), article 3. L'article 8.2 du Protocole français sur l'A350XWB dispose également que si **[***]**.

[1360] Convention française sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-11) (RCC), article 3.2.

[1361] Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), annexe 5. Voir aussi la Convention française sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-11) (RCC), article 2 ("Le montant de la convention correspond à une *participation plafond* de l'État au financement des travaux."). (pas d'italique dans l'original)

[1362] Accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), articles 2.1 et 3.2.

[1363] Accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), article 2.2. (non souligné dans l'original)

[1364] Accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), article 1.1.

[1365] Accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), annexe 1.4 b) ii) (paragraphe 1).

[1366] Accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), annexe 1.4 a) ii) (page 2).

[1367] Voir, par exemple, l'accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), annexe 1.4 a) ii), pages 2, 17 et 18.

[1368] **[***]**." (Accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), article 1.1).

[1369] Accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), article 15.5.

[1370] Accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), article 15.4.

l'A350XWB et le respect de ses obligations **[***]**.[1371] De plus, la mesure impose à Airbus de présenter **[***]**, à quelque moment que ce soit. Si ce document indique que le montant du prêt **[***]**.[1372]

6.5.9.1.2.3 Espagne

6.764. Il convient de rappeler que la mesure d'AL/FEM espagnole est formalisée dans le *Convenio* espagnol concernant l'A350XWB, conclu entre le Ministère espagnol de l'industrie, du tourisme et du commerce et Airbus Operations S.L. (la filiale espagnole d'Airbus). Le *Real Decreto* antérieur révélait l'engagement des pouvoirs publics de fournir les sommes et, d'une manière générale, certaines conditions de l'AL/FEM. L'objectif déclaré du *Convenio* espagnol concernant l'A350XWB est le suivant:

> El objeto del presente Convenio es establecer un marco de colaboración entre el MITYC {c'est-à-dire le Ministère espagnol de l'industrie, du tourisme et du commerce} y la empresa Airbus Operations S.L para la participación de esta empresa en el programa de desarrollo del avión AIRBUS A350,XWB {*sic*} … .[1373]

6.765. Le *Real Decreto* accorde à Airbus des avances remboursables qui sont destinées à couvrir les coûts de développement des activités confiées par Airbus SAS à Airbus Operations, S.L. pour le développement de l'A350XWB.[1374] En vertu du *Convenio* espagnol concernant l'A350XWB, l'Espagne est convenue d'accorder un montant maximal de 332 228 670 euros[1375] pour les dépenses admissibles au titre de ces coûts non récurrents, correspondant à la conception préliminaire, à la conception technique, aux essais en soufflerie, aux essais de structures, aux essais en vol, aux documents de certification et au coût de fabrication de prototypes et d'aéronefs d'essai, y compris les modifications, l'outillage et le matériel.[1376] Le montant maximal total des avances remboursables peut équivaloir soit à 36% des coûts non récurrents attendus du projet au moment où la demande est présentée, c'est-à-dire 332 228 670 euros, soit aux coûts non récurrents réels du projet s'ils sont inférieurs à 36% des coûts attendus.[1377] De plus, le *Convenio* espagnol concernant l'A350XWB dispose ce qui suit:

> – El MITYC … contribuirá a la financiación de los trabajos responsabilidad de Airbus Operations S.L {*sic*} en el programa de desarrollo del avión A350XWB mediante la concesión de anticipos reembolsables a un tipo de interés del **[***]** según se detalla en este Convenio.
>
> – Airbus Operations S.L. cumplimentará los trabajos que le han sido asignados para su participación en el programa de desarrollo del A350XWB que se concretan en tareas de ingeniería no específica así como el desarrollo del revestimiento inferior del ala y la integración de los siguientes elementos, estabilizador horizontal, carena

---

[1371] Voir, de manière générale, l'accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), articles 1.4 et 16.2 à 16.5, et annexe 16.1 a).

[1372] Accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), articles 1.1, 8.1 et 8.7.

[1373] *Convenio* espagnol concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-29) (RCC/RCES), page 2.

[1374] *Real Decreto* 1666/2009, *de 6 noviembre, por el que se regula la concesión directa de anticipos reembolsables a la filial española de Airbus SAS denominada Airbus Operations S.L para su participación en el programa de desarrollo de la nueva familia de aviones Airbus A350XWB*, *Boletín Oficial del Estado*, 9 novembre 2009 (pièce USA-46), article 4.1.

[1375] *Convenio* espagnol concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-29) (RCC/RCES), page 3; *Real Decreto* 1666/2009, *de 6 noviembre, por el que se regula la concesión directa de anticipos reembolsables a la filial española de Airbus SAS denominada Airbus Operations S.L para su participación en el programa de desarrollo de la nueva familia de aviones Airbus A350XWB*, *Boletín Oficial del Estado*, 9 novembre 2009 (pièce USA-46), article 6.1.

[1376] *Real Decreto* 1666/2009, *de 6 noviembre, por el que se regula la concesión directa de anticipos reembolsables a la filial española de Airbus SAS denominada Airbus Operations S.L para su participación en el programa de desarrollo de la nueva familia de aviones Airbus A350XWB*, *Boletín Oficial del Estado*, 9 novembre 2009 (pièce USA-46), article 4.2.

[1377] *Real Decreto* 1666/2009, *de 6 noviembre, por el que se regula la concesión directa de anticipos reembolsables a la filial española de Airbus SAS denominada Airbus Operations S.L para su participación en el programa de desarrollo de la nueva familia de aviones Airbus A350XWB*, *Boletín Oficial del Estado*, 9 novembre 2009 (pièce USA-46), article 5; et *Convenio* espagnol concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-29) (RCC/RCES), *troisième partie*, page 3.

> ventral, secciones 19 y 19.1 y que se detallan en la memoria presentada por la empresa … .[1378]

6.766. Par ailleurs, le *Real Decreto* précise ce qui suit:

> Airbus SAS ha concluido el proceso de reparto de los trabajos correspondientes al programa A350XWB entre sus filiales nacionales por lo que no sería posible la realización de una convocatoria pública para la concesión de los anticipos reembolsables previstos en este real decreto ya que solo la entidad Airbus Operations S.L., tiene asignada esta responsabilidad y ninguna otra empresa establecida en España puede realizar estos trabajos.[1379]

6.767. Le *Real Decreto* explique en outre ce qui suit:

> El desarrollo y su posterior producción se van a realizar de una forma novedosa en relación a anteriores modelos, Airbus SAS será el arquitecto e integrador del conjunto del avión, reservándose a través de sus filiales nacionales en Francia, Alemania, Reino Unido y España el desarrollo y producción de determinados elementos estratégicos del mismo. Otros equipos y grandes subconjuntos del avión se externalizan a unos pocos y selectos subcontratistas de primer nivel que se responsabilizan del diseño desarrollo y producción de determinados subconjuntos del avión.
>
> En este proceso de reparto de los trabajos correspondientes al programa del Airbus A350XWB, Airbus Operations, A.L., tiene la responsabilidad en determinadas actividades de diseño no específico así como del desarrollo y posterior producción en serie de determinados subconjuntos del avión A350XWB, como el revestimiento inferior del ala así como la integración y posterior suministro a la cadena de montaje final de este avión en Toulouse (Francia) del estabilizador horizontal del avión, la carena ventral, y las secciones 19 y 19.1.[1380]

6.768. L'Espagne a versé 41 493 300 euros en **[***]** au titre des mesures d'AL/FEM espagnoles pour l'A350XWB.[1381] Le calendrier des versements restants est un RCES. À cet égard, le *Convenio* espagnol concernant l'A350XWB impose à Airbus l'obligation de démontrer, par différents moyens, l'utilisation des avances remboursables, y compris l'élaboration de rapports techniques et économiques annuels concernant les activités financées par ces avances.[1382]

6.5.9.1.2.4 Royaume-Uni

6.769. Il convient de rappeler que la mesure d'AL/FEM britannique est formalisée dans l'Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB, conclu entre le Ministre britannique des entreprises, de l'innovation et des compétences, et à la fois Airbus Operations Ltd et EADS NV.

[1378] *Convenio* espagnol concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-29) (RCC/RCES), page 3. Les États-Unis affirment que les activités d'Airbus S.L. comprennent des "centres d'excellence" (c'est-à-dire des usines) à Getafe, Puerto Real et Illescas, qui sont spécialisés dans l'empennage horizontal. (deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 349 (citant "Airbus In Spain", site Web d'Airbus consulté le 11 octobre 2012 (pièce USA-459) (déclarant que ces centres "sont chargés de fabriquer l'empennage horizontal de tous les aéronefs d'Airbus"))

[1379] *Real Decreto* 1666/2009, *de 6 noviembre, por el que se regula la concesión directa de anticipos reembolsables a la filial española de Airbus SAS denominada Airbus Operations S.L para su participación en el programa de desarrollo de la nueva familia de aviones Airbus A350XWB*, *Boletín Oficial del Estado*, 9 novembre 2009 (pièce USA-46), page 93092.

[1380] *Real Decreto* 1666/2009, *de 6 noviembre, por el que se regula la concesión directa de anticipos reembolsables a la filial española de Airbus SAS denominada Airbus Operations S.L para su participación en el programa de desarrollo de la nueva familia de aviones Airbus A350XWB*, *Boletín Oficial del Estado*, 9 novembre 2009 (pièce USA-46), page 93091.

[1381] Réponse de l'Union européenne à la question n° 133 du Groupe spécial, note de bas de page 182.

[1382] *Real Decreto* 1666/2009, *de 6 noviembre, por el que se regula la concesión directa de anticipos reembolsables a la filial española de Airbus SAS denominada Airbus Operations S.L para su participación en el programa de desarrollo de la nueva familia de aviones Airbus A350XWB*, *Boletín Oficial del Estado*, 9 novembre 2009 (pièce USA-46), article 10.

6.770. En vertu de l'accord, et de **[***]**, le Royaume-Uni est convenu de financer **[***]** des coûts supportés par Airbus Operations Ltd dans le cadre du programme relatif à l'A350XWB jusqu'à un montant maximum de 340 millions de livres sterling.[1383] La mesure d'AL/FEM britannique pour l'A350XWB dispose que **[***]**.[1384] "**[***]**" sont "les coûts de conception et de développement relatifs au *projet* **[***]**.[1385] "**[***]**" est défini comme "**[***]**".[1386] "**[***]**" est défini comme "**[***]**".[1387] "Equipement" signifie A350 **[***]**[1388], que l'annexe 5 décrit plus en détail. L'annexe 3 dispose que "**[***]**.[1389]

6.771. Ces modalités indiquent donc qu'Airbus doit exécuter certaines tâches de production liées à l'A350XWB au Royaume-Uni afin de recevoir certains versements au titre de la mesure d'AL/FEM britannique. Nous notons, toutefois, que l'accord prévoit également que "**[***]**".[1390]

6.772. Le contrat britannique et ses modifications ultérieures établissent également certains mécanismes d'information au moyen desquels le Royaume-Uni peut surveiller les dépenses courantes d'Airbus dans le cadre du programme relatif à l'A350XWB.[1391] De plus, le contrat stipule que tout "**[***]**", et qu'après un tirage, "**[***]**".[1392]

6.773. Le contrat britannique comprend en outre une section intitulée "**[***]**", dont nous présentons un extrait important ci-après:

> **[***]**[1393] **[***]**[1394]
>
> > **[***]**."[1395] (pas de notes de bas de page dans l'original; caractères gras dans l'original)

6.5.9.1.2.5 Subordinations pertinentes dans les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB

6.774. Nous rappelons que les États-Unis font valoir que les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB contiennent des modalités qui les subordonnent *de jure* et/ou *de facto* à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés. Les États-Unis font valoir qu'il en est ainsi parce que les contrats imposent aux bénéficiaires de produire des composants de LCA sur le territoire des entités accordant la subvention, ces composants étant ensuite utilisés par Airbus pour fabriquer ses LCA. Par conséquent, après l'examen des modalités des contrats, il apparaît

---

[1383] Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), clauses 2.1 et 4.3 c) i).

[1384] Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), clauses 2.2. (non souligné dans l'original)

[1385] Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), clause 1.1. (non souligné dans l'original)

[1386] Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), clause 1.1. (non souligné dans l'original)

[1387] Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), clause 1.1. (non souligné dans l'original)

[1388] Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), clause 1.1. (non souligné dans l'original)

[1389] Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), annexe 3.

[1390] Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), clause 19.7.

[1391] Voir, par exemple, l'Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), clauses 4.3 a) et 18, et annexes 1 (paragraphe 3) et 2 (paragraphe 1); et la première série de **[***]** relative au contrat d'AL/FEM britannique concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-31) (RCC/RCES), paragraphes 4 et 5.

[1392] Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), clauses 4.3 b) et 4.3 c).

[1393] L'annexe 4 fournit ce chiffre pour toutes les années depuis **[***]**. Le chiffre varie dans le temps mais atteint un maximum de **[***]**.

[1394] "**[***]**" est défini comme étant

> "**[***]**". (Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), clause 1.1)

[1395] Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), clauses 20 à 20.4.

que, logiquement, l'étape suivante serait l'examen de la mesure dans laquelle les subordinations qui existent dans les contrats touchent raisonnablement à la réalisation d'activités pouvant aboutir à la production de produits LCA sur les territoires respectifs des entités accordant la subvention. Nous relevons quatre types de subordination dans les modalités des contrats:

- Premièrement, nous notons qu'il apparaît que les seules activités que les contrats subventionnent sont des activités de développement et de production de l'A350XWB. En d'autres termes, le versement des subventions dépend de l'engagement par le bénéficiaire de dépenses résultant de ces activités, et les subventions versées visent à couvrir au moins une partie de ces dépenses spécifiques. Il apparaît en outre que les quatre contrats contiennent tous des modalités prescrivant que certaines, voire la totalité, de ces dépenses remboursables spécifiques résultent d'activités menées sur le territoire de l'entité accordant la subvention.[1396] Nous appellons ces subordinations la "subordination au développement national de l'A350XWB".

- Deuxièmement, il apparaît que les contrats **[***]** conditionnent le versement des subventions au fait que le bénéficiaire **[***]** les phases de développement et/ou de production du programme relatif à l'A350XWB sur le territoire de l'entité accordant la subvention (subordination à l'emploi national relatif à l'A350XWB).[1397]

- Troisièmement, il apparaît que le contrat **[***]** conditionne le versement des subventions au maintien par le bénéficiaire de **[***]** (subordination à la part nationale des travaux relatifs à l'A350XWB).[1398]

- Quatrièmement, il apparaît que le contrat **[***]** conditionne le versement des subventions au maintien par le bénéficiaire de certains **[***]**[1399] (subordination à la part nationale des travaux non relatifs à l'A350XWB).

6.775. Nous ne relevons dans les contrats aucun autre type de subordination qui pourrait être interprété comme se rapportant raisonnablement à l'allégation des États-Unis au titre de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC. Nous notons en outre qu'aucune subordination identifiée ci-dessus ne prescrit explicitement l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés. Cela ne signifie pas, toutefois, que ces subordinations ne peuvent pas fonctionner de manière à constituer une telle subordination, qu'elles soient prises séparément ou conjointement. Nous rappelons que les États-Unis fondent leur argument selon lequel les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB sont subordonnés à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés sur la présence de modalités imposant à Airbus de produire des composants de LCA "nationaux" qu'elle utilisera ensuite dans ses activités de production en aval. Par conséquent, afin de comprendre correctement et pleinement en quoi l'allégation des États-Unis se rapporte à l'avancée des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB, nous examinons ci-après dans quelle mesure ces subordinations ont pour effet d'aboutir à la production de produits "nationaux".

6.776. À notre avis, les quatre types de subordinations identifiées peuvent tous être interprétés comme étayant l'affirmation des États-Unis selon laquelle l'obtention des subventions est conditionnée, au moins en partie, par la production de produits LCA par les bénéficiaires sur les territoires respectifs des entités accordant la subvention. La subordination au développement

[1396] Voir, par exemple, le Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), annexe 2; l'Accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), annexe 1.4 a) ii), pages 2, 17 et 18; le *Convenio* espagnol concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-29) (RCC/RCES), page 3; le *Real Decreto* 1666/2009, *de 6 noviembre, por el que se regula la concesión directa de anticipos reembolsables a la filial española de Airbus SAS denominada Airbus Operations S.L para su participación en el programa de desarrollo de la nueva familia de aviones Airbus A350XWB*, *Boletín Oficial del Estado*, 9 novembre 2009 (pièce USA-46), page 93091; et l'Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), clauses 1.1, 2.2 et 20.2 b) i), et annexe 3.

[1397] Voir, par exemple, l'Accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), article 15.5; et l'Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), clause 20.1.

[1398] Voir, par exemple, l'Accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), article 15.4 a) à 15.4 c).

[1399] Voir, par exemple, l'Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), clauses 20.2 et 20.3.

national de l'A350XWB est peut-être celle qui le fait le plus explicitement. Dans la mesure où les contrats imposent que certains travaux de développement de l'A350XWB portant sur des composants de cet aéronef soient réalisés sur le territoire de l'entité accordant la subvention, ces travaux de développement sont probablement annonciateurs de la production effective de ces composants sur le territoire de ce même État membre. De plus, il apparaît que certains contrats énumèrent les composants de l'A350XWB spécifiques devant être produits sur le territoire de l'entité accordant la subvention. La subordination à l'emploi national relatif à l'A350XWB peut également aboutir à la production de produits LCA sur le territoire des entités accordant la subvention concernées si les **[***]** ne peuvent pas, dans la pratique, être maintenus sans que les **[***]** associées ne produisent des produits LCA. Il est fort probable que ce soit le cas étant donné qu'il apparaît que les contrats **[***]** prévoient tous deux spécifiquement l'application de **[***]**, au moins en partie, à **[***]**.[1400] La subordination à la part nationale des travaux relatifs à l'A350XWB peut de la même façon aboutir à la production de produits LCA sur le territoire des entités accordant la subvention concernées si cette part ne peut pas, dans la pratique, être maintenue sans que le bénéficiaire n'entreprenne des activités débouchant sur la production de produits LCA. Il est fort probable que ce soit le cas étant donné qu'il apparaît que le contrat **[***]** prévoit spécifiquement un certain pourcentage de **[***]**.[1401] De même, il apparaît probable que la subordination à la part nationale des travaux non relatifs à l'A350XWB débouchera sur la production de produits LCA sur le territoire de **[***]** étant donné que **[***]** prévoit spécifiquement que cette part des travaux comprendra, par exemple, "**[***]**" de certains composants de LCA.[1402] Compte tenu de ces observations, nous présumons pour les besoins de l'argumentation dans l'analyse qui suit que les quatre subordinations identifiées plus haut existent toutes et que, lorsqu'elles sont respectées, elles aboutissent toutes à la fabrication de produits liés aux LCA sur le territoire des entités accordant la subvention considérées.

6.5.9.2 Dispositions et considérations juridiques

6.777. L'article 3.1 b) de l'Accord SMC est ainsi libellé:

> Exception faite de ce qui est prévu dans l'Accord sur l'agriculture, les subventions définies à l'article premier dont la liste suit seront prohibées:
>
> …
>
> b) subventions subordonnées, soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions, à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés.

En vertu de l'article 3.2 de l'Accord SMC, un Membre n'accordera ni ne maintiendra de telles subventions.

6.778. Comme l'article 3.1 a), l'article 3.1 b) énonce un critère juridique unique.[1403] Autrement dit, une subvention doit être "subordonnée{}, soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions, à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés". L'Organe d'appel a en outre expliqué que le mot "subordonné" signifiait "conditionnel" ou "dépendant, pour exister, de quelque chose d'autre".[1404] À la différence de l'article 3.1 a), toutefois, l'article 3.1 b) ne contient aucune référence à la subordination "en droit ou en fait". Néanmoins, l'Organe d'appel a constaté que le champ de l'article 3.1 b) englobait à la fois la subordination *de jure* et la

[1400] Voir, par exemple, l'Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), clause 20.1 et annexe 4 (prévoyant un délai pour **[***]** de l'A350XWB, et autorisant la modification possible de ces cibles en cas de "**[***]**" amélioré); et l'Accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), article 15.5 (concernant certains **[***]** du programme relatif à l'A350XWB).

[1401] Voir l'Accord de prêt allemand concernant l'A350XWB conclu avec la KfW (pièce EU-(article 13)-14) (traduction en anglais) (RCC/RCES), article 15.4.

[1402] Voir l'Accord britannique d'investissement remboursable concernant l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-30) (RCC/RCES), clause 20.3.

[1403] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1037 (expliquant que "le critère juridique relatif à la subordination aux exportations énoncé à l'article 3.1 a) était le même pour la subordination *de jure* et la subordination *de facto*").

[1404] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 166.

subordination *de facto*.[1405] Les éléments de preuve utilisés pour démontrer une subordination *de jure* et une subordination *de facto* peuvent différer. La subordination ""en droit" est démontrée "sur la base du *libellé* de la législation, de la réglementation ou d'un autre instrument juridique pertinent"".[1406] Il a également expliqué que "cette conditionnalité {pouvait} découler nécessairement, par implication, des termes effectivement employés dans la mesure".[1407] Conformément aux indications de l'Organe d'appel concernant les évaluations de la subordination *de facto* au titre de l'article 3.1 a), nous estimons qu'il est raisonnable de conclure qu'une évaluation de la subordination *de facto* au titre de l'article 3.1 b) devrait être évaluée de manière objective par rapport à la configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de la subvention, qui incluent i) la conception et la structure de la mesure d'octroi de la subvention; ii) les modalités de fonctionnement énoncées dans une telle mesure; et iii) les circonstances factuelles pertinentes entourant l'octroi de la subvention qui donnent le contexte permettant de comprendre la conception, la structure et les modalités de fonctionnement de la mesure.[1408]

6.5.9.3 Allégation des États-Unis au titre de l'article 3.1 b)

6.779. La présente section porte sur l'évaluation de la question de savoir si les États-Unis ont présenté une allégation valable au titre de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC. Il s'agit d'examiner si les accords de partage des travaux et les modalités des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB démontrent que l'octroi des subventions AL/FEM pour l'A350XWB était subordonné à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés.

6.5.9.3.1 Accords de partage des travaux

6.780. Les États-Unis allèguent que les États membres concernés ont octroyé une AL/FEM pour l'A350XWB à Airbus en contrepartie de l'engagement d'Airbus d'implanter certaines activités de production de LCA sur le territoire des États membres et d'utiliser ensuite les composants de LCA fabriqués dans le cadre de ces activités de production nationale dans les activités de production de LCA en aval. Ils désignent cet échange d'engagements sous le nom d'accords de partage des travaux. Il apparaît qu'ils font valoir que tant les éléments de preuve à la disposition du public, exposés plus haut, que les modalités des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB, également exposées plus haut, prouvent que la conclusion des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB était subordonnée à la conclusion des accords de partage des travaux, de sorte que les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB sont subordonnés à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés.

6.781. Dans la mesure où les États-Unis allèguent que les accords de partage des travaux existent sous une forme distincte de celle des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB, nous constatons que l'allégation des États-Unis n'est pas étayée par des éléments de preuve suffisants. À notre avis, les éléments de preuve à la disposition du public exposés plus haut constituent un fondement vague et ambigu à partir duquel établir l'existence d'accords importants entre Airbus et les États membres concernés au sujet de la production nationale et de l'utilisation de composants de LCA, au-delà de ce que les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB eux-mêmes indiquent. De la même façon, dans la mesure où ces éléments de preuve à la disposition du public visent simplement à éclairer notre interprétation des modalités des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB, nous constatons qu'ils font double emploi ou sont trop vagues et ambigus pour donner un quelconque autre sens substantiel aux modalités des contrats. En effet, il apparaît que ces éléments de preuve s'apparentent de manière générale à des conjectures, des discussions et/ou des références relatives aux contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB.[1409] Nous limitons donc

[1405] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphes 139 à 143.
[1406] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphe 123 (citant le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 167). (italique dans l'original)
[1407] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphe 123. (note de bas de page omise)
[1408] Voir la première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 434 (préconisant le critère de la "configuration globale des faits" dans le contexte de l'article 3.1 b)).
[1409] Nous notons à cet égard que, lorsqu'ils ont présenté leur première communication, les États-Unis n'avaient pas encore accès aux contrats d'AL/FEM associés à l'A350XWB. L'Union européenne a fourni ces contrats en réponse à la demande présentée par le Groupe spécial au titre de l'article 13 du Mémorandum d'accord après la présentation des premières communications des parties. Communication du Groupe spécial du 4 septembre 2012 (contenant une demande de renseignements au titre de l'article 13 du Mémorandum d'accord adressée à l'Union européenne). Il n'est donc pas étonnant que dans leur première communication les États-Unis se soient appuyés sur ces éléments de preuve à la disposition du public.

notre analyse dans ce contexte aux modalités des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB, que nous allons maintenant examiner.

6.5.9.3.2 Contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB

6.782. Les États-Unis allèguent que les modalités des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB démontrent que les contrats sont subordonnés *de jure* et/ou *de facto* à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés. Ils fondent cette allégation sur l'existence alléguée d'un élément commun dans chacun des contrats. Autrement dit, chaque contrat impose à Airbus de produire des composants pour ses LCA sur le territoire de l'État membre attribuant le contrat sans quoi Airbus n'est pas admissible au bénéfice de la subvention, au moins en partie. En d'autres termes, au moins en partie, le versement au titre de chaque mesure d'AL/FEM pour l'A350XWB est subordonné à la réalisation par Airbus d'activités de production nationale de LCA. Les États-Unis font ensuite le raisonnement selon lequel, du fait qu'Airbus utilise les composants de LCA produits dans le cadre de ces activités de production nationale dans la production de LCA en aval, les contrats "impos{ent} effectivement à Airbus de se procurer une grande partie de ses composants" auprès de sources nationales.[1410] En résumé, l'argument des États-Unis repose sur le point de savoir si, en conditionnant l'obtention des subventions AL/FEM pour l'A350XWB à la *production* de produits LCA "nationaux", les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB sont effectivement subordonnés à l'*utilisation* de produits nationaux de préférence à des produits importés.

6.783. Pour évaluer l'allégation des États-Unis, nous commençons par prendre note de l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle une interprétation correcte des disciplines de l'article 3.1 b) devrait être formulée à la lumière d'un examen de l'article III et, plus spécifiquement, de l'article III:8 b) du GATT de 1994. Nous ne voyons rien d'incorrect dans l'idée que nous considérerions des dispositions du GATT de 1994 comme un contexte pertinent pour l'interprétation de dispositions de l'Accord SMC. En fait, il apparaît que la possibilité de le faire est bien établie. L'Accord SMC renvoie très souvent au GATT de 1994, et le GATT de 1994 et l'Accord SMC figurent tous deux à l'Annexe 1A de l'Accord sur l'OMC, dont l'Organe d'appel a souligné qu'il "s'agi{ssait} d'un "engagement unique"".[1411] Conformément au principe de l'interprétation des traités dit de l'effet utile, l'Organe d'appel a indiqué que l'Accord SMC ne devrait pas être considéré isolément du GATT de 1994.[1412] En outre, il a indiqué plus spécifiquement qu'étant donné que l'article III du GATT de 1994 et l'article 3.1 b) de l'Accord SMC soumettaient tous les deux à des disciplines les subventions subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés, une certaine cohérence est requise dans leur interprétation.[1413] Nous allons donc examiner si l'article III du GATT de 1994 contribue à éclairer notre analyse actuelle.

6.784. L'article III du GATT de 1994 consacre le principe du traitement national. L'"objectif fondamental de l'article III est d'éviter le protectionnisme lorsque des taxes et des mesures de réglementation intérieures sont appliquées".[1414] Pour ce faire, "il oblige les Membres de l'OMC à garantir l'égalité des conditions de concurrence entre les produits importés et les produits

[1410] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 239.

[1411] Rapport de l'Organe d'appel *Corée – Produits laitiers*, paragraphe 74 (citant le rapport du Groupe spécial *Corée – Produits laitiers*, paragraphe 7.38).

[1412] Rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Noix de coco desséchée*, pages 15 (expliquant que "{l}e rapport entre le GATT de 1994 et les autres accords concernant les marchandises repris dans l'Annexe 1A est complexe et doit être examiné au cas par cas" et que "la question à examiner … {consiste à} déterminer si l'article VI établit des règles qui sont séparées et distinctes de celles de l'Accord SMC et qui peuvent être appliquées sans qu'il soit fait référence audit accord, ou si l'article VI du GATT de 1994 et l'Accord SMC représentent un ensemble indissociable de droits et de disciplines qui doivent être considérés conjointement" (citant le rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Noix de coco desséchée*, paragraphe 227)) et 17 (concluant "que les négociateurs de l'*Accord SMC* entendaient clairement que, dans le cadre de l'*Accord sur l'OMC* intégré, des droits compensateurs ne pourraient être imposés que conformément aux dispositions de la Partie V de *l'Accord SMC* et à l'article VI du *GATT de 1994*, considérés ensemble". (souligné dans l'original)).

[1413] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphe 140 (étayant sa conclusion selon laquelle l'article 3.1 b) de l'Accord SMC soumet à des disciplines non seulement la subordination *de jure* mais aussi la subordination *de facto* par le fait que l'article III:4 du GATT de 1994, qui soumet également à des disciplines les subventions subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés, soumet à des disciplines les deux types de subordination).

[1414] Rapport de l'Organe d'appel *Japon – Boissons alcooliques II*, page 18. (note de bas de page omise)

nationaux".[1415] L'Organe d'appel a expliqué que "{l}orsqu'on examine le rapport entre l'article III et d'autres dispositions de l'*Accord sur l'OMC*, il ne faut pas oublier" cet objectif.[1416] L'article III:8 b) du GATT de 1994 dispose toutefois ce qui suit:

> Les dispositions du présent article *n'interdiront pas l'attribution aux seuls producteurs nationaux de subventions*, y compris les subventions provenant du produit des taxes ou impositions intérieures qui sont appliquées conformément aux dispositions du présent article et les subventions sous la forme d'achat de produits nationaux par les pouvoirs publics ou pour leur compte. (pas d'italique dans l'original)

6.785. En fait, l'article III:8 b) du GATT de 1994 confirme que, sans rien d'autre, le simple versement de subventions à des entreprises pour autant qu'elles mènent des activités de production nationale ne devrait pas être interprété comme introduisant dans ces subventions un élément de discrimination entre les produits nationaux et les produits étrangers d'une manière que l'article III peut soumettre à une discipline. D'ailleurs, s'il n'en était pas ainsi, il apparaît que la seule façon pour un Membre de l'OMC d'éviter qu'un versement de subventions soit prohibé au regard du droit de l'OMC consisterait à offrir les subventions à des entreprises dans le monde entier. Nous rappelons que l'article III:4 du GATT de 1994 – comme l'article 3.1 b) de l'Accord SMC – prohibe les subventions qui sont subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés, malgré l'existence de l'article III:8 b) du GATT de 1994. Cela donne à penser que l'acte consistant à octroyer des subventions à des entreprises pour autant qu'elles mènent des activités de production nationale, sans rien d'autre, ne devrait pas être assimilé à une subordination de ces subventions à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés, qui en fait des subventions prohibées.[1417]

6.786. Cette idée cadre avec la manière dont il a été constaté que des subventions étaient subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés dans le passé. Les subventions dont il a été constaté qu'elles étaient subordonnées de la sorte contenaient des éléments imposant aux entreprises d'utiliser certaines quantités de produits nationaux comme intrants de production, c'est-à-dire d'*établir une discrimination* entre les sources en amont des produits nationaux et des produits importés en faveur des premiers.[1418] Or nous ne trouvons aucun rapport de règlement des différends du GATT ou de l'OMC dans lequel il a été constaté, ou ne serait-ce que sérieusement suggéré, qu'une subvention pouvait être qualifiée de subordonnée à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés simplement parce qu'elle n'était à la disposition d'une entreprise que pour autant que celle-ci mène des activités de production nationale. Il n'est pas étonnant qu'il n'y ait pas de précédent sur ce point parce que la manière dont les choix de consommation pertinents en ce qui concerne les produits nationaux et importés peuvent être modifiés par l'octroi de subventions seulement aux entreprises qui mènent des activités de production nationale est fondamentalement différente de la dynamique de discrimination exposée au début du présent paragraphe. Autrement dit, au lieu de conditionner la disponibilité de la subvention à l'établissement d'une discrimination entre des sources de produits en amont, la pratique consistant à ne subventionner des entreprises que pour autant qu'elles mènent des activités de production nationale peut souvent avoir, et aura souvent, un effet en aval de l'activité de production nationale prescrite, c'est-à-dire un accroissement de la consommation

---

[1415] Rapport de l'Organe d'appel *Japon – Boissons alcooliques II*, page 18. (note de bas de page omise)

[1416] Rapport de l'Organe d'appel *Japon – Boissons alcooliques II*, page 19.

[1417] Clairement, pour faire état de cette idée, nous n'avons pas besoin d'examiner, et encore moins de résoudre, la question de savoir si l'article III:8 b) est une exemption, qui précise que l'article III est intrinsèquement inapplicable aux subventions versées aux seuls producteurs nationaux, ou une exception, qui soustrait du champ d'application de l'article III:4 des mesures qui seraient autrement visées par cette disposition.

[1418] Voir, par exemple, les rapports des Groupes spéciaux *Indonésie – Automobiles* et *États-Unis – Coton upland*; et le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphes 118 à 146 (ne se jugeant pas en mesure de compléter l'analyse juridique sur le point de savoir si les subventions pertinentes étaient subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés, mais indiquant que si certaines prescriptions relatives à la valeur canadienne ajoutée figurant dans les subventions pertinentes ne pouvaient pas être respectées sans que les bénéficiaires utilisent des produits nationaux comme intrants de production, les prescriptions seraient alors subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés). Voir aussi le rapport du Groupe spécial du GATT *Italie – Machines agricoles*, paragraphes 5 à 16 (constatant que l'octroi de facilités de crédit aux seuls *acquéreurs* de machines agricoles de fabrication nationale était incompatible avec l'article III:4 du GATT de 1947 et indiquant que l'article III:8 b) du GATT de 1947 aurait visé la pratique consistant à verser des subventions aux *producteurs* nationaux de ces machines).

de produits nationaux résultant des améliorations quantitatives et/ou qualitatives apportées aux produits fabriqués dans le cadre des activités de production nationale prescrites. De cette manière, ces subventions peuvent limiter les possibilités de concurrence de produits importés pertinents sur certains marchés.

6.787. D'importants problèmes surviennent, toutefois, si ces modifications des conditions de concurrence causées par le fait qu'un Membre de l'OMC n'accorde des subventions à des entreprises que pour autant qu'elles mènent des activités de production nationale deviennent l'élément central et déterminant pour ce qui est de savoir si une subvention devrait être soumise à des disciplines au motif qu'elle est subordonnée à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés. Premièrement, comme le Groupe spécial *CE – Navires de commerce* l'a bien compris, si ces effets devaient servir de base permettant de soumettre une subvention aux disciplines prévues à l'article III:4 du GATT de 1994, "l'article III:8 b) serait privé de son efficacité car les subventions à la production peuvent souvent avoir un tel effet".[1419] Deuxièmement, soumettre ces effets aux disciplines prévues à l'article 3.1 b) de l'Accord SMC transforme la disposition en une disposition fondée sur les effets, ce qui gomme donc considérablement – et, pour certaines subventions au moins, fait potentiellement disparaître – la distinction entre les disciplines de la Partie II de l'Accord SMC et les disciplines fondées sur les effets applicables aux subventions pouvant donner lieu à une action qui figurent dans la Partie III de l'Accord SMC. L'Organe d'appel a expressément mis en garde contre le gommage de cette distinction dans la jurisprudence récente.[1420] Il s'ensuit donc qu'une telle interprétation de la subordination à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés ne peut pas être admise.

6.788. Or cette interprétation est précisément celle que nous devons adopter si nous voulons admettre l'allégation des États-Unis. Cette allégation repose sur la question de savoir si, en conditionnant l'obtention des subventions AL/FEM pour l'A350XWB à la *production* de produits LCA nationaux, les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB sont subordonnés à l'*utilisation* de produits nationaux de préférence à des produits importés. Étant donné l'analyse que nous venons de faire, nous devons répondre à cette question par la négative. Il se peut fort bien que les contrats soient subordonnés à la fabrication nationale de certains produits liés aux LCA. Il se peut fort bien, par conséquent, que les contrats affectent la composition produits nationaux/produits importés d'un approvisionnement en intrants auquel une entité en aval applique son appréciation commerciale à un stade de production donné au moment de prendre des décisions en matière d'approvisionnement en intrants[1421], entraînant de ce fait un détournement ou une entrave visant les possibilités de concurrence des produits importés de remplacement. La Partie III de l'Accord SMC concerne ces suites d'événements. Ce n'est pas le cas de l'article 3.1 b). La discipline prévue dans cette disposition est étroite et spécifique, et elle est déclenchée par une subvention qui détourne l'appréciation d'une entité en conditionnant son obtention à l'établissement par cette entité d'une discrimination entre les intrants selon qu'ils sont nationaux ou importés, que ce soit en droit ou en fait.[1422] Aucune des subordinations prévues dans les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB qui ont été identifiées plus haut ne fonctionne de cette manière pour une quelconque

[1419] Rapport du Groupe spécial *CE – Navires de commerce*, paragraphes 7.73 et 7.74 (exposant le raisonnement selon lequel même si la subvention en cause, qui était à la disposition uniquement des producteurs nationaux, risquait de faire baisser le prix du produit national considéré et, par conséquent, "{pouvait} affecter défavorablement les conditions de concurrence entre les produits nationaux et les produits de la Corée, cet effet n'{était} pas pertinent pour le point de savoir si l'article III:8 b) s'appliqu{ait} aux aides".).

[1420] L'Organe d'appel, mentionnant la nécessité de préserver les rôles distincts de la Partie II et de la Partie III de l'Accord SMC, a souligné que la discipline prévue à l'article 3.1 a) de la Partie II de l'Accord SMC n'était pas fondée sur les effets, mais devait être déclenchée par quelque chose dans la subvention elle-même. (Voir le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1049, 1051 et 1054.) Il nous apparaît qu'il est raisonnable que ces indications s'appliquent également à l'article 3.1 b).

[1421] Nous reconnaissons que, en l'espèce, le bénéficiaire des subventions pertinentes, c'est-à-dire Airbus, est la même entité que celle dont nous supposons qu'elle produit et utilise les produits "nationaux" pertinents. Ce fait est toutefois dénué d'importance. L'allégation des États-Unis au titre de l'article 3.1 b) est sans fondement parce que cette disposition ne soumet pas à des disciplines la *manière* dont les subventions pertinentes aboutissent vraisemblablement à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés, quel que puisse être l'utilisateur. Cette erreur conceptuelle fondamentale demeure, quelles que soient les structures d'entreprise formelles qui se superposent aux événements donnant lieu à cette utilisation.

[1422] Autrement dit, le fait qu'une subvention *aboutit en fait à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés* ne peut pas en soi démontrer que cette subvention *est subordonnée à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés, en droit ou en fait.*

entité.[1423] Au contraire, elles font en sorte que les États membres subventionnent un producteur national. L'article 3.1 b) ne les soumet donc pas à des disciplines.

6.789. Nous notons que cette conclusion est valable pour la totalité des quatre subordinations identifiées dans les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB malgré les quelques différences qu'elles présentent. Nous rappelons que les versements au titre des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB visent à rembourser les dépenses résultant des activités de développement et/ou de production de l'A350XWB. Nous avons supposé plus haut pour les besoins de l'argumentation que les quatre subordinations, lorsqu'elles étaient respectées, aboutissaient toutes à la production de produits liés aux LCA sur le territoire des entités accordant la subvention considérées. Étant donné leur nature, la subordination au développement national de l'A350XWB, la subordination à l'emploi national relatif à l'A350XWB et la subordination à la part nationale des travaux relatifs à l'A350XWB aboutiront à la production de produits *liés à l'A350XWB* sur le territoire des États membres concernés. Ainsi, il apparaît que les activités de production nationale que ces trois subordinations prescrivent figurent parmi les activités mêmes que les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB visent à subventionner. La subordination à la part nationale des travaux non relatifs à l'A350XWB est différente parce que, de par sa nature, elle aboutit à la production de produits non liés à l'A350XWB. Cette production ne correspond pas à ce que les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB visent à subventionner. La question peut donc se poser de savoir si cette distinction factuelle influe sur l'applicabilité de la discipline juridique énoncée à l'article 3.1 b). Il n'en est rien. Pour les raisons exposées plus haut, l'article 3.1 b) ne prohibe pas des subventions simplement parce qu'elles imposent au bénéficiaire de mener des activités de production nationale. Nous ne voyons aucune raison textuelle ou logique de conclure que ce principe devrait cesser de s'appliquer simplement parce que le subventionnement vise quelque chose d'autre que les activités de production nationale exigées.

6.5.9.4 Conclusion

6.790. Nous constatons que l'allégation des États-Unis selon laquelle les subventions AL/FEM pour l'A350XWB sont des subventions prohibées au titre de l'article 3.1 b) et 3.2 de l'Accord SMC parce qu'elles sont subordonnées *de jure* et/ou *de facto* à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés n'est pas étayée par des éléments de preuve suffisants et n'est donc pas fondée.

6.791. Ayant énoncé nos constatations concernant les questions soulevées par l'Union européenne au sujet du champ de la présente procédure, et les allégations de subventions prohibées formulées par les États-Unis à l'encontre des subventions AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB, nous passons maintenant à l'examen de la troisième et dernière série de questions soulevées dans le présent différend, à savoir les allégations des États-Unis selon lesquelles l'Union européenne et certains États membres ne se sont pas conformés à l'article 7.8 de l'Accord SMC.

6.6 Question de savoir si l'Union européenne et certains États membres se sont conformés à l'article 7.8 de l'Accord SMC

6.6.1 Introduction

6.792. La difficile question d'interprétation qui est, selon nous, au cœur des allégations de non-mise en conformité des États-Unis dans le présent différend concerne la manière de donner un sens à la prescription de l'article 7.8 de l'Accord SMC imposant de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" ou de "retirer{} la subvention" dans le contexte des disciplines de fond de l'article 5 de l'Accord SMC, qui sont axées non pas sur l'*existence* d'un type particulier de mesure (comme le sont d'autres disciplines figurant dans les accords visés de l'OMC), mais sur les *effets sur le commerce* qui peuvent être imputés à une mesure, *qu'elle continue ou non d'exister*. Lorsqu'elles ont abordé ce problème épineux, les parties (et certaines tierces parties) ont exprimé des points de vue diamétralement opposés concernant non seulement le point de savoir si l'Union européenne et certains États membres s'étaient conformés aux dispositions de l'article 7.8, mais aussi, plus fondamentalement, la mesure dans laquelle ils avaient même encore une quelconque obligation de mise en conformité en ce qui concernait les

[1423] Pour être clairs, nous ne suggérons pas que pour qu'une subvention soit subordonnée à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés, elle doit effectivement entraîner une modification observable du comportement en matière d'approvisionnement en intrants d'une entité pertinente.

subventions dont il avait été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale et dont il était allégué qu'elles avaient cessé d'exister au moment de l'adoption par l'ORD des recommandations et décisions du Groupe spécial et de l'Organe d'appel le 1er juin 2011.

6.793. Dans les sous-sections suivantes, nous commençons notre évaluation du bien-fondé des arguments des parties en mettant l'accent sur cette dernière question liminaire. Après avoir rejeté les affirmations de l'Union européenne à cet égard et conclu que le fait qu'une subvention dont il a été constaté qu'elle causait des effets défavorables dans une procédure initiale peut ne plus exister au moment de l'adoption des recommandations et décisions de l'ORD ne signifie pas *ipso facto* qu'un Membre défendeur n'aura pas d'obligation de mise en conformité en ce qui concerne cette subvention au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC, nous examinons dans quelle mesure les États-Unis ont établi que l'Union européenne et certains États membres ne s'étaient pas conformés à l'article 7.8 de l'Accord SMC parce qu'ils n'avaient pas "retir{é} la subvention" ou "{pris} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables".

6.6.2 Question de savoir si l'Union européenne et certains États membres ont une obligation de mise en conformité en ce qui concerne les subventions dont il est allégué qu'elles avaient cessé d'exister le 1er juin 2011

6.6.2.1 Arguments de l'Union européenne

6.794. L'Union européenne fait valoir qu'il découle des termes exprès de l'article 7.8 de l'Accord SMC qu'elle n'est pas obligée d'adopter la moindre mesure de mise en conformité en ce qui concerne l'une quelconque des subventions contestées qui ont cessé d'exister avant le début de la période de mise en œuvre.[1424] Elle signale que le libellé de l'article 7.8 impose explicitement l'obligation de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" ou de "retirer{} la subvention" au Membre "*qui accorde ou maintient*" la subvention ou les subventions dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans une procédure initiale. Selon elle, cela signifie que pour que les États-Unis aient gain de cause dans le présent différend sur la mise en conformité, l'une des premières choses qu'ils doivent démontrer est que l'Union européenne et ses États membres "*accordent ou maintiennent*" les subventions pertinentes – en d'autres termes, que les subventions contestées continuent d'exister.[1425] Ainsi, selon l'Union européenne, dans les cas où les subventions contestées ont cessé d'exister avant le début de la période de mise en œuvre, "le Groupe spécial devrait conclure que les subventions correspondantes sortent du champ des recommandations et décisions de l'ORD et, par conséquent, que l'Union européenne n'était pas obligée d'adopter des "mesures prises pour se conformer" en ce qui concerne ces subventions".[1426]

6.795. L'Union européenne trouve des éléments contextuels à l'appui de son interprétation de l'article 7.8 dans l'article 4.7 de l'Accord SMC et plusieurs dispositions du Mémorandum d'accord. De plus, elle fait valoir que son interprétation du champ de l'article 7.8 est compatible avec la déclaration de l'Organe d'appel selon laquelle les recommandations formulées par le Groupe spécial dans la procédure initiale "ne concernent pas les subventions qui ont été "éteintes" ou "extraites"".[1427] Selon elle, la déclaration de l'Organe d'appel confirme que les subventions qui ont cessé d'exister "avant l'adoption des recommandations et décisions de l'ORD … ne sont tout simplement pas visées par ces recommandations et décisions".[1428]

6.6.2.2 Arguments des États-Unis

6.796. Les États-Unis disent que le fait qu'une ou plusieurs subventions peuvent avoir cessé d'exister avant l'adoption des décisions et recommandations dans le présent différend ne

[1424] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 232, 233 et 244; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 98 et 195 et note de bas de page 742; et réponse de l'Union européenne à la question n° 6 du Groupe spécial.
[1425] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 30, 33, 34, 36, 37, 225 et 244; et réponse de l'Union européenne à la question n° 6 du Groupe spécial.
[1426] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 244; et réponse de l'Union européenne à la question n° 6 du Groupe spécial.
[1427] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 757.
[1428] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 232; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 98 et 195 et note de bas de page 742.

"décharge{} {pas} l'UE de l'obligation lui incombant au titre de l'article 7.8, déclenchée par ses violations antérieures de l'article 5".[1429] Selon eux, les constatations d'effets défavorables formulées par le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans la procédure initiale définissent l'obligation de mise en conformité de l'Union européenne. Comme ces constatations ont été formulées malgré l'allégation selon laquelle certaines subventions avaient cessé d'exister, les États-Unis affirment que les mêmes événements allégués ne peuvent pas maintenant vouloir dire que l'Union européenne et ses États membres n'ont pas d'obligation de mise en conformité.[1430] Selon eux, l'argument de l'Union européenne "rendrait nulles les constatations au titre de l'article 5, tout au moins dans la mesure où elles s'appliquaient aux subventions qui avaient expiré avant la période de référence, ne permettant pas l'application d'une mesure corrective au titre de l'article 7.8".[1431] Par conséquent, les États-Unis font valoir qu'étant donné les décisions et recommandations adoptées, l'Union européenne est obligée de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" ou de "retirer{} la subvention" en ce qui concerne toutes les mesures de subventionnement contestées.[1432]

6.6.2.3 Arguments des tierces parties

6.6.2.3.1 Brésil

6.797. Le Brésil fait valoir que l'article 7.8 de l'Accord SMC est centré sur la correction du problème spécifique dont l'existence a été constatée et qui a annulé ou compromis les avantages résultant pour le Membre plaignant de l'Accord SMC. Selon lui, la Partie III de l'Accord SMC concernant les "subventions pouvant donner lieu à une action" est centrée sur les effets défavorables causés par le recours à une subvention, non sur l'existence de la subvention elle-même. Le Brésil soutient qu'il s'agit également de l'élément central de l'article 7.8 de l'Accord SMC, qui impose à un Membre mettant en œuvre de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" ou de "retirer{} la subvention". Quelle que soit la façon dont cette "option" peut être interprétée, le Brésil dit, que pour être correcte, elle devrait aboutir à ce qu'un Membre dont il a été constaté qu'il avait agi d'une manière incompatible avec l'article 5 se remettre en conformité avec son obligation de ne pas causer d'effets défavorables en recourant à des subventions.

6.798. Le Brésil souligne que, comme le Groupe spécial et l'Organe d'appel l'ont précisé dans la procédure initiale, il n'est pas nécessaire de démontrer que l'avantage conféré par la subvention continue d'exister pour que l'existence d'effets défavorables actuels soit constatée. Il déclare donc que le fait qu'une subvention a été accordée dans le passé, que l'"avantage" conféré a expiré et que la subvention n'existe plus n'empêche pas de constater l'existence d'effets défavorables causés par des subventions passées. Il estime que cela est particulièrement pertinent pour les subventions sous forme d'aide au lancement, qui peuvent continuer de causer des effets défavorables longtemps après avoir été octroyées et remboursées en raison de la présence de modèles d'aéronefs qui, autrement, n'auraient pas été en concurrence sur le marché.

6.799. Se référant à plusieurs passages des constatations formulées par l'Organe d'appel dans la procédure initiale, le Brésil fait valoir que, dès lors qu'il existe un rapport réel et substantiel de cause à effet entre ces subventions (passées) et les effets défavorables dont l'existence a été constatée après la fin de la période de mise en œuvre, la mesure ne peut pas être considérée comme ayant été mise en conformité car les mesures appropriées n'auraient pas été prises pour éliminer les effets défavorables ou retirer la subvention d'une manière compatible avec l'obligation énoncée dans l'Accord SMC de ne pas causer d'effets défavorables. Par conséquent, de l'avis du Brésil, l'expiration ou l'extinction de l'avantage et, de manière plus générale, le fait que la subvention peut être considérée comme "supprimée" parce qu'aucun nouveau versement n'est dû ne peuvent être interprétés comme constituant une mise en conformité que s'il peut être démontré que ces événements intermédiaires sont suffisants pour rompre le lien de causalité qui existait entre la subvention et les effets défavorables dont l'existence a été constatée. Selon le Brésil, ces "événements intermédiaires" ne constituent ni des "mesures appropriées" ni le "retrait" de la

[1429] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 268.
[1430] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 265 à 273; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 6 du Groupe spécial.
[1431] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 140.
[1432] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 17; et réponse des États-Unis à la question n° 5 du Groupe spécial.

subvention. Toutefois, ils peuvent être de nature à rendre d'autres efforts de mise en œuvre dépourvus d'intérêt parce que les effets défavorables n'existent plus.[1433]

6.6.2.3.2 Canada

6.800. Le Canada estime que les seules subventions dont les effets doivent être évalués dans une procédure de mise en conformité au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC sont celles qui existent à la fin de la période de mise en œuvre de six mois au cours de laquelle le Membre qui accorde la subvention doit éliminer les effets défavorables. Ainsi, selon lui, l'analyse hypothétique appropriée qu'il convient d'effectuer au titre de l'article 7.8 est la suivante: en l'absence des subventions qui existaient à la fin de la période de mise en œuvre, quelle serait la situation des producteurs concernés? De l'avis du Canada, on peut ensuite comparer cette situation avec la situation effective des producteurs concernés afin de déterminer si les subventions ont causé un préjudice grave.[1434]

6.6.2.4 Évaluation par le Groupe spécial

6.6.2.4.1 Champ de l'article 7.8 de l'Accord SMC

6.801. Nous commençons notre analyse des communications des parties en examinant le texte de l'article 7.8 de l'Accord SMC, qui est ainsi libellé:

> 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.

6.802. L'article 7.8 précise ce qu'un Membre mettant en œuvre doit faire après l'adoption d'un rapport d'un groupe spécial et/ou de l'Organe d'appel dans lequel il a été déterminé qu'une subvention quelconque a causé des effets défavorables au sens de l'article 5 de l'Accord SMC. Dans une telle situation, l'article 7.8 précise que le "Membre qui accorde ou maintient cette subvention prendra des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou retirera la subvention". On pourrait considérer que le fait que le membre de phrase "qui accorde ou maintient cette subvention" est au *présent de l'indicatif* donne à penser que l'obligation de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" ou de "retirer{} la subvention" est censée s'appliquer chaque fois qu'un Membre mettant en œuvre *continue* d'accorder ou de maintenir une subvention dont il a été constaté qu'elle causait des effets défavorables dans une procédure initiale. Comme on ne peut pas dire qu'un Membre "accorde ou maintient" une subvention qui n'existe plus, on pourrait faire valoir que l'obligation énoncée à l'article 7.8 devrait uniquement s'appliquer à un Membre dont il a été constaté qu'il avait agi en violation de l'article 5, chaque fois que les subventions dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables *continuent d'exister* pendant la période de mise en œuvre. Ainsi, on peut d'une certaine façon considérer que, lu isolément, le texte de l'article 7.8 donne à penser qu'un Membre dont il a été constaté qu'il causait des effets défavorables en recourant à une subvention ne serait pas obligé de "prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" ou de "retirer la subvention" si la subvention en cause *n'existait plus* au moment de l'adoption des constatations de l'ORD concernant les effets défavorables.

6.803. Toutefois, à notre avis, cette interprétation de l'article 7.8 irait à l'encontre des dispositions du Mémorandum d'accord qui déterminent quand et comment des obligations de mise en conformité sont contractées et exécutées et, par conséquent, ne peut pas être conciliée avec le contexte ni avec l'objet et le but de l'article 7.8, qui vise, comme nous l'expliquons ci-après, à

[1433] Communication du Brésil en tant que tierce partie, paragraphes 13 à 21 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 709 à 712, note de bas de page 1644; et le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphes 223, 236 et 238); et réponse du Brésil en tant que tierce partie à la question n° 1 du Groupe spécial.

[1434] Communication du Canada en tant que tierce partie, paragraphe 29; déclaration du Canada en tant que tierce partie, paragraphes 10 à 17; et réponse du Canada en tant que tierce partie à la question n° 1 du Groupe spécial.

préciser comment un Membre mettant en œuvre dont il a été constaté qu'il causait des effets défavorables en recourant à des subventions doit se mettre en conformité avec ses obligations au titre de l'article 5 de l'Accord SMC. C'est tout particulièrement cette dernière fonction de l'article 7.8, considérée à la lumière de la nature des disciplines de l'article 5, *fondées sur les effets*, qui rend l'interprétation du champ de l'article 7.8 avancée par l'Union européenne problématique. Ainsi, comme nous l'expliquons plus en détail dans les sections suivantes, il ressort d'une lecture de l'article 7.8 qui prend en compte son juste contexte ainsi que son objet et son but que l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle elle n'est pas obligée d'adopter la moindre mesure de mise en conformité en ce qui concerne des subventions dont il est allégué qu'elles ont cessé d'exister avant le 1er juin 2011 n'est pas soutenable.

6.6.2.4.1.1 Les obligations de mise en conformité dans le cadre de l'OMC visent à assurer la conformité avec les accords visés, et maintiennent ainsi l'équilibre des droits et obligations des Membres

6.804. Comme il a déjà été noté, l'article 7.8 est l'une des "règles et procédures spéciales ou additionnelles relatives au règlement des différends contenues dans les accords visés" qui prévalent sur les règles et procédures générales du Mémorandum d'accord dans la mesure où il y a un conflit entre elles.[1435] Cela ne signifie pas, toutefois, que l'article 7.8 doit être appliqué isolément des règles du Mémorandum d'accord. Au contraire, il est bien établi que les "règles et procédures spéciales ou additionnelles relatives au règlement des différends contenues dans les accords visés" doivent être appliquées conjointement avec les règles du Mémorandum d'accord. C'est uniquement lorsque les deux séries de règles "*ne sauraient pas* être considérées comme se complétant les unes les autres que les dispositions spéciales ou additionnelles doivent *prévaloir*".[1436] Par conséquent, une première partie importante du contexte de l'article 7.8 est constituée des règles du Mémorandum d'accord qui déterminent quand et comment des obligations de mise en conformité dans le cadre de l'OMC sont contractées et exécutées.

6.805. Une violation du droit de l'OMC entraîne l'obligation de rendre la mesure incompatible avec les règles de l'OMC conforme à l'accord visé qui constitue la base de l'infraction. La principale source de cette obligation est l'article 19:1 du Mémorandum d'accord. Cette disposition prescrit que dans les cas où un groupe spécial ou l'Organe d'appel constatera qu'une mesure est incompatible avec un accord visé, "il recommandera que le Membre concerné *la rende conforme audit accord*".[1437]

6.806. En s'acquittant de ses obligations au titre de l'article 19:1 dans le présent différend, le Groupe spécial a recommandé que le "Membre qui accorde chaque subvention dont il aura été constaté qu'elle a causé de{s} effets défavorables "pren{ne} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou retire{} la subvention"".[1438] De la même façon, après avoir dit que la recommandation du Groupe spécial demandant à l'Union européenne et à ses États membres de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" ou de "retirer{} la subvention" était maintenue dans la mesure où il avait confirmé les constatations du Groupe spécial concernant les effets défavorables, l'Organe d'appel a dit en conclusion ce qui suit:

> L'Organe d'appel recommande que l'ORD demande à l'Union européenne de rendre ses mesures, dont il a été constaté dans le présent rapport, et dans le rapport du Groupe spécial, modifié par le présent rapport, qu'elles étaient incompatibles avec l'Accord SMC, *conformes à ses obligations au titre de cet accord*.[1439] (pas d'italique dans l'original)

6.807. L'article 21:1 du Mémorandum d'accord donne à la mise en conformité avec les recommandations adoptées une place primordiale dans le système de règlement des différends,

---

[1435] Voir plus haut le paragraphe 6.2.

[1436] Rapport de l'Organe d'appel *Guatemala – Ciment I*, paragraphe 65. (italique dans l'original) Dans le même paragraphe, l'Organe d'appel a expliqué qu'"{i}l ne devrait être constaté qu'une disposition spéciale ou additionnelle prévaut sur une disposition du Mémorandum d'accord que dans le cas où le respect de l'une entraînerait une violation de l'autre, c'est-à-dire en cas de conflit entre les deux dispositions".

[1437] (pas d'italique dans l'original)

[1438] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 8.7.

[1439] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1418.

prescrivant que "{p}our que les différends soient résolus efficacement dans l'intérêt de tous les Membres, il est indispensable de donner suite dans les moindres délais aux recommandations ou décisions de l'ORD". Il ressort clairement du texte de l'article 19:1 que cette mise en conformité imposera au Membre mettant en œuvre de rendre sa mesure incompatible avec les règles de l'OMC *conforme à l'accord visé qui est la source de l'infraction au droit de l'OMC*.

6.808. Il ressort également du libellé de l'article 21:5 que la conformité avec l'accord visé pertinent d'une mesure par ailleurs incompatible avec les règles de l'OMC définit la notion de mise en conformité qui s'applique en matière de règlement des différends à l'OMC. Ailleurs dans le présent rapport, nous avons noté que cette disposition décrivait le processus que les parties au différend doivent suivre pour résoudre tout "désaccord au sujet de l'existence ou de la *compatibilité avec un accord visé* de mesures prises pour se conformer aux recommandations et décisions".[1440]

6.809. Ainsi, les articles 19 et 21 du Mémorandum d'accord disposent que toute violation des accords visés entraînera l'obligation de corriger cette infraction au droit de l'OMC[1441], et cette mesure corrective impose au Membre mettant en œuvre de rendre sa mesure incompatible avec les règles de l'OMC conforme à l'accord visé qui était la source de l'infraction.[1442] En d'autres termes, comme les États-Unis et l'Union européenne l'admettent manifestement tous les deux, une fois qu'il aura été constaté qu'un Membre a manqué à ses obligations dans le cadre de l'OMC, il aura l'obligation de mettre fin à sa conduite incompatible avec les règles de l'OMC aussi longtemps que la violation de l'accord visé continuera.[1443]

6.810. Cette interprétation de la question de savoir comment et quand une obligation de mise en conformité est contractée et exécutée est étayée par d'autres aspects du système de règlement des différends, y compris son objet et son but. L'article 3:2 du Mémorandum d'accord précise que le système de règlement des différends de l'OMC "a pour objet de *préserver les droits et les obligations* résultant pour les Membres *des accords visés*" et que des recommandations et décisions "*ne peuvent pas accroître ou diminuer*" ces droits et obligations.[1444] De même, l'article 3:3 est ainsi libellé:

> Le règlement rapide de toute situation dans laquelle un Membre considère qu'un avantage résultant pour lui directement ou indirectement *des accords visés* se trouve compromis par des mesures prises par un autre Membre est indispensable au bon fonctionnement de l'OMC et à l'*existence d'un juste équilibre entre les droits et les obligations* des Membres. (pas d'italique dans l'original)

6.811. L'article 3:4 prescrit que toutes les recommandations et décisions adoptées "vis{ent} à … régler {la question} de manière satisfaisante *conformément aux droits et obligations résultant du … mémorandum d'accord et des accords visés*".[1445] De plus, l'article 3:5 dispose que toutes les solutions apportées aux différends "soulevé{s} formellement au titre des dispositions des accords visés relatives aux consultations et au règlement des différends seront *compatibles avec ces accords et n'annuleront ni ne compromettront des avantages résultant pour tout Membre desdits accords*, ni *n'entraveront la réalisation de l'un de leurs objectifs*".[1446]

[1440] (pas d'italique dans l'original) Voir plus haut le paragraphe 6.1.

[1441] Bien que l'article 22 du Mémorandum d'accord prévoie la possibilité qu'un Membre mettant en œuvre puisse accorder une compensation à un plaignant ou faire l'objet d'une suspension de concessions ou d'autres obligations dans le cadre de l'OMC s'il ne se conforme pas aux recommandations et décisions adoptées dans un délai raisonnable, l'article 22:1 précise que ces mesures sont uniquement "temporaires" et ne sont pas "préférables à la mise en œuvre intégrale d'une recommandation de mettre une mesure en conformité avec les accords visés". Le caractère temporaire de la compensation et de la suspension de concessions est également confirmé à l'article 3:7 du Mémorandum d'accord.

[1442] L'article 22:2 prévoit la possibilité que la mise en conformité avec les décisions et recommandations puisse aussi être obtenue d'une "autre" façon. L'article 26:1 d) du Mémorandum d'accord indique que cette possibilité est réservée aux différends relatifs à des plaintes en situation de non-violation, qui, par opposition aux plaintes pour violation, peuvent être réglées de manière définitive par le versement d'une compensation.

[1443] Réponse des États-Unis à la question n° 5 du Groupe spécial; et réponse de l'Union européenne à la question n° 5 du Groupe spécial.

[1444] (pas d'italique dans l'original)

[1445] (pas d'italique dans l'original)

[1446] (pas d'italique dans l'original)

6.812. Enfin, l'article 3:7 établit une préférence pour des solutions qui sont "mutuellement acceptable{s} pour les parties … et *compatibles avec les accords visés*", mais explique que lorsque cela n'est pas possible, "le mécanisme de règlement des différends a habituellement pour objectif premier d'obtenir le retrait des mesures en cause, s'il est constaté qu'elles sont *incompatibles avec les dispositions de l'un des accords visés*".[1447]

6.813. Il est donc évident que le système de règlement des différends de l'OMC est censé fonctionner de manière à assurer l'existence de l'équilibre entre les droits et les obligations figurant dans les accords visés; et l'une des principales façons dont le système s'efforce d'assurer cet équilibre consiste à ordonner aux Membres de respecter les dispositions des accords visés à toutes les étapes d'un différend. À notre avis, cet accent mis sur la mise en conformité avec les accords visés implique que l'un des objectifs fondamentaux de l'article 7.8 de l'Accord SMC doit être d'amener un Membre mettant en œuvre dont il a été constaté qu'il causait des effets défavorables pour les intérêts d'un autre Membre à se remettre en conformité avec ses obligations au titre de l'article 5 de l'Accord SMC. Cela donne à penser que l'obligation de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" ou de "retirer{} la subvention" qui est énoncée à l'article 7.8 devrait être interprétée comme fonctionnant de manière à garantir la mise en conformité d'un Membre mettant en œuvre avec l'article 5.

6.6.2.4.1.2 La jurisprudence de l'OMC étaye la conclusion que les mesures correctives prévues à l'article 7.8 visent à rétablir la conformité avec les obligations d'un Membre mettant en œuvre au titre de l'article 5 de l'Accord SMC

6.814. Le fait que les mesures correctives prévues à l'article 7.8 de l'Accord SMC visent à amener un Membre mettant en œuvre à se remettre en conformité avec ses obligations au titre de l'article 5 figurait parmi les considérations sur lesquelles le Groupe spécial et l'Organe d'appel se sont appuyés dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* au moment de déterminer le champ des obligations de mise en conformité des États-Unis qui étaient en cause dans ce différend.

6.815. L'une des questions soulevées dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* était celle de savoir si le Brésil était habilité à présenter une allégation selon laquelle les États-Unis ne s'étaient pas conformés à leurs obligations au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC en accordant deux types de subventions récurrentes aux exploitants de coton après la fin de la période de mise en œuvre dans le cadre des mêmes programmes de subventions que ceux qui servaient à effectuer les versements de subventions dont il avait été constaté dans la procédure initiale qu'ils causaient des effets défavorables.[1448] Les États-Unis ont contesté l'allégation du Brésil, faisant valoir que l'obligation qui leur incombait en tant que Membre mettant en œuvre au titre de l'article 7.8 concernait uniquement les subventions qui étaient visées par les décisions et recommandations adoptées dans la procédure initiale, et non de quelconques subventions futures à l'égard desquelles aucune constatation d'effets défavorables n'avait été formulée. Le Groupe spécial a expliqué de la manière suivante le problème d'interprétation qui se posait en raison de cet ensemble particulier de faits:

> En vertu de l'article 7.8 de l'*Accord SMC*, les États-Unis étaient obligés, s'agissant des subventions visées par la constatation de l'existence d'un préjudice grave "actuel" formulée par le Groupe spécial initial, de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou {de} retirer{} la subvention".
>
> Il ressort clairement du contexte que les effets défavorables qui doivent être éliminés sont *les effets défavorables de la subvention dont il a été déterminé qu'elle causait des effets défavorables*. Étant donné que le Groupe spécial initial a formulé une

[1447] (pas d'italique dans l'original)

[1448] Les deux parties sont convenues que les subventions dont il avait été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale étaient "{les} versements au titre du programme Step 2, {les} versements d'aide pour perte de parts de marché, {les} versements au titre de prêts à la commercialisation et {les} versements anticycliques effectués pendant les campagnes de commercialisation 1999-2002". Tous ces versements étaient des subventions récurrentes octroyées aux exploitants de coton une fois par campagne de commercialisation dans le but de soutenir leurs activités de récolte, de production et de commercialisation pendant cette même campagne de commercialisation. Toutefois, l'allégation du Brésil dans le différend au titre de l'article 21:5 était axée sur les prêts à la commercialisation et les versements anticycliques accordés aux exploitants pendant la période *postérieure à septembre 2005*.

> constatation de l'existence d'un préjudice grave actuel en ce qui concernait les subventions accordées pendant les campagnes de commercialisation 1999-2002, la question se pose de savoir si l'obligation de prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables *s'applique uniquement aux versements à titre de subventions effectués pendant ces campagnes*.[1449] (pas d'italique dans l'original)

6.816. Pour répondre à cette question, le Groupe spécial devait prendre en considération un élément fondamental, à savoir la nécessité de faire en sorte que l'article 7.8 soit interprété à la lumière de l'obligation de fond énoncée à l'article 5 qui consistait à éviter de causer des effets défavorables en recourant à des subventions. Ainsi, après avoir rappelé que des considérations "fondées sur la conformité" analogues avaient été prises en compte par des groupes spéciaux et l'Organe d'appel dans des procédures au titre de l'article 21:5 antérieures portant sur la question de la mise en conformité avec l'obligation de "retirer la subvention sans retard" aux fins de l'article 4.7 de l'Accord SMC[1450], le Groupe spécial a émis l'avis suivant:

> Ainsi, le concept de "retrait" doit de toute façon être interprété comme signifiant qu'un Membre doit cesser d'agir d'une manière incompatible avec les règles de l'OMC pour ce qui est de cette subvention. Si le fait de ne pas cesser de se conduire d'une manière incompatible avec les obligations d'un Membre au titre de l'article 3 de l'*Accord SMC* est incompatible avec l'obligation de retirer la subvention énoncée à l'article 4.7 de l'*Accord SMC*, nous ne voyons pas pourquoi, en toute logique, le même concept ne devrait pas également s'appliquer à l'obligation qui existe au titre de l'article 7.8 de l'*Accord SMC* de retirer la subvention ou de prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables d'une subvention dont il a été déterminé qu'elle causait des effets défavorables. *Selon nous, la mesure corrective prévue à l'article 7.8 doit être considérée dans son rapport avec l'obligation énoncée à l'article 5 de ne pas causer, en recourant à l'une quelconque des subventions visées à l'article 1.1 et 1.2 de l'Accord SMC, d'effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres. Elle doit servir à rétablir la conformité avec l'obligation du Membre d'éviter de causer des effets défavorables en recourant à une quelconque subvention*. … L'interprétation préconisée par les États-Unis, en vertu de laquelle l'obligation énoncée à l'article 7.8 de l'*Accord SMC* est limitée à l'élimination des effets défavorables causés par des subventions accordées dans un laps de temps particulier, implique qu'il ne serait pas possible d'examiner dans une procédure au titre de l'article 21:5 si un Membre cause des effets défavorables en continuant d'accorder des subventions selon les mêmes conditions et critères que ceux applicables aux subventions dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables. *Une telle interprétation ne prend pas en compte le rapport entre l'article 7.8 et l'article 5 de l'Accord SMC et n'interprète donc pas l'article 7.8 dans son juste contexte*.[1451] (pas d'italique dans l'original)

6.817. Le Groupe spécial a ensuite conclu que les deux types de subventions récurrentes versées aux exploitants de coton après la fin de la période de mise en œuvre étaient visés par les recommandations et décisions adoptées et, par conséquent, que les États-Unis avaient une obligation de mise en conformité en ce qui concerne ces subventions aux termes de l'article 7.8 de l'Accord SMC.[1452]

6.818. En appel, l'Organe d'appel a confirmé les conclusions du Groupe spécial. Ce faisant, l'une des raisons qu'il a invoquées pour rejeter les affirmations des États-Unis était qu'il ne pouvait pas

---

[1449] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphes 9.77 et 9.78.

[1450] Voir le rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 45; et les rapports des Groupes spéciaux *Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 6.8; et *Canada – Aéronefs (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 5.10. Ces affaires corroborent l'idée que pour se conformer à la prescription de l'article 4.7 de l'Accord SMC imposant de "retirer la subvention sans retard", un Membre mettant en œuvre devra faire en sorte que sa conduite en ce qui concerne la mesure dont il a été constaté qu'elle était une subvention prohibée la mette en conformité avec l'obligation de fond qui a déclenché l'obligation de mise en conformité en premier lieu, à savoir l'article 3.1 et 3.2 de l'Accord SMC. Voir plus loin les paragraphes 6.1080 à 6.1085.

[1451] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 9.79.

[1452] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 9.81.

admettre une interprétation de l'article 7.8 qui réduirait à néant l'efficacité des disciplines de l'article 5 de l'Accord SMC. Il a expliqué cette préoccupation particulière comme suit:

> Le Brésil et plusieurs participants tiers ont averti que l'acceptation de l'approche des États-Unis priverait du recours à une mesure corrective efficace les Membres de l'OMC qui réussissent à démontrer que des subventions accordées par un autre Membre ont entraîné des effets défavorables. …
>
> …
>
> … Selon une telle approche, un Membre plaignant qui a démontré que des subventions accordées par un autre Membre ont entraîné des effets défavorables obtiendrait réparation uniquement en ce qui concerne tout effet persistant des subventions accordées pendant la période examinée par le groupe spécial. Comme le note l'Australie, de telles constatations d'un groupe spécial auraient essentiellement un caractère déclaratoire parce qu'elles n'auraient aucune incidence sur les subventions accordées ou maintenues après que le groupe spécial a formulé sa constatation. Le Membre plaignant devrait introduire un nouveau différend afin d'obtenir réparation en ce qui concerne les versements effectués après la période examinée par le groupe spécial, même si ces subventions sont des versements récurrents ou sont par ailleurs de même nature que celles dont il a été constaté qu'elles avaient entraîné des effets défavorables. Même si le Membre plaignant devait obtenir gain de cause pour la deuxième fois en ce qui concerne ses allégations, le Membre qui accorde la subvention pourrait accorder d'autres subventions après la décision du deuxième groupe spécial et le Membre plaignant serait obligé d'introduire un nouveau différend, et ce cycle pourrait se perpétuer. Le Brésil et plusieurs participants tiers ont averti que *l'incapacité d'un Membre plaignant d'obtenir réparation pour des subventions qui entraînent des effets défavorables pour ses intérêts porterait gravement atteinte aux disciplines prévues aux articles 5 et 6 de l'Accord SMC*.[1453] (pas d'italique dans l'original; notes de bas de page omises)

6.819. À notre avis, ce passage du raisonnement de l'Organe d'appel montre très clairement que la nécessité de garantir l'efficacité des disciplines de l'article 5 relatives aux subventions était, pour l'Organe d'appel, un élément important à prendre en considération au moment d'interpréter le champ des obligations des États-Unis au titre de l'article 7.8. Selon ce que nous croyons comprendre, la logique de la décision de l'Organe d'appel implique que le champ de l'article 7.8 ne devrait pas être interprété de telle manière que les constatations concernant les effets défavorables formulées dans la procédure initiale auraient simplement un "caractère déclaratoire", car cela empêcherait un Membre plaignant d'obtenir réparation pour les effets défavorables causés par le recours d'un Membre à des subventions en violation de ses obligations de fond. Pour éviter un tel résultat, il serait nécessaire d'interpréter le champ des obligations de mise en conformité d'un Membre mettant en œuvre au titre de l'article 7.8 d'une manière qui donne pleinement effet à l'obligation incombant à ce Membre au titre de l'article 5 de l'Accord SMC de ne pas causer d'effets défavorables en recourant à des subventions dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale.

6.6.2.4.1.3 Les disciplines de l'article 5 fondées sur les effets impliquent que la non-existence d'une subvention dont il a été constaté qu'elle causait des effets défavorables ne définira pas nécessairement le champ des obligations de mise en conformité d'un Membre mettant en œuvre au titre de l'article 7.8

6.820. Dans le cadre de l'examen du bien-fondé de l'interprétation donnée par l'Union européenne du champ des obligations de mise en conformité d'un Membre mettant en œuvre au titre de l'article 7.8, il est important de rappeler que l'article 5 de l'Accord SMC impose une discipline *fondée sur les effets* pour le recours d'un Membre à des subventions. En particulier, l'article 5 prévoit qu'il peut être constaté qu'un Membre manque à ses obligations chaque fois qu'il est démontré qu'une subvention accordée ou maintenue dans le passé cause ou menace de causer certains types de préjudice économique pour les intérêts d'un autre Membre. L'Organe d'appel a explicitement reconnu dans la procédure initiale que l'article 5 était par nature fondé sur les effets

[1453] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphes 241 et 245.

lorsqu'il a confirmé que le fait qu'une subvention accordée dans le passé pouvait ne plus exister n'entraînerait pas nécessairement la fin de ses effets. Ainsi, pour confirmer la constatation du Groupe spécial selon laquelle il n'y avait dans l'article 5 de l'Accord SMC aucune prescription imposant de démontrer l'existence d'un avantage "actuel" ou "persistant" pour établir l'existence d'effets défavorables, l'Organe d'appel a expliqué:

> En mettant l'accent sur l'action de causer des effets défavorables en recourant à une quelconque subvention, l'article 5 envisage que le recours à la subvention et les effets défavorables puissent ne pas être concomitants. … {I}l n'est pas nécessaire que l'octroi de subventions et leurs effets coïncident dans le temps et … il peut y avoir un décalage dans le temps. … De par ses termes, l'article 5 de l'Accord SMC impose aux Membres l'obligation de ne pas causer d'effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres en recourant à l'une quelconque des subventions définies à l'article premier. *Nous ne souscrivons pas à l'idée que cette obligation ne s'applique pas aux subventions qui ont pris fin avant la période de référence. En fait, nous n'excluons pas que, dans certaines circonstances, il puisse être constaté qu'une subvention antérieure qui n'existe plus cause ou a causé des effets défavorables qui restent actuels pendant la période de référence.*
>
> … Nous souhaitons souligner, toutefois, que *les effets d'une subvention se dissipent généralement avec le temps et cesseront à un moment donné, après que la subvention est arrivée à expiration.* De fait, de même qu'une subvention qui a une durée de vie déterminée et se matérialise avec le temps, les effets d'une subvention se déploient et diminuent avec le temps.[1454] (pas d'italique dans l'original; note de bas de page omise)

6.821. De même, dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, l'Organe d'appel a expliqué ce qui suit:

> *Le point de savoir si l'effet d'une subvention commence et se termine l'année où la subvention est versée ou commence une année et persiste pendant une année ultérieure, et le point de savoir pendant combien de temps une subvention peut être considérée comme ayant des effets, sont des questions qui concernent des faits.* Les réponses à ces questions peuvent dépendre de la nature de la subvention et du produit en question. *Nous ne voyons rien dans le texte de l'article 6.3 c) qui exclue a priori la possibilité que l'effet d'une subvention "récurrente" puisse persister après l'année pendant laquelle la subvention est versée.* L'article 6.3 c) traite de l'"effet" d'une subvention, et non de la comptabilisation financière du montant de la subvention.
>
> … Nous ne souscrivons pas à l'idée que si les subventions sont versées chaque année, leurs effets *prennent* aussi *nécessairement fin chaque année*.[1455] (pas d'italique dans l'original; note de bas de page omise)

6.822. À notre avis, il découle de la nature des disciplines de l'article 5, qui sont *fondées sur les effets,* et du rôle que l'article 7.8 est censé jouer pour assurer la mise en conformité d'un Membre mettant en œuvre avec ses obligations au titre de l'Accord SMC qu'il peut fort bien y avoir des circonstances factuelles particulières dans lesquelles l'obligation de "prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" ou de "retirer la subvention" s'appliquera à des subventions dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans une procédure initiale, *indépendamment du fait que ces subventions continuent ou non d'exister* pendant la période de mise en œuvre. En d'autres termes, comme les mesures correctives prévues à l'article 7.8 visent à assurer la mise en conformité d'un Membre mettant en œuvre avec ses obligations au titre de l'article 5, le fait qu'il est possible dans le cadre de ces disciplines de constater qu'une subvention qui n'est plus accordée ou maintenue cause des effets défavorables implique nécessairement que le simple fait qu'une subvention accordée dans le passé n'existe plus ne peut pas *à lui seul* exclure cette subvention du champ des obligations de mise en conformité d'un Membre mettant en œuvre au titre de l'article 7.8. Par conséquent, contrairement à ce que l'Union européenne affirme, une subvention dont il a été constaté qu'elle causait des effets

[1454] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 712 et 713.

[1455] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 476 et 482.

défavorables dans une procédure initiale n'a *pas toujours besoin* de continuer d'exister pendant la période de mise en œuvre pour qu'un Membre mettant en œuvre ait une obligation de mise en conformité en ce qui concerne cette subvention aux termes de l'article 7.8 de l'Accord SMC.

6.6.2.4.1.4 Déclarations de l'Organe d'appel dans la procédure initiale concernant le champ des recommandations du Groupe spécial

6.823. L'Union européenne trouve des éléments étayant sa position selon laquelle elle n'a pas d'obligation de mise en conformité en ce qui concerne les subventions qui ont cessé d'exister avant le 1er juin 2011 dans les déclarations suivantes faites par l'Organe d'appel dans la procédure initiale:

> {N}ous croyons comprendre que les recommandations formulées en l'espèce par le Groupe spécial sont collectives, en ce sens qu'elles concernent toutes les subventions dont il a été constaté en fin de compte qu'elles étaient des subventions prohibées ou des subventions pouvant donner lieu à une action qui causaient des effets défavorables. *Elles ne concernent pas les subventions qui ont été "éteintes" ou "extraites"*. Ces recommandations demandent à l'Union européenne de retirer ces subventions et/ou d'éliminer les effets défavorables; *les groupes spéciaux ou l'Organe d'appel ne sont pas tenus de formuler des recommandations conformément aux articles 4.7 et 7.8 en ce qui concerne les mesures de subventionnement dont il est constaté qu'elles sont "éteintes" ou "extraites"*.[1456] (pas d'italique dans l'original)

6.824. Nous notons que les déclarations ont été faites par l'Organe d'appel dans le contexte de son rejet de l'argument de l'Union européenne selon lequel les subventions contestées dans la procédure initiale avaient déjà été "retirées", aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC, à la faveur d'un certain nombre d'événements portant "extinction" et "extraction" allégués qui s'étaient produits avant la fin de 2006. En particulier, les déclarations sur lesquelles l'Union européenne s'appuie ont été faites *après* que l'Organe d'appel avait: a) rejeté sur le fond les arguments de l'Union européenne concernant l'"extraction"[1457]; et b) constaté qu'il ne pouvait pas "compléter l'analyse juridique" pour les arguments de l'Union européenne concernant l'"extinction".[1458] Ainsi, après avoir conclu qu'il n'avait pas "besoin de décider si les subventions dont {il était allégué} qu'elles {avaient} été éteintes ou extraites étaient par là même également "retirées"" en raison de l'absence de "constatations positives selon lesquelles les transactions de vente et les "extractions de liquidités" entraînaient respectivement l'"extinction" ou l'"extraction" des subventions"[1459], l'Organe d'appel a exposé trois argumentations dont il considérait qu'elles l'auraient amené à rejeter les arguments de l'Union européenne concernant le "retrait", "{q}uand bien même les arguments de l'Union européenne sur l'"extinction" et l'"extraction" auraient été admis".[1460] Les déclarations susmentionnées faisaient partie de la deuxième des trois argumentations présentées par l'Organe d'appel.

6.825. Il s'ensuit, par conséquent, que les déclarations sur lesquelles l'Union européenne s'appuie faisaient partie d'un *raisonnement subsidiaire* formulé par l'Organe d'appel pour les besoins de l'argumentation. De ce fait, elles ne faisaient pas partie du raisonnement dont l'Organe d'appel s'est effectivement servi pour se prononcer sur l'appel de l'Union européenne. Compte tenu de cela, nous ne sommes pas convaincus que les déclarations sur lesquelles l'Union européenne s'appuie devraient être qualifiées de constatations déterminantes de l'Organe d'appel qui étayent l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle elle n'a pas d'obligation de mise en conformité en ce qui concerne les subventions qui ont cessé d'exister avant l'adoption des recommandations et décisions dans la procédure initiale.

[1456] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 757.
[1457] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 737 à 749.
[1458] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 718 à 736.
[1459] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 754.
[1460] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 755.

6.826. En outre, nous notons que, bien que l'Organe d'appel dise que les recommandations adoptées dans le présent différend "ne concernent pas les subventions qui ont été "éteintes" ou "extraites"", il est selon nous significatif que, dans la phrase qui vient juste après, il ne dise pas que les groupes spéciaux et l'Organe d'appel *doivent s'abstenir* de formuler des recommandations concernant les subventions "éteintes" ou "extraites". Au lieu de cela, l'Organe d'appel confirme uniquement que "les groupes spéciaux ou l'Organe d'appel ne sont *pas tenus* de formuler des recommandations"[1461] concernant les subventions "éteintes" ou "extraites". Si l'Organe d'appel avait voulu que l'avant-dernière phrase du paragraphe pertinent soit interprétée comme une constatation sans équivoque selon laquelle les recommandations adoptées dans le présent différend n'établissent aucune obligation de mise en conformité en ce qui concerne une quelconque subvention "éteinte" ou "extraite", on ne voit pas très bien pourquoi il s'est borné à dire simplement qu'un groupe spécial n'est "pas tenu" de formuler des recommandations concernant des mesures de subventionnement "éteintes" ou "extraites".

6.827. En effet, dans la mesure où l'Organe d'appel a explicitement confirmé dans ce même rapport qu'il pouvait être constaté que des subventions qui n'existaient plus causaient des effets défavorables au sens de l'article 5, il serait curieux, compte tenu de la manière dont la mise en conformité est définie et censée être assurée au titre des dispositions du Mémorandum d'accord et de l'article 7.8 de l'Accord SMC, d'interpréter les déclarations de l'Organe d'appel comme excluant *automatiquement* du champ des obligations de mise en conformité de l'Union européenne toutes subventions "éteintes" ou "extraites" dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale. À cet égard, nous jugeons instructifs les passages suivants de l'examen par l'Organe d'appel de l'appel de l'Union européenne concernant les constatations du Groupe spécial touchant à ses arguments sur l'"extinction" alléguée des subventions:

> Dans la présente affaire, nous ne sommes pas dans un contexte de la Partie V où la question qui se pose concerne le taux de subventionnement présent dans le produit qui fait l'objet d'une mesure compensatoire. En outre, aucune des transactions de vente dans le présent différend n'équivaut à une privatisation complète d'une société qui appartenait auparavant à l'État. En fait, la question qui se pose est de savoir si, comme l'Union européenne l'a allégué, des ventes d'actions entre entités privées, et des ventes effectuées dans le cadre de privatisations partielles, éliminent la totalité ou une partie des subventions antérieures *et si cela aboutit, à son tour, à un changement dont il faudrait tenir compte pour évaluer si les subventions antérieures causent des effets défavorables actuels au titre de l'article 5 de l'Accord SMC*.
>
> Aucun des participants ne conteste que les décisions antérieures rendues dans les affaires de privatisation corroborent l'idée qu'il y a présomption d'extinction lorsqu'il y a privatisation complète. Nous rappelons que, dans les deux affaires, les privatisations complètes impliquaient des ventes à la juste valeur marchande et dans des conditions de pleine concurrence, et qu'il y avait un transfert complet de la propriété et du contrôle. Dans une privatisation partielle, ainsi que dans des ventes entre parties privées, tous les éléments d'une privatisation complète ne sont pas présents. En conséquence, conformément aux indications de l'Organe d'appel, il serait nécessaire d'enquêter, en se fondant sur de nombreux faits, sur les circonstances entourant les transferts de propriété pour déterminer dans quelle mesure il y a des ventes à la juste valeur marchande et dans des conditions de pleine concurrence, assorties de transferts de propriété et de contrôle, et si une subvention antérieure pourrait être considérée comme ayant pris fin. *De plus, un groupe spécial qui évalue des allégations au titre de la Partie III de l'Accord SMC devrait examiner si les transactions sont d'une nature, d'un type et d'un montant propres à influer sur une analyse des effets défavorables et à atténuer le lien que cherche à établir la partie plaignante au titre des articles 5 et 6 de l'Accord SMC entre les subventions alléguées et leurs effets allégués.*[1462] (pas d'italique dans l'original)

6.828. Il apparaît que, dans le premier des paragraphes cités ci-dessus, l'Organe d'appel explique que la question soulevée par les arguments de l'Union européenne concernant l'"extinction" devrait

[1461] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 755. (pas d'italique dans l'original)

[1462] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 724 et 725.

être résolue sur la base de deux questions: premièrement, est-ce que les "ventes {pertinentes} d'actions entre entités privées, et {les} ventes {pertinentes} effectuées dans le cadre de privatisations partielles, éliminent la totalité ou une partie des subventions antérieures"[1463]; et, deuxièmement, est-ce que "cela aboutit, à son tour, à un changement dont il faudrait tenir compte pour évaluer si les subventions antérieures causent des effets défavorables actuels au titre de l'article 5 de l'Accord SMC". À notre avis, il n'aurait pas été nécessaire que l'Organe d'appel identifie le deuxième axe d'examen s'il avait considéré qu'une subvention "éteinte" ne peut *jamais* causer des effets défavorables au sens de l'article 5 de l'Accord SMC et, de ce fait, donner lieu à une obligation de mise en conformité aux termes de l'article 7.8.

6.829. Il apparaît que l'Organe d'appel développe et confirme ce point de vue dans le second des paragraphes cités ci-dessus. En particulier, après avoir rappelé qu'"il y a présomption d'extinction lorsqu'il y a privatisation complète", l'Organe d'appel explique que pour déterminer si une "privatisation partielle" ou l'une quelconque ou plusieurs des transactions de vente "entre parties privées" éteignent une subvention, "il serait nécessaire d'enquêter, en se fondant sur de nombreux faits, sur les circonstances entourant les transferts de propriété pour déterminer dans quelle mesure il y a des ventes à la juste valeur marchande et dans des conditions de pleine concurrence, assorties de transferts de propriété et de contrôle, et si une subvention antérieure pourrait être considérée comme ayant pris fin". L'Organe d'appel précise ensuite que dans des affaires impliquant des allégations au titre de la Partie III de l'Accord SMC, il ne serait pas suffisant "d'enquêter … en se fondant sur de nombreux faits" pour se prononcer sur une allégation d'effets défavorables formulée à l'encontre d'une subvention "éteinte". À cet égard, l'Organe d'appel identifie ce qui apparaît comme une prescription *additionnelle*, à savoir l'examen de la question de savoir "si les transactions sont d'une nature, d'un type et d'un montant propres à influer sur une analyse des effets défavorables et à atténuer" le lien de causalité entre les subventions alléguées et leurs effets allégués. Là encore, nous ne voyons pas pourquoi l'Organe d'appel aurait introduit cette étape analytique additionnelle s'il avait considéré qu'une subvention "éteinte" ne peut *jamais* causer d'effets défavorables au sens de l'article 5 de l'Accord SMC et, de ce fait, donner lieu à une obligation de mise en conformité aux termes de l'article 7.8. Au contraire, nous considérons que la déclaration de l'Organe d'appel signifie que, bien que l'on ne puisse exclure la possibilité que l'"extinction" d'une subvention entraîne la fin de ses effets, le point de savoir si cela sera le cas pour une subvention donnée sera en définitive une question de fait. En effet, cette interprétation de la relation entre l'"extinction" d'une subvention et ses effets serait entièrement compatible avec la nature des disciplines de l'article 5, qui sont *fondés sur les effets*.

6.830. Les considérations qui viennent d'être exposées donnent à penser que les déclarations de l'Organe d'appel sur lesquelles l'Union européenne s'appuie ne visaient pas à indiquer que des subventions "éteintes" ou "extraites" dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans une procédure initiale ne peuvent *jamais* être visées par les obligations de mise en conformité d'un Membre mettant en œuvre. À notre avis, une telle interprétation des déclarations pertinentes non seulement serait incompatible avec l'opinion exprimée par l'Organe d'appel sur l'importance d'une évaluation du bien-fondé d'une allégation d'effets défavorables formulée à l'encontre de subventions qui n'existent plus au cas par cas et sur la base des faits, mais aussi rendrait les disciplines de l'article 5 complètement inefficaces dans des affaires concernant les effets défavorables causés par des subventions "éteintes" ou "extraites" qui continuent d'être observés pendant la période de mise en œuvre.[1464]

6.831. Nous constatons également que les conclusions tirées par l'Union européenne des déclarations de l'Organe d'appel sur lesquelles elle s'appuie vont à l'encontre de la façon dont des groupes spéciaux et l'Organe d'appel ont donné effet à l'obligation énoncée à l'article 19:1 du Mémorandum d'accord de formuler des recommandations chaque fois qu'une mesure est jugée incompatible avec un accord visé. Ainsi, par exemple, dans l'affaire *Chine – Matières premières*, l'Organe d'appel a été invité à déterminer si le Groupe spécial avait agi conformément à ses obligations au titre du Mémorandum d'accord lorsqu'il avait formulé conformément à l'article 19:1 une recommandation qui visait un certain nombre de mesures arrivées à expiration (et de mesures

[1463] Nous examinons l'infirmation par l'Organe d'appel des constatations du Groupe spécial initial concernant les arguments de l'Union européenne relatifs à l'"extinction" et ce que cela implique pour la façon de déterminer si une subvention a été "éteinte" plus en détail plus loin aux paragraphes 6.928 à 6.944 et 6.958 à 6.972.

[1464] Même si nous n'excluons pas la possibilité que l'"extinction" ou l'"extraction" d'une subvention mette fin à ses effets, la question de savoir s'il en est ainsi sera une question factuelle.

n'étant pas arrivées à expiration). Le passage pertinent des constatations de l'Organe d'appel est reproduit ci-après:

> Nous notons que, au moment d'établir ses recommandations, le Groupe spécial était préoccupé par le fait de formuler des recommandations au sujet de ce qui était selon lui des mesures "arrivées à expiration". Le Groupe spécial a noté, par exemple, que des groupes spéciaux antérieurs avaient constaté qu'il ne serait pas approprié de faire des recommandations au sujet de mesures qui n'existaient plus. *Le Mémorandum d'accord ne traite pas spécifiquement la question de savoir si un groupe spécial de l'OMC peut ou non formuler des constatations et des recommandations au sujet d'une mesure qui vient à expiration ou qui est abrogée au cours de la procédure du groupe spécial. Des groupes spéciaux ont formulé des constatations au sujet de mesures venues à expiration dans certains cas et se sont abstenus de le faire dans d'autres, selon les particularités des différends dont ils étaient saisis.* En l'espèce, la Chine conteste les recommandations formulées par le Groupe spécial, et non ses constatations concernant des mesures particulières. Dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, l'Organe d'appel a établi une distinction entre la question de savoir si un groupe spécial pouvait formuler des constatations en ce qui concerne une mesure venue à expiration et la question de savoir si une mesure venue à expiration était susceptible de faire l'objet d'une recommandation au titre de l'article 19:1 du Mémorandum d'accord:
>
> > Dans l'affaire *États-Unis – Certains produits en provenance des CE*, l'Organe d'appel a confirmé que la mesure du 3 mars avait cessé d'exister. Il a noté qu'il y avait une incompatibilité évidente entre la constatation du Groupe spécial selon laquelle "la mesure du 3 mars avait cessé d'exister" et la recommandation ultérieure du Groupe spécial visant à ce que l'Organe de règlement des différends (l'"ORD") demande aux États-Unis de rendre la mesure du 3 mars conforme à leurs obligations dans le cadre de l'OMC. Ainsi, le fait qu'une mesure est venue à expiration peut influer sur ce que peut être la recommandation d'un groupe spécial. Il n'est toutefois pas déterminant pour la question de savoir si un groupe spécial peut examiner des allégations concernant cette mesure. (note de bas de page omise)
>
> Contrairement à l'approche suivie en l'espèce par le Groupe spécial, *l'Organe d'appel a indiqué que le fait qu'une mesure était venue à expiration "[pouvait] influer" sur ce que pouvait être la recommandation d'un groupe spécial. Il n'a pas laissé entendre qu'un groupe spécial n'avait pas la possibilité de formuler une recommandation au sujet d'une telle mesure dans un cas particulier.* D'une manière générale, dans les cas où la mesure en cause consiste en une loi ou un règlement qui ont été abrogés au cours de la procédure du groupe spécial, il semblerait que le Groupe spécial n'aurait pas besoin de formuler une recommandation *pour résoudre le différend*. Les mêmes considérations ne s'appliquent pas, à notre avis, lorsqu'une contestation est formulée à l'encontre d'un groupe ou d'une "série de mesures" comprenant une loi-cadre fondamentale et des règlements d'application, qui ne sont pas arrivés à expiration, et des mesures spécifiques imposant des taux de droits d'exportation ou des montants de contingents d'exportation pour des produits particuliers sur une base annuelle ou limitée dans le temps, comme c'est le cas ici. *L'absence de recommandation en pareil cas signifierait en effet qu'une constatation d'incompatibilité concernant ces mesures n'aboutirait pas à des obligations de mise en œuvre pour un Membre défendeur et qu'elle serait, en ce sens, simplement déclaratoire.* Il ne peut pas en être ainsi.
>
> L'article 3:7 du Mémorandum d'accord dispose que "[l]e but du mécanisme de règlement des différends est d'arriver à une solution positive des différends". Cela est affirmé à l'article 3:4 du Mémorandum d'accord, qui précise qu'"en formulant ses recommandations ou en statuant sur la question, l'ORD visera à la régler de manière satisfaisante conformément aux droits et obligations résultant du présent mémorandum d'accord et des accords visés". À notre avis, pour "arriver à une solution positive des différends" et "faire des recommandations et prendre des décisions suffisamment précises, auxquelles [il] pourra[it] [être] donn[é] suite rapidement", il était approprié que le Groupe spécial ait recommandé en l'espèce que

> l'ORD demande à la Chine de "*rendre ses mesures conformes à ses obligations dans le cadre de l'OMC de façon à ce que la "série de mesures" n'ait pas pour effet d'entraîner un résultat incompatible avec les règles de l'OMC*".[1465] (pas d'italique dans l'original; notes de bas de page omises)

6.832. Le passage susmentionné est particulièrement instructif pour plusieurs raisons. Premièrement, l'Organe d'appel affirme que le Mémorandum d'accord ne dit rien sur le point de savoir si un groupe spécial peut ou non formuler des recommandations concernant des mesures arrivées à expiration. Deuxièmement, il rappelle que la pratique de l'OMC en matière de règlement des différends varie à cet égard selon les "particularités des différends". Troisièmement, il confirme qu'il n'a pas laissé entendre dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* qu'un groupe spécial était dans l'impossibilité de formuler une recommandation concernant une mesure arrivée à expiration. Quatrièmement, il est évident que ce qui était au cœur de la décision de l'Organe d'appel de confirmer la recommandation du Groupe spécial, c'était la crainte que, eu égard à l'ensemble particulier de faits dans le différend *Chine – Matières premières*, l'absence de toute recommandation concernant les mesures incompatibles avec les règles de l'OMC (qui incluaient à la fois des mesures qui étaient arrivées à expiration et des mesures qui ne l'étaient pas) ne résolve pas le différend entre les parties parce qu'il n'y aurait pas eu d'obligations de mise en œuvre visant des mesures incompatibles avec les règles de l'OMC qui, si elles étaient maintenues et appliquées, auraient continué de contrevenir au droit de l'OMC. Un tel résultat aurait conféré un caractère "simplement déclaratoire" aux constatations d'incompatibilité du Groupe spécial; or l'Organe d'appel a dit, en conclusion, qu'il ne pouvait "pas en être ainsi".

6.833. Par conséquent, non seulement le passage susmentionné de l'affaire *Chine – Matières premières* indique que l'Organe d'appel ne considère pas qu'un groupe spécial soit dans l'impossibilité de formuler des recommandations au titre de l'article 19:1 concernant des mesures arrivées à expiration, mais il donne également à penser que l'on pourrait s'attendre à ce qu'un groupe spécial formule des telles recommandations chaque fois que nécessaire pour faire en sorte qu'une mesure corrective efficace soit mise à la disposition d'un Membre plaignant cherchant à mettre fin à des infractions *en cours* aux accords visés.

6.834. En effet, il ressort des différends dans lesquels les groupes spéciaux et l'Organe d'appel se sont abstenus de formuler des recommandations concernant des mesures qui avaient cessé d'exister que l'expiration de ces mesures avait entraîné la *non-existence ou la cessation des violations causées par ces mesures*, ou avait coïncidé avec cette non-existence ou cessation. Ainsi, dans l'affaire *États-Unis – Certains produits en provenance des CE*, l'Organe d'appel a constaté que le Groupe spécial avait fait erreur lorsqu'il avait recommandé que les États-Unis rendent la mesure en cause dans ce différend (une obligation de déposer une caution majorée pour certains produits en provenance des CE) conforme à leurs obligations, parce qu'il avait lui-même constaté que les obligations de déposer une caution pertinentes n'existaient plus.[1466] Il n'y avait donc aucune base factuelle étayant une allégation de violation à l'encontre des États-Unis concernant la mesure contestée. De même, dans l'affaire *CE – Approbation et commercialisation des produits biotechnologiques*, le Groupe spécial a recommandé que les Communautés européennes rendent le moratoire *de facto* général sur les approbations de produits biotechnologiques conforme à leurs obligations au titre de l'Accord SPS "si, et dans la mesure où, cette mesure n'{avait} pas déjà cessé d'exister".[1467] Là encore, la non-existence du moratoire *de facto* indiquerait la cessation de la conduite incompatible avec les règles de l'OMC.

6.835. Par contre, dans des différends dans lesquels on n'était pas certain que l'élimination ou la modification formelle d'une mesure ait effectivement abouti à la cessation d'une violation des accords visés, les groupes spéciaux et l'Organe d'appel ont pris soin de formuler leurs recommandations de manière qu'elles couvrent l'incompatibilité avec les règles de l'OMC résultant de la mesure dont il était allégué qu'elle était arrivée à expiration ou avait été modifiée. Ainsi, dans l'affaire *CE – Navires de commerce*, le Groupe spécial a recommandé que les Communautés européennes rendent l'une des mesures contestées dans ce différend (le régime d'aide MDT), qui était formellement arrivée à expiration peu de temps après l'établissement du Groupe spécial,

[1465] Rapport de l'Organe d'appel *Chine – Matières premières*, paragraphes 263 à 265.

[1466] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Certains produits en provenance des CE*, paragraphes 81 et 82.

[1467] Rapport du Groupe spécial *CE – Approbation et commercialisation des produits biotechnologiques*, paragraphes 8.16 et 8.36.

conforme à leurs obligations au titre du Mémorandum d'accord *dans la mesure où elle était toujours opérationnelle*. Même s'il était clair pour lui "que, lorsque des régimes d'aides nationaux {étaient} arrivés à expiration, aucune nouvelle demande d'aide au titre du MDT ne {pouvait} être présentée", le Groupe spécial n'a pas pu "déterminer avec certitude si et dans quelle mesure il {était} possible que des subventions continuent d'être accordées conformément à des demandes présentées avant l'expiration de ces régimes".[1468] De même, dans l'affaire *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes*, l'Organe d'appel a nuancé sa recommandation concernant une mesure contestée (une prescription relative à la vignette fiscale) qui avait été visée par une modification du régime général de la vignette fiscale entre la procédure du Groupe spécial et celle de l'Organe d'appel d'une manière qui avait manifestement éliminé l'incompatibilité avec les règles de l'OMC constatée lors de la procédure du Groupe spécial, en limitant sa portée à la prescription relative à la vignette fiscale "si, et dans la mesure où, lesdites modifications du régime de la vignette fiscale" n'avaient pas déjà rendu cette mesure conforme.[1469]

6.836. Il apparaît que les exemples susmentionnés confirment ce que l'affaire *Chine – Matières premières* donne à entendre, à savoir que le principe directeur permettant de déterminer si un groupe spécial ou l'Organe d'appel devrait formuler une recommandation au titre de l'article 19:1 (et, de ce fait, imposer une obligation de mise en conformité) concernant une mesure incompatible avec les règles de l'OMC touche à la question de savoir si l'infraction aux accords visés a cessé (ou cessera) avant l'adoption des rapports correspondants. Lorsqu'il est établi que ce sera le cas, une recommandation ne devrait pas être formulée (par exemple l'affaire *États-Unis – Certains produits en provenance des CE*). Par contre, lorsque ce résultat ne peut pas être confirmé de façon définitive, il incombera à un groupe spécial et à l'Organe d'appel de faire en sorte qu'une recommandation (et, par conséquent, une obligation de mise en conformité) existe en ce qui concerne la mesure incompatible avec les règles de l'OMC (par exemple les affaires *CE – Navires de commerce*, *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes*).

6.837. C'est sans doute le Groupe spécial *Inde – Automobiles* qui a énoncé le plus clairement le bon sens qui sous-tend ce principe lorsqu'il a déclaré que "{l}ogiquement, … il n'y {avait} aucune raison de faire une … recommandation {au titre de l'article 19 du Mémorandum d'accord} si un groupe spécial {était} d'avis que *la violation en question n'exist{ait} plus* lorsqu'il fai{sait} sa recommandation".[1470] Cela tient à ce que l'article 19 du Mémorandum d'accord "envisage … une situation dans laquelle il *existe* une violation".[1471]

6.838. Par conséquent, lorsque les déclarations faites par l'Organe d'appel dans la procédure initiale sur lesquelles l'Union européenne s'appuie sont considérées à la lumière de la pratique en matière de règlement des différends concernant l'article 19:1 du Mémorandum d'accord, il est difficile de souscrire à l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle ces déclarations devraient être interprétées comme étayant l'idée qu'elle n'a aucune obligation de mise en conformité aux termes de l'article 7.8 de l'Accord SMC en ce qui concerne les subventions qui ont cessé d'exister avant le 1er juin 2011. Au contraire, eu égard aux disciplines de l'article 5 *fondées sur les effets*, notre examen de la pratique en matière de règlement des différends entourant l'article 19:1 du Mémorandum d'accord donne à penser que le champ des obligations de mise en conformité de l'Union européenne ne peut pas être déterminé par un simple examen de la question de savoir si les subventions dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale ont cessé d'exister avant le début de la période de mise en œuvre. Il s'ensuit donc que l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle elle n'a pas la moindre obligation de mise en conformité en ce qui concerne les subventions dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale, uniquement parce qu'elles avaient, d'après ce qu'elle allègue, cessé d'exister avant le 1er juin 2011, ne peut pas être admise.

6.6.2.4.2 Conclusion

6.839. Même si l'on peut faire valoir que, lu isolément, le texte de l'article 7.8 pourrait être interprété comme étayant le point de vue de l'Union européenne selon lequel un Membre mettant

[1468] Rapport du Groupe spécial *CE – Navires de commerce*, paragraphes 8.3 et 8.4.
[1469] Rapport de l'Organe d'appel *République dominicaine – Importation et vente de cigarettes*, paragraphe 129.
[1470] Rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphe 8.25. (pas d'italique dans l'original)
[1471] Rapport du Groupe spécial *Inde – Automobiles*, paragraphe 8.15. (italique dans l'original; non souligné dans l'original)

en œuvre ne sera pas obligé de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" ou de "retirer{} la subvention" lorsque ce Membre *ne continue pas d'accorder ou de maintenir* une subvention dont il a été constaté dans la procédure initiale qu'elle causait des effets défavorables, une lecture de cette disposition dans son juste contexte (y compris conjointement avec les articles 19 et 21 du Mémorandum d'accord) et à la lumière de l'objet et du but du système de règlement des différends de l'OMC donne à penser que l'interprétation de l'article 7.8 donnée par l'Union européenne n'est pas soutenable.

6.840. En fin de compte, nous jugeons que l'affirmation de l'Union européenne pose problème parce qu'elle repose sur une conception de la mise en conformité qui ne tient aucun compte des disciplines de l'article 5 *fondées sur les effets*. Si cette affirmation était admise, elle signifierait qu'aucun Membre en mesure de démontrer dans une procédure initiale qu'une subvention, qui a cessé d'exister, cause des effets défavorables pour ses intérêts, n'aurait la possibilité d'obtenir réparation pour cette conduite incompatible avec les règles de l'OMC si elle devait se poursuivre pendant la période de mise en œuvre et au-delà. En d'autres termes, l'interprétation donnée par l'Union européenne de l'article 7.8 signifierait qu'il pourrait être constaté qu'un Membre continue de contrevenir au droit de l'OMC, et n'est pour autant pas tenu de réparer le manquement à ses obligations, ce qui rendrait toutes constatations d'effets défavorables formulées dans une procédure initiale purement déclaratoires. Il va sans dire que ce résultat perturberait l'équilibre des droits et obligations dans le cadre de l'OMC et, par conséquent, irait à l'encontre du but même du système de règlement des différends de l'OMC.

6.841. Par conséquent, pour toutes les raisons qui précèdent, nous constatons que l'Union européenne n'a pas démontré que le simple fait qu'une ou plusieurs des subventions contestées pouvaient avoir cessé d'exister avant le 1er juin 2011 signifiait *ipso facto* que l'Union européenne et certains États membres n'avaient pas d'obligation de mise en conformité aux termes de l'article 7.8 de l'Accord SMC en ce qui concerne ces subventions.

6.842. Gardant à l'esprit l'analyse et les conclusions qui précèdent, nous évaluons maintenant le bien-fondé de l'allégation des États-Unis selon laquelle l'Union européenne et certains États membres ne se sont pas conformés à la prescription imposant de "retirer{} la subvention" énoncée à l'article 7.8 de l'Accord SMC.

6.6.3 Question de savoir si l'Union européenne et certains États membres n'ont pas "retir{é} la subvention" au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC

6.6.3.1 Arguments des États-Unis

6.843. Les États-Unis font valoir que l'Union européenne et ses États membres n'ont pas "retir{é} la subvention", au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC, en ce qui concerne la quasi-totalité des subventions dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale.[1472] En particulier, ils font valoir que l'Union européenne et ses États membres n'ont pas retenu cette option de mise en conformité pour les raisons suivantes: a) ils n'ont entrepris aucune action positive pour "supprimer" ou "reprendre" aux bénéfices Airbus l'une quelconque des subventions pertinentes; et b) les événements portant "expiration", "extinction" et/ou "extraction" allégués sur lesquels l'Union européenne s'appuie pour démontrer l'existence d'un "retrait" n'équivalent pas au "retrait" d'une subvention aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC.

6.844. Les États-Unis rappellent que le sens ordinaire du terme "retirer" donne à penser que le "retrait" d'une subvention aux fins des articles 4.7 et 7.8 de l'Accord SMC "désigne la "suppression" ou la "reprise" de cette subvention".[1473] S'appuyant sur les constatations formulées par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, ils affirment que le "retrait" d'une subvention aux fins de l'article 7.8 suppose "habituellement" "au moins une

[1472] Les États-Unis ne contestent pas le retrait allégué par l'Union européenne des subventions ayant trait à l'allongement de la piste de l'aéroport de Brême et au site d'assemblage des aéronefs du Mühlenberger Loch dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale. (première communication écrite des États-Unis, notes de bas de page 13 et 64; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 265)

[1473] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 19 (citant le rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 45 (cité dans le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 754)).

mesure positive qui met fin à la subvention de façon permanente", rappelant en outre qu'un Membre mettant en œuvre "n'aurait normalement pas la faculté de s'abstenir d'engager une action quelconque en partant de l'idée que la subvention arrivera à expiration ou que ses effets défavorables disparaîtront d'eux-mêmes".[1474]

6.845. Selon les États-Unis, la majeure partie de ce qui figure dans la notification sur la mise en conformité de l'Union européenne du 1er décembre 2011, telle qu'elle est expliquée et précisée par cette dernière dans la présente procédure, ne suppose absolument *aucune action positive* de la part de l'Union européenne ou de ses États membres, et fait fond simplement sur l'"expiration" alléguée des subventions du fait du temps écoulé[1475], ou sur leur "extinction" et leur "extraction" alléguées. Les États-Unis soutiennent que l'affirmation de la mise en conformité de l'Union européenne sur cette base est indéfendable parce qu'elle repose sur l'idée qu'une subvention peut "expirer", et ainsi être "retirée" aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC, du fait de périodes d'amortissement "assez brèves", d'événements portant "extinction" ou "extraction" survenus "dans le cadre de transactions n'impliquant pas les pouvoirs publics", ou du remboursement de contributions financières "à des conditions bonifiées".[1476] Ils disent que si cette position était admise, cela signifierait que l'inaction du Membre qui accorde la subvention serait *toujours* suffisante pour retirer des subventions, transformant la "situation que l'Organe d'appel a qualifiée d'"habituelle" – une action positive est nécessaire pour retirer des subventions – en une exception à une règle générale selon laquelle l'inaction suffit".[1477]

6.846. Les États-Unis rappellent que l'Organe d'appel a rejeté l'argumentation de l'Union européenne dans la procédure initiale lorsqu'il a constaté que, même à supposer pour les besoins de l'argumentation que les transactions portant "extinction" et "extraction" alléguées aient mis fin aux subventions en cause avant le début de la période allant de 2001 à 2006, cela ne signifiait pas que l'Union européenne avait "retiré" ces subventions aux fins de l'article 7.8. Pour eux, la logique qui sous-tend la décision de l'Organe d'appel est "qu'un événement ne peut pas "retirer" une mesure dont il n'a pas encore été constaté qu'elle constitue une subvention"[1478], ce qui implique que l'"expiration", l'"extinction" et/ou l'"extraction" alléguée de subventions avant le 1er juin 2011 ne peut pas équivaloir au "retrait" de subventions aux fins de l'article 7.8. Les États-Unis rappellent également que le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans la procédure initiale ont tous deux constaté que les subventions accordées à Airbus causaient des effets défavorables, indépendamment de la question de savoir si ces subventions étaient effectivement arrivées à expiration avant le début de la période de référence pertinente. Ils observent que c'est cet ensemble de constatations qui a défini les décisions et recommandations adoptées qui ont déclenché l'obligation de l'Union européenne de "retirer la subvention". De ce fait, ils font valoir que l'"expiration", l'"extinction" et/ou l'"extraction" alléguée de subventions avant l'adoption des décisions et recommandations ne peut pas maintenant servir automatiquement de base à la conclusion que l'Union européenne s'est conformée à l'obligation de "retirer la subvention".[1479]

6.6.3.2 Arguments de l'Union européenne

6.847. L'Union européenne fait valoir que toutes les subventions antérieures à l'A350XWB contestées par les États-Unis ont déjà été "retirées" aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC, par suite de leur "expiration", "extinction" et/ou "extraction" avant la fin de la période de mise en œuvre. Selon elle, cette conclusion découle nécessairement de ce qu'elle considère comme un fait, à savoir qu'une subvention peut uniquement être "retirée" aux fins de l'article 7.8 si elle existe au moment où une obligation de mise en conformité est contractée.[1480] Par conséquent, l'Union européenne soutient que si une subvention qui était visée par des constatations adoptées concernant des effets défavorables n'existe plus après la fin de la période de mise en œuvre, le

[1474] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 19 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 236); et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 3.
[1475] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 5 et 34 à 104; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 40 à 48.
[1476] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 40.
[1477] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 40.
[1478] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 272 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 756).
[1479] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 266 à 274.
[1480] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 30 et 36; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 75 et 77.

Membre responsable de l'octroi initial de cette subvention aura assuré son "retrait" et, de ce fait, se sera pleinement conformé à ses obligations au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC.

6.848. Bien que l'Union européenne reconnaisse qu'il est possible de constater qu'une subvention cause des effets défavorables actuels même après son expiration, elle n'admet pas que cela implique qu'il ne peut pas être constaté que des subventions arrivées à expiration qui continuent de causer des effets défavorables actuels ont été "retirées" aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC. À cet égard, elle fait valoir que la prohibition du recours à des subventions causant des effets défavorables énoncée à l'article 5 de l'Accord SMC n'affecte *pas* la détermination qui doit être faite dans une procédure de mise en conformité, laquelle, dans le cas de subventions pouvant donner lieu à une action, est régie par l'article 7.8.[1481] Elle souligne à cet égard que l'article 7.8 dit explicitement que le "retrait" de la subvention est l'une des deux options dont dispose le Membre mettant en œuvre pour se conformer *pleinement* à ses obligations, et ainsi accorder au Membre plaignant la mesure corrective à laquelle il a droit, ce qui n'est pas sans rappeler le "retrait" d'une subvention prescrit par l'article 4.7 de l'Accord SMC et le "retrait" d'une mesure prévu à l'article 3:7 du Mémorandum d'accord.[1482] Par conséquent, du point de vue de la réparation, l'Union européenne fait valoir que le texte explicite de l'article 7.8 n'exige pas que le "retrait" d'une subvention assure l'élimination de tout effet défavorable qui continue d'exister.[1483] En effet, selon elle, cette interprétation de l'article 7.8 empêcherait un Membre mettant en œuvre de choisir entre les options de mise en conformité prévues par les termes explicites de cette disposition, rendant de ce fait "inutile" la possibilité de "retirer" la subvention.[1484]

6.849. L'Union européenne ne nie pas que le "retrait" d'une subvention aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC exige "habituellement" ou "normalement" une action positive quelconque de la part du Membre mettant en œuvre. Toutefois, selon elle, les "circonstances temporelles" du présent différend, qui comprennent l'existence d'une recommandation de "retirer" des subventions accordées 43 ans auparavant, ne sont pas "habituelles" ou "normales", et justifient donc la conclusion selon laquelle l'expiration des mesures pertinentes du fait de la "diminution de la subvention" avec le temps a mis l'Union européenne en conformité avec ses obligations.[1485]

6.850. Enfin, l'Union européenne considère que les États-Unis font erreur lorsqu'ils font valoir que le rejet par l'Organe d'appel de ses arguments relatifs à l'"extinction" et à l'"extraction" dans la procédure initiale signifie qu'"un événement ne peut pas "retirer" une mesure dont il n'a pas été constaté qu'elle constituait une subvention".[1486] Cela tient à ce que, selon l'Union européenne, l'Organe d'appel a, dans des différends antérieurs, exprimé précisément le point de vue contraire, à savoir que ""la mise en conformité avec les recommandations et décisions de l'ORD peut être assurée avant l'adoption des recommandations et décisions de l'ORD"".[1487] D'ailleurs, l'Union européenne note que les États-Unis s'appuient sur cette même jurisprudence pour faire valoir que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB, qui sont toutes antérieures à l'adoption des recommandations et décisions dans le présent différend, sont des "mesures prises pour se conformer" aux fins de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord.[1488] Eu égard à cela, elle soutient que les constatations concernant l'"extinction" et l'"extraction" formulées par l'Organe d'appel dans la procédure initiale n'étayent pas le point de vue selon lequel des "mesures antérieures à l'adoption" ne peuvent pas assurer la mise en conformité avec l'article 7.8 de l'Accord SMC. Les constatations de l'Organe d'appel devraient plutôt être interprétées comme corroborant l'idée "que "mieux vaut" que la détermination sur le point de savoir si une mesure ou un événement assure le

[1481] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 544 et note de bas de page 660; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 567 et note de bas de page 742; et réponse de l'Union européenne à la question n° 46 a) du Groupe spécial.

[1482] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 97.

[1483] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 30, 31, 166 et 544; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 528 à 535.

[1484] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 538, 539 et 544; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 568; et réponse de l'Union européenne aux questions n° 3 à 5 et 45 du Groupe spécial.

[1485] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 83 à 90.

[1486] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 91.

[1487] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 94 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (CE) (article 21:5 – CE)*, paragraphe 224).

[1488] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 93.

"retrait" d'une subvention soit "confiée à un groupe spécial de la mise en conformité" chargé d'interpréter et d'appliquer l'article 7.8 de l'Accord SMC".[1489]

6.6.3.3 Arguments des tierces parties

6.6.3.3.1 Australie

6.851. L'Australie fait valoir que l'Union européenne est tenue d'entreprendre une action positive pour retirer toutes les subventions actuelles accordées à Airbus dont il a été constaté qu'elles étaient non conformes, ou d'entreprendre une action positive pour éliminer les effets défavorables de ces subventions.[1490]

6.6.3.3.2 Brésil

6.852. Le Brésil estime que l'article 7.8 de l'Accord SMC est une règle de procédure "spéciale et additionnelle", qui impose un moyen particulier pour atteindre les objectifs des articles 3 et 9 du Mémorandum d'accord consistant à arriver à une solution positive des différends et à rendre la mesure conforme. Selon lui, l'objectif de la "mesure prise pour se conformer" est de rendre la mesure incompatible conforme. Dans le contexte des constatations concernant les subventions pouvant donner lieu à une action, le Brésil fait valoir que l'article 7.8 dispose que le moyen d'y parvenir consiste à prendre des "mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" ou pour "retirer la subvention". Pour le Brésil, cet objectif de mise en conformité de la mesure est important lorsqu'il s'agit d'évaluer si les mesures prises par le Membre mettant en œuvre étaient ou non "appropriées". De la même façon, il faut donner un sens au membre de phrase "retirer la subvention" compte tenu de cet objectif.

6.853. Le Brésil fait valoir que dans le contexte d'un différend concernant des subventions pouvant donner lieu à une action, le "retrait" allégué de la subvention doit être approprié pour éliminer les effets défavorables dont il a été constaté qu'ils étaient causés par le recours aux subventions. Sinon, il ne s'agit pas d'un "retrait" valable aux fins de la mise en œuvre d'une constatation concernant des subventions pouvant donner lieu à une action. Ainsi, selon le Brésil, lorsque la constatation d'effets défavorables actuels reposait sur le recours dans le passé à une subvention qui n'existait plus pendant la période de référence pour les effets défavorables, le "retrait" de la subvention doit être interprété comme étant bien plus que la simple réitération du fait que la subvention n'existe plus. Dans ces circonstances, le "retrait" exige une action additionnelle, qui pourrait consister à "reprendre" cette subvention. Sinon, cela implique que, dans le cas de "subventions mortes" comme l'AL/FEM qui produisent des effets durables sur le marché, si bien qu'il ne serait plus possible de "retirer la subvention", le Membre mettant en œuvre a l'obligation d'éliminer les effets défavorables.[1491]

6.6.3.3.3 Canada

6.854. Le Canada fait valoir qu'une subvention peut être "retirée" aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC par l'élimination de la contribution financière ou par celle de l'avantage. De plus, selon lui, il y a des similitudes entre la situation dans laquelle l'avantage conféré par une subvention est arrivé à expiration et celle dans laquelle l'avantage a été retiré. Dans les deux cas, un avantage n'est plus conféré au bénéficiaire et, de ce fait, une subvention n'existe plus. Par conséquent, de l'avis du Canada, si une subvention est arrivée à expiration, il devrait aussi être constaté que le Membre s'est conformé à ses obligations.[1492]

6.6.3.3.4 Chine

6.855. La Chine fait valoir que l'idée que l'interprétation correcte des deux "options" disponibles au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC "doit aboutir à ce qu'un Membre dont il a été constaté qu'il

---

[1489] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 94.

[1490] Déclaration de l'Australie en tant que tierce partie, paragraphe 8; réponse de l'Australie en tant que tierce partie à la question n° 1 du Groupe spécial.

[1491] Communication du Brésil en tant que tierce partie, paragraphes 11 et 21; et déclaration du Brésil en tant que tierce partie, paragraphe 14.

[1492] Déclaration du Canada en tant que tierce partie, paragraphes 34 à 39; et réponse du Canada en tant que tierce partie à la question n° 1 du Groupe spécial.

avait agi d'une manière incompatible avec l'article 5 se remette en conformité avec son obligation de ne pas causer d'effets défavorables en recourant à des subventions" va à l'encontre du principe de l'interprétation des traités dit de l'effet utile et des "attentes légitimes des parties à un traité {qui} ressortent de l'énoncé du traité lui-même".[1493] En effet, selon elle, s'agissant de l'option qui consiste à "retirer la subvention", il n'est pas fait mention à l'article 7.8 d'une prescription imposant "de ne pas causer, en recourant à des subventions, d'effets défavorables". Donner une lecture qui inclut cette prescription dans l'option consistant à "retirer la subvention" aurait pour résultat non seulement d'imputer "à un traité des termes qu'il ne contient pas", mais aussi de rendre cette option "redondante ou inutile" parce qu'elle correspondrait effectivement à l'option consistant à "éliminer les effets défavorables".

6.856. En outre, la Chine soutient que si une subvention était "retirée", quelle que soit l'interprétation donnée de ce terme, le Membre concerné ne violerait plus l'article 5 parce qu'il ne pourrait plus être dit qu'il cause des effets défavorables "en recourant à des subventions". Comme la subvention est "retirée", elle n'existe plus et le Membre ne peut plus être considéré comme "recourant" à la subvention.[1494]

6.6.3.3.5 Japon

6.857. Le Japon estime que pour savoir si l'Union européenne a "retiré" les subventions, le Groupe spécial devrait demander si l'avantage a été supprimé au bénéficiaire. Il rappelle que l'Organe d'appel a expliqué à cet égard que la détermination de l'avantage au titre de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC était une analyse *ex ante* qui ne dépendait pas de la façon dont la contribution financière avait effectivement fonctionné après qu'elle avait été accordée. De plus, il observe que l'Organe d'appel a relevé que "la nature, le montant et l'utilisation projetée de la subvention contestée {pouvaient} 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".[1495] Il souligne, toutefois, que l'évaluation de la durée de vie d'un avantage devrait être axée sur la période ou le montant des ventes projetés qui sont correctement prévus par le Membre accordant la subvention lorsque la subvention est accordée, même si d'autres facteurs pertinents doivent également être pris en compte.[1496]

6.6.3.4 Évaluation par le Groupe spécial

6.6.3.4.1 Introduction

6.858. Les affirmations des parties concernant la mesure dans laquelle l'Union européenne et certains États membres n'ont pas "retiré la subvention" soulèvent deux grandes questions: premièrement, celle de savoir si toutes les subventions antérieures à l'A350XWB contestées par les États-Unis[1497], *en fait*, sont "arrivées à expiration" ou ont été "éteintes" et/ou "extraites" avant la fin de la période de mise en œuvre, c'est-à-dire avant le 1er décembre 2011; et, deuxièmement, celle de savoir si l'"expiration", l'"extinction" et/ou l'"extraction" de n'importe lesquelles de ces subventions signifie que l'Union européenne et certains États membres ont "retiré" ces subventions aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC. Nous examinons tour à tour chacune de ces questions.

6.6.3.4.2 "Expiration", "extinction" et "extraction" alléguées des subventions

6.6.3.4.2.1 Aperçu des arguments des parties

6.859. S'appuyant sur certaines constatations et observations formulées par l'Organe d'appel dans la procédure initiale, l'Union européenne fait valoir que les "durées de vie" de la quasi-totalité des subventions contestées dans la présente procédure ont pris fin en raison de l'"expiration", de l'"extinction" et/ou de l'"extraction" des subventions avant le 1er décembre 2011. En particulier,

[1493] Réponse de la Chine en tant que tierce partie à la question n° 1 du Groupe spécial (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE – Matériels informatiques*, paragraphe 83).
[1494] Réponse de la Chine en tant que tierce partie à la question n° 1 du Groupe spécial.
[1495] Déclaration du Japon en tant que tierce partie, paragraphe 14 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 707).
[1496] Déclaration du Japon en tant que tierce partie, paragraphes 9 à 19.
[1497] Nous entendons par là toutes les subventions que les États-Unis contestent dans le présent différend à l'exception des subventions AL/FEM pour l'A350XWB.

selon elle, les "durées de vie" *ex ante* de toutes les subventions AL/FEM accordées pour l'A300, l'A310, l'A320 et l'A330/A340[1498], et de toutes les subventions sous forme d'apports de capitaux, ont pris fin en raison de l'*amortissement de l'avantage* bien avant la fin de la période de mise en œuvre.[1499] Par ailleurs, l'Union européenne fait valoir que les "durées de vie" des subventions AL/FEM françaises, espagnoles et britanniques pour l'A300, l'A310, l'A320 et l'A330/A340 ont pris fin avant le 1er décembre 2011 lorsque Airbus a effectivement remboursé la totalité du principal restant dû et des intérêts payables aux termes de ces contrats, *supprimant ainsi les contributions financières* accordées par les États membres concernés. De plus, elle dit qu'il a été mis fin à la "durée de vie" de toutes les subventions contestées antérieures aux subventions AL/FEM pour l'A350XWB au moyen des "événements intermédiaires" suivants: a) deux suppressions ponctuelles de liquidités et quasi-liquidités par DaimlerChrysler et SEPI de leurs filiales respectives, DASA et CASA, au cours de la période qui a précédé la création d'EADS en 2000 (l'*"extraction" de l'avantage*); et b) la privatisation partielle alléguée d'Aérospatiale en 1999, la vente et l'émission d'actions d'EADS au grand public par les partenaires d'EADS dans le contexte de la création d'EADS et de son introduction en bourse en 2000, et la vente en 2006 à EADS par BAE Systems de sa participation de 20% dans Airbus SAS (l'*"extinction" de l'avantage*).[1500]

6.860. Les États-Unis rejettent les affirmations de l'Union européenne et déclarent, en s'appuyant sur deux argumentations principales, qu'aucune des "durées de vie" des subventions contestées dans le présent différend n'a pris fin.[1501] Premièrement, ils affirment que le Groupe spécial dans la procédure initiale a rédigé ses constatations concernant le subventionnement "au présent", ce qui signifie que les subventions en cause existaient pendant la période de référence 2001-2006. Comme les constatations du Groupe spécial ont été confirmées par l'Organe d'appel et adoptées par l'ORD, les États-Unis font valoir que l'Union européenne n'est pas autorisée à les "remettre en cause" maintenant et à faire valoir dans le présent différend sur la mise en conformité que les "durées de vie" de ces mêmes subventions ont expiré pendant ou avant la période de référence initiale 2001-2006.[1502] Deuxièmement, et en tout état de cause, ils estiment que l'Union européenne fait erreur lorsqu'elle fait valoir que les "durées de vie" de toutes les subventions contestées antérieures aux subventions AL/FEM pour l'A350XWB ont pris fin du fait de l'amortissement, de l'"extraction" ou de l'"extinction" allégué de l'"avantage", ou du remboursement des "contributions financières". Selon eux, aucune des méthodes ou théories particulières appliquées par l'Union européenne pour déterminer les "durées de vie" des subventions contestées ne peut être appliquée valablement dans le présent différend parce que, d'une façon ou d'une autre, aucune ne tient dûment compte de la "trajectoire" de l'avantage conféré par les subventions pertinentes, ou chacune est fondée sur une interprétation erronée des faits pertinents et des principes juridiques applicables.[1503]

6.861. Avant d'évaluer le bien-fondé des opinions des parties, nous exposons d'abord notre interprétation des constatations et déclarations faites par l'Organe d'appel dans la procédure initiale en ce qui concerne la notion de "durée de vie" d'une subvention et sa pertinence pour les questions soulevées dans la présente procédure de mise en conformité.

6.6.3.4.2.2 "Durée de vie" d'une subvention

6.862. Dans la procédure initiale, l'Organe d'appel a exprimé ses vues sur la pertinence de la "durée de vie" d'une subvention pour une analyse des effets défavorables à plusieurs endroits de son rapport. Il a présenté et traité pour la première fois la notion de "durée de vie" d'une subvention dans son examen de l'appel de l'Union européenne concernant la constatation du

[1498] L'Union européenne fait valoir que ces avantages associés aux subventions AL/FEM françaises pour l'A330-200 et aux AL/FEM française et espagnole octroyées pour l'A340-500/600 seraient amortis à différents moments entre **[***]** et **[***]**. Elle fait valoir que cela implique "qu'il y a des motifs de conclure que {les subventions accordées au titre de ces accords} seront amorties avant la fin de la présente procédure". (première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 208 et 209)

[1499] Selon l'Union européenne, à l'exception de **[***]** et **[***]**, la totalité des "avantages" respectifs associés aux dons régionaux pour le développement allemands et espagnols serait amortie avant la *fin* de la période de mise en œuvre. (première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 222 et 223)

[1500] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 197 à 354; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 117 à 268.

[1501] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 175 et 398.

[1502] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 145, 146, 174, 185 et 190.

[1503] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 138 à 265; et réponse des États-Unis aux questions n° 143 à 145 et 150 à 152 du Groupe spécial.

Groupe spécial selon laquelle il n'y avait dans l'article 5 de l'Accord SMC aucune prescription imposant de démontrer l'existence d'un avantage "actuel" ou "persistant" pour établir l'existence d'effets défavorables.[1504] Nous rappelons que l'Union européenne avait fait valoir en appel que le rejet par le Groupe spécial de ses affirmations concernant la nécessité de démontrer l'existence d'un avantage "actuel" ou "persistant" reposait sur une interprétation et une application erronées des articles 1er, 5 et 6 de l'Accord SMC. L'Organe d'appel n'a toutefois pas souscrit à l'avis de l'Union européenne, constatant à la place que "l'article 5 de l'Accord SMC envisage{ait} que le recours à la subvention et les effets défavorables puissent ne pas être concomitants", et qu'"il n'{était} pas nécessaire que l'octroi de subventions et leurs effets coïncident dans le temps".[1505] De plus, il n'a pas souscrit "à l'idée que {l'article 5} ne s'appliqu{ait} pas aux subventions qui {avaient} pris fin avant la période de référence", déclarant qu'*il ne pouvait pas "exclu{re} … que, dans certaines circonstances, il puisse être constaté qu'une subvention antérieure qui n'exist{ait} plus caus{ait} ou {avait} causé des effets défavorables qui rest{aient} actuels pendant la période de référence*".[1506] Il a donc rejeté l'appel de l'Union européenne et confirmé la constatation du Groupe spécial selon laquelle les États-Unis n'étaient pas tenus de montrer qu'Airbus continuait de tirer avantage des subventions pertinentes au moment des effets défavorables allégués.[1507] Il a par là-même clairement indiqué que la "durée de vie" d'une subvention ne définissait pas nécessairement la durée de ses effets.

6.863. L'Organe d'appel a été tout aussi explicite concernant l'importance pour une analyse des effets défavorables d'un examen de la façon dont la "durée de vie" d'une subvention s'était "matérialisée dans le temps", indiquant que cela consisterait à évaluer la mesure dans laquelle la "valeur" de la subvention "projetée" au moment de son octroi pouvait être "affectée" par des "événements intermédiaires" ultérieurs. Ainsi, il a expliqué ce qui suit:

> *Au moment où une subvention est accordée, il sera nécessairement projeté qu'elle aura une durée de vie déterminée et qu'elle sera utilisée pendant cette période déterminée. Pour évaluer correctement une plainte au titre de l'article 5 selon laquelle une subvention cause des effets défavorables, un groupe spécial doit tenir compte du fait qu'une subvention accordée se déploie et diminue avec le temps, et aura une durée de vie déterminée.* L'analyse des effets défavorables au titre de l'article 5 est distincte de l'analyse de l'"avantage" au titre de l'article 1.1 b) de l'*Accord SMC* et il n'est donc pas nécessaire de réévaluer au titre de l'article 5 le montant de l'avantage conféré conformément à l'article 1.1 b). En fait, *une analyse des effets défavorables au titre de l'article 5 doit prendre en considération la trajectoire de la subvention, tel qu'il a été projeté, au moment de l'octroi, qu'elle se matérialiserait pendant une certaine période. Séparément, dans les cas où il y a une argumentation dans ce sens, un groupe spécial doit évaluer si des "événements intermédiaires" se sont produits après l'octroi de la subvention qui peuvent affecter la valeur projetée de la subvention telle que déterminée dans le cadre de l'analyse ex ante.* Ces événements peuvent être pertinents pour une analyse des effets défavorables car ils peuvent influer sur le lien qu'une partie plaignante cherche à établir entre la subvention et ses effets allégués.
>
> En résumé, *l'analyse des effets défavorables par un groupe spécial doit tenir compte de la manière dont la subvention s'est matérialisée dans le temps*. Dans le cadre de cette analyse, un groupe spécial doit évaluer la manière dont la subvention est affectée, à la fois par l'amortissement de la subvention qui a été projeté *ex ante* et par les "événements intermédiaires" indiqués par une partie qui peuvent s'être produits après son octroi.[1508] (pas d'italique dans l'original; note de bas de page omise)

6.864. L'Organe d'appel a en outre expliqué ce qui suit:

[1504] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.218 à 7.221.

[1505] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 712.

[1506] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 712. (pas d'italique dans l'original)

[1507] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 698 à 715.

[1508] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 709 et 710.

> À notre avis, il est pertinent d'*examiner la trajectoire de la durée de vie d'une subvention pour déterminer si un Membre cause, en recourant à une quelconque subvention, des effets défavorables* pour les intérêts d'un autre Membre au sens de l'article 5 de l'*Accord SMC*. De plus, un groupe spécial devrait prendre en considération, dans les cas où cela est pertinent pour l'analyse des effets défavorables, le fait que les effets d'une subvention se dissiperont généralement avec le temps et cesseront.[1509] (pas d'italique dans l'original)

6.865. Enfin, l'Organe d'appel a également fait les déclarations notables ci-après, qui, selon nous, fournissent des indications plus ou moins précises concernant la façon de déterminer la "durée de vie" d'une subvention:

> 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.[1510] (non souligné dans l'original)

> {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.[1511] (non souligné dans l'original)

> 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.[1512] (non souligné dans l'original)

> La 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.[1513] (italique dans l'original; non souligné dans l'original; note de bas de page omise)

> {A}fin d'évaluer correctement une allégation au titre de l'article 5 de l'*Accord SMC*, un groupe spécial {doit} prendre en compte dans son analyse *ex ante* la façon dont on s'attend à ce qu'une subvention se matérialise dans le temps. Un groupe spécial est également tenu d'examiner si la durée de vie d'une subvention a pris fin, par exemple, du fait de l'amortissement de la subvention sur la période considérée ou parce que la subvention a été retirée au bénéficiaire. En outre, nous avons souligné que les effets d'une subvention en général diminueraient et cesseraient avec le temps.[1514] (non souligné dans l'original)

[1509] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 714.

[1510] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 709.

[1511] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 708.

[1512] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, note de bas de page 1643 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Plomb et bismuth II*, paragraphe 62; et mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 84).

[1513] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 706 et 707.

[1514] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1236.

> Nous n'approuvons pas ni ne rejetons la méthode d'amortissement spécifique proposée par l'Union européenne en l'espèce, mais nous ne voyons aucune raison de réfuter l'idée que l'imputation d'une subvention sur la durée de vie commerciale anticipée d'un programme d'aéronefs peut être une manière d'évaluer la durée de la subvention dans le temps.[1515] (non souligné dans l'original)

6.866. Nous considérons que, prises conjointement, les constatations et les observations de l'Organe d'appel fournissent les éclaircissements suivants: a) il peut être constaté qu'une subvention qui n'existe plus cause des effets défavorables; b) comprendre comment la "durée de vie" d'une subvention s'est "matérialisée dans le temps" contribuera à éclairer une évaluation de ses effets; et c) on peut déterminer la "durée de vie" d'une subvention en examinant dans quelle la mesure sa "valeur projetée" au moment de l'octroi a été modifiée par un ou plusieurs "événements intermédiaires" ultérieurs. Nous notons que, dans son analyse, l'Organe d'appel n'a à aucun moment assimilé la fin de la "durée de vie" d'une subvention au "retrait" d'une subvention aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC. En effet, l'Organe d'appel n'a pas eu à résoudre cette question. Toutefois, dans la présente procédure de mise en conformité, l'Union européenne s'est appuyée sur les indications de l'Organe d'appel concernant la "durée de vie" d'une subvention principalement afin de démontrer qu'elle s'était conformée à l'obligation de "retirer la subvention".

6.867. Gardant ces éclaircissements à l'esprit, nous évaluons maintenant les affirmations des parties concernant les faits et événements allégués dont l'Union européenne fait valoir qu'ils démontrent que les "durées de vie" de la quasi-totalité des subventions contestées ont pris fin avant la fin de la période de mise en œuvre.

6.6.3.4.2.3 Question de savoir si l'Union européenne est dans l'impossibilité d'affirmer que les "durées de vie" des subventions contestées ont pris fin avant le 1er juin 2011

6.868. Les États-Unis font valoir que les affirmations de l'Union européenne concernant les "durées de vie" des subventions contestées doivent être rejetées au motif que le Groupe spécial, dans la procédure initiale, a constaté que ces mêmes subventions, en fait, existaient pendant la période de référence 2001-2006. Nous ne souscrivons pas à la description que les États-Unis font des constatations du Groupe spécial initial. Les constatations de subventionnement formulées par le Groupe spécial dans la procédure initiale concernaient la mesure dans laquelle les mesures pertinentes contestées par les États-Unis constituaient une subvention *au moment* de leur octroi. Hormis l'examen et le rejet des affirmations de l'Union européenne concernant l'"extraction" alléguée des subventions[1516], le Groupe spécial n'a pas formulé de constatations spécifiques concernant les "durées de vie" des subventions pertinentes qui ont été confirmées par l'Organe d'appel et adoptées par l'ORD.[1517] Par conséquent, nous jugeons dénuée de fondement la première argumentation formulée par les États-Unis en réponse aux affirmations de l'Union européenne concernant la fin des "durées de vie" des subventions contestées car elle repose sur une lecture incorrecte des constatations du Groupe spécial initial.

6.6.3.4.2.4 "Expiration" par l'amortissement de l'avantage

Arguments de l'Union européenne

6.869. L'Union européenne fait valoir que les "durées de vie" de plusieurs des subventions contestées ont pris fin, et ont donc "expiré", en raison de l'*amortissement de l'"avantage"*. En particulier, elle rappelle que l'Organe d'appel a constaté dans la procédure initiale que "{l}a nature, le montant et l'utilisation projetée de la subvention contestée" seraient pertinents pour la détermination de sa durée de vie *ex ante* et que, à cette fin, un groupe spécial pourrait examiner, par exemple, "la question de savoir si la subvention {était} octroyée pour acheter des intrants ou

---

[1515] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1241.

[1516] Nous examinons les arguments de l'Union européenne concernant les mêmes événements portant "extraction" dans le contexte de la présente procédure plus loin, aux paragraphes 6.923 à 6.927.

[1517] Le Groupe spécial initial a également examiné et rejeté les arguments de l'Union européenne concernant l'"extinction" des subventions. Ces constatations ont été infirmées en appel. Toutefois, l'Organe d'appel n'a pas été en mesure de "compléter l'analyse" en raison de constatations de fait insuffisantes. Nous évaluons le bien-fondé de l'invocation par l'Union européenne de ces mêmes événements portant "extinction" aux fins de la présente procédure plus loin, aux paragraphes 6.928 à 6.1055.

des actifs fixes; la durée de vie utile de ces intrants ou actifs; la question de savoir si la subvention {était} importante ou faible; et la période pendant laquelle on s'attend{ait} à ce que la subvention soit utilisée pour la production future".[1518] Compte tenu de ces indications et d'autres de l'Organe d'appel, l'Union européenne a demandé à PwC de déterminer pendant quelle période *ex ante* on s'attendait à ce que les subventions dont il avait été constaté dans la procédure initiale qu'elles causaient des effets défavorables apportent des avantages à Airbus, et si, sur la base de cette période, les subventions avaient été pleinement amorties au 1er décembre 2011.[1519] Selon elle, le rapport produit par PwC, le "rapport de PwC sur l'amortissement", "est fondé sur les modalités effectives des mesures en cause et est compatible avec les indications de l'Organe d'appel concernant la détermination *ex ante* de l'amortissement correct de l'avantage conféré par une subvention, compte tenu de la nature, du montant et de l'utilisation projetée de la subvention".[1520] L'Union européenne soutient que les conclusions auxquelles PwC est arrivée démontrent que l'avantage conféré par les mesures de subventionnement suivantes a été amorti *avant la fin de la période de mise en œuvre*:

- les subventions AL/FEM françaises, allemandes et espagnoles pour l'A300, l'A310, l'A320 et l'A330/A340 et les subventions AL/FEM britanniques pour l'A320 et l'A330/A340, parce qu'au moment de leur octroi, il était prévu que la "durée de vie du prêt" pour chacun des accords d'AL/FEM prendrait fin avant le 1er décembre 2011 ou, en tout état de cause, il était prévu que la "durée de vie commerciale" de chacun des programmes de LCA financé prendrait fin avant la fin de la période de mise en œuvre[1521];

- les apports de capitaux des pouvoirs publics français et allemands de 1987, 1988, 1989, 1992 et 1994, parce que la "durée de vie utile des actifs" dans lesquels Airbus avait investi les capitaux pertinents avait pris fin avant le 1er décembre 2011 ou, en tout état de cause, parce qu'il était prévu que la "durée de vie commerciale" de chacun des programmes de LCA bénéficiant des apports de capitaux prendrait fin; et

- l'apport de capitaux des pouvoirs publics allemands de 1992, parce qu'il était considéré comme "indissociable" de l'apport des pouvoirs publics allemands de 1989, qui était lui-même "lié au programme relatif à l'aéronef A320".[1522]

Arguments des États-Unis

6.870. Les États-Unis font valoir que les "durées de vie" des subventions contestées ne peuvent pas être déterminées selon les méthodes d'*amortissement de l'avantage* proposées dans le rapport de PwC sur l'amortissement présenté par l'Union européenne. Ils disent qu'aucune des trois approches de l'amortissement retenues dans le rapport de PwC sur l'amortissement présenté par l'Union européenne n'est valable parce qu'aucune ne prend dûment en compte la nature des subventions contestées et la façon dont elles "se matérialisent" dans le temps. Par exemple, d'une manière générale, les États-Unis font valoir que le type d'amortissement linéaire qui a visiblement été effectué dans ce rapport ne prend pas en compte la "trajectoire" de subventions comme l'AL/FEM[1523], qu'il vaut mieux, selon les États-Unis, représenter par "une courbe ascendante à mesure que des paiements sont effectués pour des livraisons commerciales, et descendante jusqu'au point où une entité commerciale n'obtiendrait plus de rendement pour son financement

[1518] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 197 et 201 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 706 et 707).

[1519] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES).

[1520] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 185. L'Union européenne explique que le rapport de PwC sur l'amortissement s'inspire également du rapport du Groupe d'experts informel au Comité des subventions et des mesures compensatoires, ainsi que des législations en matière de droits compensateurs de différentes juridictions. (première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 203)

[1521] L'Union européenne fait valoir que les avantages associés aux subventions AL/FEM françaises pour l'A330-200 et aux AL/FEM française et espagnole octroyées pour l'A340-500/600 seraient amortis à différents moments entre **[***]** et **[***]**. Elle fait valoir que cela implique "qu'il y a des motifs de conclure que {les subventions accordées au titre de ces accords} seront amorties avant la fin de la présente procédure". (première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 208 et 209)

[1522] Selon l'Union européenne, à l'exception de **[***]** et de **[***]**, la totalité des "avantages" respectifs associés aux dons régionaux pour le développement allemands et espagnols serait amortie avant la *fin* de la période de mise en œuvre. (première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 222 et 223; et rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphes 116 et 118)

[1523] Réponse des États-Unis à la question n° 145 du Groupe spécial, paragraphe 63.

initial".[1524] De plus, ils expliquent que, contrairement à ce que l'Union européenne laisse entendre, l'Organe d'appel n'a pas conclu que la période d'amortissement à des fins comptables définissait automatiquement la durée de vie *ex ante* d'une subvention. En revanche, ils rappellent que l'Organe d'appel a dit que l'amortissement n'était qu'un "exemple" de méthode qu'un groupe spécial pourrait envisager d'appliquer pour évaluer si la durée de vie d'une subvention a pris fin. Par conséquent, selon les États-Unis, "{d}ans les cas où, comme en l'espèce, la période d'amortissement à des fins comptables ne constitue pas le meilleur moyen de déterminer la durée de vie d'une subvention", il ne s'agit que d'une option à laquelle il ne faudrait pas recourir.[1525]

6.871. Plus spécifiquement, les États-Unis font valoir que l'approche fondée sur la "durée de vie utile des actifs" qui est proposée dans le rapport de PwC sur l'amortissement est inapproprié parce qu'il s'agit d'un outil comptable utilisé par les sociétés pour établir leurs états financiers concernant les actifs corporels comme les biens, usines et équipements. Toutefois, ils notent que les subventions en cause "ne servent pas à acheter de tels actifs corporels, mais plutôt à couvrir le risque associé à la commercialisation et à la production de nouveaux modèles"[1526] de LCA. De plus, ils soutiennent que l'approche fondée sur une "durée de vie commerciale" de 21 ans utilisée par l'Union européenne n'a "aucune valeur comme outil d'analyse" parce qu'elle est fondée sur l'idée que la durée de vie d'une subvention devrait être évaluée uniquement "en fonction de ses effets primaires" et ne devrait pas inclure ses "effets secondaires". Selon les États-Unis, cette approche ne prend pas en compte la façon dont une subvention "se matérialise" dans le temps. De même, les États-Unis rejettent l'approche fondée sur la "durée de vie du prêt" utilisée par l'Union européenne parce que "elle aussi fait abstraction des effets secondaires de l'AL/FEM, et des répercussions de ces effets sur la façon dont la subvention se matérialise dans le temps".[1527] Ils font donc valoir que les techniques d'amortissement appliquées dans le rapport de PwC sont "inutiles dans le contexte du présent différend".[1528]

Évaluation par le Groupe spécial

AL/FEM

6.872. S'appuyant sur l'analyse et les conclusions contenues dans le rapport de PwC sur l'amortissement, l'Union européenne dit que la manière *la plus appropriée* de déterminer les durées de vie de plusieurs des subventions AL/FEM contestées consiste à les amortir sur la période dont il était prévu qu'Airbus aurait besoin pour rembourser intégralement le principal prêté et les intérêts.[1529] Bien qu'il apparaisse qu'elle reconnaît que la durée de vie des subventions AL/FEM pertinentes pourrait aussi être déterminée par un examen de la durée de vie commerciale attendue de chacun des programmes de LCA financés[1530], PwC explique que "la durée de vie commerciale ne tient pas compte du fait que le remboursement du principal et des intérêts met fin à l'avantage conféré à Airbus par l'élément du FEM relatif aux taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché".[1531] Par conséquent, dans son rapport sur l'amortissement, PwC utilise l'"approche fondée sur la durée de vie du prêt" (durée de vie du prêt) comme "principale méthode de détermination de l'amortissement du FEM"[1532], et elle confirme ensuite ses résultats en appliquant la "méthode de la durée de vie commerciale" (durée de vie commerciale).[1533] Les résultats des calculs de PwC sont exposés dans le tableau suivant.

[1524] Réponse des États-Unis à la question n° 145 du Groupe spécial, paragraphe 69.

[1525] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 173 et 175; déclaration liminaire (publique) des États-Unis, paragraphe 16; et réponse des États-Unis à la question n° 144 du Groupe spécial, paragraphes 56 et 57.

[1526] Réponse des États-Unis à la question n° 144 du Groupe spécial, paragraphe 59.

[1527] Réponse des États-Unis à la question n° 144 du Groupe spécial, paragraphes 60 et 61. Les États-Unis font également valoir que chacune des trois méthodes d'amortissement proposées "repose sur des hypothèses factuelles inexactes et/ou non étayées et, par conséquent, est irrationnelle même d'un point de vue comptable". (réponse des États-Unis à la question n° 144 du Groupe spécial, paragraphe 62)

[1528] Réponse des États-Unis à la question n° 144 du Groupe spécial, paragraphe 62.

[1529] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 205.

[1530] "Nous jugeons particulièrement approprié d'imputer l'avantage sur la durée de vie commerciale attendue, étant donné que la tarification et le profil de remboursement d'un prêt FEM prennent en compte et reflètent la réussite commerciale prévue et effective du programme de LCA financé". (rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphe 36)

[1531] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphe 55.

[1532] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphes 53 et 56 à 62.

[1533] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphes 63 à 70.

Tableau 11: Analyse de PwC concernant les "durées de vie" *ex ante* des AL/FEM

Accord d'AL/FEM	Année de début de l'AL/FEM	Remboursement attendu[1534] (durée de vie du prêt)	Dernière commande attendue[1535] (durée de vie commerciale)	Dernière livraison attendue
France				
A300B	1971	[***]	[***]	[***]
A300B2/B4	1974	[***]	[***]	[***]
A300-600	1981	[***]	[***]	[***]
A310	1980	[***]	[***]	[***]
A310-300	1984	[***]	[***]	[***]
A320	1987	[***]	[***]	[***]
A330/A340	1986	[***]	[***]	[***]
A330-200	1996	[***]	[***]	[***]
A340-500/600	1999	[***]	[***]	[***]
Allemagne				
A300B	1971	[***]	[***]	[***]
A300B2/B4	1977	[***]	[***]	[***]
A300-600	1982	[***]	[***]	[***]
A310	1977	[***]	[***]	[***]
A310-300	1983	[***]	[***]	[***]
A320	1983	[***]	[***]	[***]
A330/A340	1987	[***]	[***]	[***]
Espagne				
A300B/B2/B4	1974	[***]	[***]	[***]
A300-600	1982	[***]	[***]	[***]
A310	1979	[***]	[***]	[***]
A310-300	1983	[***]	[***]	[***]
A320	1984	[***]	[***]	[***]
A330/A340	1988	[***]	[***]	[***]
A340-500/600	1998	[***]	[***]	[***]
Royaume-Uni				
A320	1985	[***]	[***]	[***]
A330/A340	1988	[***]	[***]	[***]

6.873. Il apparaît que la raison d'être de l'approche fondée sur la "durée de vie du prêt" de l'Union européenne reflète l'idée que l'"avantage" conféré à Airbus par l'AL/FEM se matérialise avec chaque remboursement effectué à partir des recettes générées par la livraison d'un aéronef. Par conséquent, selon l'Union européenne, une fois qu'Airbus s'est acquittée de toutes ses obligations de remboursement, les accords d'AL/FEM cessent de conférer un "avantage" et ne constituent donc plus des subventions aux termes de l'article 1.1 de l'Accord SMC.

6.874. Il apparaît qu'en dépit de leurs diverses critiques des arguments de l'Union européenne, les États-Unis admettent que les durées de vie *ex ante* des subventions AL/FEM sont déterminées par la période pendant laquelle les parties contractantes s'attendaient à ce qu'Airbus continue d'avoir des obligations de remboursement en souffrance.[1536] Toutefois, bien que l'Union européenne fasse valoir que les attentes des parties contractantes en matière de remboursement étaient définies dans les modalités effectives des accords d'AL/FEM, lues isolément ou conjointement avec les calendriers des livraisons attendues, les États-Unis soutiennent que ces attentes devraient être déterminées en fonction des obligations de remboursement qu'un organisme commercial hypothétique accordant un financement comme l'AL/FEM aurait obligé Airbus à assumer. Selon eux, comme l'AL/FEM est par nature "créatrice de produits", un organisme commercial accordant un financement du type AL/FEM ferait en sorte que toutes modalités de remboursement incluent une "prime" au cas où le programme "aurait de meilleurs résultats que ceux initialement prévus", obligeant ainsi Airbus à poursuivre les remboursements

[1534] Y compris, le cas échéant, les redevances établies conformément aux modalités de l'accord d'AL/FEM spécifique et/ou au calendrier des livraisons prévues de l'époque.

[1535] PwC a fixé ces dates à partir de l'"analyse de rentabilité correspondante et des calendriers des livraisons attendues qui y figuraient … {retranchant} trois années à la date de la dernière livraison pour arriver à l'année de la dernière commande attendue". Dans le cas où "aucune analyse de rentabilité {n'était} disponible, … la durée de vie commerciale d'un LCA générique, à savoir 18 ans, {était utilisée} pour obtenir la date de fin attendue de la durée de vie commerciale du LCA". Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), annexe 2.

[1536] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 175 à 178.

pendant toute la "durée de vie commerciale effective de l'aéronef, depuis le lancement jusqu'à la livraison du dernier aéronef du modèle en question".[1537]

6.875. L'Union européenne soutient que l'affirmation des États-Unis selon laquelle la durée de vie des subventions accordées sous la forme d'une AL/FEM correspond à la "durée de vie commerciale effective" de l'aéronef financé est incompatible avec les indications de l'Organe d'appel et doit être rejetée.[1538] Pour elle, le point de vue des États-Unis selon lequel l'AL/FEM est une "subvention à la création", qui doit être amortie sur la durée de vie du produit qu'elle crée, amalgame à tort les *effets* de la subvention et l'*avantage* qu'elle confère.[1539] Pour l'Union européenne, l'argumentation des États-Unis ne tient pas compte du fait que les modalités des accords d'AL/FEM pertinents prévoyaient que le remboursement se poursuivrait pendant un laps de temps défini "**[***]**".[1540] De plus, dans la mesure où les États-Unis font valoir que la période de remboursement prévue des mesures d'AL/FEM devrait être fixée eu égard aux attentes alléguées des investisseurs et prêteurs commerciaux, par opposition à celles des pouvoirs publics des États membres concernés, l'Union européenne dit que les États-Unis "cherchent à comptabiliser deux fois le montant de tout avantage" parce que la mesure dans laquelle l'AL/FEM s'écarte d'un financement accordé aux conditions du marché est déjà prise en compte dans le calcul de l'"avantage" conféré à Airbus.[1541] De plus, s'appuyant sur une opinion exprimée par ses experts, PricewaterhouseCoopers[1542], l'Union européenne fait valoir qu'il existe pour les investisseurs et prêteurs commerciaux de nombreuses possibilités de structurer leurs relations de financement, y compris en recourant à des modalités de remboursement subordonné au succès, par prélèvements et différé, qui obligent fondamentalement le prêteur à accepter d'assumer une partie du risque d'échec du projet. Elle soutient donc que les États-Unis ont tort lorsqu'ils font valoir que, pour tenir compte des attentes des prêteurs commerciaux, la période d'amortissement appropriée devrait être la durée de vie effective du programme de LCA financé.[1543]

6.876. À notre avis, l'accent mis par les États-Unis sur le prêteur commercial hypothétique est injustifié parce qu'il ne montre pas quelles étaient les attentes des *pouvoirs publics accordant les subventions* au moment où ils sont convenus des modalités des mesures d'AL/FEM contestées. Les attentes sur lesquelles les États-Unis s'appuient pour définir les durées de vie des subventions AL/FEM ne sont, en fait, pas du tout liées à l'octroi de subventions, mais sont plutôt associées à l'octroi d'un *financement aux conditions du marché*. Même si nous voyons quel rôle ces attentes joueront dans l'identification du point de repère relatif au taux d'intérêt du marché servant à vérifier le caractère commercial d'une AL/FEM, nous comprenons difficilement comment elles pourraient servir à définir les attentes des pouvoirs publics accordant ces subventions. En effet, si les pouvoirs publics avaient eu les attentes décrites par les États-Unis, les modalités de l'AL/FEM auraient été différentes et il n'y aurait pas eu de subventionnement. Ainsi, il apparaît qu'en cherchant à déterminer les durées de vie des subventions AL/FEM contestées sur la base d'attentes qui n'avaient *pas* été utilisées aux fins des constatations initiales concernant les subventions, l'argumentation des États-Unis ne se rapporte pas à la question pertinente.

6.877. D'après ce que nous croyons comprendre, il apparaît que l'approche fondée sur la "durée de vie du prêt" proposée par l'Union européenne est centrée sur les attentes entourant la simple durée de l'existence d'une "contribution financière" – en l'espèce, les prêts AL/FEM. Or comme cela a déjà été indiqué, l'examen fait par l'Organe d'appel de la durée de vie *ex ante* d'une subvention dans la procédure initiale portait principalement sur les utilisations projetées auxquelles une subvention était destinée, plutôt que sur la durée attendue d'une contribution financière. Ainsi, par exemple, l'Organe d'appel a expliqué ce qui suit:

> La 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

[1537] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 178. Voir aussi la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 176 à 183; et la réponse des États-Unis à la question n° 149 du Groupe spécial, paragraphe 69.

[1538] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 133 à 136.

[1539] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 160 à 165; et déclaration finale (non publique) de l'Union européenne, paragraphes 9 et 10.

[1540] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 151 à 159.

[1541] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 155.

[1542] Rapport de PwC présenté à titre de réfutation (pièce EU-120) (RCC).

[1543] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 156 à 159 (citant le rapport de PwC présenté à titre de réfutation (pièce EU-120) (RCC), paragraphes 36 et 40).

> 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.[1544] (italique dans l'original; non souligné dans l'original)

On pourrait en outre faire valoir que la même logique appliquée à une "contribution financière" sous forme de don, par exemple, pourrait signifier que la "durée de vie" *ex ante* de la contribution financière prendrait fin dès son octroi au bénéficiaire. Or selon l'Organe d'appel:

> {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.[1545] (non souligné dans l'original)

6.878. Nous ne sommes donc pas certains que l'approche fondée sur la "durée de vie du prêt" préconisée par l'Union européenne soit la méthode la plus appropriée pour déterminer la "valeur projetée" des subventions octroyées au titre des accords d'AL/FEM. Comme on s'attendait à ce que la nature, le montant et l'utilisation projetée des subventions AL/FEM permettent à Airbus de développer et mettre sur le marché un ou plusieurs de ses produits LCA, nous pensons qu'il serait à tout le moins également approprié d'assimiler les durées de vie *ex ante* des subventions AL/FEM pertinentes aux durées de vie commerciale prévues des LCA pertinents dont on s'attendait à ce qu'ils soient développés et mis sur le marché grâce à l'AL/FEM. En d'autres termes, étant donné que l'on prévoyait que l'AL/FEM serait par nature "créatrice de produits", nous ne voyons pas pourquoi les durées de vie *ex ante* des subventions AL/FEM contestées ne devraient pas être définies par les durées de vie commerciale attendues des programmes de LCA financés. À cet égard, nous rappelons que l'Organe d'appel n'a trouvé "aucune raison de réfuter l'idée que l'imputation d'une subvention sur la durée de vie commerciale prévue d'un programme d'aéronefs {pouvait} constituer une façon d'évaluer la durée d'une subvention dans le temps".[1546]

6.879. En fin de compte, toutefois, nous pensons qu'il n'est pas nécessaire que nous émettions de quelconques avis définitifs sur le point de savoir laquelle des deux méthodes utilisées par l'Union européenne pour la détermination des durées de vie *ex ante* des subventions AL/FEM devrait être admise, parce qu'il est évident que, selon l'une et l'autre méthodes, les durées de vie *ex ante* de la plupart des subventions AL/FEM identifiées auront pris fin avant la fin de la période de mise en œuvre. En effet, selon notre estimation, le résultat serait exactement le même si la "durée de vie commerciale" était définie en fonction de la dernière *date de livraison*, et non de la dernière date de commande, que celui qui figure dans le rapport de PwC sur l'amortissement. Par conséquent, nous constatons que l'Union européenne a démontré que les durées de vie *ex ante* des subventions AL/FEM suivantes ont "expiré" avant le 1er juin 2011 du fait de *l'amortissement de l'avantage*: les AL/FEM accordées par les pouvoirs publics français, allemands et espagnols pour l'A300B/B2/B4, l'A300-600, l'A310, l'A320 et l'A330/A340; et les AL/FEM accordées par les pouvoirs publics britanniques pour l'A320 et l'A330/A340.[1547]

Subventions sous forme d'apports de capitaux

6.880. Les États-Unis contestent la mise en conformité de l'Union européenne avec les constatations et recommandations adoptées en ce qui concerne les subventions sous forme d'apports de capitaux suivantes dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables

[1544] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 707.

[1545] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 708.

[1546] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1241.

[1547] De plus, nous constatons que l'Union européenne a également établi que les durées de vie *ex ante* des subventions AL/FEM accordées par les pouvoirs publics français pour l'A330-200 et celles des subventions AL/FEM accordées par les pouvoirs publics français et espagnols pour l'A340-500/600 avaient "expiré", respectivement, en **[***]** et **[***]** – c'est-à-dire après la fin de la période de mise en œuvre.

dans la procédure initiale: a) quatre participations des pouvoirs publics français au capital social d'Aérospatiale en 1987, 1988, 1992 et 1994; et b) l'acquisition par les pouvoirs publics allemands d'une participation de 20% dans Deutsche Airbus GmbH (Deutsche Airbus) en 1989, et le transfert ultérieur de cette participation à *Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH* (MBB), dont Deutsche Airbus était une filiale à 100%, en 1992.

6.881. S'appuyant sur les travaux de ses experts PwC, l'Union européenne fait valoir qu'il faudrait déterminer les durées de vie de cinq des apports de capitaux contestés en amortissant leur avantage sur la durée de vie utile des actifs dans lesquels Aérospatiale et Deutsche Airbus, respectivement, avaient investi les capitaux pertinents.[1548] Dans son rapport sur l'amortissement, PwC fait valoir qu'il s'agirait de la méthode la plus appropriée à appliquer parce que, dans le cas d'Aérospatiale, les apports de capitaux "ont permis à la société de financer des augmentations de ses actifs fixes"[1549], alors que dans le cas de Deutsche Airbus, l'apport de capitaux pertinent a coïncidé avec une "augmentation importante des actifs fixes incorporels" et "a permis à la société de financer la production".[1550] Le tableau suivant présente les résultats de l'analyse de PwC.

Tableau 12: Analyse de PwC concernant les "durées de vie" *ex ante* des apports de capitaux

Apport de capitaux	Durée de vie utile maximale des actifs	Amortissement attendu de l'avantage	Dernière commande attendue (durée de vie commerciale)	Dernière livraison attendue
Aérospatiale				
1987	13,3 années	2002	**[***]**[1551]	**[***]**[1552]
1988	13,3 années	2003	**[***]**	**[***]**
1992	13,3 années	2006	**[***]**[1553]	**[***]**[1554]
1994	13,3 années	2008	**[***]**	**[***]**
Deutsche Airbus[1555]				
1989	15 années	2004	**[***]**	**[***]**[1556]
1990	15 années	2005	**[***]**	**[***]**
1991	15 années	2006	**[***]**	**[***]**

6.882. Selon PwC, il serait inapproprié d'amortir l'avantage conféré par le transfert d'actions des pouvoirs publics allemands en 1992 en recourant à la méthode de la "durée de vie utile des actifs" parce que "**[***]**".[1557] Ainsi, pour cette subvention bien précise, le rapport de PwC sur l'amortissement a amorti l'avantage sur la "durée de vie commerciale" attendue du programme relatif à l'A320 parce qu'il était considéré comme "indissociable" de l'apport de 1989 des pouvoirs publics allemands, qui était lui-même "lié au programme relatif à l'aéronef A320".[1558] Cela étant, le rapport de PwC sur l'amortissement conclut que la durée de vie de la subvention sous forme d'apport de capitaux des pouvoirs publics allemands de 1992 a expiré en **[***]**[1559], ce qui correspond à la durée de vie commerciale attendue du programme relatif à l'A320 à l'époque de la mesure d'AL/FEM des pouvoirs publics allemands pour l'A320.

6.883. En revanche, le rapport de PwC sur l'amortissement dit que l'avantage conféré par les apports de capitaux des pouvoirs publics français de 1987 et 1988 et l'apport de capitaux des pouvoirs publics allemands de 1989 pouvait également être amorti sur la "durée de vie commerciale" attendue du programme relatif à l'A320 parce que, dans le cadre de son évaluation,

[1548] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 212 et 215.
[1549] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphe 83.
[1550] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphes 103 et 104.
[1551] Programme relatif à l'A320.
[1552] Programme relatif à l'A320.
[1553] Programme relatif à l'A330/A340.
[1554] Programme relatif à l'A330/A340.
[1555] L'apport de capitaux de 1989 à Deutsche Airbus a été effectué en trois versements en 1989, 1990 et 1991. Dans son rapport sur l'amortissement, PwC applique sa méthode d'amortissement à chacun de ces versements, comme il est indiqué dans ce tableau.
[1556] Programme relatif à l'A320.
[1557] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphe 108.
[1558] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphes 116 et 118.
[1559] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphe 118.

les deux séries de contributions étaient utilisées aux fins de la production de l'A320.[1560] De même, et pour des raisons analogues, PwC dit que l'avantage conféré par les apports de capitaux des pouvoirs publics français de 1992 et 1994 pouvait également être amorti valablement sur la "durée de vie commerciale" attendue du programme relatif à l'A330/A340.[1561] À cette fin, le rapport de PwC sur l'amortissement explique ce qui suit:

> Les états financiers d'Aérospatiale et d'Aérospatiale Group montrent une augmentation de l'encours de production et des avances aux fournisseurs en raison des nouveaux programmes de LCA et de l'accroissement de la production des produits qu'Aérospatiale se préparait à mettre sur le marché. … Aérospatiale a lancé le programme relatif à l'A320 en 1984, avec la première livraison en 1988, et le programme relatif à l'A330/A340 de base en 1987, avec la première livraison en 1993. À notre avis, les apports de capitaux réalisés en {1987} et {1988} sont imputables au programme relatif à l'A320 et les apports réalisés en 1988 et 1989 sont imputables au programme relatif à l'A330/A340 de base. Ces importants apports de capitaux ont permis à Aérospatiale de mettre en œuvre les programmes avec succès en lui assurant un fonds de roulement, ainsi que de fabriquer et livrer l'aéronef en question. Les importants besoins en capitaux dont témoigne l'augmentation des actifs et les apports de capitaux comparativement plus faibles peuvent être liés à des programmes d'aéronefs spécifiques. Nous estimons donc que la durée de vie commerciale des programmes susmentionnés pouvait également constituer une méthode valable pour déterminer la période d'amortissement des apports de capitaux.[1562]

6.884. De même, dans le rapport de PwC sur l'amortissement, il est dit que l'apport de capitaux des pouvoirs publics allemands de 1989 a été "effectué en remplacement du solde non versé d'un prêt à la production approuvé pour l'A320", en raison d'un changement dans la politique de financement des pouvoirs publics allemands.[1563] Il est expliqué dans le rapport qu'il était convenu que l'apport de capitaux de 505 millions de DM serait accordé **[***]**.[1564] Ainsi, bien que PwC ait préféré "amortir" la durée de vie de l'apport de capitaux de 1989 sur la durée de vie utile des actifs achetés à l'aide de ce financement, elle a néanmoins observé ce qui suit:

> Comme il est indiqué, les 505 millions de DM ont été versés **[***]**. Sur le plan comptable, l'apport de capitaux {des pouvoirs publics allemands de 1989} a fait passer les capitaux propres dont disposait DA à 2 milliards de DM au lieu de servir spécifiquement de capital d'exploitation pour le programme relatif à l'A320. Toutefois, sur le plan comptable, **[***]**. Par conséquent, le fait que les versements dans le cadre de la participation au capital social au moyen de l'achat d'actions **[***]**. Par conséquent, bien que la forme de la contribution financière ait changé, l'affectation de fonds au programme relatif à l'A320 s'est poursuivie. L'apport de capitaux de 1989 peut donc être lié au programme relatif à l'A320 et amorti sur la durée de vie commerciale attendue de ce programme.[1565]

6.885. La position des États-Unis en ce qui concerne les apports de capitaux des pouvoirs publics français et allemands et le transfert d'actions des pouvoirs publics allemands est que tous étaient des subventions "créatrices de produits". Ainsi, dans la mesure où chacun d'eux a été utilisé par Airbus pour développer et mettre sur le marché l'A320, l'A330/A340, l'A340-500/600 et l'A380, les États-Unis font valoir que leurs durées de vie respectives devraient être déterminées sur la base de la durée de vie commerciale *effective* de l'aéronef qu'ils ont permis de créer.[1566]

[1560] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphes 84, 106, 116 et 117.

[1561] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphe 84. Comme cela a déjà été indiqué plus haut, PwC a déterminé que les "durées de vie commerciale" attendues des programmes relatifs à l'A320 et à l'A330/A340 avaient pris fin, respectivement, en **[***]** et **[***]**.

[1562] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphe 84.

[1563] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphe 97.

[1564] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphe 98.

[1565] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphe 106.

[1566] Réponse des États-Unis aux questions n° 143 et 145 du Groupe spécial. Selon les États-Unis, comme ""le Crédit Lyonnais {qui a accordé la subvention au nom de la France} considérait que l'investissement dans Aérospatiale était un investissement à long terme"" et étant donné les "bonnes perspectives", alléguées du programme relatif à l'A330/A340 à l'époque de l'apport de capitaux de 1992, "il est plus probable que les participations au capital social de 1992 et 1994 ont contribué à lancer l'A380 en 2000,

6.886. Nous rappelons que le Groupe spécial dans la procédure initiale a constaté que la conséquence des subventions des pouvoirs publics français et allemands pertinentes a été d'assurer "la pérennité et la stabilité financière des entités nationales respectives engagées dans l'entreprise Airbus" et de faire en sorte que "{c}es entités {soient} un élément nécessaire de l'initiative Airbus globale car il {était} clair … que sans leur participation à l'effort global, Airbus n'aurait pas pu continuer de développer, lancer et produire des LCA pour réaliser l'objectif consistant à développer une gamme complète de LCA pour le marché".[1567] Ces constatations donnent à penser que les six mesures contestées ont toutes contribué à ce qu'Aérospatiale et Deutsche Airbus continuent de participer aux efforts du consortium Airbus en vue du développement d'une gamme complète de LCA. En d'autres termes, les subventions pertinentes ont permis non seulement d'améliorer considérablement la situation financière des sociétés considérées, mais aussi de les aider à poursuivre le développement et la production de LCA. Cette conclusion est également étayée par les constatations plus spécifiques du Groupe spécial concernant les mesures contestées.

6.887. S'agissant tout d'abord des quatre apports de capitaux à Aérospatiale, le Groupe spécial a constaté que les subventions avaient été accordées à un moment où Aérospatiale "avait besoin du capital additionnel pour financer des investissements en immobilisations corporelles et en stocks, ainsi que les avances aux fournisseurs, dans le cadre du développement des nouveaux aéronefs".[1568] En particulier, Aérospatiale "avait besoin de capital social additionnel … pour financer de nouveaux investissements tels que l'accélération de la construction de l'A320 … et le lancement de l'A330/A340".[1569] De fait, dans les arguments qu'elle a présentés au Groupe spécial, l'Union européenne a reconnu qu'Aérospatiale n'aurait pas pu effectuer ces investissements sans les subventions des pouvoirs publics.[1570] De plus, à toutes les époques pertinentes, les éléments de preuve examinés par le Groupe spécial montraient que la situation financière d'Aérospatiale était assez mauvaise, et ses perspectives pour l'avenir immédiat seulement incertaines.[1571] Ainsi, après avoir soigneusement examiné la totalité des éléments de preuve, le Groupe spécial a conclu que les quatre apports de capitaux des pouvoirs publics français étaient tous "incompatibles avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en France", ce qui impliquait qu'aucun investisseur commercial n'aurait accepté de prendre les mêmes participations au capital social d'Aérospatiale aux mêmes conditions que le gouvernement français.[1572]

6.888. S'agissant de l'apport de capitaux de 1989 et du transfert ultérieur d'actions réalisés par les pouvoirs publics allemands, nous rappelons qu'ils ont eu lieu dans le contexte de la restructuration de Deutsche Airbus par les pouvoirs publics allemands en 1989, qui avait été provoquée par la quasi-faillite de Deutsche Airbus et le désir des pouvoirs publics allemands de "créer une "chance réaliste de placer le programme Airbus sous l'entière responsabilité du secteur privé à long terme et donc de réduire le niveau de l'aide financière accordée par l'État à Airbus"".[1573] Dans le cadre du plan de restructuration des pouvoirs publics allemands, il avait été convenu que Deutsche Airbus recevrait, entre autres, un apport de capitaux de 505 millions de DM de la KfW allemande, et qu'en retour la KfW détiendrait une participation de 20% dans Deutsche Airbus pendant dix ans, après quoi cette participation serait vendue à MBB.[1574] De plus, pendant au moins les huit premières années de cet investissement, la KfW avait accepté que les éventuels bénéfices générés par Deutsche Airbus soient utilisés tout d'abord pour constituer des fonds

---

plutôt que l'A340-500/600 en 1997". (réponse des États-Unis à la question n° 143 du Groupe spécial, note de bas de page 155 (citant le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1369))

[1567] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1957.

[1568] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1957.

[1569] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1364.

[1570] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1957.

[1571] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1363 à 7.1374.

[1572] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1360 à 7.1380.

[1573] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1247.

[1574] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1248.

propres pour Deutsche Airbus et une réserve spéciale servant à dédommager cette dernière pour les pertes de change. À l'époque, Deutsche Airbus "avait prévu qu'elle aurait besoin d'un financement additionnel pour le programme A320 et le lancement du programme A330/A340"[1575], sa situation financière étant "extrêmement mauvaise".[1576] De fait, l'Union européenne a reconnu qu'en 1989, Deutsche Airbus était "au bord de la faillite".[1577] Ainsi, après avoir soigneusement examiné ces faits et d'autres faits pertinents, le Groupe spécial a constaté que la participation de 20% de la KfW dans Deutsche Airbus était "incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en Allemagne".[1578]

6.889. En ce qui concerne le transfert en 1992 à MBB de la participation de 20% de la KfW dans Deutsche Airbus, le Groupe spécial a constaté que ce transfert plus précoce que prévu (1992 au lieu de 1999) avait été déclenché par la décision des pouvoirs publics allemands d'annuler le programme de garantie contre les pertes de change de 4,1 milliards de DM mis en place dans le cadre du plan de restructuration de 1989. En substance, le transfert anticipé de la participation de 20% de la KfW était une des mesures destinées à dédommager Deutsche Airbus pour la perte de cette aide, dont il avait été prévu qu'elle se poursuivrait jusqu'en 2000.[1579] Ainsi, il est évident que la transaction de 1992 concernant le transfert des actions était foncièrement liée au plan de restructuration de 1989 et, en particulier, à la mesure de garantie contre les pertes de change, qui, selon nous, n'était pas limitée à un ou plusieurs produits LCA spécifiques. Après avoir examiné les prix payés par MBB pour la participation de 20% de la KfW dans Deutsche Airbus, le Groupe spécial a conclu que le transfert avait conféré un avantage, et constituait donc une subvention, parce qu'il avait été effectué "pour considérablement moins que sa valeur sur le marché".[1580]

6.890. Selon nous, eu égard aux indications de l'Organe d'appel, la question fondamentale à laquelle il faut répondre au moment de déterminer la durée de vie *ex ante* d'une subvention donnée est celle de savoir quelles étaient les attentes des parties à la transaction relative à une subvention quant à la façon dont celle-ci se "matérialiserait dans le temps" *au moment de son octroi*. Toutes les subventions susmentionnées comportaient de gros investissements non commerciaux ponctuels portant sur un certain type de ressources financières. Il ressort des constatations du Groupe spécial dans la procédure initiale que, à des degrés divers, chaque subvention a été accordée pour permettre à Aérospatiale et à Deutsche Airbus de poursuivre des activités de développement et de production de LCA, y compris (mais pas exclusivement) les programmes relatifs à l'A320 et à l'A330/A340. De plus, il est également évident qu'en continuant de soutenir ces activités, on devait aussi s'attendre à ce que les subventions pertinentes apportent une contribution importante au maintien en existence des deux entités Airbus, et donc du consortium Airbus. Cela étant, il ne serait pas, à notre avis, déraisonnable de considérer que les attentes des parties au moment de l'octroi des subventions étaient que celles-ci "se matérialiseraient" sur une période allant *au-delà* de la durée prévue des programmes relatifs à l'A320 et à l'A330/A340.

6.891. Par contre, l'Union européenne soutient que l'"avantage" associé à ces subventions devrait être amorti sur la "durée de vie utile des actifs" dont il est allégué qu'ils ont été achetés à l'aide du financement pertinent. Nous notons, toutefois, qu'il apparaît que PwC a fondé sa préférence pour l'application de la méthode de la "durée de vie utile des actifs" sur ses observations *post facto* concernant la façon dont il *apparaît* que les subventions ont été utilisées d'après la façon dont les mouvements de certaines liquidités indéterminées étaient inscrits dans la comptabilité des sociétés concernées. Nous n'avons pas été en mesure de trouver dans le dossier des éléments de preuve quelconques qui démontraient que les parties avaient ces attentes au moment de l'octroi des subventions. Par conséquent, nous ne sommes pas convaincus qu'il serait approprié de déterminer les durées de vie *ex ante* des subventions contestées suivant l'approche fondée sur la "durée de

[1575] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1247.
[1576] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1276.
[1577] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1276.
[1578] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1272 à 7.1288.
[1579] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1298.
[1580] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1299.

vie utile des actifs" de PwC. En particulier, nous doutons qu'il soit approprié de mesurer les durées de vie *ex ante* des subventions dont on attendait qu'elles fournissent un soutient *essentiel* aux activités relatives aux LCA en cours *et* à l'existence d'Aérospatiale et de Deutsche Airbus (et, par conséquent, également à celle du consortium Airbus) d'après des conventions comptables sur la façon d'amortir la valeur comptable des actifs fixes, qui, *en l'absence d'éléments de preuve de l'époque*, ne révèlent pas grand-chose, voire rien du tout, au sujet des attentes des parties au moment du subventionnement.

6.892. Cela ne signifie pas, toutefois, que nous souscrivons au point de vue des États-Unis selon lequel les durées de vie *ex ante* des subventions contestées devraient être assimilées aux durées de vie commerciale *effectives* des programmes de LCA "créés" par les subventions. Premièrement, nous notons que les États-Unis ont avancé très peu d'arguments à l'appui de leurs affirmations concernant les durées de vie *ex ante* de ces mesures, leurs affirmations *spécifiques* sur ce point étant limitées à deux paragraphes dans leur réponse à la question n° 143 du Groupe spécial. Deuxièmement, les éléments de preuve dont nous disposons n'étayent guère, voire pas du tout, le point de vue selon lequel on s'attendait à ce que la "valeur projetée" des subventions pertinentes "se matérialise" pendant la durée de vie commerciale *effective* des programmes relatifs à l'A320, l'A330/A340, l'A340-500/600 et l'A380. En effet, selon ce que nous croyons comprendre, le programme relatif à l'A380 n'avait encore même pas été conçu à ces époques-là.

6.893. Compte tenu des considérations qui précèdent, nous pensons que les durées de vie *ex ante* proposées par l'Union européenne *sous-estiment* ce qu'auraient été les attentes les plus probables des parties quant à la façon dont les subventions pertinentes se "matérialiseraient dans le temps" au moment de leur octroi. Néanmoins, aux fins de l'évaluation du bien-fondé des allégations de non-mise en conformité des États-Unis, nous sommes disposés à admettre que l'analyse de l'Union européenne démontre que les "durées de vie" *ex ante* de ces subventions ont pris fin avant le 1er juin 2011.[1581]

Dons régionaux pour le développement

6.894. La plainte des États-Unis pour non-mise en conformité concerne onze dons régionaux pour le développement dont il a été constaté qu'ils constituaient des subventions spécifiques dans le différend initial. Les dons spécifiques étaient ceux qui avaient été accordés par: a) les autorités allemandes et espagnoles pour l'édification d'installations de fabrication et d'assemblage, respectivement, à Nordenham (Allemagne) et à Tablada, San Pablo, La Rinconada, Illescas, Puerto Santa María et Puerto Real (Espagne); et b) les pouvoirs publics régionaux d'Andalousie et de Castille–La Manche à Airbus à Puerto Real, Séville (deux dons) et Illescas (Espagne).[1582]

6.895. L'Union européenne ne fait pas valoir que les durées de vie *ex ante* de ces subventions ont pris fin *avant* la fin de la période de mise en œuvre. En effet, elle admet qu'Airbus a continué de "tirer avantage" de ces subventions même *après la fin de la période de mise en œuvre*. Toutefois, pour éclairer notre analyse à venir des allégations de non-mise en conformité des États-Unis et, en particulier, de l'allégation des États-Unis selon laquelle l'Union européenne et les États membres concernés n'ont pas "pris des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables", nous examinons le bien-fondé des affirmations de l'Union européenne concernant la fin des durées de vie de ces subventions dans les paragraphes qui suivent.

6.896. S'appuyant sur le rapport de PwC sur l'amortissement et, en particulier, sur l'approche de l'amortissement de l'"avantage" fondée sur la "durée de vie utile des actifs", l'Union européenne fait valoir que: a) la totalité, sauf 8%, de la valeur du don régional allemand pour le développement était amortie à la fin de la période de mise en conformité; et b) la totalité, sauf 34%, de la valeur des six autres dons régionaux pour le développement, accordés à EADS-CASA et

[1581] Selon la méthode de la "durée de vie utile des actifs" appliquée par PwC, les "durées de vie" *ex ante* des apports de capitaux des pouvoirs publics français de 1987, 1988, 1992 et 1994 auraient pris fin, respectivement, neuf, huit, cinq et trois ans avant le début de la période de mise en œuvre. De même, les trois mesures pertinentes accordées par les pouvoirs publics allemands en 1989, 1990 et 1991 auraient pris fin, respectivement, **[***]** ans avant le début de la période de mise en œuvre. Ainsi, notre conclusion générale concernant ces mesures n'est pas compromise par notre point de vue selon lequel les affirmations de l'Union européenne sous-estiment probablement leurs "durées de vie" *ex ante*.

[1582] Les dons spécifiques et les montants pertinents sont précisés dans le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1206 à 7.1211.

Airbus Espagne, était également amortie à la fin de la période de mise en conformité.[1583] Selon elle, les quatre autres dons régionaux pour le développement contestés qui ont été accordés par les autorités espagnoles ne sont plus utilisés pour l'aéronautique civile et, par conséquent, ne peuvent pas être inclus dans l'évaluation par le Groupe spécial des allégations de préjudice grave continu formulées par les États-Unis dans le présent différend.[1584]

6.897. Les États-Unis rejettent l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle les quatre subventions régionales pour le développement dont il est allégué qu'elles sont utilisées pour l'aéronautique militaire ne confèrent pas d'avantage aux installations aéronautiques civiles d'Airbus, faisant valoir que l'Union européenne n'a "présenté aucun élément de preuve indiquant qu'il en est ainsi".[1585] De plus, ils font valoir que tous les dons régionaux pour le développement en cause étaient des subventions "créatrices de produits" qui étaient nécessaires au développement de l'A380. Pour cette raison, ils soutiennent que leurs durées de vie respectives devraient être déterminées d'après la durée de vie commerciale *effective* de l'A380.[1586]

6.898. Nous ne considérons pas que les États-Unis contestent l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle quatre des dons régionaux pour le développement contestés accordés par les autorités espagnoles entre 2001 et 2004 étaient destinés aux activités relatives aux aéronefs militaires menées par Airbus dans les installations d'EADS-CASA à San Pablo. En effet, les États-Unis n'ont fourni aucune réponse spécifique au rapport séparé préparé par PwC et présenté par l'Union européenne – le rapport de PwC sur le site industriel sud de San Pablo – qui "évaluait si le site sud de San Pablo {était} utilisé exclusivement pour construire, assembler et transformer des aéronefs militaires".[1587] Ce rapport de 20 pages explique que le site d'EADS-CASA comporte 3 bâtiments qui sont utilisés: a) pour assembler l'A400M, le C-212, le CN-235 et le C-295 (4 aéronefs militaires); b) pour effectuer des essais concernant l'A400M et d'autres aéronefs militaires; et c) pour superviser les vols d'essai des aéronefs militaires.[1588] Il conclut que "rien n'indique que le site sud de San Pablo a été ou sera utilisé pour construire, assembler ou transformer des aéronefs civils".[1589]

6.899. Par conséquent, il apparaît que l'objection formulée par les États-Unis à l'encontre des affirmations de l'Union européenne concernant ces quatre dons régionaux pour le développement repose sur l'absence alléguée de tout élément de preuve démontrant que les activités relatives aux aéronefs militaires menées par Airbus sur le site industriel sud de San Pablo n'ont pas apporté d'avantages notables aux activités d'Airbus relatives aux LCA. Toutefois, selon nous, comme les États-Unis n'ont pas contesté les conclusions formulées dans le rapport de PwC sur le site industriel sud de San Pablo, c'était à eux, et non à l'Union européenne, de présenter de tels éléments de preuve. Par conséquent, en l'absence de tout argument ou élément de preuve présenté par les États-Unis pour montrer que les quatre dons régionaux pour le développement accordés pour les activités d'Airbus relatives aux aéronefs *militaires* avaient également contribué aux activités d'Airbus relatives aux *LCA*, nous ne pouvons pas admettre que ces dons devraient être pris en compte dans notre analyse et, par conséquent, nous les excluons du champ de notre évaluation du bien-fondé des allégations de non-mise en conformité des États-Unis.

6.900. Eu égard à cela, nous limiterons notre évaluation des affirmations de l'Union européenne concernant les "durées de vie" des subventions sous forme de dons régionaux pour le développement aux sept mesures suivantes: a) le don, en 2002, de 6,14 millions d'euros pour les installations d'Airbus Allemagne à Nordenham; b) le don, en 2001, de 2,2 millions d'euros à

[1583] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 222 et 223; et rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphes 121 à 145.

[1584] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 220 et 221; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 187; et PricewaterhouseCoopers, "Assessment of the use of the San Pablo South industrial site relating to the WTO Dispute DS316", 30 novembre 2011 (pièce EU-6) (RCC/RCES).

[1585] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 103; et réponse des États-Unis à la question n° 143 du Groupe spécial, note de bas de page 150.

[1586] Réponse des États-Unis aux questions n° 143 et 145 du Groupe spécial.

[1587] PricewaterhouseCoopers, "Assessment of the use of the San Pablo South industrial site relating to the WTO Dispute DS316", 30 novembre 2011 (pièce EU-6) (RCC/RCES), page 16.

[1588] PricewaterhouseCoopers, "Assessment of the use of the San Pablo South industrial site relating to the WTO Dispute DS316", 30 novembre 2011 (pièce EU-6) (RCC/RCES), paragraphes 37 à 46.

[1589] PricewaterhouseCoopers, "Assessment of the use of the San Pablo South industrial site relating to the WTO Dispute DS316", 30 novembre 2011 (pièce EU-6) (RCC/RCES), page 16.

EADS-CASA pour ses installations de Séville; c) le don, en 2003, de 13,1 millions d'euros à Airbus Espagne pour ses installations de Puerto Real; d) le don, en 2003, de 37,9 millions d'euros à Airbus Espagne pour son usine d'Illescas; e) le don, en 2003, de 5,9 millions d'euros à EADS-CASA pour de nouvelles installations à Puerto de Santa María; f) le don, en 2003, de 17,5 millions d'euros pour les installations d'Airbus à Puerto Real; et g) le don, en 2004, de 7,6 millions d'euros à Airbus Espagne pour ses installations d'Illescas.

6.901. Là encore, eu égard aux indications de l'Organe d'appel, la question fondamentale à laquelle il faut, selon nous, répondre au moment de déterminer la durée de vie *ex ante* d'une subvention donnée est celle de savoir quelles étaient les attentes quant à la façon dont la subvention se "matérialiserait dans le temps" *au moment de son octroi*.

6.902. Pendant la procédure initiale, le Groupe spécial a constaté que les subventions régionales pour le développement étaient accordées pour des "installations" ou "usines" d'Airbus ou d'EADS-CASA prises individuellement "en ce qui concerne la production de LCA".[1590] De plus, le Groupe spécial initial a constaté que, prises conjointement avec les subventions pour les infrastructures accordées pour les projets du Mühlenberger Loch et de la piste de l'aéroport de Brême, les subventions sous forme de dons régionaux pour le développement avaient fourni "un soutien essentiel au développement et à la production des LCA d'Airbus, en déchargeant Airbus de dépenses importantes liées au développement d'installations pour la production surtout de l'A380".[1591]

6.903. En appel, l'Organe d'appel s'est rangé à l'avis de l'Union européenne selon lequel "le Groupe spécial n'{avait} pas fait spécifiquement référence {aux subventions sous forme de dons régionaux} dans son analyse du lien de causalité, et il {était} donc difficile de voir sur quelle base il {avait} inféré que ces dons régionaux avaient complété et amplifié l'AL/FEM et contribué à la capacité d'Airbus de lancer et mettre sur le marché ses modèles de LCA".[1592] Néanmoins, il a constaté que les constatations de fait formulées par le Groupe spécial fournissaient "une base suffisante pour permettre de conclure que ces dons régionaux {avaient} été utilisés pour développer les sites de production d'Airbus et les activités d'EADS-CASA liées aux LCA, étayant ainsi l'inférence du Groupe spécial selon laquelle ces dons régionaux "{avaient} fourni un soutien essentiel au développement et à la production des LCA d'Airbus, en déchargeant Airbus de dépenses importantes liées au développement d'installations pour la production""[1593] de LCA.

6.904. Le rapport de PwC sur l'amortissement donne d'autres informations sur le but visé par les dons régionaux pour le développement. En particulier, il ressort de l'examen par PwC des "documents relatifs aux demandes" que le don de 2002 pour les installations d'Airbus Allemagne à Nordenham était destiné à l'achat de biens d'équipement qui seraient utilisés pour contribuer à l'édification d'installations de production pour l'A380.[1594] De même, il ressort de l'examen par PwC des documents relatifs aux six dons régionaux espagnols pour le développement que chacun des dons était destiné à être affecté à "certaines ou à la totalité des quatre différentes catégories" suivantes: "terrains et biens"; "constructions"; "biens d'équipement"; et/ou "planification, ingénierie et gestion de projets".[1595] Par ailleurs, dans son analyse, PwC explique que ces dons "ont servis à édifier des *installations de production de LCA*", bien qu'elle note qu'"il n'y a aucun lien avec le développement d'un produit/programme d'aéronef *particulier*".[1596] Nous notons, toutefois, que d'autres éléments de preuve dont nous disposons donnent à penser que les sites d'Airbus à Illescas et Puerto Real – bénéficiaires de quatre des six dons régionaux espagnols pour le

[1590] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1206 à 7.1211 et 7.1218.
[1591] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1958.
[1592] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1399.
[1593] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1399.
[1594] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphes 122, 131 et 132.
[1595] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphes 137 et 138.
[1596] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphe 131. (pas d'italique dans l'original) Le rapport de PwC dit aussi que le site d'Illescas – qui a reçu deux des dons régionaux pour le développement pour un total de 45,5 millions d'euros – "fabrique des pièces et composants" pour les LCA d'Airbus. (rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphe 125)

développement pour un total de 67,2 millions d'euros[1597] – fabriquent des pièces et composants pour tous les LCA d'Airbus, y compris, spécifiquement, l'A330/A340, l'A350XWB et l'A380, et/ou contribuent à la production de ces pièces et composants.[1598]

6.905. Compte tenu de cela, nous ne sommes pas convaincus que la décision d'amortir l'"avantage" des sept subventions sous la forme de dons régionaux pour le développement sur la "durée de vie utile des actifs" dont il est allégué qu'ils ont été achetés avec les fonds pertinents soit la méthode la plus appropriée pour déterminer les durées de vie *ex ante* de ces subventions. Toutefois, nous estimons que l'approche fondée sur la "durée de vie utile des actifs" proposée par l'Union européenne reflète davantage les attentes que les parties auraient pu avoir quant à la façon dont les subventions se "matérialiseraient dans le temps" au moment de leur octroi que ne le fait la méthode préconisée par les États-Unis, qui consiste à imputer les subventions pertinentes sur la durée de vie commerciale *effective* de l'*A380*. Nous ne voyons guère d'éléments, à supposer qu'il y en ait, qui étayent le point de vue selon lequel les *attentes* entourant les subventions pertinentes au moment de leur octroi étaient qu'Airbus les utiliserait pendant la durée de vie commerciale *effective* de l'*A380*.

6.906. En définitive, toutefois, nous pensons que nous n'avons pas besoin d'émettre un avis définitif sur la méthode qui serait la plus appropriée pour la détermination des durées de vie *ex ante* des sept subventions sous forme de dons régionaux pour le développement parce que, même si nous devions souscrire aux affirmations de l'Union européenne dans leur intégralité, les subventions pertinentes continueraient d'apporter des "avantages" à Airbus bien après la fin de la période de mise en œuvre.[1599]

Conclusion concernant l'"expiration" des subventions

6.907. Par conséquent, en résumé, nos conclusions concernant les affirmations de l'Union européenne sur l'"expiration" alléguée des subventions sont les suivantes:

- l'Union européenne a démontré que les "durées de vie" *ex ante* des subventions AL/FEM des pouvoirs publics français, allemands et espagnols pour l'A300B/B2/B4, l'A300-600, l'A310, l'A320, l'A330/A340 ainsi que des subventions AL/FEM des pouvoirs publics britanniques pour l'A320 et l'A330/A340 avaient "expiré" avant le 1er décembre 2011 (et, par conséquent, avant la fin de la période de mise en œuvre)[1600];

- l'Union européenne a démontré que les "durées de vie" *ex ante* des subventions sous forme d'apports de capitaux avaient "expiré" avant le 1er décembre 2011 (et, par conséquent, avant la fin de la période de mise en œuvre); et

[1597] Ce montant tient compte des précisions données dans le rapport de PwC sur l'amortissement concernant la proportion du don de 17,5 millions d'euros octroyé en 2003 pour les installations d'Airbus à Puerto Real et celle du don de 7,6 millions d'euros octroyé en 2004 à Airbus Espagne pour ses installations d'Illescas qui étaient financées au moyen du Fonds européen de développement régional et étaient donc "spécifiques" au sens de l'article 2.2 de l'Accord SMC. (rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), tableau 21 et note de bas de page 51. Voir aussi le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1236 et note de bas de page 4276.) Les États-Unis n'ont pas contesté les précisions données par PwC dans ce contexte.

[1598] "Airbus centres of excellence", site Web d'Airbus, consulté le 21 mai 2012 (pièce USA-306); et "Airbus In Spain", site Web d'Airbus, consulté le 11 octobre 2012 (pièce USA-459). Voir les détails de ces éléments de preuve plus loin aux paragraphes 6.1843 à 6.1845.

[1599] À cet égard, nous notons que le rapport de PwC sur l'amortissement prévoit que: a) les subventions allemandes octroyées pour les installations de Nordenham seraient finalement pleinement amorties, par le biais d'un amortissement linéaire des actifs fixes achetés en **[***]**; b) les subventions espagnoles octroyées pour les installations de Séville seraient pleinement amorties, par le biais d'un amortissement linéaire en **[***]**; et c) des portions importantes des subventions des pouvoirs publics espagnols seraient finalement pleinement amorties, par le biais d'un amortissement linéaire des actifs "constructions" et "terrains et biens" achetés, entre **[***]** et **[***]** et entre **[***]** et **[***]**, respectivement. Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), annexe 3.

[1600] De plus, nous constatons que l'Union européenne a également établi que les durées de vie *ex ante* des subventions AL/FEM des pouvoirs publics français pour l'A330-200 et des subventions AL/FEM des pouvoirs publics français et espagnols pour l'A340-500/600 avaient "expiré", respectivement, en **[***]** et **[***]** – c'est-à-dire après la fin de la période de mise en œuvre.

- même si l'on souscrivait à toutes les affirmations de l'Union européenne, les "durées de vie" *ex ante* de cinq des subventions sous forme de dons régionaux pour le développement n'"expireront" pas avant une date comprise entre 2054 et 2058, les deux autres "expirant" vers 2014 (et, par conséquent, *après* la fin de la période de mise en œuvre).

6.6.3.4.2.5 "Événements intermédiaires"

Introduction

6.908. L'Union européenne fait valoir que deux types d'événements ont mis fin aux "durées de vie" *ex ante* d'une partie ou de la totalité des subventions antérieures aux subventions AL/FEM pour l'A350XWB avant la fin de la période de mise en œuvre. Ces événements sont les suivants: a) deux suppressions ponctuelles de liquidités et quasi-liquidités par DaimlerChrysler et SEPI de leurs filiales respectives, DASA et CASA, au cours de la période qui a précédé la création d'EADS en 2000 (l'*"extraction" de l'avantage*); et b) la "privatisation partielle" alléguée d'Aérospatiale en 1999, la vente et l'émission d'actions d'EADS au grand public par les partenaires d'EADS dans le contexte de la création d'EADS et de son introduction en bourse en 2000, et la vente en 2006 à EADS par BAE Systems de sa participation de 20% dans Airbus SAS (l'*"extinction" de l'avantage*).

6.909. En plus de rejeter les affirmations de l'Union européenne concernant l'existence et l'incidence de ces deux types d'"événements intermédiaires" allégués, les États-Unis disent que les "durées de vie" *ex ante* des subventions AL/FEM pour l'A300/A310 et l'A340 ont, respectivement, *augmenté* du fait des deux "événements intermédiaires" additionnels suivants: a) le lancement de l'A330/A340, y compris ses dérivés; et b) la suppression du programme relatif à l'A340 en 2011.[1601]

6.910. Nous évaluons ci-après le bien-fondé des arguments des parties concernant chacun de ces événements allégués. Avant de le faire, toutefois, nous exposons brièvement notre conception de ce qui peut constituer un "événement intermédiaire", eu égard aux indications fournies par l'Organe d'appel dans la procédure initiale et aux communications des parties dans le présent différend sur la mise en conformité.

Qu'est-ce qu'un "événement intermédiaire"?

6.911. Dans la procédure initiale, l'Organe d'appel a dit qu'un "événement intermédiaire" était un événement qui "{s'était} produit{} après l'octroi {d'une} subvention qui {pouvait} affecter la valeur projetée de {cette} subvention telle que déterminée dans le cadre de l'analyse *ex ante*".[1602] L'Union européenne a de même fait valoir qu'un "événement intermédiaire" était un événement qui déclenchait la fin de la "durée de vie" d'une subvention à un moment différent de celui où elle aurait normalement dû se produire eu égard aux projections *ex ante*.[1603] D'après ce que nous croyons comprendre, un "événement intermédiaire" est un événement qui se produit après l'octroi d'une subvention et qui en modifie la "durée de vie" *ex ante* – c'est-à-dire un événement qui modifie la façon dont une subvention s'est "matérialisée dans le temps" par rapport aux attentes qui existaient au moment de son octroi. Il s'ensuit donc qu'un "événement intermédiaire" ne peut pas être un événement qui était prévu et avait servi à éclairer les attentes ayant défini la durée de vie *ex ante* d'une subvention lors de son premier octroi.

6.912. Selon les États-Unis, les déclarations de l'Organe d'appel concernant la nécessité de déterminer la "durée de vie" d'une subvention en fonction d'"événements intermédiaires" donnent à penser qu'un "événement intermédiaire" peut non seulement diminuer la "valeur projetée" d'une subvention, mais aussi "avoir pour effet d'augmenter la valeur de la subvention ou de prolonger sa durée de vie".[1604] Bien que l'Union européenne admette qu'un "événement intermédiaire" peut diminuer *ou* augmenter la durée de vie *ex ante* d'une subvention, elle dit que dans un différend sur la mise en conformité, le second type d'"événement intermédiaire" peut uniquement être

[1601] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 180 à 183; et réponse des États-Unis à la question n° 150 du Groupe spécial.
[1602] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 709.
[1603] Réponse de l'Union européenne à la question n° 7 du Groupe spécial, paragraphe 35.
[1604] Réponse des États-Unis à la question n° 150 du Groupe spécial, paragraphe 72.

inclus dans une analyse des effets défavorables lorsqu'il a été a) indiqué dans la demande d'établissement d'un groupe spécial conformément à l'article 6:2 du Mémorandum d'accord; et b) établi qu'il constitue une "mesure prise pour se conformer", au sens de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord, qui a étendu la "valeur projetée" de la subvention pertinente au-delà de la fin de la période de mise en œuvre.[1605]

6.913. À notre avis, il n'y a aucune raison pour qu'un "événement intermédiaire" doive être défini sous la forme de circonstances qui ne feront jamais que *diminuer* la "durée de vie" *ex ante* d'une subvention. Nous ne voyons rien dans les termes employés par l'Organe d'appel pour décrire un "événement intermédiaire" qui exclurait la possibilité de constater qu'un événement se produisant après l'octroi d'une subvention pourrait *augmenter* la "durée de vie" *ex ante* d'une subvention. Bien que la mesure dans laquelle un ou plusieurs événements particuliers peuvent être définis comme tels dépende évidemment, en dernière analyse, des faits considérés, une circonstance qui pourrait être considérée comme *augmentant* la "durée de vie" *ex ante* d'un prêt subventionné, par exemple, pourrait être l'ajustement non prévu de ses modalités d'une manière qui augmente le montant du subventionnement. Nous partageons donc l'avis des parties selon lequel un "événement intermédiaire" peut *augmenter* ou *diminuer* la durée de vie *ex ante* d'une subvention.

6.914. Il nous est difficile, toutefois, de souscrire à l'argument de l'Union européenne selon lequel le seul moyen d'invoquer un "événement intermédiaire" dont il est allégué qu'il augmente la durée de vie *ex ante* d'une subvention dans un différend sur la mise en conformité consiste à dûment l'indiquer en tant que "mesure prise pour se conformer" dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le plaignant marque le début du processus de règlement du différend au titre de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord.

6.915. Nous rappelons que la question centrale qui doit être réglée dans un différend sur la mise en conformité est celle de savoir si le Membre mettant en œuvre s'est conformé aux décisions et recommandations adoptées par l'ORD. Dans une affaire donnant lieu à des constatations d'effets défavorables, un Membre mettant en œuvre doit soit "prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" soit "retirer la subvention". Lorsqu'un plaignant estime que cette prescription n'a pas été respectée, il peut soumettre un différend au titre de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord en *indiquant les subventions* qui, à son avis, font que le Membre mettant en œuvre ne s'est pas mis en conformité. Hormis le fait qu'il doit indiquer le fondement juridique spécifique au regard de l'Accord SMC, le plaignant n'a pas besoin, *dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial de la mise en conformité,* d'expliquer exactement comment ces subventions continuent de causer la forme particulière d'effets défavorables qu'il estime subir. 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 la demande d'ouverture de la procédure au titre de l'article 21:5 continuent d'exister *au-delà* de leurs "durées de vie" *ex ante* en raison d'un "événement intermédiaire".

6.916. Ainsi, selon nous, un plaignant ne sera pas toujours *tenu* d'indiquer un "événement intermédiaire" dont il est allégué qu'il augmente la durée de vie *ex ante* d'une subvention qui est clairement spécifiée dans sa *demande d'établissement d'un groupe spécial* dans un différend sur la mise en conformité au titre de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord. À notre avis, ces renseignements ne seraient normalement pas exigés pour garantir qu'un Membre mettant en œuvre comprenne ce sur quoi porte le différend sur la mise en conformité. Toutefois, lorsque cela est pertinent et nécessaire, un plaignant devra indiquer et décrire un tel événement lorsqu'il présentera ses arguments afin de justifier ses allégations. Dans le présent différend, nous ne pensons pas que la nature des "événements intermédiaires" allégués sur lesquels les États-Unis se fondent était telle qu'ils auraient dû être indiqués dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial pour que l'Union européenne puisse comprendre ce sur quoi portait le différend sur la mise en conformité. Nous ne sommes donc pas en mesure de souscrire à l'affirmation de l'Union européenne qui limite, du point de vue de la compétence, la capacité des États-Unis d'invoquer l'existence des deux "événements intermédiaires" allégués dont ils font valoir qu'ils *prolongent* les "durées de vie" *ex ante* des subventions contestées.

[1605] Réponse de l'Union européenne à la question n°150 du Groupe spécial, paragraphe 315.

6.917. Gardant ces considérations à l'esprit, nous allons maintenant examiner les arguments des parties concernant les différents types d'"événements intermédiaires" dont elles allèguent qu'ils ont modifié les "durées de vie" *ex ante* des subventions contestées.

"Extraction" de l'avantage

Arguments de l'Union européenne

6.918. L'Union européenne fait valoir qu'en 2000, deux "extractions" de liquidités et de quasi-liquidités se chiffrant, d'après les allégations, à 3,133 milliards d'euros par DaimlerChrysler de DASA et à 342,4 millions d'euros par la SEPI de CASA ont éliminé l'avantage conféré par toutes les subventions précédemment reçues par ces sociétés, et ont donc mis fin aux durées de vie de ces subventions avant la fin de la période de mise en œuvre.[1606] Bien qu'elle admette avoir invoqué les deux mêmes événements portant "extraction" de liquidités allégués devant le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans la procédure initiale, l'Union européenne dit que l'Organe d'appel ne s'est pas prononcé sur le bien-fondé de ses arguments. En revanche, elle fait valoir que ce dernier a simplement "contesté les explications fournies par l'Union européenne", constatant en particulier qu'"{elle} n'avait pas suffisamment expliqué comment les subventions spécifiques … apparaissaient dans la valeur de ces sociétés, et en quoi les liquidités supprimées ou extraites représentaient la valeur restante ou inutilisée de ces subventions".[1607] De plus, elle soutient que l'Organe d'appel a constaté que "l'évaluation de la question de savoir si les extractions de liquidités constituaient un retrait des subventions au sens de l'article 7.8 de l'Accord SMC n'avait pas été effectuée en temps utile, et devrait plutôt être confiée à un organe juridictionnel dans une procédure de mise en conformité".[1608] Elle fait donc valoir que les deux "extractions" de liquidités alléguées ont été soumises à bon droit au présent Groupe spécial de la mise en conformité.

6.919. L'Union européenne fait en outre valoir que les États-Unis s'appuient à tort sur certaines déclarations faites par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* pour étayer leur point de vue selon lequel l'Union européenne est juridiquement dans l'impossibilité d'avancer les mêmes arguments concernant l'"extraction" de liquidités que ceux dont il est allégué qu'ils ont été rejetés durant la procédure initiale. En particulier, elle fait valoir que les déclarations sur lesquelles les États-Unis s'appuient uniquement l'idée que les *plaignants* n'ont pas le droit de "faire valoir à nouveau" des allégations qui ont été tranchées pendant la procédure initiale.[1609] En revanche, en tant que défenderesse dans la présente procédure de mise en conformité, l'Union européenne dit qu'elle a juridiquement le droit d'invoquer tout moyen de défense qu'elle juge approprié, même si elle n'a pu "établir" ce moyen de défense dans la procédure initiale.[1610] Selon elle, la situation d'un défendeur est différente de celle d'un plaignant dans une procédure de mise en conformité parce que, alors qu'un plaignant peut décider de faire valoir à nouveau une allégation qui a été rejetée pendant la procédure initiale en "recommençant à zéro en vertu de l'article 6 du Mémorandum d'accord", un défendeur n'a pas cette possibilité. Ainsi, pour l'Union européenne, le droit d'un défendeur de développer tous faits et arguments qu'il juge appropriés pour sa défense dans une procédure au titre de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord "crée l'équilibre nécessaire entre les droits des plaignants au titre de l'article 6 du Mémorandum d'accord et les droits en matière de régularité de la procédure des défendeurs".[1611] L'Union européenne dit qu'il est également important qu'un défendeur soit autorisé à invoquer tout moyen de défense qu'il juge approprié dans une procédure de mise en conformité afin de faire en sorte que l'"ORD ne risque pas d'autoriser la suspension de concessions ou d'autres contre-mesures dans les cas où, selon les termes de l'article 22:8 du Mémorandum d'accord, l'incompatibilité avec les règles de l'OMC a été éliminée".[1612]

6.920. S'agissant du fond de ses arguments, l'Union européenne fait valoir qu'un certain nombre de facteurs établissent que les extractions de liquidités alléguées de DASA et CASA ont éliminé la valeur résiduelle des subventions précédemment reçues par les deux sociétés. En substance, elle

[1606] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 248 à 291; et réponse de l'Union européenne à la question n° 13 du Groupe spécial.
[1607] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 256 et 257.
[1608] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 256.
[1609] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 261; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 199 et 200.
[1610] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 264.
[1611] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 263 et 264.
[1612] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 265.

fait valoir qu'en raison de la manière dont les subventions influent sur la valeur marchande d'une société, les transferts de liquidités à DaimlerChrysler et à la SEPI, "dans les faits, ont extrait la valeur des avantages résiduels éventuels des subventions antérieures" – c'est-à-dire la valeur actualisée de l'augmentation des flux de trésorerie futurs résultant des avantages conférés par ces subventions, jusqu'à concurrence du montant des liquidités retirées".[1613] De plus, elle fait valoir qu'il ressort des faits que les liquidités extraites de DASA et CASA: a) *ne pouvaient pas* être "réinjectées" dans ces sociétés, ni dans EADS, parce que les deux sociétés n'étaient plus des filiales de DaimlerChrysler et de l'État espagnol (par le biais de la SEPI); et b) *ne seraient pas* "réinjectées" parce que, du fait de la modification de la nature de leurs participations, DaimlerChrysler et l'État espagnol étaient fortement dissuadés de réinvestir les fonds extraits dans EADS et ses filiales ayant des activités relatives aux LCA.[1614]

Arguments des États-Unis

6.921. Les États-Unis font valoir qu'il faut rejeter l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle plusieurs extractions de liquidités alléguées par DaimlerChrysler de DASA et par la SEPI de CASA en 2000 constituaient des "événements intermédiaires" qui ont mis fin aux "durées de vie" de la valeur résiduelle des subventions reçues par DASA et CASA avant 2000. Ils rappellent que l'Union européenne a avancé les mêmes arguments concernant l'"extraction" de liquidités dans la procédure initiale, et que ces arguments ont été rejetés par le Groupe spécial, dont les constatations ont été confirmées par l'Organe d'appel. De plus, ils notent que les rapports adoptés de groupes spéciaux et de l'Organe d'appel sont acceptés sans condition par les deux parties. Eu égard à cela, ils disent que l'Union européenne est dans l'impossibilité, en droit, de formuler les mêmes arguments à nouveau dans la présente procédure de mise en conformité.[1615]

6.922. En tout état de cause, les États-Unis avancent plusieurs raisons pour expliquer pourquoi les deux "extractions" de liquidités alléguées n'ont pas entraîné l'élimination de l'"avantage" et, par conséquent, l'expiration des subventions pertinentes comme le fait valoir l'Union européenne.[1616] Pour commencer, ils affirment que l'Union européenne n'a pas satisfait au seuil "minimal" pour que son argument concernant l'"extraction" soit retenu dans la présente procédure. Ils rappellent que l'Organe d'appel a dit que ce critère "minimal", qui correspondait au premier élément du critère que l'Union européenne avait elle-même proposé dans la procédure initiale, imposait à l'Union européenne d'"expliquer comment les subventions spécifiques reçues par DASA et CASA apparaissaient dans les bilans de ces sociétés, et en quoi les liquidités supprimées ou "extraites" représentaient la valeur restante ou inutilisée de ces subventions".[1617] Selon eux, les arguments avancés par l'Union européenne ne fournissent aucune de ces deux explications. Premièrement, les États-Unis disent que l'exposé par l'Union européenne de la façon dont les principes comptables européens, tels qu'ils sont appliqués par Airbus, traitent les subventions accordées à DASA et CASA ne fournissent aucun renseignement sur la façon dont les subventions particulières en cause dans la présente procédure ont été traitées dans leurs bilans. Deuxièmement, ils font valoir que l'Union européenne a tout au plus simplement affirmé, sans présenter d'éléments de preuve à l'appui, que les "extractions" alléguées avaient effectivement éliminé la valeur résiduelle des subventions pertinentes. Ils rappellent que c'est précisément l'une des raisons pour lesquelles l'Organe d'appel a rejeté l'argument de l'Union européenne concernant l'"extraction" dans la procédure initiale.[1618] Enfin, les États-Unis font aussi valoir que l'Union européenne n'a pas montré comment les transactions en cause avaient effectivement "extrait" de quelconques liquidités des sociétés concernées et, de ce fait, comment elles satisfaisaient au deuxième élément du critère qu'elle avait proposé pendant la procédure initiale. Selon eux, les transactions de DASA et CASA

[1613] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 277 à 282; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 202 à 218.
[1614] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 286 à 289; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 221.
[1615] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 46; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 191 à 199; et déclaration liminaire (publique), paragraphes 23 à 25 (citant, en particulier, le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 210).
[1616] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 200 à 215.
[1617] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 202 et 206 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 746).
[1618] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 206 à 211.

n'ont éliminé aucunes liquidités des sociétés concernées, mais ont simplement déplacé des actifs entre les bilans des sociétés pour un effet net nul.[1619]

Évaluation par le Groupe spécial

6.923. Les États-Unis font valoir que les arguments de l'Union européenne concernant l'"extraction" des subventions ont déjà été examinés et rejetés tant par le Groupe spécial que par l'Organe d'appel dans la procédure initiale et que, par conséquent, l'Union européenne est juridiquement dans l'impossibilité d'avancer à nouveau ces arguments dans la présente procédure de mise en conformité.

6.924. Nous sommes d'accord avec les États-Unis. L'argument de l'Union européenne selon lequel les deux "extractions" de liquidités alléguées de 3,133 milliards d'euros par DaimlerChrysler de DASA et de 342,4 millions d'euros par la SEPI de CASA, en 2000, ont éliminé l'avantage conféré par toutes les subventions précédemment reçues par ces sociétés a déjà été examiné et rejeté tant par le Groupe spécial que par l'Organe d'appel dans la procédure initiale. Comme les États-Unis le soulignent, les constatations de l'Organe d'appel sur cette question étaient explicites:

> Nous ne sommes pas convaincus par les arguments avancés par l'Union européenne au titre du premier niveau de sa théorie de l'"extraction". … Hormis ses assertions générales, l'Union européenne ne fournit aucun élément de preuve convaincant qui indique comment les subventions spécifiques accordées à Dasa et à CASA ont accru la "valeur supplémentaire" de ces sociétés et, par conséquent, comment les liquidités "supprimées" pouvaient être réputées supprimer cette valeur. …
>
> …
>
> Étant donné que l'existence d'un lien entre les subventions et les liquidités "extraites" n'a pas été suffisamment démontrée par l'Union européenne, nous n'avons pas besoin d'examiner son autre argument selon lequel le Groupe spécial s'est appuyé à tort sur le "contrôle conjoint" exercé par le biais du partenariat contractuel auquel appartenaient à la fois DaimlerChrysler et la SEPI …
>
> À la lumière de ce qui précède, bien que nous n'excluions pas *a priori* la possibilité que la totalité ou une partie d'une subvention puisse être "extraite" par la suppression de liquidités ou quasi-liquidités, nous *confirmons* la constatation finale formulée par le Groupe spécial aux paragraphes 7.276 et 7.288 de son rapport, selon laquelle les "extractions de liquidités" de Dasa et CASA n'ont pas supprimé une partie des subventions antérieures.[1620] (italique dans l'original)

6.925. Ces constatations et conclusions de l'Organe d'appel ont été adoptées par l'ORD, ce qui signifie que, conformément à l'article 17:14 du Mémorandum d'accord, l'Union européenne doit les accepter "sans condition". Comme l'Organe d'appel l'a précédemment expliqué:

> Comme l'Organe d'appel l'a constaté dans l'affaire *CE – Linge de lit (article 21:5 – Inde)*, un plaignant qui n'a pas fourni, dans la procédure initiale, des éléments *prima facie* concernant un élément de la mesure qui est resté inchangé depuis la procédure initiale ne peut pas revenir sur l'allégation en ce qui concerne l'élément inchangé de la mesure dans la procédure au titre de l'article 21:5. De même, un plaignant ne peut pas réitérer la même allégation à l'encontre d'un aspect inchangé de la mesure dont il a été constaté qu'il était *compatible avec les règles de l'OMC* dans la procédure initiale. Comme les rapports adoptés des groupes spéciaux et de l'Organe d'appel doivent être acceptés par les parties à un différend, 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

[1619] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 212 à 215.
[1620] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 746, 748 et 749. Le même résultat a été confirmé dans les constatations et conclusions formulées par l'Organe d'appel au paragraphe 1414 d) iii) de son rapport.

effectivement une "deuxième chance" indue à cette partie.[1621] (italique dans l'original; non souligné dans l'original; notes de bas de page omises)

6.926. L'Union européenne fait valoir que lui refuser la possibilité de présenter pour la deuxième fois ses assertions concernant l'"extraction" alléguée des subventions créerait un déséquilibre "entre les droits des plaignants {d'engager une nouvelle procédure initiale} au titre de l'article 6 du Mémorandum d'accord et les droits en matière de régularité de la procédure des défendeurs".[1622] Toutefois, si la position de l'Union était acceptée, cela signifierait qu'un défendeur (mais pas un plaignant) serait habilité à faire valoir à nouveau dans une procédure au titre de l'article 21:5 potentiellement l'*intégralité* d'une cause qui a déjà fait l'objet de décisions du Groupe spécial initial et de l'Organe d'appel, adoptées par l'ORD. À notre avis, une telle possibilité transformerait les procédures du Groupe spécial initial et de l'Organe d'appel en instances d'examen d'arguments et de moyens de défense provisoires du défendeur, rendant ces procédures pratiquement vaines, ce qui compromettrait le fonctionnement efficace du système de règlement des différends de l'OMC. De plus, contrairement à ce que l'Union européenne soutient, le fait que les *deux* parties à un différend doivent accepter "sans condition" un rapport de l'Organe d'appel adopté donne à penser qu'un plaignant ne serait *pas* en mesure de plaider à nouveau avec succès exactement la même cause pour la deuxième fois dans une nouvelle procédure au titre de l'article 6 du Mémorandum d'accord. Au lieu de cela, le fait qu'un plaignant est tenu d'accepter "sans condition" des constatations adoptées de l'Organe d'appel donne à penser qu'un groupe spécial invité à examiner une allégation présentée à nouveau pourrait fort bien constater, comme nous le faisons pour les arguments de l'Union européenne concernant l'"extraction", qu'elle a déjà été tranchée, et de ce fait s'abstenir de l'examiner au fond.

6.927. Nous ne sommes donc pas convaincus par les affirmations de l'Union européenne concernant son droit de présenter et développer, pour la deuxième fois, les mêmes arguments concernant l'"extraction" alléguée de subventions qui ont été examinés et rejetés tant par le Groupe spécial que par l'Organe d'appel dans la procédure initiale. Par conséquent, nous n'examinerons pas plus avant les arguments de l'Union européenne concernant l'"extraction" dans le présent différend.

"Extinction" de l'avantage

Arguments de l'Union européenne

6.928. L'Union européenne fait valoir que la privatisation partielle alléguée d'Aérospatiale en 1999, les opérations ayant mené à la création d'EADS en 2000, ainsi que la vente à EADS en 2006 par BAE Systems de sa participation de 20% dans Airbus SAS sont des "événements intermédiaires" qui ont entraîné l'"extinction" de l'avantage conféré par toutes les subventions en cause qui avaient été accordées avant ces opérations, mettant ainsi fin aux subventions avant la fin de la période de mise en œuvre.[1623]

6.929. L'Union européenne dit que l'Organe d'appel a confirmé, dans la procédure initiale, que des privatisations partielles et des ventes entre parties privées à la juste valeur marchande et dans des conditions de pleine concurrence, assorties de transferts de propriété et de contrôle, pouvaient avoir pour effet de mettre fin à la durée de vie d'une subvention antérieure. Selon elle, en formulant cette constatation alléguée, l'Organe d'appel a expliqué que pour évaluer si une subvention avait été "éteinte", il était nécessaire "d'enquêter, en se fondant sur de nombreux faits, sur les circonstances entourant les transferts de propriété pour déterminer dans quelle mesure il y {avait} des ventes à la juste valeur marchande et dans des conditions de pleine concurrence, assorties de transferts de propriété et de contrôle, et si une subvention antérieure pourrait être considérée comme ayant pris fin".[1624] L'Union européenne dit que l'Organe d'appel a donc expliqué qu'il fallait évaluer les trois critères suivants pour déterminer si une subvention avait été éteinte: "i) si l'opération avait été effectuée à la juste valeur marchande; ii) si l'opération avait été effectuée dans des conditions de pleine concurrence; et iii) dans quelle mesure il y avait eu

[1621] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 210.
[1622] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 264.
[1623] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 292 à 354.
[1624] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 292 à 296 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 725).

transfert de propriété et de contrôle".[1625] Selon l'Union européenne, pour qu'il soit satisfait au critère du "transfert de propriété et de contrôle" énoncé par l'Organe d'appel, "la participation des nouveaux propriétaires devait être suffisamment importante pour permettre au nouveau propriétaire privé de s'assurer que la société était dirigée conformément aux règles du marché".[1626]

6.930. L'Union européenne soutient que les États-Unis font erreur lorsqu'ils font valoir qu'il faut évaluer un quatrième critère, à savoir tous "autres facteurs" établissant qu'"une subvention antérieure {a} pris fin". Elle dit que, lue dans leur contexte approprié, l'indication de l'Organe d'appel imposant à un groupe spécial d'évaluer "si une subvention antérieure pourrait être considérée comme ayant pris fin" vise simplement à confirmer qu'il existe une "présomption réfragable qu'une opération qui entraîne un changement de contrôle et est effectuée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande éteint la valeur résiduelle de la subvention précédemment reçue par le bénéficiaire".[1627] Elle fait donc valoir que le critère juridique concernant l'extinction qui est proposé par les États-Unis dénature le rapport établi par l'Organe d'appel dans la procédure initiale.[1628]

6.931. Appliquant le critère juridique en trois volets qui, selon elle, a été établi par l'Organe d'appel, l'Union européenne fait valoir que les trois opérations sur actions pertinentes sont toutes des "événements intermédiaires" qui ont "éteint" toutes les subventions préexistantes accordées aux sociétés concernées.

6.932. Premièrement, l'Union européenne fait valoir que la privatisation partielle d'Aérospatiale en 1999 a été réalisée à la juste valeur marchande parce que, entre autres faits: a) 17% des actions de la nouvelle entité Aérospatiale-Matra (ASM) ont été vendues à des investisseurs institutionnels et publics à la Bourse de Paris; b) le prix des actions achetées par Lagardère, qui détenait une participation de 33% dans ASM, était identique au prix des actions figurant dans l'offre publique; c) cinq banques d'affaires réputées ont participé à la détermination de la valeur marchande des apports respectifs à ASM; et d) l'offre publique a été gérée par des institutions financières habilitées par la loi conformément à des prescriptions rigoureuses en matière de divulgation et de transparence établies en vertu de la législation et de la réglementation françaises.[1629]

6.933. L'Union européenne fait valoir que l'opération concernant ASM a été réalisée dans des conditions de pleine concurrence parce que l'État français et Lagardère étaient des entités indépendantes et étaient conseillés de manière indépendante par des conseillers expérimentés, qui ont protégé les intérêts de leurs clients respectifs dans l'opération en garantissant une valorisation fondée sur le marché appropriée des apports de chacun à ASM.[1630]

6.934. En ce qui concerne la prescription relative au transfert de propriété et de contrôle, l'Union européenne note que le transfert de plus de 50% de la participation de l'État à des propriétaires privés a entraîné un changement qualitatif dans le contrôle d'Aérospatiale, qui découlait du fait que le pacte d'actionnaires pertinent avait fait de Lagardère un "partenaire privilégié", ce qui lui permettait d'exercer un contrôle effectif sur ASM grâce à l'influence extraordinaire qu'il était en mesure d'exercer sur le processus décisionnel de la société. Par ailleurs, l'État français a obtenu une "action spécifique" afin de protéger ses intérêts touchant à la défense nationale. L'Union européenne fait valoir que cette disposition spéciale n'aurait pas été nécessaire si la fusion n'avait pas abouti à une perte de contrôle de l'État français. En dernier lieu, elle fait valoir que les réalités économiques de la fusion étayaient également la constatation selon laquelle l'opération avait entraîné un changement qualitatif dans le contrôle d'Aérospatiale Société Nationale Industrielle

[1625] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 297 à 299.
[1626] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 301 et 302; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 244.
[1627] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 229.
[1628] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 224 à 239.
[1629] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 312, 313 et 317; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 250 à 252.
[1630] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 318; réponse de l'Union européenne à la question n° 15 du Groupe spécial; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial, paragraphes 23 à 25.

(Aérospatiale). À cet égard, elle souligne que l'État français détenait seulement 47,7% des actions, contre au moins 50% détenues par Lagardère et d'autres nouveaux actionnaires privés.[1631]

6.935. Deuxièmement, s'agissait des opérations sur actions entre parties privées ayant abouti à la création d'EADS en 2000, l'Union européenne dit que tous les actionnaires d'EADS (à l'exception des salariés ayant droit à 15% des actions émises) ont payé le prix du marché pour leurs actions, lequel avait été fixé par rapport à la valeur de la société établie par des banques d'affaires indépendantes. De plus, elle dit que les opérations ont été effectuées dans des conditions de pleine concurrence parce que les sociétés fondatrices étaient indépendantes les unes des autres et agissaient dans leur propre intérêt, et que les nouveaux actionnaires privés, en raison de la nature même de l'acquisition d'actions cotées en bourse, agissaient en tant qu'entités indépendantes et dans leur propre intérêt.[1632]

6.936. L'Union européenne fait valoir que la nouvelle structure de propriété d'EADS a entraîné un changement qualitatif dans la façon dont les quatre sociétés fondatrices exerçaient leur influence sur les activités d'EADS relatives aux LCA. En particulier, elle affirme qu'ayant payé le prix du marché pour leurs investissements, les actionnaires des sociétés fondatrices, surtout ceux qui étaient des sociétés privées (c'est-à-dire DaimlerChrysler et Lagardère), avaient intérêt à gérer EADS d'une manière propre à garantir des rendements correspondants à ceux du marché. Par ailleurs, elle fait valoir que, compte tenu des réalités économiques, le collectif de nouveaux actionnaires, qui détenait une participation de 30% dans EADS, avaient le même intérêt, obtenir des rendements correspondants à ceux du marché. Ainsi, pour l'Union européenne, plus de 60% des parts d'EADS étaient détenus par des entités privées (DaimlerChrysler, Lagardère par le biais de la Société de gestion de l'aéronautique, de la défense et de l'espace (SOGEADE), et le flottant), et la signifiait qu'EADS "ne pouvait qu'être gérée de la même façon que n'importe quelle société privée non subventionnée".[1633] De plus, l'Union européenne met en évidence le fait que la création d'EADS a amené DaimlerChrysler et Lagardère à exercer un contrôle conjoint sur l'entité nouvellement créée. Au même moment, l'État espagnol "a perdu le contrôle" de CASA, qui est devenue partie intégrante d'EADS, passant ainsi sous le contrôle conjoint des anciens actionnaires d'ASM et de DASA. De même, la création d'EADS a permis à DaimlerChrysler d'obtenir un contrôle indirect sur ASM, qui est devenue partie intégrante d'EADS; et Lagardère (par le biais de l'actionnaire stratégique français) a obtenu un contrôle indirect sur DASA, qui est également devenue partie intégrante d'EADS. Cette structure de propriété et de contrôle n'existait pas avant la création d'EADS.[1634]

6.937. Enfin, s'agissant de la vente par BAE Systems de sa participation de 20% dans Airbus à EADS en 2006, l'Union européenne fait valoir que le prix fixé pour cette part représentait sa valeur marchande parce qu'il avait été déterminé par des banques d'affaires et des conseillers en investissements privés indépendants et avait par la suite été vérifié par PwC et jugé valable.[1635] De plus, elle dit qu'EADS et BAE Systems ont agi dans des conditions de pleine concurrence, étant donné qu'aucune des deux sociétés ne contrôlait l'autre, et que toutes deux ont agi de façon indépendante dans leur propre intérêt.[1636]

6.938. S'agissant de la question du transfert de propriété et de contrôle, l'Union européenne soutient que l'opération a entraîné un changement qualitatif dans le contrôle d'Airbus, parce qu'en renonçant à sa position d'actionnaire détenant 20% d'Airbus, BAE Systems n'était plus en mesure d'exercer l'"influence importante" que cette participation lui donnait sur les décisions d'entreprise

[1631] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 319 à 323; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 253; et réponse de l'Union européenne à la question n° 14 du Groupe spécial.

[1632] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 326 à 339.

[1633] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 339 à 343; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 255 à 257.

[1634] Réponse de l'Union européenne à la question n° 18 du Groupe spécial, paragraphes 51 à 53 (expliquant l'incidence du paragraphe 10 du document Commission européenne, Merger Procedure, Case No. COMP/M.1745 – EADS, 11 mai 2000 (décision sur la fusion EADS) (pièce initiale US-479) (pièce USA-323)).

[1635] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 346 et 351; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 258 à 260; et réponse de l'Union européenne à la question n° 16 du Groupe spécial.

[1636] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 351; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 261.

d'Airbus. En particulier, l'Union européenne explique que, du fait de sa participation de 20% dans Airbus, non seulement BAE Systems avait le droit de nommer un certain nombre de représentants au comité d'actionnaires et au comité exécutif d'Airbus, mais elle se voyait aussi accorder des droits **[***]** en ce qui concerne les décisions prises sur la base de **[***]** au comité d'actionnaires, ce qui incluait **[***]**. De plus, certaines décisions qui exigeaient **[***]** au comité d'actionnaires faisaient l'objet **[***]**, au droit de BAE Systems de **[***]**. Ainsi, du point de vue d'EADS, l'Union européenne fait valoir que l'acquisition de la participation de BAE Systems dans Airbus signifiait **[***]**, lui permettant ainsi de contrôler entièrement Airbus.[1637]

Arguments des États-Unis

6.939. Les États-Unis font valoir que l'Union européenne fait erreur lorsqu'elle dit que les opérations ayant abouti à la fusion ASM en 1999, à la création d'EADS en 2000 et à l'acquisition par EADS en 2006 des actions d'Airbus détenues par BAE Systems sont des "événements intermédiaires" qui ont "éteint" l'avantage conféré par toutes les subventions préexistantes et ont donc mis fin aux "durées de vie" de ces subventions. Selon eux, les affirmations de l'Union européenne reposent sur une interprétation erronée des indications fournies par l'Organe d'appel dans la procédure initiale quant à la façon d'effectuer une analyse de l'"extinction". Les États-Unis soutiennent que lorsque ces indications sont appliquées correctement aux faits des opérations pertinentes, il faut conclure qu'elles n'"éteignent" pas l'avantage conféré à Airbus par les subventions pertinentes. En tout état de cause, les États-Unis sont d'avis que l'on devrait arriver à la même conclusion en appliquant la propre interprétation donnée par l'Union européenne des indications de l'Organe d'appel aux faits pertinents.[1638]

6.940. Les États-Unis disent que l'Organe d'appel a expliqué qu'une évaluation de la question de savoir si une opération comportant la vente d'actions "éteignait" des subventions exigeait "d'enquêter, en se fondant sur de nombreux faits", sur au moins les trois points suivants: a) si l'opération a été effectuée à la juste valeur marchande et dans des conditions de pleine concurrence; b) si l'opération comportait un transfert de propriété et de contrôle; et c) "si une subvention antérieure pourrait être considérée comme ayant pris fin".[1639] Toutefois, selon eux, les trois membres de la section de l'Organe d'appel connaissant de l'appel ne sont pas parvenus à s'accorder sur les facteurs *additionnels* qui étaient nécessaires et, à cet égard, "ont pris la décision inhabituelle de formuler des opinions séparées".[1640] Au vu de cela, les États-Unis font valoir que l'Organe d'appel n'a pas souscrit à une "approche" unique pour régler la question, ce qui implique que la meilleure façon d'évaluer le bien-fondé des arguments de l'Union européenne concernant l'"extinction" doit consister à les examiner séparément au regard de chacune des trois opinions individuelles des membres de l'Organe d'appel.[1641]

6.941. Pour les États-Unis, le "membre A" de l'Organe d'appel a considéré que des privatisations partielles et des transactions entre parties privées ne pouvaient pas éteindre des subventions préexistantes. Sur cette base, les États-Unis font valoir qu'il ne peut pas être constaté que les opérations ayant abouti à la fusion ASM en 1999, à la création d'EADS en 2000 et à l'acquisition en 2006 par EADS des actions d'Airbus détenues par BAE Systems ont "éteint" l'avantage conféré par toutes les subventions préexistantes.[1642]

6.942. Les États-Unis notent que le "membre B" de l'Organe d'appel a constaté qu'une conclusion concernant l'"extinction" des subventions dépendrait des faits de la cause, et qu'"{u}ne question importante qui se pos{ait} dans ce contexte {était} celle de savoir dans quelle mesure la privatisation partielle ou les transactions entre parties privées {avaient} entraîné un transfert de contrôle aux nouveaux propriétaires qui {avaient} payé la juste valeur marchande pour les parts de la société".[1643] Se focalisant sur la question importante du contrôle, les États-Unis font valoir qu'aucune des transactions pertinentes n'a entraîné de transfert de contrôle. Selon eux, la raison

[1637] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 347 à 350, 352 et 353; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 262.
[1638] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 216 à 264; et réponse des États-Unis aux questions n° 8 et 9 du Groupe spécial.
[1639] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 217, 230 et 233 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 725).
[1640] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 217.
[1641] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 228 à 236.
[1642] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 238.
[1643] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 50.

d'être des opérations ayant entraîné la création d'EADS en 2000 n'était *pas* de changer le contrôle d'Airbus.[1644] De même, les États-Unis disent que BAE Systems n'avait aucun "contrôle" à transférer lorsqu'elle a vendu ses actions d'Airbus à EADS parce qu'elle n'avait jamais "contrôlé" Airbus, au sens de déterminer ses politiques ou, diriger ses activités. Ils font donc valoir que la vente des actions d'Airbus détenues par BAE Systems a entraîné uniquement un transfert d'actions d'un copropriétaire (sans participation de contrôle) d'Airbus à un autre copropriétaire (avec participation de contrôle).[1645] S'agissant de la fusion ASM, les États-Unis font valoir que bien que des actionnaires privés soient effectivement devenus les nouveaux propriétaires minoritaires de la société, il n'y a eu aucun transfert de contrôle à Lagardère parce que l'État français est demeuré le principal actionnaire et a continué de nommer plus de membres au conseil de surveillance que toute autre entité.[1646] Ils déclarent donc que rien dans les opinions exprimées par le "membre B" de l'Organe d'appel n'étaye les arguments de l'Union européenne concernant l'"extinction".

6.943. Les États-Unis rappellent que le "membre C" de l'Organe d'appel "dout{ait} fort qu'une acquisition d'actions, réalisée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, constitue des circonstances pertinentes justifiant la conclusion qu'il y {avait} eu extinction d'un avantage". De plus, ils soulignent que le "membre C" a constaté qu'"il n'y {avait} rien dans ces {achats d'actions dans des conditions de pleine concurrence} qui extra{yait} la valeur d'un actif quel qu'il soit, y compris l'avantage conféré par une subvention accordée quelle qu'elle soit. Cette subvention continu{ait} d'avantager le bénéficiaire, même si les actions du bénéficiaire chang{aient} de propriétaire d'un jour à l'autre".[1647] Les États-Unis disent que les opérations dont il est allégué qu'elles ont entraîné les trois événements portant "extinction" comportaient toutes la vente et l'achat d'actions, et que dans chaque cas, l'Union européenne n'a rien indiqué qui permette de conclure que les changements de propriété et/ou les réorganisations d'entreprise qui avaient été effectués modifiaient la valeur des subventions antérieures accordées à Airbus. Par conséquent, compte tenu des opinions exprimées par le "membre C" de l'Organe d'appel, les États-Unis font valoir que les arguments concernant l'"extinction" de l'Union européenne doivent être rejetés.

6.944. Enfin, les États-Unis font valoir que même si le critère était, comme l'Union européenne le fait valoir, celui de savoir si les transactions de vente en cause ont été réalisées dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, entraînant un transfert de propriété et de contrôle, les arguments de l'Union européenne ne seraient quand même pas retenus parce que, de l'avis des États-Unis, les trois événements portant "extinction" allégués: a) n'ont conduit à aucun transfert de contrôle ou de propriété économiquement pertinent[1648]; ou b) ne comportaient pas de ventes dans des conditions de pleine concurrence à la juste valeur marchande.[1649]

Évaluation par le Groupe spécial

6.945. Avant d'évaluer le bien-fondé des affirmations des parties, nous exposons d'abord les faits fondamentaux entourant les opérations dont l'Union européenne soutient qu'elles ont "éteint" les subventions contestées, puis nous donnons notre interprétation des constatations et observations formulées par l'Organe d'appel au sujet des constatations du Groupe spécial initial relatives aux arguments concernant l'"extinction" formulés par l'Union européenne dans la procédure initiale.

Contexte factuel

6.946. Dans le présent différend, tous les événements dont l'Union européenne fait valoir qu'ils ont "éteint" les durées de vie des subventions antérieures à l'A350XWB faisaient partie d'une

[1644] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 239.
[1645] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 240; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 18 du Groupe spécial.
[1646] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 240; réponse des États-Unis à la question n° 9 du Groupe spécial; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne aux questions n° 14 et 15 du Groupe spécial.
[1647] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 50 et 54; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 241.
[1648] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 257 à 260.
[1649] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 261 à 264; réponse des États-Unis aux questions n° 8, 10 et 11 du Groupe spécial; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 15 du Groupe spécial.

chaîne d'opérations de société ayant abouti au regroupement des activités relatives aux LCA des partenaires Airbus initiaux dans le cadre d'une société unique, la European Aeronautic, Space and Defence Company (EADS), en 2006.

6.947. Nous rappelons qu'avant 2001, la famille des LCA d'Airbus était produite par un consortium de sociétés aéronautiques française, allemande, espagnole et (à partir de 1979) britannique (les partenaires Airbus), opérant en vertu d'un arrangement de partenariat dans le cadre de l'entité française, Airbus GIE. Le consortium Airbus Industrie a été créé à l'origine en 1970 entre le constructeur aéronautique français, Aérospatiale[1650], et le constructeur aéronautique allemand, Deutsche Airbus GmbH (Deutsche Airbus).[1651] Le constructeur aéronautique espagnol, Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA), est devenu membre du consortium en 1971.[1652] British Aerospace Corporation, un constructeur aéronautique britannique, a par la suite rejoint le consortium en 1979.[1653] Dans le cadre de cet arrangement de partenariat, les partenaires Airbus en France, en Allemagne, en Espagne et au Royaume-Uni produisaient des parties spécifiques des LCA d'Airbus qui étaient ensuite assemblées en France par Aérospatiale.[1654] L'entité Airbus

[1650] Aérospatiale a été créée en 1970 par la fusion de trois sociétés aéronautiques françaises, Sud Aviation, Nord Aviation et la Société d'études et de réalisation d'engins balistiques. Elle appartenait directement et indirectement à l'État français jusqu'à ce qu'elle fusionne avec Matra Hautes Technologies en 1999 pour former Aérospatiale-Matra SA (ASM). L'État français a vendu certaines de ses parts dans ASM dans le cadre d'une offre publique en 1999. En 2000, ASM s'est associée à DASA et CASA pour former EADS. Lors de la formation d'Airbus SAS en 2001, les activités relatives aux LCA d'ASM ont été transférées à une filiale d'Airbus SAS, Airbus France SAS. Par conséquent, de 1998 à sa liquidation en 2001, le partenaire français d'Airbus était ASM. (rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.183 et note de bas de page 2054)

[1651] Deutsche Airbus a été créée en 1967 pour reprendre les travaux de développement d'un aéronef européen à fuselage large, commencés initialement en 1965 par une coentreprise regroupant cinq sociétés allemandes: Blohm-Hamburger Flugzebau GmbH, Messerschmitt AG, Vereinigte Flugtechnische Werke (VFW), Siebel et Dornier. En 1969, les trois premières sociétés avaient fusionné pour constituer Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB). MBB détenait à l'origine 60% des parts de Deutsche Airbus, et Dornier et VFW 20% chacune. MBB a repris VFW en 1981. Avant que Daimler-Benz AG ne prenne le contrôle de MBB en 1989, les États fédéraux allemands de Bavière, Hambourg et Brême détenaient 52,3% du capital de MBB. À la fin de 1989, dans le cadre de la restructuration de Deutsche Airbus planifiée par les pouvoirs publics allemands, Daimler-Benz AG a pris le contrôle de MBB en fusionnant sa filiale Deutsche Aerospace AG (DASA) avec MBB. Deutsche Airbus est une filiale à 100% de DASA depuis 1992. En 2000, DASA a fusionné avec ASM et CASA pour constituer EADS. En 2001, EADS a transféré les activités de DASA relatives aux LCA à une filiale d'Airbus SAS, Airbus Deutschland GmbH. (rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.183 et note de bas de page 2055)

[1652] CASA a été créée en 1923 et était la plus grosse entreprise espagnole du secteur de l'industrie aérospatiale et de la défense. CASA était détenue à 99% par la SEPI, une société holding publique espagnole chargée de la gestion et de la privatisation de certaines entreprises appartenant à l'État espagnol. En 2000, CASA a été intégrée dans la structure d'EADS. En 2001, les activités de CASA relatives aux LCA ont été transférées à une filiale d'Airbus SAS, Airbus España SL. (rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.183 et note de bas de page 2056)

[1653] British Aerospace Corporation a été créée en 1977. C'était une société d'État sans actions, appartenant entièrement à l'État britannique. Elle était issue de la fusion des sociétés aéronautiques britanniques Hawker Siddeley Aviation Ltd, Hawker Siddeley Dynamics Ltd, Scottish Aviation Ltd et British Aircraft Corporation (Holdings) Ltd. En 1981, les actifs et activités de la British Aerospace Corporation ont été transférés à une société nouvellement constituée, British Aerospace PLC, société britannique à responsabilité limitée. L'État britannique a vendu 51,57% de ses parts dans British Aerospace PLC dans le cadre d'une offre publique en 1981 et, en conservant cependant une part garantissant que l'entreprise resterait sous contrôle britannique, a vendu le reste de ses parts dans British Aerospace PLC en 1985. En 1999, British Aerospace PLC a fusionné avec Marconi Electronic Systems pour former BAE Systems PLC (BAE Systems). En 2001, BAE Systems a confié ses activités relatives aux LCA à Airbus UK Limited en échange de 20% des parts d'Airbus SAS. (rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.183 et note de bas de page 2057)

[1654] En 1999, Aérospatiale était le partenaire chargé des éléments suivants: systèmes de commandes de vol, postes de pilotage, intégration des groupes motopropulseurs, essais au sol et en vol, profilés complexes, sous-ensembles équipés et publications techniques. Dasa produisait les éléments suivants: principaux tronçons de fuselage contenant des équipements hydrauliques, systèmes de commandes de vol secondaires, ensembles d'ailes et aménagement commercial; l'entreprise équipait également les ailes fournies par BAE Systems. Elle effectuait aussi l'assemblage final de l'A321 et de l'A319, ainsi qu'une partie de l'aménagement et de l'adaptation aux besoins du client des cabines de l'A300/A310 et de la famille A320. BAE Systems était le partenaire chargé des ailes pour toute la ligne de produits Airbus et équipait les ailes pour la famille A320 en installant le matériel nécessaire au système de commandes hydrauliques, électriques et de conditionnement de l'air. Le rôle de CASA dans le consortium Airbus était de produire les empennages horizontaux en fibre de carbone utilisés pour tous les aéronefs d'Airbus, y compris les réservoirs de carburant intégrés. CASA concevait également les panneaux de fuselage et les panneaux intérieurs pour la famille A320 et produisait la trappe de

groupement d'intérêt économique (GIE) n'avait pas d'activité de production; en fait, elle coordonnait les activités de production des partenaires d'Airbus, répartissait les recettes et les bénéfices entre les partenaires et se chargeait de domaines tels que la commercialisation, les ventes, la livraison des aéronefs et le service après-vente.

6.948. En 2000, les partenaires Airbus ont regroupé leurs activités relatives aux LCA dans le cadre d'EADS. Dans le cadre de la première "étape" de ce regroupement, chacun des partenaires Airbus français, allemand et espagnol a confié ses actifs et activités relatifs à Airbus dans le domaine de la conception, de l'ingénierie, de la construction et de la production (y compris ses parts correspondantes dans Airbus Industrie GIE) à des entités juridiques qui deviendraient des filiales à 100% de la nouvelle entreprise EADS, en échange de parts d'EADS représentant les valeurs convenues des apports correspondants des partenaires Airbus.[1655] En 2001, EADS et BAE Systems ont placé leurs actifs et activités relatifs à Airbus ainsi que leurs droits de participation dans Airbus GIE sous le contrôle commun d'une nouvelle société holding, Airbus SAS.[1656] Enfin, en 2006, EADS a acheté la participation de 20% que détenait BAE Systems dans Airbus SAS, et Airbus SAS est devenue une filiale à 100% d'EADS.

a Fusion d'Aérospatiale et de Matra Hautes Technologies en 1999

6.949. En 1999, Aérospatiale a fusionné avec Matra Hautes Technologies (MHT) pour constituer ASM. Au moment de la fusion, l'État français détenait directement et indirectement une participation de 99,98% dans Aérospatiale. Matra Hautes Technologies était une entité privée, qui fournissait des services de conception, de construction et de maintenance pour des systèmes spatiaux, de missiles, de télécommunications et d'information de grande envergure, et était détenue en totalité par le groupe Lagardère.

6.950. La décision de l'État français de fusionner Aérospatiale avec MHT faisait suite à la déclaration du 9 décembre 1997 des pouvoirs publics liés à Airbus demandant le regroupement des industries européennes de l'aéronautique et de la défense, et à l'approbation par le gouvernement français d'un projet élaboré dans ce but spécifique par Aérospatiale et Lagardère en mai 1998.[1657] La fusion d'Aérospatiale et de MHT était une première "étape" de ce processus de regroupement[1658], et a été effectivement lancée lorsque l'État français a transféré sa participation de 45,76% au capital de Dassault Aviation à Aérospatiale en décembre 1998.[1659] Ainsi, en annonçant la décision du gouvernement français de transférer à Aérospatiale sa participation au capital de Dassault Aviation, le Ministère des finances français a dit que l'accord entre Aérospatiale et Dassault Aviation visait à promouvoir une stratégie concertée pour l'industrie aéronautique française dans le contexte plus large des alliances qui devaient être conclues à moyen terme entre

---

train avant et la trappe de train d'atterrissage pour la famille A300/A310 ainsi que les portes passagers pour la famille A330/A340. (rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.183 et note de bas de page 2058)

[1655] Ces filiales sont Airbus France S.A.S., Airbus Deutschland GmbH et Airbus España SL.

[1656] Airbus SAS, *société par actions simplifiée* (une société par actions ou société à responsabilité limitée) en droit français, a été créée en 2001 afin de regrouper toutes les activités de conception, d'ingénierie, de construction et de production relatives aux LCA de l'ancien consortium Airbus Industrie situées en France, en Allemagne, en Espagne et au Royaume-Uni (organisées en filiales d'exploitation française, allemande, espagnole et britannique) et toutes les parts détenues par les partenaires Airbus dans Airbus GIE.

[1657] Pacte d'actionnaires entre Aérospatiale et Matra, 14 avril 1999 (pacte d'actionnaires relatif à ASM) (pièce EU-59) (RCC), préambule ("À la suite de la déclaration des chefs d'État et de gouvernement du 9 décembre 1997 visant à la consolidation des industries aéronautiques et de défense européennes, le gouvernement de la République française a donné mandat, le 27 mai 1998, au président de la société Aérospatiale de conclure des alliances stratégiques et de lui faire des propositions d'ouverture du capital de cette société. La société Aérospatiale et le groupe Lagardère ont élaboré un projet industriel consistant à regrouper les activités de la société Aérospatiale et de la société Matra Hautes Technologies, ce rapprochement ayant vocation à être ultérieurement étendu aux autres acteurs nationaux et européens de l'industrie aéronautique et de défense. Ce projet a recueilli l'accord de principe du gouvernement.").

[1658] Pacte d'actionnaires relatif à ASM (pièce EU-59) (RCC), article 1.1 ("**[***]**").

[1659] Nous rappelons que les États-Unis ont contesté cette opération dans la procédure initiale, faisant valoir qu'elle constituait une subvention aux termes de l'article 1.1 a) i) et 1.1 b) de l'Accord SMC. L'Organe d'appel a infirmé les constatations du Groupe spécial, qui avait reconnu le bien-fondé de la position des États-Unis. Toutefois, en l'absence de constatations factuelles et de données de fait non contestées figurant dans le dossier qui soient suffisantes, l'Organe d'appel n'a pu compléter l'analyse. (rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1381 à 7.1414; et rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1013 à 1027)

les principaux acteurs européens.[1660] Peu après le transfert de Dassault, l'État français et Lagardère ont conclu le 15 février 1999 un accord sur la fusion d'Aérospatiale et de MHT, dans lequel ils précisaient les modalités financières initiales et les valorisations de l'opération.[1661] Il y a ensuite eu la signature, le 14 avril 1999, d'un pacte d'actionnaires confirmant bon nombre des modalités précédemment convenues, y compris les valorisations. Ce pacte établissait aussi des aspects spécifiques des rapports entre les parties en tant que principaux actionnaires d'ASM, conformément auxquels les parties s'engageaient à **[***]**.[1662]

6.951. En échange des actifs de MHT, Lagardère a obtenu 31,45% des actions d'ASM. Lagardère a acheté à l'État français une part additionnelle correspondant à 1,55% des actions, obtenant de ce fait une participation totale de 33% dans la nouvelle entreprise. Parallèlement à la vente de ces actions à Lagardère, l'État français a lancé une offre publique d'actions d'ASM, vendant au total 17% des actions d'ASM à des investisseurs institutionnels et publics à la Bourse de Paris. Une part additionnelle de 2,3% des actions attribuées a été achetée par ASM elle-même et revendue à ses salariés à des conditions préférentielles. L'État français ne détenait donc plus que 47,7% des actions de la société récemment fusionnée.

6.952. L'Union européenne qualifie la série d'opérations susmentionnée de "privatisation partielle" d'Aérospatiale, et fait valoir que cet événement a "éteint" les subventions pertinentes. Nous croyons donc comprendre que les arguments de l'Union européenne concernant l'"extinction" sont axés sur les opérations suivantes, qui ont transformé la participation de près de 100% de l'État français au capital d'Aérospatiale en une participation de 47,7% au capital d'ASM: a) l'accord conclu entre l'État français et Lagardère sur la valorisation des actifs respectifs des entités fusionnées, en vertu duquel l'État français détiendrait 68,55% des actions nominales et Lagardère, 31,45%; et b) le transfert de 18,55% de la participation de l'État français à des actionnaires privés. La même série d'opérations a fait l'objet des arguments de l'Union européenne concernant l'"extinction" dans la procédure initiale.[1663]

b "Opération globale concernant EADS"

6.953. EADS a été constituée conformément à la législation des Pays-Bas en société publique à responsabilité limitée (*naamloze vennootschap,* n.v.) en décembre 1998 afin, entre autres choses, "de détenir, de coordonner et de gérer des participations ou d'autres intérêts dans … l'industrie de l'aéronautique, de la défense, de l'espace et/ou des communications".[1664] Après la conclusion en 1999 des "accords de regroupement d'entreprises" entre les propriétaires d'ASM, de DASA et de CASA[1665], et l'approbation réglementaire ultérieure de la Commission européenne le 11 mai 2000[1666], les activités relatives à l'aéronautique, à l'espace et à la défense des partenaires français, allemand et espagnol au sein d'Airbus Industrie GIE ont été regroupées dans le cadre d'EADS le 10 juillet 2000.[1667] Les accords de regroupement d'entreprises prévoyaient que les actifs apportés par chacune des entités fusionnées seraient échangés contre 56,46% des actions d'EADS dans le cas d'ASM, 37,29% des actions d'EADS pour DaimlerChrysler et 6,25% des actions d'EADS pour la SEPI. Ces valorisations relatives des actifs ont été établies par rapport à la valeur comptable nette indiquée dans les comptes d'ASM, de DASA et de la SEPI pour l'exercice financier se terminant le 31 décembre 1999.[1668]

[1660] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, note de bas de page 4617 (citant Ministère des finances français, *Communiqué de presse*, 15 mai 1998, et plusieurs autres articles de presse présentés en tant qu'éléments de preuve dans la procédure initiale).

[1661] Voir, par exemple, Sénat, n°414 (session ordinaire de 1998-1999), *Rapport d'information, au nom de la Commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation, sur la restructuration de l'industrie aéronautique européenne*, pages 144, 145 et 155 (rapport du Sénat) (pièce initiale US-573) (pièce USA-327), page 155.

[1662] Pacte d'actionnaires relatif à ASM (pièce EU-59) (RCC), article 1.1 ("**[***]**").

[1663] Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.204.

[1664] Document de référence d'EADS, exercice 2000 (pièce EU-61), pages 8 et 10; mémorandum d'offre d'EADS (pièce EU-55), page 145.

[1665] Mémorandum d'offre d'EADS (pièce EU-55), page 140.

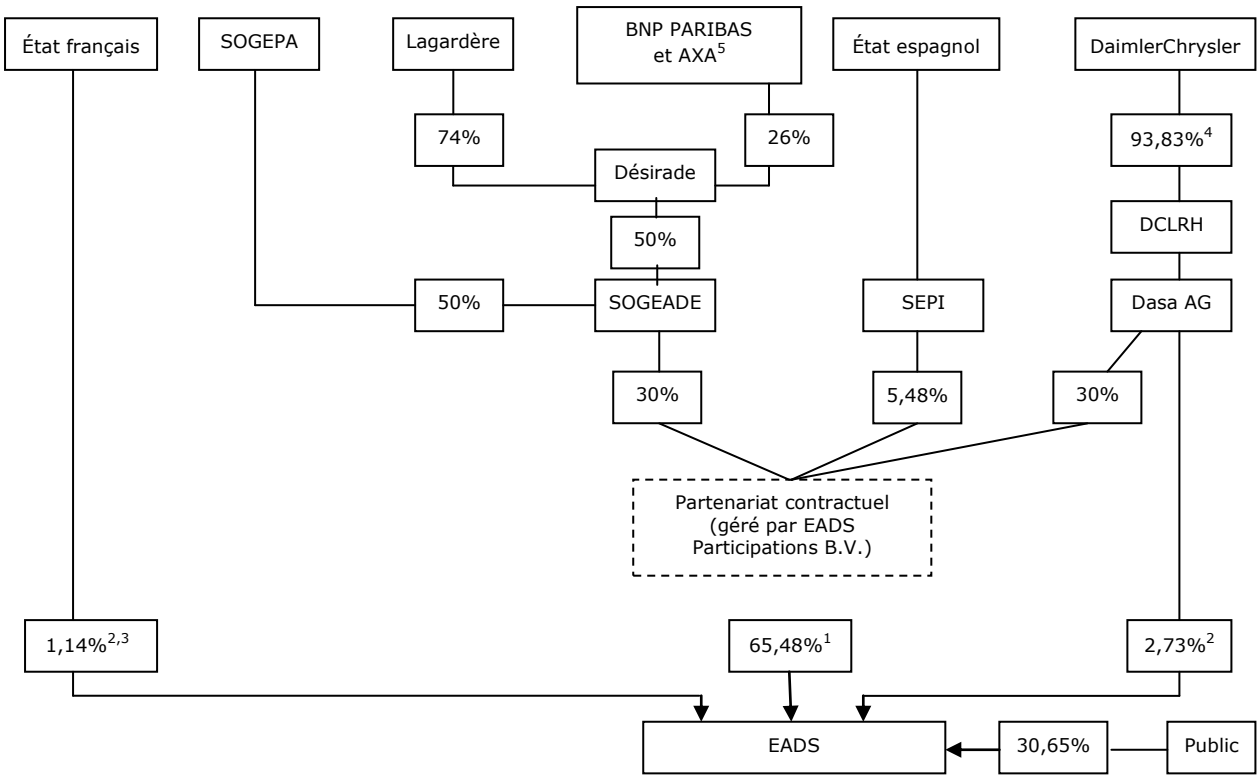
[1666] Décision sur la fusion EADS (pièce initiale US-479) (pièce USA-323).

[1667] Les apports pertinents (qui, dans le cas d'ASM, de DASA et de CASA, incluaient 100% de leurs activités relatives aux LCA dans le cadre du consortium Airbus Industrie) et la restructuration interne qui a précédé la fusion sont décrits dans le mémorandum d'offre d'EADS (pièce EU-55), pages 140 à 144.

[1668] Mémorandum d'offre d'EADS (pièce EU-55), page 144.

6.954. En même temps que s'achevait la fusion, une "offre globale" d'actions d'EADS a été lancée, qui comportait l'émission de nouvelles actions par EADS et la vente d'une partie des actions d'EADS détenues par l'État français, Lagardère ainsi que BNP Paribas et AXA.[1669] Les actions visées par l'"offre globale" ont été émises à trois catégories d'acheteurs sur la base suivante: a) 6,47% de la totalité des actions d'EADS ont été émises à des acheteurs institutionnels (à un prix de 19,00 euros par action); b) 9,95% de la totalité des actions d'EADS ont été émises à des particuliers achetant sur le marché de détail (à un prix réduit de 18,00 euros par action); et c) 1,5% de la totalité des actions d'EADS ont été émises aux "salariés remplissant les conditions requises du groupe EADS" (à un prix de 15,30 euros par action – soit une remise de 15% par rapport au prix d'offre sur le marché de détail).[1670] Il était prévu que les actions d'EADS seraient cotées en bourse à Paris, Francfort, Madrid, Bilbao, Barcelone et Valence. Le diagramme suivant montre la structure de propriété d'EADS après les opérations susmentionnées:

Figure 3: Diagramme de la structure de propriété d'EADS[1671]



1) EADS Participations B.V. exerce les droits de vote attachés à ces actions d'EADS souscrites par SOGEADE, DaimlerChrysler et la SEPI, qui conservent la propriété de ces actions.

2) L'État français et DaimlerChrysler exercent les droits de vote attachés à ces actions d'EADS (l'État français ayant placé ses actions auprès de la *Caisse des dépôts et consignations*) de la même façon qu'EADS Participations B.V. exerce les droits de vote regroupés au sein du partenariat contractuel.

3) Actions devant être distribuées gratuitement par l'État français à certains anciens actionnaires d'Aérospatiale Matra à la suite de la privatisation d'Aérospatiale Matra en juin 1999.

4) La quasi-totalité du solde est la propriété de la ville de Hambourg.

5) Agissant par l'intermédiaire d'une société commune, Istroise de Participations.

[1669] Mémorandum d'offre d'EADS (pièce EU-55), page 11. BNP Paribas et AXA sont présentés comme les copropriétaires d'Istroise de Participations (les "institutions financières françaises"). Istroise de Participations détiendrait finalement une participation indirecte dans EADS par le biais de sa participation de 26% dans Désirade et de la participation de 50% de cette dernière dans SOGEADE, laquelle, après l'"offre globale", devait détenir une participation de 30% dans EADS. (Voir ci-après le diagramme de la structure de propriété d'EADS.)

[1670] Mémorandum d'offre d'EADS (pièce EU-55), pages 11 et 12.

[1671] Repris du mémorandum d'offre d'EADS (pièce EU-55), page 132.

6.955. Séparément, en juin 2000, les partenaires fondateurs d'EADS et BAE Systems ont annoncé le regroupement de leurs activités respectives liées à Airbus dans le cadre de la Société Airbus intégrée (Airbus SAS). Conformément à l'accord de regroupement, tous les actifs de conception, d'ingénierie et de construction relatifs à Airbus situés en France, en Allemagne, en Espagne et au Royaume-Uni seraient transférés à Airbus SAS, ce transfert devant être achevé le 1er janvier 2001. EADS détiendrait une participation de 80% dans Airbus SAS, les 20% restants étant détenus par BAE Systems.[1672]

6.956. Dans ses communications, l'Union européenne n'a pas indiqué spécifiquement quelles étaient, parmi les nombreuses opérations impliquées dans les événements susmentionnés et, d'ailleurs, indispensables à ces événements, celles dont il était allégué qu'elles avaient "éteint" les subventions pertinentes.[1673] Au lieu de cela, elle a mentionné à maintes reprises dans ses arguments "la création d'EADS", "l'opération globale concernant EADS", "l'opération" et "l'opération concernant EADS"[1674], laissant entendre que sa position reposait sur l'incidence de toutes les opérations prises conjointement. Nous notons toutefois que, comme bon nombre des opérations pertinentes sont, par nature, corrélées et interdépendantes, il est difficile d'évaluer pleinement dans quelle mesure l'"opération {globale} concernant EADS" "éteint" les subventions pertinentes sans bien comprendre chacune des opérations individuelles qui ont rendu possibles les événements susmentionnés. À cet égard, nous rappelons que dans la procédure initiale, l'Organe d'appel a reproché au Groupe spécial de n'avoir "pas fourni d'explication ni de citation indiquant précisément quelles transactions de vente {concernant EADS} avaient été effectuées en bourse".[1675] Au vu des arguments de l'Union européenne, nous croyons comprendre qu'elle a fondé ses affirmations concernant l'"extinction" sur les éléments suivants: a) l'accord conclu par les partenaires Airbus pour regrouper leurs activités sur la base des valorisations des actifs respectifs des entités fusionnées, conformément auquel, au moins au début, 56,46% des actions d'EADS seraient détenues par les actionnaires d'ASM, 37,29% des actions d'EADS seraient détenues par DaimlerChrysler et 6,25% des actions d'EADS seraient détenues par la SEPI; et b) l'émission et la vente de toutes les actions qui étaient visées par l'"offre globale". Nous ne considérons pas que les arguments de l'Union européenne concernant l'"extinction" se rapportent au transfert des actifs relatifs aux LCA d'Airbus à Airbus SAS. Nous évaluerons le bien-fondé des arguments de l'Union européenne concernant l'"extinction" dans le contexte de l'"opération globale concernant EADS" en gardant à l'esprit les deux premières de ces trois séries d'opérations.

c Vente en 2006 de la participation de 20% de BAE Systems dans Airbus SAS

6.957. Comme cela a déjà été indiqué, en 2001, EADS et BAE Systems ont placé leurs actifs et activités relatifs à Airbus ainsi que leurs droits de participation dans Airbus GIE sous le contrôle d'une nouvelle société holding, Airbus SAS, EADS détenant 80% du capital d'Airbus SAS et BAE Systems détenant les 20% restants.[1676] Dans le cadre de cette opération, BAE Systems a négocié avec EADS un pacte d'actionnaires qui incluait une "option de vente", qu'elle a exercée en 2006, vendant sa participation de 20% à EADS pour 2,75 milliards d'euros.[1677] L'Union européenne fait valoir que cette vente a "éteint" une partie de toutes les subventions pertinentes préexistantes.

[1672] Mémorandum d'offre d'EADS (pièce EU-55), page 123.

[1673] Les nombreuses opérations nécessaires pour fusionner les entités pertinentes afin de créer EADS et de procéder à l'"offre globale" sont décrites dans différentes parties du mémorandum d'offre d'EADS (pièce EU-55). Plusieurs d'entre elles sont expliquées succinctement aux pages 132 à 145 de cette pièce.

[1674] Tout au long de ses communications, l'Union européenne fait référence à "la création d'EADS", à "l'opération globale concernant EADS", à "l'opération" et à "l'opération concernant EADS", sans indiquer exactement quelles étaient, parmi les nombreuses opérations ayant abouti à la création d'EADS, celles qui avaient effectivement "éteint" les subventions pertinentes. (Voir, par exemple, la première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 325, 332 et 334; et la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 255.)

[1675] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 730.

[1676] Voir plus haut les paragraphes 6.948 et 6.955.

[1677] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 345 et 346 (citant, entre autre choses, BAE Systems Interim Report, 12 septembre 2006 (pièce EU-64), page 10; et communiqué de presse de BAE Systems, "BAE Systems completes disposal of its Airbus Shareholding", 13 octobre 2006 (pièce EU-65)).

Constatations formulées dans la procédure initiale

6.958. Dans la procédure initiale, l'Union européenne avait fait valoir qu'une série d'opérations, y compris celles qui ont été brièvement exposées plus haut[1678], avait "éteint" la totalité ou une partie des subventions contestées et qu'il ne pouvait donc pas être constaté que ces opérations causaient des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis au titre de la Partie III de l'Accord SMC. Les affirmations de l'Union européenne étaient, en substance, fondées sur son interprétation des constatations du Groupe spécial et de l'Organe d'appel dans les affaires *États-Unis – Plomb et bismuth II* et *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* (les "affaires de privatisation"), dont l'Union européenne faisait valoir qu'elles avaient établi l'existence d'un "principe" selon lequel il était présumé que la vente d'une société dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande "supprim{ait} tout avantage conféré par les subventions antérieures" pour l'acheteur de cette société.[1679]

6.959. Pour le Groupe spécial initial, les affirmations de l'Union européenne soulevaient une question liminaire, "celle de savoir si, s'agissant d'une subvention dont l'existence {avait} été constatée, il {fallait} également constater qu'elle conf{érait} un avantage actuel ou persistant à l'entreprise bénéficiaire produisant le produit subventionné pour que cette subvention soit susceptible de causer des effets défavorables aux fins de l'article 5 de l'Accord SMC".[1680] Le Groupe spécial a répondu à cette question par la négative, ne partageant pas l'avis de l'Union européenne et constatant qu'il n'y avait aucune prescription à l'article 5 de l'Accord SMC imposant de démontrer l'existence d'un avantage "actuel" ou "persistant" pour établir l'existence d'effets défavorables.[1681] Néanmoins, il a ensuite formulé des *constatations subsidiaires* sur le point de savoir si, comme l'Union européenne l'avait fait valoir, "dans le contexte d'une allégation au titre de la Partie III de l'Accord SMC, il {était} présumé qu'un avantage existant conféré par une contribution financière accordée à un bénéficiaire {était} éteint par la vente ultérieure du bénéficiaire à un acheteur agissant dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande".[1682] Il a conclu que la position de l'Union européenne était dénuée de fondement.

6.960. Notant, entre autres choses, que l'Organe d'appel avait indiqué dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* que les constatations du Groupe spécial dans ce différend devaient être limitées à l'"ensemble très précis de faits et de circonstances" en cause dans cette affaire, le Groupe spécial a considéré qu'il ne serait pas approprié de reconnaître l'existence du "principe" de l'extinction avancé par l'Union européenne.[1683] En fait, selon le Groupe spécial:

> {D}ans la mesure où des rapports antérieurs de l'Organe d'appel étayent la conclusion que, dans un différend au titre de la Partie III de l'Accord SMC, des transferts de la propriété d'un producteur subventionné créent une présomption réfragable d'extinction de l'avantage conféré par des subventions antérieures, … il en serait ainsi uniquement dans les cas où i) des avantages résultant d'une contribution financière antérieure non récurrente, ii) sont conférés à une entreprise publique, et où iii) à la suite d'une privatisation dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, iv) les pouvoirs publics transfèrent la totalité ou l'essentiel de

[1678] Dans la procédure initiale, l'Union européenne a fait valoir qu'une quatrième série d'opérations avait également "éteint" les subventions contestées. Elle ne reprend pas ces allégations aux fins de la présente procédure de mise en conformité. (Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.204.)

[1679] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.202 à 7.204.

[1680] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.214.

[1681] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.218 à 7.221.

[1682] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs,* paragraphe 7.224.

[1683] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs,* paragraphe 7.239 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 117).

> la propriété et ne gardent aucune participation majoritaire dans le producteur privatisé.[1684]

6.961. Le Groupe spécial a ensuite examiné si les transactions de vente en cause possédaient ces quatre caractéristiques, et a constaté que l'Union européenne n'avait pas démontré qu'elle "satisf{aisaient} à tous les critères susmentionnés".[1685] L'Union européenne a fait appel des constatations du Groupe spécial.

6.962. L'Organe d'appel a confirmé la conclusion du Groupe spécial selon laquelle aucune prescription n'imposait de démontrer qu'une subvention conférait un avantage actuel, ou persistant, afin d'établir qu'elle causait des effets défavorables au sens de l'article 5 de l'Accord SMC. Toutefois, il a infirmé les constatations subsidiaires du Groupe spécial concernant l'"extinction" alléguée des subventions.[1686]

6.963. L'Organe d'appel a critiqué l'évaluation par le Groupe spécial des arguments de l'Union européenne concernant l'"extinction" parce qu'il a considéré que le Groupe spécial n'avait pas suffisamment examiné les circonstances entourant les opérations en cause. En particulier, il a constaté que le Groupe spécial n'avait pas formulé suffisamment de constatations factuelles sur le point de savoir si les transactions de vente pertinentes étaient effectuées dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, ou sur le point de savoir dans quelle mesure le changement de propriété entraînait un transfert du contrôle dans les sociétés concernées.[1687] De plus, comme il n'y avait pas suffisamment de constatations factuelles et de données de fait non contestées versées au dossier, l'Organe d'appel a expliqué qu'il n'était pas en mesure de "compléter l'analyse".[1688]

6.964. Ainsi, à la différence de ses arguments concernant l'"extraction" alléguée des subventions, les affirmations de l'Union européenne concernant l'"extinction" des subventions n'ont pas été tranchées à la fin de la procédure initiale. Il nous appartient donc d'examiner le bien-fondé des affirmations de l'Union européenne, telles qu'elles ont été présentées et débattues par les parties dans le présent différend sur la mise en conformité, compte tenu des indications de l'Organe d'appel. À cet égard, toutefois, nous notons que bien qu'elle ait en fin de compte infirmé les constatations du Groupe spécial initial, la section de l'Organe d'appel connaissant du différend initial a rendu trois opinions séparées sur la question qui est au centre des arguments de l'Union européenne, à savoir si "des privatisations partielles et des {transactions de} vente{} entre parties privées", telles que celles qui sont en cause dans la présente procédure, peuvent éteindre des subventions antérieures.

6.965. Les États-Unis soutiennent que les trois opinions séparées démontrent que l'Organe d'appel n'a pas souscrit à une approche unique pour régler la question, ce qui implique que la meilleure façon d'évaluer le bien-fondé des arguments de l'Union européenne concernant l'"extinction" serait de les examiner séparément au regard de chacune des trois opinions.[1689] L'Union européenne souligne toutefois qu'ailleurs dans son rapport, l'Organe d'appel a indiqué explicitement que "{p}our traiter correctement la question de la pertinence de ces transactions … le Groupe spécial aurait dû examiner si chacune des ventes était effectuée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, et dans quelle mesure elle comportait un transfert de propriété et de contrôle aux nouveaux propriétaires".[1690] Pour l'Union européenne, les

---

[1684] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.248.

[1685] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.249.

[1686] Bien que l'Organe d'appel ait souscrit à la constatation du Groupe spécial selon laquelle l'article 5 n'exigeait pas du plaignant qu'il démontre l'existence d'un "avantage persistant" pendant la période de référence, il a ensuite examiné l'appel de l'Union européenne concernant le rejet par le Groupe spécial de ses arguments concernant l'"extinction" "compte tenu de {sa} constatation … selon laquelle les "événements intermédiaires" {étaient} pertinents pour une analyse des effets défavorables". (rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, note de bas de page 1655)

[1687] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 735.

[1688] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 727 à 736.

[1689] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 235.

[1690] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 225 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 733).

opinions séparées de l'Organe d'appel peuvent être conciliées d'une manière qui est compatible avec cette déclaration, ce qui implique que l'Organe d'appel a admis non seulement qu'il était possible que "des privatisations partielles et des {transactions de} vente{} entre parties privées" "éteignent" une subvention, mais aussi qu'il était possible de le démontrer en montrant que les transactions de vente pertinentes: a) avaient été effectuées dans des "conditions de pleine concurrence"; b) avaient été effectuées à la "juste valeur marchande"; et c) avaient entraîné un transfert de propriété et de contrôle de l'État aux nouveaux propriétaires privés.

6.966. Il ressort du rapport de l'Organe d'appel que les trois opinions séparées ont été rendues parce que la section de l'Organe d'appel connaissant de l'appel n'a pas pu parvenir à une "communauté de vues" sur le point de savoir si "des privatisations partielles et des {transactions de} vente{} entre parties privées" pouvaient éteindre une subvention antérieure.[1691] Malgré cette absence de communauté de vues, l'Organe d'appel a néanmoins infirmé le rejet par le Groupe spécial des arguments de l'Union européenne, estimant que le Groupe spécial n'avait pas formulé de constatations factuelles suffisantes. Toutefois, en l'absence d'une opinion unique clairement énoncée par l'Organe d'appel concernant la mesure dans laquelle "des privatisations partielles et des {transactions de} vente{} entre parties privées" pouvaient éteindre une subvention antérieure et, par conséquent, le critère juridique qui aurait dû guider l'analyse factuelle du Groupe spécial initial, nous ne voyons pas quels sont exactement les éléments dont il faut ou non établir l'existence pour accepter ou rejeter les arguments de l'Union européenne concernant l'"extinction" dans la présente procédure de mise en conformité. Pour cette raison, nous avons décidé d'examiner le bien-fondé des arguments de l'Union européenne concernant l'"extinction" suivant la logique de chacune des trois opinions séparées. À la différence de l'Union européenne, nous ne pensons pas que les trois opinions séparées puissent être raisonnablement conciliées. D'ailleurs, comme cela a déjà été indiqué, l'Organe d'appel lui-même a dit que la raison pour laquelle trois opinions séparées avaient dû être exprimées était qu'il avait été impossible de parvenir à une "communauté de vues" sur la question.

6.967. Le premier des trois membres de l'Organe d'appel a été clair en ce qui concerne la mesure dans laquelle les principes découlant des "affaires de privatisation" pouvaient être appliqués aux opérations pertinentes, constatant explicitement que "cette règle ne s'appliqu{ait} pas aux privatisations partielles ni aux ventes entre parties privées".[1692] L'Union européenne fait toutefois valoir que ce membre de l'Organe d'appel a employé l'expression "privatisations partielles ou … ventes entre parties privées" pour désigner les opérations comportant *moins qu'*un transfert de propriété et de contrôle complet ou important". Elle croit comprendre que cette déclaration signifie que le premier membre de l'Organe d'appel a reconnu que "la règle de la {privatisation} couvrait *effectivement* les opérations comportant un transfert de propriété et de contrôle *important*", ce qui signifie qu'il peut être constaté que des "privatisations partielles ou ventes entre parties privées" comportant un transfert de propriété et de contrôle important ont éteint une subvention.[1693]

6.968. La déclaration intégrale du premier membre de l'Organe d'appel est ainsi libellée:

> Notant que l'Organe d'appel a précédemment établi dans des affaires de privatisation qu'une privatisation complète, réalisée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, comportant un transfert de propriété et de contrôle complet ou important, "étei{gnait}" les subventions antérieures, un membre est d'avis que cette règle ne s'applique pas aux privatisations partielles ni aux ventes entre parties privées.[1694]

6.969. À notre avis, cette opinion reconnaît simplement que la série d'affaires concernant une "privatisation" s'appliquera dans les circonstances factuelles où il y a une "privatisation complète, réalisée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, comportant un transfert de propriété et de contrôle complet ou important". Il s'ensuit donc qu'en constatant que "cette règle" ne s'appliquait pas aux "privatisations partielles ou ventes entre parties privées", le

[1691] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 726.
[1692] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 726 a).
[1693] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 236. (italique dans l'original)
[1694] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 726 a).

premier membre de l'Organe d'appel a forcément rejeté la possibilité que ces opérations puissent avoir les caractéristiques d'une "privatisation complète". Si ce membre de l'Organe d'appel avait estimé que des "privatisations partielles ou ventes entre parties privées" pouvaient éventuellement comporter "un transfert de propriété et de contrôle important", comme l'affirme l'Union européenne, il n'aurait pas été nécessaire qu'il déclare que la série d'affaires concernant une "privatisation" ne pouvait *pas* s'appliquer aux "privatisations partielles ou ventes entre parties privées", étant donné que, de toute évidence, selon ce raisonnement, elle le pourrait. Nous ne sommes donc pas convaincus par l'interprétation donnée par l'Union européenne de l'opinion séparée du premier membre de l'Organe d'appel. Comme nous l'avons déjà fait observer, nous considérons que ce membre a exprimé une opinion très claire et très simple: la série d'affaires concernant une privatisation ne s'applique pas aux "privatisations partielles et aux {transactions de} vente{} entre parties privées". L'application de cette logique à l'affaire à l'examen nous amènerait à rejeter les arguments de l'Union européenne concernant l'"extinction".

6.970. Le troisième membre de l'Organe d'appel qui a énoncé un point de vue a dit qu'il "dout{ait} fort qu'une acquisition d'actions, réalisée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, constitue des circonstances pertinentes justifiant la conclusion qu'il y a eu extinction d'un avantage".[1695] Il a ensuite expliqué, entre autres choses, ce qui suit:

> Une subvention accordée à une société bénéficiaire contribue à la valeur nette des actifs de cette société. La valeur de ces actifs assure au bénéficiaire un flux accru de revenus futurs pendant la durée de vie des actifs. Les actifs sont la propriété du bénéficiaire. Les actionnaires du bénéficiaire ont droit aux dividendes qui peuvent être annoncés par le bénéficiaire et à tous gains en capital découlant des revenus accrus imputables au bénéficiaire. Lorsque des actions changent de mains dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, l'acheteur paie un prix qui, selon son estimation, attribue une valeur appropriée aux revenus futurs du bénéficiaire. Ces revenus proviennent de tous les actifs du bénéficiaire, y compris de l'avantage conféré par toute subvention versée au bénéficiaire. Un actionnaire peut ne pas évaluer correctement ou ne pas gérer convenablement les actifs du bénéficiaire. C'est précisément pour cette raison que des ventes d'actions ont lieu: l'acheteur pense que les actifs, convenablement gérés, prendront avec le temps une valeur supérieure au prix payé et le vendeur pense le contraire. L'avenir dira lequel des deux a raison. *Le point central est qu'une vente d'actions, qu'elle confère ou non un contrôle, transfère les droits associés aux actions à un nouveau propriétaire. Les actifs de la société, auxquels les actions sont attachées, ne changent pas du tout. Il ne pourrait pas en être autrement, parce qu'alors l'acheteur ne tirerait pas pleinement avantage de la transaction: il paierait un actif (la subvention) qui avait été "éteint" par la transaction de vente elle-même.* Les actions des sociétés cotées sont très fréquemment négociées en bourse et il n'y a aucune crainte que les ventes sur le marché ne diminuent la valeur sous-jacente des actifs détenus par ces sociétés. La variation du prix des titres cotés reflète les évaluations divergentes que les acheteurs et les vendeurs font des sociétés et de leurs actifs sous-jacents. *Il n'y a cependant rien dans ces transactions qui extraie la valeur d'un actif quel qu'il soit, y compris l'avantage conféré par une subvention accordée quelle qu'elle soit. Cette subvention continue d'avantager le bénéficiaire, même si les actions du bénéficiaire changent de propriétaire d'un jour à l'autre*. Étant donné que l'Organe d'appel, en l'espèce, n'a pas besoin d'émettre une quelconque opinion finale sur la question de l'extinction dans le contexte d'une privatisation partielle ou d'une vente entre parties privées, ces questions ne nécessitent pas une détermination ayant un caractère plus définitif.[1696] (pas d'italique dans l'original)

6.971. À notre avis, l'opinion du troisième membre de l'Organe d'appel rejetait pour ainsi dire la possibilité de constater qu'un transfert d'actions à la juste valeur marchande et dans des conditions de pleine concurrence éteignait une subvention préexistante. Néanmoins, il nous est difficile de comprendre en quoi elle laissait la possibilité d'accepter les arguments de l'Union européenne concernant l'"extinction". À cet égard, nous notons spécifiquement que le troisième

[1695] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 726 c).

[1696] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 726 c).

membre de l'Organe d'appel a considéré qu'il n'y avait "*rien*" dans un transfert d'actions qui "extra{yait} la valeur d'un actif quel qu'il soit, *y compris l'avantage conféré par une subvention accordée quelle qu'elle soit.* Cette *subvention continu{ait} d'avantager le bénéficiaire, même si les actions du bénéficiaire chang{aient} de propriétaire d'un jour à l'autre*". Selon nous, l'application de cette logique à l'affaire à l'examen nous amènerait à rejeter les arguments de l'Union européenne concernant l'"extinction".

6.972. Enfin, contrairement aux premier et troisième membres de l'Organe d'appel dans leurs opinions séparées, le deuxième membre a reconnu que la "*raison d'être*" des "affaires de privatisation" *pouvait* également s'appliquer aux situations de privatisation partielle ou de transferts d'actions entre parties privées. Toutefois, ce membre a rappelé qu'il n'existait ""aucune règle inflexible" voulant qu'un "avantage" découlant de contributions financières accordées avant une privatisation cesse d'exister après une privatisation dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande". Pour ce membre, les faits propres à l'affaire à l'examen seraient cruciaux, et une "question importante qui se pos{erait} dans ce contexte {serait} celle de savoir dans quelle mesure la privatisation partielle ou les transactions entre parties privées {avaient} entraîné un transfert de contrôle aux nouveaux propriétaires qui {avaient} payé la juste valeur marchande pour les parts de la société".[1697] Par conséquent, il apparaît que le deuxième membre de l'Organe d'appel a prudemment plaidé en faveur d'une approche fondée sur les faits pour déterminer si la "*raison d'être*" des "affaires de privatisation" pouvait s'appliquer aux "privatisations partielles ou {transactions de} vente{} entre parties privées". D'après ce que nous croyons comprendre, cette logique suppose qu'il faudrait déterminer le bien-fondé des arguments de l'Union européenne concernant l'"extinction" en évaluant si les transactions de vente pertinentes: a) ont été effectuées dans des "conditions de pleine concurrence"; b) ont été effectuées à la "juste valeur marchande"; et c) "ont entraîné un transfert de contrôle" de l'État aux nouveaux propriétaires privés.[1698] Dans le reste de la présente sous-section, nous examinons dans quelle mesure c'était le cas en ce qui concerne chacun des trois événements portant "extinction" allégués.

Fusion de 1999 entre Aérospatiale et Matra Hautes Technologies

a Les opérations pertinentes ont-elles été effectuées dans des "conditions de pleine concurrence"?

6.973. Dans la procédure initiale, nous avons rappelé, que bien que la "notion de "conditions de pleine concurrence" {ne soit} pas définie dans l'Accord SMC", "dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – CE)*, le Groupe spécial de la mise en conformité {avait} examiné différentes définitions de l'expression "arm's length" (conditions de pleine concurrence) données par les dictionnaires, qui toutes mettaient l'accent sur l'indépendance des parties dans les transactions effectuées dans des conditions de pleine concurrence".[1699] Conformément à ce critère, nous examinerons les affirmations de l'Union européenne concernant les opérations pertinentes en déterminant la mesure dans laquelle ces opérations impliquaient deux parties indépendantes et non liées agissant dans leur propre intérêt. Il apparaît que l'Union européenne et les États-Unis ont tous deux généralement accepté cette définition aux fins du présent différend.[1700]

6.974. Selon l'Union européenne, le fait que la fusion entre Aérospatiale et MHT a eu lieu dans des conditions de pleine concurrence est attesté par le fait que l'État français et Lagardère étaient des entités indépendantes, "conseillées de manière indépendante par des conseillers expérimentés, qui

[1697] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 726 b).

[1698] Nous ne savons pas très bien si l'importance accordée par le deuxième membre de l'Organe d'appel à la nature factuelle de l'analyse de ces trois éléments signifie que, comme les États-Unis le font valoir, d'autres facteurs pourraient aussi devoir être examinés. Toutefois, compte tenu de nos conclusions finales relatives au bien-fondé des arguments de l'Union européenne concernant l'"extinction", nous estimons qu'il n'est pas nécessaire que nous exprimions une quelconque opinion sur cette question.

[1699] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, note de bas de page 2175 (citant le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – CE)*, paragraphes 7.133 et 7.134).

[1700] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 298; observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial; et réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial.

ont protégé les intérêts de leurs clients respectifs dans l'opération".[1701] Par contre, les États-Unis font valoir que la fusion n'était pas une opération réalisée dans des conditions de pleine concurrence parce qu'elle a été "conçue sur mesure pour Lagardère", donnant à entendre que l'État français n'avait pas agi dans son propre intérêt indépendant s'agissant des opérations pertinentes.[1702] Ils trouvent des éléments à l'appui de cette allégation dans un certain nombre de documents, y compris un rapport de la Commission "de la production et des échanges" de l'Assemblée nationale française, dont ils le soutiennent qu'il fait état d'une "vive condamnation des conditions que Lagardère avait pu obtenir:

> Il apparaît que les conditions de la fusion sont plutôt favorables à Lagardère SCA. D'après M. Elie Cohen, membre du Conseil d'analyse économique, une valorisation réaliste devait donner à Lagardère SCA 20% du capital d'Aerospatiale. Dans de telles conditions, on ne peut que s'interroger quant à une éventuelle sous-évaluation d'Aérospatiale lors de l'opération de fusion. Votre rapporteur {c'est-à-dire l'auteur du rapport} déplore cet état de fait, qui a donné lieu à une "lagardisation" du groupe public …[1703]

6.975. De même, les États-Unis signalent un article paru dans *The Economist*, dans lequel il est mentionné, entre autres choses, que la fusion était "{u}ne privatisation bâclée effectuée à un prix très avantageux", qui a été décrite par des "anciens d'Airbus … comme le hold-up du siècle".[1704] De plus, ils font valoir que du fait que la fusion ASM s'inscrivait dans le cadre d'un "plan des pouvoirs publics français visant à "promouvoir une stratégie concertée pour l'industrie aéronautique française dans le contexte plus large des alliances qui {devaient} être conclues … entre les principaux acteurs européens"", les parties à la fusion "n'agissaient pas de manière indépendante, mais l'État français tentait plutôt de promouvoir les sociétés mêmes dont il se portait acquéreur".[1705]

6.976. Nous rappelons que ce qui motivait l'État français à réaliser la fusion, c'était explicitement le renforcement de la position de l'industrie française de l'aéronautique et de la défense dans le regroupement à l'échelle européenne dont les pouvoirs publics liés à Airbus étaient convenu le 9 décembre 1997.[1706] La fusion ASM n'était donc pas une "privatisation partielle" en vue du désengagement partiel de l'État français du secteur des LCA, mais visait plutôt dès le départ à créer une société d'aéronautique et de défense française de plus grande taille en vue de sa participation au regroupement à l'échelle européenne envisagé. Comme Matra-Hautes Technologies était un intervenant important dans l'industrie française de l'aéronautique et de la défense, il est évident que les objectifs de l'État français allaient forcément au-delà de ses propres intérêts économiques dans l'opération considérée, recoupant ceux de Lagardère. Nous ne sommes donc pas convaincus que l'État français, bien qu'ayant été conseillé de manière indépendante par des "banques d'affaires réputées", ait agi uniquement dans son propre intérêt *indépendant*. En revanche, en choisissant de fusionner Aérospatiale avec Matra-Hautes Technologies afin de permettre à l'industrie française de l'aéronautique et de la défense d'être mieux placée dans le regroupement de l'industrie à l'échelle européenne, l'État français a aussi naturellement servi au moins une partie des intérêts de Lagardère.[1707]

[1701] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 318; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 251; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial.

[1702] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 261; et réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial.

[1703] Réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial (traduisant et citant *Assemblée nationale, Avis n° 1866 présenté au nom de la Commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 2000 (n° 1805)*, 14 octobre 1999 (pièce initiale US-593) (pièce USA-328). Voir aussi la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 261 (citant la même pièce)).

[1704] Réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial (citant "Airbus: The Making of a Jumbo Problem", *The Economist,* 9 novembre 2006 (pièce USA-522)).

[1705] Réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial (citant le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1410 et note de bas de page 4617).

[1706] Voir plus haut le paragraphe 6.950. Le caractère stratégique pour l'État français de l'opération de fusion ASM est examiné plus en détail dans les sous-sections suivantes.

[1707] Nous rappelons à cet égard que le pacte d'actionnaires relatif à ASM établissait des aspects spécifiques des rapports entre les parties en tant que principaux actionnaires d'ASM, conformément auxquels les parties s'engageaient à **[***]**. Voir plus haut le paragraphe 6.950.

6.977. Par conséquent, sur la base des éléments de preuve qui nous ont été présentés, nous constatons que l'Union européenne n'a pas démontré que la fusion d'Aérospatiale et de Matra Hautes Technologies en 1999 était une opération effectuée dans des "conditions de pleine concurrence".

b Les opérations pertinentes ont-elles été effectuées à la "juste valeur marchande"?

6.978. L'Union européenne fait valoir que les opérations impliquées dans la fusion d'Aérospatiale avec Matra-Hautes Technologies ont toutes été effectuées à une "juste valeur marchande". Elle affirme que pendant la période ayant précédé la fusion, Aérospatiale et Matra Hautes Technologies ont toutes deux été évaluées par des banques d'affaires indépendantes, et que le prix de l'action établi sur la base de ces évaluations correspondait à la valeur marchande et a été appliqué à tous les actionnaires de la nouvelle entité issue de la fusion (à l'exception de la part de 2,3% vendue aux salariés). En outre, elle explique que, comme l'exige la législation française, la fusion a été examinée par les commissaires à la scission, dont elle dit qu'il s'agit d'un groupe d'experts indépendants nommés par le Tribunal de commerce de Paris.[1708] Pour les États-Unis, toutefois, les valorisations ayant servi à établir le prix des transactions de vente d'actions ne correspondaient pas à la "juste valeur marchande" des actifs d'Aérospatiale par rapport à ceux de MHT. En particulier, les États-Unis font valoir que le nombre total d'actions reçues par Lagardère dans le cadre de la fusion était "de très loin supérieur" à la valeur des actifs apportés par MHT lors de l'opération, ce qui donnait à penser que l'État français avait accordé une compensation excessive à Lagardère pour sa participation, et sous-évalué Aérospatiale. Selon les États-Unis, cette conclusion est étayée par les déclarations et assertions contenues dans de nombreux documents.[1709]

6.979. Tout d'abord, les États-Unis se réfèrent à la déclaration susmentionnée du rapporteur de la Commission "de la production et des échanges" de l'Assemblée nationale française, ainsi qu'à un rapport du Sénat français, dans lequel l'auteur estime que "{d}ans une perspective patrimoniale et stratégique, il aurait été souhaitable de mieux valoriser le nouveau groupe {ASM}".[1710] Selon eux, les deux documents montrent que "Lagardère et ceux qui ont acheté des actions après l'introduction partielle en bourse" ont bénéficié d'un "traitement de faveur".[1711] L'Union européenne rejette toutefois la pertinence des deux rapports, affirmant qu'ils expriment les "opinions {politiques} de membres de l'Assemblée nationale française qui s'opposaient au gouvernement français".[1712]

6.980. S'agissant d'abord de la déclaration contenue dans le rapport du Sénat français, nous notons que le passage cité par les États-Unis n'exprime pas le point de vue selon lequel le gouvernement français a sous-évalué Aérospatiale par rapport à un *point de repère du marché*, mais indique seulement qu'une meilleure valorisation aurait été *souhaitable* dans une perspective patrimoniale et stratégique. Nous ne voyons pas très bien si le fait de déclarer qu'une meilleure valorisation aurait été préférable dans une *perspective patrimoniale et stratégique* revient à dire que la valorisation convenue était inférieure à la "juste valeur marchande". En effet, les préoccupations stratégiques qui faisaient qu'une meilleure valorisation aurait été préférable sont identifiées dans le rapport comme étant les risques associés à la divulgation publique de la valeur d'Aérospatiale à une époque où les efforts de restructuration de l'industrie aérospatiale européenne butaient sur des divergences d'évaluation des entreprises aérospatiales.[1713] Néanmoins, il ressort clairement d'une autre déclaration faite dans le rapport du Sénat français

[1708] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 312 et 317.

[1709] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 261 et 262; et réponse des États-Unis aux questions n° 8 et 10 du Groupe spécial.

[1710] Réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial (citant le rapport du Sénat (pièce initiale US-573) (pièce USA-327), pages 144, 145 et 155).

[1711] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 261; et réponse des États-Unis à la question n° 10 du Groupe spécial (les deux citant le rapport du Sénat (pièce initiale US-573) (pièce USA-327), pages 144, 145 et 155; et *Assemblée Nationale, Avis n° 1866 présenté au nom de la Commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 2000 (n° 1805)*, 14 octobre 1999 (pièce initiale US-593) (pièce USA-328)).

[1712] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial.

[1713] Rapport du Sénat (pièce initiale US-573) (pièce USA-327), page 144 ("À l'heure où la structuration de l'industrie aéronautique européenne bute en particulier sur des divergences d'évaluation des entreprises, une telle évaluation consiste à dévoiler ses cartes aux partenaires.").

que son auteur jugeait important de vérifier que les actifs apportés par Aérospatiale par rapport à ceux apportés par MHT n'avaient pas été sous-évalués.[1714] Toutefois, il est également clair que l'une des raisons pour lesquelles l'auteur conclut en définitive que le gouvernement français aurait pu obtenir un meilleur résultat dans le cadre de la fusion ASM était la forte demande de participation à l'introduction en bourse.[1715]

6.981. Les doutes concernant la valorisation qui ont été exprimés dans l'extrait du rapport de la Commission "de la production et des échanges" invoqué par les États-Unis découlent d'une évaluation effectuée par "M. Elie Cohen, membre du Conseil d'analyse économique". Toutefois, les détails de l'évaluation de M. Cohen ne sont ni spécifiquement examinés dans l'extrait du rapport présenté en tant qu'élément de preuve, ni présentés par ailleurs lors de la présente procédure. Eu égard à cela, la déclaration en cause ne peut pas être considérée comme représentant plus que l'opinion du rapporteur de la Commission, dont nous rappelons qu'il est présenté par l'Union européenne comme un membre de l'Assemblée nationale française, qui s'opposait au gouvernement français. Il n'apparaît donc pas que, pris isolément, les deux rapports invoqués par les États-Unis sont particulièrement convaincants ou probants en ce qui concerne la question en cause.

6.982. Les États-Unis disent que le rendement inférieur à celui du marché obtenu par l'État français pour la vente de ses actions dans le cadre de la fusion ASM est également attesté par les déclarations contenues dans deux articles de presse, dont le premier a été publié par Reuters quatre jours seulement avant que l'État français et Lagardère ne conviennent des modalités initiales et des valorisations de la fusion. L'article de Reuters précisait ce qui suit:

> Selon des analystes et des sources dans l'industrie, l'opération a été retardée par d'importantes différences dans les valorisations présentées par le groupe Lagardère et le Trésor.
>
> Des responsables syndicaux ont affirmé jeudi qu'ils craignaient que Lagardère ne bénéficie d'un traitement de faveur en ce qui concerne les modalités de la fusion et ne verse qu'une petite soulte pour obtenir le tiers du nouveau groupe.
>
> Bernard Devert, membre du bureau fédéral de la CGT pour le secteur aérospatial, a dit à des journalistes que Lagardère pourrait ne payer qu'environ 1,2 milliard de francs pour détenir le tiers du groupe Aérospatiale-Matra.
>
> Il n'a pas précisé la source de ce chiffre, qui est inférieur aux deux à cinq milliards de francs annoncés dans la presse française et que, selon les estimations d'analystes du marché, Lagardère pourrait devoir payer.
>
> …
>
> Les syndicats craignent que, pour des raisons politiques, le gouvernement ne cède aux exigences de Lagardère concernant une participation de 33% et n'accepte qu'une soulte minimale.
>
> "Nous ne pouvions admettre que, pour réaliser un accord politique, la partie Aérospatiale soit volontairement sous-évaluée", a dit aux journalistes le délégué syndical CFDT d'Aérospatiale Jacques Debesse.
>
> Dans une lettre qu'il a envoyée au premier ministre Lionel Jospin et dont Reuteurs a pris connaissance, Christian Saulnier, administrateur CGT d'Aérospatiale, a écrit que les évaluations d'Aérospatiale à 40 milliards de francs étaient anormalement sous-estimées.

[1714] Rapport du Sénat (pièce initiale US-573) (pièce USA-327), page 145 ("En outre, et surtout il importe de vérifier que la valorisation de l'actif public n'a pas été minorée par rapport à celle de l'actif apporté par Lagardère SCA ce qui serait synonyme de perte sèche pur l'État.").

[1715] Rapport du Sénat (pièce initiale US-573) (pièce USA-327), page 155 ("{L}es conditions de la mise sur le marché … laissent penser que l'État n'a pas tiré tout le parti des perspectives d'une entreprise dont le potentiel devrait être mieux exploité à l'avenir. … La sur-souscription du placement réservé aux institutionnels …, le bond du titre le premier jour de sa cotation … en témoignent.").

> "Cette sous-évaluation place la société nationale dans une position extrêmement désavantageuse par rapport à BAE (British Aerospace) et DaimlerChrysler Aerospace sur l'échiquier européen", d'après la lettre.[1716]

6.983. Le deuxième article de presse invoqué par les États-Unis a été publié dans *The Economist* en 2006. Il contenait les observations dignes d'intérêt suivantes:

> {La fusion Aérospatiale-Matra} a été parachevée en juin 1999 une fois toutes les formalités accomplies. L'examen de l'opération par des comptables nommés par le tribunal a fait partie de ce processus. Ces derniers se sont d'abord employés à vérifier si la valeur des actions de MHT correspondait au moins au chiffre de 618 millions {d'euros} inscrit dans les livres comptables de Lagardère. Ils n'ont eu aucune difficulté à s'acquitter de cette tâche, et leur rapport est public. La tâche plus délicate consistait à justifier l'attribution à Lagardère d'une part d'un tiers de la bien plus grande société. Leur rapport intégral sur cet aspect n'est pas public, mais leurs constatations figurent dans un document, dont *The Economist* a obtenu copie, qu'Aérospatiale-Matra a dû déposer auprès de la Bourse française avant la vente d'actions au public.
>
> Les experts se sont visiblement trouvés dans une position difficile, comme ils l'ont indiqué. Le document fait état de "trois grands facteurs limitatifs" dans leur processus d'évaluation qui "pourraient affecter la valeur d'échange dans une mesure difficile à chiffrer". Il y avait d'abord "l'accès limité ou tardif à certaines informations significatives". Il y avait ensuite l'existence d'"incertitudes sortant de la fourchette normale de prévision" et, enfin, les "hypothèses à la base de l'élaboration des prévisions de trésorerie". Ce qui justifiait fondamentalement de transférer jusqu'à un tiers des actions à Lagardère, c'était l'importance stratégique de l'opération pour les industries françaises de l'aérospatiale et de la défense, et les "risques encourus par Lagardère".
>
> Un analyste parisien de renom, Jean Gatty, a attribué à MHT une valeur de l'ordre de 750 millions à 1,4 milliard {d'euros}. Après le premier jour de vente des actions d'Aérospatiale-Matra, la participation d'un tiers que Lagardère avait obtenue en échange de MHT valait 2,8 milliards {d'euros}. Il n'y a rien d'étonnant à ce que, lors d'une récente conférence sur l'aviation tenue à Monte-Carlo, à laquelle assistait l'ancien patron légendaire d'Airbus, Jean Pierson, homme d'Aérospatiale jusqu'au bout des ongles …, des anciens d'Airbus aient qualifié cette opération de "hold-up du siècle". Des vétérans d'Airbus ressentent de l'amertume devant ce que les "Lagardère boys", comme on les appelle chez l'avionneur, ont fait de l'organisation qu'ils avaient construite pour s'attaquer à Boeing.[1717]

6.984. Il n'apparaît pas que l'Union européenne a spécifiquement à l'invocation par les États-Unis de l'article de Reuters de 1999. Par contre, elle rejette la pertinence de l'article paru dans *The Economist*, affirmant que les déclarations faisant état des opinions d'"anciens d'Airbus" dont l'identité n'a pas été révélée lors d'une "conférence sur l'aviation" indéterminée seraient probablement qualifiées de "ouï-dire" devant les tribunaux nationaux des États-Unis.[1718]

6.985. Pris isolément, les deux articles de presse susmentionnés indiquent tout au plus, selon nous, que certaines personnes proches d'Aérospatiale ou ayant un rapport avec, la fusion ASM étaient d'avis que l'État français n'obtiendrait pas, et n'a pas obtenu, une "juste valeur marchande" pour la vente des actions qu'il détenait dans ASM. Toutefois, en l'absence d'autres éléments de preuve corroborants qui se rapporteraient plus directement aux valorisations effectives réalisées par les banques d'affaires concernées, nous sommes peu disposés à accepter ces éléments de preuve comme base d'un rejet des affirmations de l'Union européenne concernant la "juste valeur marchande" des opérations pertinentes. À cet égard, nous notons que les déclarations rapportées dans *The Economist* au sujet des constatations desdits "comptables

[1716] "FOCUS – *Aérospatiale-Matra* merger in weeks – official", Reuters, 11 février 1999 (pièce initiale US-596) (pièce USA-329).

[1717] "Airbus: The Making of a Jumbo Problem", *The Economist*, 9 novembre 2006 (pièce USA-522).

[1718] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 10 du Groupe spécial.

nommés par le tribunal" chargés d'examiner la valorisation de MHT correspondent aux déclarations dont il est dit dans le mémorandum d'offre d'Aérospatiale-Matra qu'elles ont été faites par un "groupe d'experts indépendants" nommés conformément à la législation française pour examiner l'opération. Bien que nous ayons tendance à penser que le "groupe d'experts indépendants" mentionné dans ces deux sources correspond à ce que l'Union européenne appelle les commissaires à la scission, nous ne pouvons pas en être certains parce qu'il n'a pas été présenté de copie du rapport des commissaires en tant qu'élément de preuve.

6.986. Le mémorandum d'offre d'Aérospatiale-Matra cite un extrait du rapport du "groupe d'experts indépendants" lorsqu'il donne des précisions sur l'apport des actifs de MHT dans le cadre de l'opération de fusion:

> Conformément à la législation française, un groupe d'experts indépendants a été nommé pour examiner la valorisation des actions de MHT et le caractère équitable du rapport d'échange adopté par les parties.
>
> Lorsqu'il a remis son rapport le 27 mars 1999, le groupe a mentionné trois facteurs limitatifs concernant son examen. Ces facteurs sont les suivants:
>
> > *"i) un accès limité ou tardif à certaines informations significatives pour des motifs de délai ou de confidentialité, également lié aux tensions inhérentes à des négociations de cette importance;*
> >
> > *ii) des prévisions de flux de trésorerie conditionnées par les hypothèses formulées lors de leur préparation: taux de change futurs du dollar; les perspectives d'activité dans le secteur de la défense, de l'espace et de l'aéronautique, notamment au cours d'une année de référence; de plus, un certain nombre de contrats futurs (dans le secteur de l'espace et de la défense) ont été inclus dans les prévisions sur la base de coefficients de probabilité qui sont forcément subjectifs;*
> >
> > *iii) l'existence d'incertitudes spécifiques, allant au-delà du caractère toujours aléatoire de toute prévision. En particulier, le fonctionnement des deux partenaires subira probablement les effets d'engagements hors bilan, dont le sort final est par nature incertain; cette observation est notamment applicable à la participation d'Aérospatiale au consortium Airbus, qui a d'importants engagements hors bilan.*
> >
> > *Ces incertitudes peuvent affecter la parité retenue dans des proportions qu'il est difficile de chiffrer."*
>
> En ce qui concerne le rapport d'échange, le groupe a noté ce qui suit:
>
> > *"deux méthodes d'évaluation ont été retenues pour établir la parité:*
> >
> > *- l'une fondée sur des comparaisons boursières;*
> >
> > *- l'autre s'appuyant sur les prévisions de flux de trésorerie des deux groupes.*
> >
> > *i) L'approche comparative est, au cas particulier, délicate dans son utilisation en l'absence de groupes totalement comparables à Aérospatiale et à MHT et en raison des faibles résultats dégagés par le groupe Aérospatiale dans le passé.*
> >
> > *ii) la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie semble être la meilleure approche pour l'évaluation des deux groupes, malgré les difficultés d'application exposées plus haut.*
> >
> > *Dans une perspective purement financière, nous constatons que la parité retenue de 31,45% se situe dans la fourchette des évaluations des*

> *banques conseils. D'une manière plus générale, le caractère stratégique de l'opération pour l'industrie française de l'aéronautique et de la défense et les risques encourus par le groupe Lagardère justifient la parité retenue.*
>
> *Nous n'avons pas d'autres observations concernant les valeurs relatives attribuées aux actions des deux sociétés participant à l'opération ou le caractère équitable du rapport d'échange …* ."[1719] (italique dans l'original)

6.987. Ainsi, dans l'avis qu'ils ont formulé sur la fusion ASM, les "experts indépendants" nommés conformément à la législation française pour examiner les valorisations utilisées dans l'opération de fusion ont ressenti le besoin de mettre en évidence trois "facteurs limitatifs", ce qui, selon nous, donne à penser qu'ils avaient des doutes quant à la fiabilité du "rapport d'échange" final de 31,45% retenu pour MHT. En résumé, ces facteurs sont les suivants: a) un accès limité ou tardif à certaines "informations significatives"; b) les hypothèses qui sous-tendaient les prévisions de flux de trésorerie utilisées pour effectuer les valorisations, y compris les coefficients de probabilité "subjectifs" relatifs à "un certain nombre de contrats futurs"; et c) "l'existence d'incertitudes spécifiques, allant au-delà du caractère toujours aléatoire de toute prévision", y compris les effets des "engagements hors bilan", en particulier en ce qui concerne les opérations du consortium Airbus. En effet, même si les "experts indépendants" ont ensuite indiqué que dans "une perspective financière", la "parité" se situait "dans la fourchette des évaluations des banques-conseils", ils ont également pris soin d'expliquer que "d'une manière plus générale", le "rapport d'échange" pouvait être *justifié* par l'importance stratégique de la fusion pour le gouvernement français et les risques que la fusion faisait courir au propriétaire de MHT, Lagardère. Ainsi, le "groupe d'experts indépendants" a clairement constaté que les objectifs de politique publique de l'opération pour l'État français pouvaient expliquer au moins une partie du "rapport d'échange" qui avait finalement été convenu.

6.988. Considérées à la lumière des autres déclarations figurant dans l'article de Reuters et dans *The Economist*, ainsi que de l'opinion exprimée dans le rapport de la Commission "de la production et des échanges", ces conclusions donnent à entendre qu'il y avait des raisons de penser que la valorisation de MHT acceptée par l'État français était supérieure à celle qui aurait été acceptable si l'opération n'avait pas eu une importance stratégique et, par conséquent, que l'apport relatif d'Aérospatiale dans le cadre de la fusion a probablement été sous-évalué.

6.989. Le document final que les États-Unis invoquent à l'appui de leurs arguments est un rapport établi par leur expert, Lauren D. Fox (le rapport Fox).[1720] Le même rapport a été présenté par les États-Unis dans la procédure initiale pour étayer leurs allégations de subventionnement concernant le transfert en 1998 de la participation de 45,76% de l'État français dans Dassault Aviation à Aérospatiale, au cours de la période ayant précédé la création d'ASM. Les États-Unis soutiennent que, dans la mesure où le rapport Fox conclut que le transfert de Dassault à Aérospatiale s'est soldé par une perte de valeur importante pour le gouvernement français, ce rapport démontre aussi que l'État français a obtenu une valeur inférieure à la juste valeur marchande pour les actions vendue lors de la fusion ASM.[1721]

6.990. Dans le cadre de son évaluation de la question de savoir si le transfert des actions de Dassault avait été réalisé aux conditions du marché, le rapport Fox a examiné les valorisations effectuées par trois des banques d'affaires auxquelles Aérospatiale et MHT avaient demandé d'établir la valeur de leur fusion. Bien que l'Union européenne ait présenté les rapports de valorisation pertinents dans la procédure initiale, elle ne l'a pas fait dans la présente procédure de mise en conformité, alors même qu'elle affirme que la fusion ASM a été réalisée aux conditions du

[1719] Mémorandum d'offre d'Aérospatiale-Matra, 25 mai 1999 (pièce EU-58), page 25.

[1720] Lauren D. Fox, "1998 Dassault Share Transfer Valuation Report", 21 mai 2007 (rapport Fox) (pièce initiale US-595) (pièce USA-330) (RCES). Les États-Unis ont présenté le même rapport dans la procédure initiale pour étayer leur allégation selon laquelle le transfert de la participation de 45,76% de l'État français dans Dassault Aviation en 1998 constituait une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC. (Voir le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1388.)

[1721] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 262.

marché en raison, entre autres, du fait même que ces trois banques d'affaires "de renommée internationale" avaient participé à sa valorisation.[1722]

6.991. Après avoir expliqué que les valorisations des sociétés privées et publiques étaient généralement effectuées au moyen de trois analyses types – l'actualisation des flux financiers, l'analyse de sociétés comparables et l'analyse de transactions comparables –, le rapport Fox indique que "les résultats de la valorisation par actualisation des flux financiers obtenus par les banques, d'après des prévisions financières de la direction de la société, dépassaient de plus de 25% la moyenne des analyses de sociétés comparables et de transactions comparables qui avaient été effectuées".[1723] Il ressort de ce rapport que cela a amené les banques à fonder leurs valorisations finales entièrement sur l'analyse de l'actualisation des flux financiers, à l'exclusion des analyses des comparables. Toutefois, bien que Mme Fox convienne que le groupe de sociétés comparables n'était pas "solide d'un point de vue géographique", elle précise ce qui suit:

> {U}n résultat à ce point différent de celui des deux autres méthodes aurait également dû indiquer que les chiffres de la direction pour les années futures étaient trop optimistes, et qu'un examen critique des hypothèses sous-jacentes concernant la croissance et la rentabilité ultérieures aurait été approprié. Cela n'a pas été fait.[1724]

6.992. De plus, au vu des renseignements fournis par l'Union européenne dans la procédure initiale, le rapport Fox constate ensuite ce qui suit:

> {I}l apparaît que les prévisions d'exploitation pour Aérospatiale et MHT exagèrent considérablement les attentes réalistes de croissance et de rentabilité à long terme du fait de l'application de taux de croissance des recettes et des bénéfices plus élevés ainsi que de marges plus élevées, sans délai, par rapport aux ratios qui avaient été obtenus au cours des deux années antérieures pour lesquelles des renseignements étaient disponibles.
>
> Il apparaît que ces prévisions sont particulièrement irréalistes dans le contexte des articles de presse de l'époque concernant les difficultés financières périodiques de l'industrie aéronautique française, et en particulier d'Aérospatiale. Même le propre banquier d'Aérospatiale-Matra, **[***]**, dit que l'année 1999 (en avril 1999) a constitué un plancher historique pour les ratios financiers des deux sociétés, en particulier MHT.[1725]

6.993. À notre avis, les craintes exprimées dans le rapport Fox (y compris dans les sections RCES de sa pièce 5) concernant la valorisation de la fusion ASM font parfaitement écho aux réserves formulées par le "groupe d'experts indépendants" dans sa propre analyse. Nous notons, toutefois, qu'en critiquant les prévisions d'exploitation ayant servi à établir la valorisation finale d'ASM, le rapport Fox conteste la fiabilité des prévisions financières utilisées non seulement pour les activités de MHT, *mais aussi pour Aérospatiale*.[1726] Il s'ensuit donc que le rapport d'expert que les États-Unis invoquent comme élément de preuve témoignant de la valeur inférieure à la juste valeur marchande de la fusion ASM conclut en fin de compte que la valorisation de la nouvelle entité issue de la fusion était globalement *supérieure* à sa "juste valeur marchande". Compte tenu de cela, pour savoir si le rendement obtenu par l'État français en contrepartie de l'apport d'Aérospatiale à ASM était inférieur à celui du marché, il faudrait savoir si la part relative de l'État français dans la nouvelle société (sur)évaluée était inférieure à celle qu'il aurait autrement dû

[1722] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 252.

[1723] Rapport Fox (pièce initiale US-595) (pièce USA-330) (RCES), page 4. Bien que cette pièce des États-Unis porte la mention "RCES", le texte cité n'apparaît pas comme RCES.

[1724] Rapport Fox (pièce initiale US-595) (pièce USA-330) (RCES), page 4. Bien que cette pièce des États-Unis porte la mention "RCES", le texte cité n'apparaît pas comme RCES, de même que lorsque la pièce a été présentée dans la procédure initiale.

[1725] Rapport Fox (pièce initiale US-595) (pièce USA-330) (RCES), page 5, y compris les pièces 2, 2a et 2b y afférentes (notes de bas de page omises) (citant, entre autres choses, les rapports suivants: "France Demurs on DASA Deal for Aérospatiale", *Wall Street Journal*, 7 septembre 1999; "Aérospatiale on Creditwatch Negative – S&P", *Financial Times*, 29 mai 1998; et "New Alliances Emerge from French Aerospace Shakeup", *Aerospace Media Publishing*, 18 août 1996). Bien que cette pièce des États-Unis porte la mention "RCES", le texte cité n'apparaît pas comme RCES, de même que lorsque la pièce a été présentée dans la procédure initiale.

[1726] Rapport Fox (pièce initiale US-595) (pièce USA-330) (RCES), page 5 (citant les pièces 2, 2a et 2b).

obtenir par comparaison avec l'apport de MHT. Toutefois, on peut supposer que, comme le rapport Fox a initialement été élaboré dans un autre but, il n'entreprend pas cette dernière étape de l'analyse.

6.994. Enfin, nous notons que pour répondre aux arguments des États-Unis concernant la réalisation de l'opération de fusion dans des conditions de pleine concurrence, l'Union européenne rappelle que dans le cadre de l'opération, Lagardère s'était engagé à verser à l'État français jusqu'à 1,15 milliard de francs français si l'action ASM affichait une performance inférieure de 8% à l'indice CAC 40 sur une période de deux ans après l'introduction en bourse. Bien que cette obligation soit consignée dans le rapport Fox[1727], on ne sait pas très bien si sa *valeur* pour l'État français a été prise en compte dans l'analyse des valorisations de l'opération par les banques d'affaires qui est présentée dans le rapport Fox. En outre, bien que l'engagement pris par Lagardère concernant le prix de l'action d'ASM suite à la fusion d'Aérospatiale et de MHT soit décrit dans le mémorandum d'offre d'Aérospatiale-Matra[1728], rien dans ce document n'indique si ou dans quelle mesure sa valeur pour l'État français a été prise en compte dans les valorisations des banques d'affaires concernées. À cet égard, nous notons qu'en raison de la nature conditionnelle de l'engagement de Lagardère, le montant final des obligations de Lagardère pouvait aller de 1,15 milliard de francs français à zéro, en fonction de la cotation des actions d'ASM suite à la fusion. Par conséquent, en l'absence de tout élément de preuve montrant comment les banques d'affaires concernées avaient décidé de prendre en compte l'engagement de Lagardère[1729], nous n'avons aucune base nous permettant de déterminer dans quelle mesure l'engagement de Lagardère a influé sur la valeur de l'opération.

6.995. En conclusion, donc, il ressort clairement des éléments de preuve que nous avons examinés qu'au vu des objectifs de politique publique explicites que le gouvernement français poursuivait en fusionnant Aérospatiale avec MHT, et des risques perçus qu'une opération de ce genre posait manifestement pour le groupe Lagardère, des doutes sérieux ont été exprimés au sujet des valorisations convenues non seulement par des politiques qui s'opposaient aux projets du gouvernement français, mais aussi par des particuliers proches d'Aérospatiale (y compris des responsables syndicaux) et par les "experts indépendants" nommés pour examiner l'opération conformément à la législation française. Nous notons, toutefois, que le rapport Fox a conclu que les valorisations de l'opération étaient "gonflées" sur la base d'une évaluation des valorisations individuelles *tant* d'Aérospatiale *que* de MHT. De plus, on ne sait pas très bien si l'analyse des valorisations de l'opération par les banques d'affaires qui figure dans le rapport Fox tenait compte de l'engagement de Lagardère concernant le prix de l'action d'ASM au cours des années suivant la fusion. Par conséquent, nous constatons, globalement, que les éléments de preuve invoqués par les États-Unis n'établissent pas une base suffisante permettant de conclure que les opérations en cause lors de la création d'ASM n'ont pas été réalisées à la "juste valeur marchande".

c Les opérations pertinentes ont-elles "entraîné un transfert de contrôle"?

6.996. Nous rappelons que, dans la présente sous-section de notre rapport, nous examinons dans quelle mesure l'Union européenne a établi le bien-fondé de ses allégations d'"extinction" au regard de l'opinion séparée énoncée par le *deuxième* membre de l'Organe d'appel concernant la mesure dans laquelle "des privatisations partielles et des {transferts d'actions} entre parties privées" pouvaient "éteindre" une subvention. Par conséquent, avant d'examiner le bien-fondé des arguments des parties sur l'opération concernant ASM, nous devons d'abord examiner la façon dont il convient d'interpréter la référence au "transfert de contrôle" faite par le deuxième membre de l'Organe d'appel.

6.997. Comme cela a déjà été indiqué, le deuxième membre de l'Organe d'appel a prudemment admis dans son opinion séparée que la raison d'être des affaires de privatisation pouvait également s'appliquer aux "privatisations partielles et {transactions de} vente{} entre parties privées". Toutefois, pour ce Membre, il n'existe "aucune "règle inflexible" voulant qu'un "avantage" découlant de contributions financières accordées avant une privatisation cesse d'exister après une privatisation dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande". Tout

[1727] Rapport Fox (pièce initiale US-595) (pièce USA-330) (RCES), page 3.
[1728] Mémorandum d'offre d'Aérospatiale-Matra, 25 mai 1999 (pièce EU-58), page 24.
[1729] Nous rappelons que, bien qu'ils aient été présentés par les Communautés européennes dans la procédure initiale, les rapports de valorisation des banques d'affaires concernées n'ont pas été soumis comme éléments de preuve dans la présente procédure de mise en conformité.

dépendrait des faits propres à l'affaire à l'examen, et une "question importante qui se pose dans ce contexte est celle de savoir dans quelle mesure la privatisation partielle ou les transactions entre parties privées ont entraîné un transfert de contrôle aux nouveaux propriétaires qui ont payé la juste valeur marchande pour les parts de la société".[1730]

6.998. L'Union européenne soutient que l'objet correct de l'évaluation par un groupe spécial de la mesure dans laquelle l'existence du "transfert de contrôle" requis a été établie doit être la nature qualitative du changement de contrôle qui résulte d'un changement de propriété et, en particulier, la mesure dans laquelle ce changement de contrôle permet aux nouveaux propriétaires de chercher à faire des bénéfices. Selon elle, cet objet "reflète bien la raison d'être sous-tendant les affaires de privatisation".[1731] Par conséquent, l'Union européenne fait valoir que pour établir qu'un transfert dans des conditions de pleine concurrence d'une participation des pouvoirs publics dans une société d'État à une entité privée à la "juste valeur marchande" a "entraîné un transfert de contrôle" et, de ce fait, a "éteint" tout ou partie des subventions existantes, la "participation du nouveau propriétaire doit être "suffisamment importante" pour "permettre au nouveau propriétaire privé de s'assurer que la société est dirigée conformément aux règles du marché"".[1732]

6.999. Selon ce que nous croyons comprendre, la position de l'Union européenne implique qu'il peut être constaté qu'une entité d'État recevant des subventions ne tire plus avantage de ces subventions chaque fois que les pouvoirs publics accordant les subventions transfèrent une part "suffisamment importante" de leur contrôle et de leur participation, au moyen d'une opération réalisée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, à de nouveaux propriétaires privés à des conditions qui permettent à la société d'être gérée d'une manière rentable. En d'autres termes, l'Union européenne considère que la mesure dans laquelle le changement de contrôle associé à une vente dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande d'une participation "suffisamment importante" de l'État dans une entreprise auparavant détenue et contrôlée par cet État permet à un nouveau propriétaire de diriger cette société conformément aux règles du marché déterminera si l'avantage conféré par les subventions antérieures est "éteint".

6.1000. À nos yeux, la position de l'Union européenne soulève un certain nombre de questions importantes, y compris celles-ci: quelle serait l'incidence de l'application du critère de l'Union européenne concernant le "changement qualitatif de contrôle" à une situation dans laquelle il est décidé qu'une entreprise d'État en faillite, qui est restructurée à l'aide de subventions[1733], sera gérée de telle sorte qu'un rendement avantageux soit obtenu sur la valeur marchande des subventions octroyées par les pouvoirs publics? Le fait que les pouvoirs publics tentent de diriger cette société conformément aux règles du marché après y avoir injecté des capitaux que n'aurait pas fournis un investisseur privé signifierait-il que ces subventions ont été éteintes? La réponse à cette question serait-elle différente si les pouvoirs publics avaient vendu une part "suffisamment importante" de la même société restructurée et subventionnée à une entité privée ayant l'intention d'obtenir un rendement correspondant à celui du marché sur son investissement? Selon nous, la position de l'Union européenne est qu'au moins une partie des subventions serait éteinte dans le second cas, et nous ne considérons pas que la raison d'être des affaires de "privatisation" devait impliquer que les subventions dans le premier scénario seraient "éteintes". Or la seule distinction importante que nous pouvons voir entre les deux situations tiendrait à la décision prise par les pouvoirs publics accordant la subvention de gérer la société visée conformément aux règles du marché au lieu de vendre une part "suffisamment importante" de leur participation à une partie privée afin qu'elle puisse faire de même. Les mêmes subventions auraient été accordées à la même société, qui serait dirigée, après le subventionnement, selon les mêmes principes du marché. La seule différence serait l'identité des propriétaires.

6.1001. Nous doutons que l'opinion séparée exprimée par le deuxième membre de l'Organe d'appel sur la notion du "transfert de contrôle" ait été censée avoir ces incidences. Néanmoins, même à supposer que la position de l'Union européenne reflète effectivement les vues du

[1730] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 726 b).

[1731] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 299 à 302.

[1732] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 244. Voir aussi la première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 301 et 302 (exposant le même argument).

[1733] Par exemple, les pouvoirs publics peuvent décider de prendre une participation au capital d'une entité d'État dans des circonstances qui seraient incompatibles avec la pratique habituelle des investisseurs privés.

deuxième membre de l'Organe d'appel sur la question, les éléments de preuve dont nous disposons n'étayent pas une constatation selon laquelle l'opération concernant ASM comportait le degré de "transfert de contrôle" nécessaire pour "éteindre" les subventions pertinentes.

6.1002. Selon l'Union européenne, le "transfert de plus de 50 pour cent de la participation de l'État {dans Aérospatiale} à des propriétaires privés" dans le cadre de l'opération concernant ASM satisfait au critère du "transfert de contrôle" parce que ce transfert a "entraîné un changement qualitatif dans le contrôle d'Aérospatiale", obligeant ASM "à opérer exclusivement selon les principes du marché pour obtenir le rendement du marché que la plupart de ses propriétaires escomptaient pour leur investissement". Pour l'Union européenne, ce changement qualitatif de contrôle s'est produit en raison non seulement du statut de "partenaire privilégié" de Lagardère, dont il est allégué qu'il lui a donné la capacité d'exercer un "contrôle effectif" sur les principales décisions de la société, mais aussi des "réalités économiques" de l'opération, qui a créé une majorité d'actionnaires privés et a par là même fait en sorte que la nouvelle entité issue de la fusion obéisse aux lois du marché.[1734]

6.1003. Les États-Unis font, quant à eux, valoir que l'État français n'avait pas renoncé à son contrôle sur ASM à la suite des opérations pertinentes, rappelant, entre autres choses, qu'il avait conservé une participation de 48%, qui faisait de lui le principal actionnaire, et qu'il avait obtenu une "précieuse "action spécifique"" qui lui permettait de "conserver au moins un certain contrôle stratégique sur ASM".[1735]

6.1004. Nous notons qu'aux termes du pacte d'actionnaires relatif à ASM, Lagardère est devenu le "partenaire stratégique privilégié" de l'État français[1736], et les deux parties ont déclaré qu'elles "agi{raient} de concert" vis-à-vis de la société, au sens de l'article 356-1-3 de la Loi du 24 juillet 1996.[1737] Les deux parties sont donc convenues que les décisions suivantes seraient arrêtées *d'un commun accord* de donner effet au principe du regroupement de l'industrie qui était au centre de la fusion: a) approbation de plans stratégiques pluriannuels; b) acquisitions ou cessions d'actifs valant plus de 1 milliard de francs français; et c) alliances stratégiques et accords stratégiques de coopération industrielle et financière.[1738]

6.1005. Le même pacte d'actionnaires accordait à Lagardère le droit de nommer 4 des 16 membres du conseil de surveillance, et de *désigner d'un commun accord* avec l'État français 2 autres membres, l'État français ayant lui-même obtenu le droit de nommer 6 membres du conseil de surveillance. Quatre autres membres du conseil de surveillance devaient représenter les salariés. L'État français et Lagardère étaient convenus de nommer Jean-Luc Lagardère au poste de président du conseil de surveillance.[1739] Ils étaient également tous deux habilités à *désigner d'un commun accord* les membres du directoire, compte tenu des propositions de Lagardère[1740], et chacun détenait le même droit de demander la révocation de n'importe lequel de ses membres, ainsi que du président du conseil de surveillance.[1741] Enfin, l'État français conservait, conformément au Décret n° 99-97 adopté le 15 février 1999, une "action spécifique" qui l'autorisait à: a) approuver les achats d'actions qui se traduisaient par des participations dépassant 10% ou tout multiple de ce pourcentage; b) nommer, pour qu'il siège sans voix délibérative au

[1734] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 319 à 324; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 253.

[1735] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 259; et réponse des États-Unis à la question n° 9 du Groupe spécial.

[1736] Pacte d'actionnaires relatif à ASM (pièce EU-59) (RCC), préambule.

[1737] Pacte d'actionnaires relatif à ASM (pièce EU-59) (RCC), article 11. L'Union européenne explique que la partie pertinente de l'article 356-1-3 de la Loi du 24 juillet 1996 est ainsi libellée: "Sont considérées comme agissant de concert les personnes qui ont conclu un accord en vue d'acquérir ou de céder des droits de vote ou en vue d'exercer des droits de vote pour mettre en œuvre une politique commune vis-à-vis de la société … Les personnes agissant de concert sont tenues solidairement aux obligations qui leur sont faites par la loi et les règlements". (première communication écrite de l'Union européenne, note de bas de page 404)

[1738] Pacte d'actionnaires relatif à ASM (pièce EU-59) (RCC), article 7.

[1739] Mémorandum d'offre d'Aérospatiale-Matra, 25 mai 1999 (pièce EU-58), page 139 ("L'État français et Lagardère ont annoncé leur intention de nommer Jean-Luc Lagardère au poste de président du conseil de surveillance.")

[1740] Pacte d'actionnaires relatif à ASM (pièce EU-59) (RCC), article 6.4 ("Les membres du directoire et le président du directoire de la Société sont désignés d'un commun accord par l'État et le Partenaire Stratégique Privilégié, compte tenu de propositions du Partenaire Stratégique Privilégié").

[1741] Pacte d'actionnaires relatif à ASM (pièce EU-59) (RCC), article 6.5.

conseil de surveillance, un représentant proposé par le Ministère de la défense; et c) bloquer toute décision relative au secteur des missiles balistiques.[1742]

6.1006. À notre avis, les indices formels susmentionnés ne montrent pas que l'État français a cédé le contrôle d'ASM à Lagardère ou à un quelconque autre actionnaire. Par contre, il est évident que l'État français est passé d'une position de contrôle total d'Aérospatiale à une position de *contrôle total* d'ASM en ce qui concerne les questions couvertes par son "action spécifique" et de *contrôle conjoint* en ce qui concerne toutes les autres questions. Nous ne voyons pas en quoi le fait que Lagardère a obtenu le droit de faire des propositions concernant certaines questions signifie qu'il exerçait un "contrôle effectif" sur les activités d'ASM[1743], étant donné qu'il était représenté au conseil par moins de membres que ne l'était l'État français et, au mieux, pouvait prendre certaines décisions uniquement de concert avec l'État français. De plus, dans la mesure où les objectifs stratégiques du gouvernement français concernant la fusion étaient rappelés dans plusieurs parties du pacte d'actionnaires relatif à ASM, il est évident que l'État français (et non Lagardère) a défini dès le début l'orientation générale que la société était censée prendre. Il nous apparaît que ces caractéristiques essentielles de l'opération ne donnaient pas du tout à Lagardère la latitude de gérer l'entité issue de la fusion en fonction uniquement de ses *propres* intérêts économiques et stratégiques.

6.1007. L'Union européenne fait valoir que la "réalité économique" de l'opération, qui a amené l'État français à détenir 47,7% d'ASM, le reste étant détenu par des investisseurs privés, a créé un "collectif d'actionnaires dont l'intérêt commun était la maximisation par la société de ses bénéfices de façon à obtenir un rendement correspondant à celui du marché pour le prix de l'action qu'ils avaient payé".[1744] Selon l'Union européenne, cette participation privée majoritaire "a déterminé une nouvelle réalité économique pour la société, dont les actions devaient être conformes aux objectifs de maximisation des bénéfices de ses actionnaires privés".[1745]

6.1008. Nous reconnaissons qu'un actionnaire privé voudra obtenir un rendement conforme à celui du marché pour son investissement, et que c'est sans aucun doute ce qu'avaient en tête Lagardère et tous ceux qui ont participé à l'introduction en bourse d'ASM. Il n'en demeure pas moins, toutefois, que ces actionnaires privés n'avaient pas un contrôle exclusif sur ASM, et ne pouvaient donc pas en "déterminer" les activités. Comme il a déjà été indiqué, l'État français a gardé le contrôle total d'ASM en ce qui concerne les questions couvertes par son "action spécifique" et un *contrôle conjoint* avec Lagardère en ce qui concerne toutes les autres questions. Dans ce contexte, les "objectifs de maximisation des bénéfices" des actionnaires privés d'ASM ne pouvaient être réalisés que si l'État français les faisait siens. En définitive, donc, la "réalité économique" de l'opération concernant ASM serait celle qui pourrait être convenue avec l'État français, sauf en ce qui concerne les questions couvertes par son "action spécifique", pour lesquelles la "réalité économique" serait déterminée exclusivement par l'État français.

6.1009. S'agissant de ce dernier point, nous rappelons que le rapport du "groupe d'experts indépendants" concernant la valorisation de MHT et le caractère équitable du rapport d'échange convenu entre Lagardère et l'État français signalait qu'un élément d'incertitude "allant au-delà du caractère toujours aléatoire de toute prévision" était probablement "les effets {des importants} engagements hors bilan" liés à "la participation d'Aérospatiale au consortium Airbus". À tout le moins, cette déclaration donne à penser que les perspectives commerciales d'ASM seraient étroitement liées aux résultats du consortium Airbus Industrie.[1746] Il est donc instructif, à notre avis, de rappeler que le transfert à Aérospatiale de la participation de 45,76% de l'État français dans Dassault Aviation avait été jugé nécessaire pour accroître les chances de voir la "privatisation" planifiée d'Aérospatiale se réaliser le plus rapidement possible, privatisation qui était elle-même nécessaire pour améliorer la position du gouvernement français dans ses négociations avec les autres gouvernements liés à Airbus sur les modalités du regroupement de

[1742] Mémorandum d'offre d'Aérospatiale-Matra, 25 mai 1999 (pièce EU-58), page 28; et pacte d'actionnaires relatif à ASM (pièce EU-59) (RCC), préambule.

[1743] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 319.

[1744] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 323.

[1745] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 323.

[1746] À l'époque de la fusion ASM, le consortium Airbus était constitué de CASA (société entièrement détenue et contrôlée par l'État espagnol), de Deutsche Airbus et British Aerospace (qui avaient toutes deux été précédemment détenues et contrôlées à des degrés divers par l'Allemagne et le Royaume-Uni), en plus d'Aérospatiale. (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, pièce jointe à la section VII.E.1: Historique de la société Airbus, pages 411 et 412)

l'industrie aérospatiale européenne.[1747] De même, les États-Unis font valoir que "le gouvernement français s'était fixé l'objectif politique de "créer un fer de lance national" de l'industrie de l'aéronautique et de la défense, qui serait mieux placé pour négocier avec ses homologues britannique et allemand".[1748] De plus, selon eux:

> Des articles de presse ont également confirmé que le projet de fusion ASM avait été adopté en réaction à un éventuel rapprochement entre Dasa et BAE, qui aurait "nettement désavantagé" l'industrie française et aurait "mis en péril" sa "position dominante de longue date dans le partenariat Airbus". … Pour cette raison, "le premier ministre Jospin a secrètement donné son aval à un projet audacieux visant à privatiser Aérospatiale et à la fusionner avec Matra, grand fournisseur du secteur de la défense contrôlé par Lagardère. M. Jospin a fait le raisonnement selon lequel comme le gouvernement conserverait une participation importante, il pourrait encore dans une large mesure tenir les rênes. "Nous devions être les plus forts possibles sur le plan industriel pour rester dans la course", se rappelle Frédéric Lavenir, haut fonctionnaire occupant un poste clé au Ministère des finances qui a aidé à structurer la fusion."[1749]

6.1010. L'Union européenne nie l'exactitude de ces assertions rapportées dans les articles[1750], et nous n'avons aucun moyen de vérifier si elles sont correctes ou de leur accorder plus qu'une valeur probante très limitée. Néanmoins, nous pensons qu'elles cadrent dans une large mesure avec notre propre évaluation de l'opération qui a effectivement été réalisée au regard des éléments de preuve que nous avons examinés. Par conséquent, pour toutes les raisons qui précèdent, nous constatons que l'Union européenne n'a pas démontré que la nature du "transfert de contrôle" qu'a entraîné la fusion ASM a permis aux nouveaux propriétaires privés de gérer ASM conformément aux règles du marché en fonction uniquement de leurs propres intérêts économiques et stratégiques.

d Conclusion concernant la fusion de 1999 entre Aérospatiale et Matra Haute Technologies

6.1011. Par conséquent, nous constatons que, considérée à la lumière de chacune des trois opinions séparées rendues par les membres de la section de l'Organe d'appel connaissant de l'appel initial sur la question de savoir si "des privatisations partielles et des {transactions de} vente{} entre parties privées" pouvaient "éteindre" des subventions antérieures, la fusion de 1999 entre Aérospatiale et MHT n'a pas "éteint" les subventions pertinentes.

"Opération globale concernant EADS"

a Les opérations pertinentes ont-elles été effectuées dans des "conditions de pleine concurrence"?

6.1012. Dans la présente sous-section de notre analyse, nous examinerons si l'"opération globale concernant EADS" a été effectuée dans des "conditions de pleine concurrence"[1751] en déterminant dans quelle mesure l'Union européenne a établi que l'opération impliquait deux ou plusieurs parties indépendantes et non liées agissant dans leur propre intérêt. Nous rappelons que les affirmations de l'Union européenne ne reposent que sur deux des trois séries d'opérations qui, selon ce que nous croyons comprendre, ont abouti à la création d'EADS, à savoir: a) l'accord entre les partenaires Airbus pour regrouper leurs activités sur la base des valorisations des actifs respectifs des entités fusionnées, en vertu duquel, au moins au début, 56,46% des actions d'EADS seraient détenues par les actionnaires d'ASM, 37,29% des actions d'EADS seraient détenues par

---

[1747] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1409; réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial.

[1748] Réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial (citant "Aérospatiale-Matra Merger in Weeks – Official", Reuters, 11 février 1999 (pièce USA-560)).

[1749] Réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial, note de bas de page 16 (citant Jean Rossant, "Birth of a Giant: The inside story of how Europe's toughest bosses turned Airbus into a global star: EADS", *BusinessWeek*, 10 juillet 2000 (pièce USA-561), page 170).

[1750] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial.

[1751] Voir plus haut notre analyse initiale du critère des "conditions de pleine concurrence" au paragraphe 6.973.

DaimlerChrysler et 6,25% des actions d'EADS seraient détenues par la SEPI; et b) l'émission et la vente d'actions dans le cadre de l'"offre globale".[1752]

6.1013. L'Union européenne fait valoir que l'"opération globale concernant EADS" a été effectuée dans des "conditions de pleine concurrence" parce que toutes les parties "se sont assuré les services de banques d'affaires réputées pour évaluer la transaction proposée et établir la valeur relative des entités fusionnées". Il apparaît que l'Union européenne affirme fondamentalement à cet égard que les parties française, allemande et espagnole ont chacune été conseillées de manière indépendante par des experts de renom dans les domaines de l'investissement, de la finance, de la comptabilité et du droit, conformément à la "pratique courante dans les opérations de fusion-acquisition ayant des enjeux importants".[1753]

6.1014. Les États-Unis soutiennent qu'étant donné que l'"opération concernant EADS" concernait uniquement la restructuration d'entités française, allemande, espagnole et britannique préexistantes en une entité unique appelée EADS, "l'examen de la question de savoir si le regroupement a été effectué dans des conditions de pleine concurrence … n'est pas pertinent".[1754] Plus spécifiquement, ils font valoir que les actions achetées par les salariés ne constituaient pas des transactions dans des "conditions de pleine concurrence" parce que ces acheteurs étaient "liés aux propriétaires et aux vendeurs des actions, et que les intérêts des uns et des autres étaient interdépendants".[1755]

6.1015. Nous notons que le mémorandum d'offre d'EADS confirme qu'un certain nombre de banques d'affaires, de firmes comptables et de cabinets d'avocats ont conseillé les différents propriétaires des partenaires Airbus français, allemand et espagnol sur les valorisations relatives de leurs actifs et l'"offre globale". Nous ne disposons donc d'aucun élément de preuve indiquant que les principaux acteurs n'ont pas été conseillés de façon indépendante. Nous rappelons toutefois qu'en rejetant les arguments de l'Union européenne concernant l'"extraction" dans la procédure initiale, nous avons constaté ce qui suit:

> Même si les Communautés européennes qualifient DaimlerChrysler d'"actionnaire minoritaire" d'EADS suite au transfert à EADS des actifs et activités de Dasa relatifs à l'aérospatiale, DaimlerChrysler et un groupe constitué des pouvoirs publics français, de Lagardère et d'institutions financières françaises devaient contrôler conjointement EADS dans le cadre d'un partenariat contractuel auquel les pouvoirs publics espagnols, par l'intermédiaire de la SEPI, étaient également partie. Les anciens "propriétaires" des actifs et activités de Dasa et de CASA dans le secteur de l'aéronautique (c'est-à-dire DaimlerChrysler et les pouvoirs publics espagnols, respectivement) devaient contrôler conjointement le nouveau "propriétaire" de ces actifs et activités (EADS et, par la suite, Airbus SAS) dans le cadre du partenariat contractuel concernant EADS, auquel Dasa et la SEPI étaient parties. Bien que l'opération relative à EADS ait modifié la propriété juridique des actifs et activités de Dasa et de CASA dans le secteur de l'aéronautique, elle a été structurée de manière à maintenir les participations globales de DaimlerChrysler et des pouvoirs publics espagnols *dans Airbus Industrie dans son ensemble*.[2218] (italique dans l'original; notes de bas de page omises)

[2218] Au lieu de détenir leurs parts et d'exercer leurs droits de participation dans Airbus Industrie directement par l'entremise de filiales comme Dasa et CASA, DaimlerChrysler (par l'entremise de Dasa) et les pouvoirs publics espagnols (par l'entremise de la SEPI) étaient membres d'un partenariat contractuel qui exerçait un droit de vote pour 65,48% des actions en circulation d'EADS. Dans la pratique, le contrôle que DaimlerChrysler et les pouvoirs publics espagnols exerçaient sur les activités d'Airbus relatives aux LCA par l'entremise d'EADS était

---

[1752] Voir plus haut le paragraphe 6.95.
[1753] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 327 à 334.
[1754] Réponse des États-Unis à la question n° 11 du Groupe spécial.
[1755] Réponse des États-Unis à la question n° 11 du Groupe spécial.

> essentiellement de même nature que celui qu'ils avaient précédemment exercé sur ces activités en tant que membres du consortium Airbus Industrie.[1756] (note de bas de page de l'original)

6.1016. Comme nous l'avons constaté dans la procédure initiale, et pour des raisons que nous expliquons plus en détail plus loin[1757], l'"opération globale concernant EADS" n'a pas modifié en profondeur la nature du contrôle exercé sur les activités relatives aux LCA d'Airbus. Après le regroupement des partenaires Airbus français, allemand et espagnol dans le cadre d'EADS, les entités qui contrôlaient cette partie des activités relatives aux LCA d'Airbus n'ont pas changé. De ce fait, nous pensons comme les États-Unis que, s'agissant des activités relatives aux LCA d'Airbus, il est plus juste de qualifier l'"opération globale concernant EADS" de restructuration d'entreprise et de regroupement des activités précédemment menées par les mêmes entités. Ainsi, à la différence de la fusion ASM, dans le cadre de laquelle deux acteurs économiques actifs dans des domaines connexes ont fusionné, ce qui constituait pour l'essentiel des activités commerciales séparées, le regroupement des activités relatives aux LCA d'ASM, de DASA et de CASA a simplement modifié la structure d'entreprise dans laquelle des activités commerciales préexistantes seraient poursuivies à l'avenir. Compte tenu de cela, il serait tout à fait possible de faire valoir (comme, selon nous, le font les États-Unis) que les partenaires Airbus pour cet aspect de l'"opération concernant EADS" étaient des parties liées qui ne défendaient pas des intérêts entièrement indépendants en ce qui concerne tous les aspects de l'opération.[1758] Toutefois, selon notre évaluation, les États-Unis n'en ont pas fait assez pour nous convaincre que c'est effectivement ce qui s'est passé en l'occurrence. Ainsi, bien que cet aspect de l'"opération concernant EADS" ait concerné le regroupement des activités relatives aux LCA existantes des partenaires Airbus français, allemand et espagnol dans une structure de contrôle d'entreprise nouvelle mais en grande partie inchangée, ce fait ne suffit pas à lui seul à nous convaincre que les parties liées n'ont pas agi de façon indépendante dans leur propre intérêt en acceptant les valorisations de leurs apports d'actifs respectifs ou encore l'émission et la vente d'actions d'EADS dans le cadre de l'"offre globale".

6.1017. Nous ne sommes pas convaincus non plus par l'argument des États-Unis selon lequel l'achat d'actions d'EADS par les "salariés" n'a pas été effectué dans des "conditions de pleine concurrence" simplement à cause de l'existence d'une relation actionnaire-employeur-salarié. Selon notre interprétation de cet aspect particulier de l'"offre globale", il n'a pas englobé de négociation entre les partenaires Airbus, EADS *et leurs salariés*. Il apparaît plutôt que les partenaires Airbus sont convenus d'émettre *unilatéralement* un nombre donné d'actions à un prix réduit destinées aux salariés remplissant les conditions requises dans le contexte de l'"opération globale concernant EADS".

6.1018. Par conséquent, sur la base des éléments de preuve qui nous ont été présentés, nous ne sommes pas en mesure de souscrire à l'affirmation des États-Unis selon laquelle les opérations ayant abouti au regroupement des activités françaises, allemandes et espagnoles d'Airbus dans le cadre d'EADS n'ont pas été effectuées dans des "conditions de pleine concurrence". Nous constatons donc que l'Union européenne a établi que les valorisations et les transferts d'actions en ayant résulté qui s'inscrivaient dans l'"opération concernant EADS", ont été effectués dans des "conditions de pleine concurrence".

b Les opérations pertinentes ont-elles été effectuées à la "juste valeur marchande"?

6.1019. L'Union européenne soutient que les valorisations des actifs apportés par les partenaires Airbus français, allemand et espagnol dans le cadre de l'"opération concernant EADS" ont été fixées à la "juste valeur marchande" parce que: a) elles ont été adoptées suite à un contrôle diligent (*due diligence*) effectué par des experts de renom dans les domaines de la finance, de la comptabilité et du droit qui ont conseillé chacune des parties concernées de façon indépendante;

[1756] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.275.

[1757] Voir plus loin les paragraphes 6.1025 à 6.1035.

[1758] À cet égard, nous notons que la note de bas de page 48 de l'Accord SMC dispose que, dans le contexte d'une enquête en matière de droits compensateurs, deux entités peuvent être réputées être "liées" aux fins de la définition d'une "branche de production nationale" lorsque, entre autres choses, "ensemble, directement ou indirectement, {elles} contrôlent un tiers, à condition qu'il y ait des raisons de croire ou de soupçonner que l'effet de la relation est tel que le producteur concerné se comporte différemment des producteurs non liés". Le même texte figure dans la note de bas de page 11 de l'Accord antidumping.

et b) elles ont été approuvées (en ce qui concerne l'apport de CASA et la participation de l'État français dans ASM) par les "autorités chargées des privatisations" espagnoles et françaises.[1759] De plus, selon l'Union européenne, les prix payés par les investisseurs institutionnels dans le cadre de l'"offre globale" ont été fixés à des niveaux représentant la "juste valeur marchande" étant donné qu'ils reflétaient la valeur attribuée à EADS par les banques d'affaires.[1760] Même s'il apparaît que l'Union européenne a explicitement admis que le prix fixé pour les actions vendues aux "salariés" n'était pas fondé sur le marché[1761], elle fait valoir que ce fait ne peut pas "remettre en question la "juste valeur marchande" … de l'opération globale".[1762]

6.1020. Les États-Unis font valoir que l'"opération concernant EADS" n'est "pas le type d'opération qui remplit les conditions requises pour pouvoir être considéré comme un événement portant extinction" parce qu'elle concerne simplement une restructuration d'entreprise. Cela étant, ils soutiennent qu'"un examen du point de savoir si le regroupement a été effectué … à la juste valeur marchande n'est pas pertinent". Plus spécifiquement, toutefois, ils disent que le fait que l'"offre globale" a été faite à des prix différents pour trois catégories d'acheteurs implique que "logiquement, les prix d'au moins deux des trois catégories d'actions ne devaient pas être à la juste valeur marchande, parce qu'il n'existe qu'un seul prix de ce type".[1763]

6.1021. En substance, la seule raison avancée par les États-Unis pour étayer leurs affirmations concernant les transactions de vente d'actions non effectuées à la juste valeur marchande est que l'"offre globale" comportait trois prix différents, au lieu d'un seul. Les États-Unis n'avancent aucun argument et ne présentent aucun élément de preuve concernant les valorisations qui ont servi à établir le prix de 19,00 euros par action payé par les investisseurs institutionnels. Par conséquent, il n'apparaît pas qu'ils contestent la "juste valeur marchande" du prix de 19,00 euros par action. La question dont nous sommes saisis consiste donc à savoir si le prix de 18,00 euros par action payé par les investisseurs "de détail" et le prix de 15,30 euros par action payé par les "salariés" étaient des prix correspondant à la "juste valeur marchande". Le fait que ces prix étaient *inférieurs à* la "juste valeur marchande" convenue d'une action d'EADS donne à penser qu'ils ne peuvent pas aussi représenter la "juste valeur marchande" d'une action d'EADS, à moins qu'il y ait plus d'une "juste valeur marchande" d'EADS. Or l'Union européenne n'avance pas cet argument. Au lieu de cela, après avoir affirmé que le rabais appliqué aux actions offertes aux investisseurs "de détail" et aux "salariés" était une pratique courante lors d'une introduction en bourse, elle dit que ce fait pris isolément ne peut pas "remettre en question la "juste valeur marchande" de l'*opération globale*".[1764] Cela nous donne à penser que l'Union européenne admet que les prix des actions d'EADS payés par les investisseurs "de détail" et les "salariés" n'étaient pas exactement conformes à la "juste valeur marchande" d'EADS.[1765] Néanmoins, vu son opinion selon laquelle ces pratiques en matière de fixation des prix sont "habituelles" lors des introductions en bourse, l'Union européenne dit que la "juste valeur marchande" de l'"opération concernant EADS" *dans son ensemble* ne peut pas être mise en doute.

6.1022. L'Union européenne trouve des éléments étayant cette dernière affirmation dans les constatations concernant l'"extinction" formulées par le Groupe spécial chargé d'examiner l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – CE)*, dont elle affirme qu'elle concernait des "opérations de privatisation" à des conditions qui étaient "presque identiques à celles de l'opération concernant EADS en 2000". Toutefois, même à supposer que les affirmations factuelles de l'Union européenne soient correctes, nous hésiterions à admettre les conséquences que cette dernière tire des constatations du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – CE)* aux fins de la présente procédure parce que la question spécifique dont nous sommes maintenant saisis

[1759] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 326 à 334 et 339.
[1760] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 339.
[1761] "Tous les actionnaires d'EADS (à l'exception des salariés) ont payé pour leurs actions un prix du marché fixé par rapport à la valeur de la société établie par des banques d'affaires indépendantes." (première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 339)
[1762] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 11 du Groupe spécial.
[1763] Réponse des États-Unis à la question n° 11 du Groupe spécial.
[1764] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 11 du Groupe spécial. (pas d'italique dans l'original)
[1765] Comme cela a déjà été indiqué, il apparaît que l'Union européenne a explicitement admis que le prix fixé pour les actions vendues aux "salariés" n'était pas fondé sur le marché. Voir plus haut le paragraphe 6.1019.

n'était tout simplement pas en cause dans cette affaire. Du reste, l'Union européenne n'a mentionné aucune constatation spécifique formulée par le Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – CE)* sur la question soulevée par les arguments des États-Unis.

6.1023. En fin de compte, toutefois, nous estimons qu'il n'est pas nécessaire que nous nous prononcions de façon définitive sur cette question aux fins de l'analyse de l'"extinction" que nous devons effectuer en ce qui concerne la "création d'EADS" parce que, pour les raisons que nous expliquons dans la sous-section suivante, les opérations pertinentes ne comportent pas le degré de "transfert de contrôle" requis pour établir l'"extinction" des subventions, compte tenu de notre interprétation des vues exprimées dans l'opinion séparée du deuxième membre de l'Organe d'appel.

6.1024. Par conséquent, pour toutes les raisons qui précèdent, nous constatons que l'Union européenne a établi que les valorisations des actifs apportés par les partenaires Airbus français, allemand et espagnol dans le cadre de l'"opération concernant EADS" correspondaient à leur "juste valeur marchande" et que, en conséquence, le prix de 19,00 euros par action payé par les investisseurs institutionnels correspondait également à la "juste valeur marchande" d'EADS. Toutefois, compte tenu des constatations que nous formulons dans la sous-section suivante de notre analyse, nous ne nous prononçons pas sur la question de savoir si l'Union européenne a établi que les prix par action payés par les investisseurs "de détail" et les "salariés" étaient également à des niveaux correspondant à une "juste valeur marchande", et nous n'émettons pas d'avis sur les conséquences que cela aurait pour la "juste valeur marchande" de l'"opération globale concernant EADS" s'il devait être constaté que ces prix étaient inférieurs à la "juste valeur marchande".

c Les opérations pertinentes ont-elles "entraîné un transfert de contrôle"?

6.1025. Nous rappelons que dans la présente sous-section de notre rapport, nous examinons si l'Union européenne a établi le bien-fondé de ses allégations d'"extinction" au regard de l'opinion séparée énoncée par le *deuxième* membre de l'Organe d'appel concernant la mesure dans laquelle "des privatisations partielles et des {transferts d'actions} entre parties privées" pouvaient "éteindre" une subvention. Dans notre analyse de la mesure dans laquelle la fusion de 1999 entre Aérospatiale et MHT a entraîné le "transfert de contrôle" requis, nous avons exprimé certains doutes quant à l'interprétation donnée par l'Union européenne de vues du deuxième membre de l'Organe d'appel sur la notion de "contrôle". En particulier, nous avons soulevé un certain nombre de questions touchant au point de savoir si le critère du "changement qualitatif de contrôle" énoncé par l'Union européenne constituait une interprétation correcte de l'opinion séparée du deuxième membre de l'Organe d'appel. Néanmoins, nous avons ensuite évalué l'événement portant "extinction" allégué au regard de ce critère, concluant que les éléments de preuve n'étayaient pas une constatation selon laquelle l'opération concernant ASM comportait le degré de "transfert de contrôle" nécessaire pour "éteindre" les subventions pertinentes. Nous examinons maintenant l'"opération concernant EADS" au regard du même critère, c'est-à-dire la question de savoir si la "participation du nouveau propriétaire {était} "suffisamment importante" pour "permettre au nouveau propriétaire privé de s'assurer que la société soit dirigée conformément aux règles du marché"".

6.1026. L'Union européenne soutient que l'"opération concernant EADS" a entraîné un changement qualitatif dans la façon dont les "quatre sociétés fondatrices ont exercé leur influence sur les activités relatives aux LCA d'EADS". Premièrement, selon elle, le fait que ces sociétés "avaient payé un prix du marché pour leur participation" signifiait qu'elles "devaient gérer EADS d'une manière propre à garantir un rendement correspondant à celui du marché pour leur investissement", en particulier s'agissant de DaimlerChrysler et Lagardère. Deuxièmement, elle note que hormis DaimlerChrysler et Lagardère, l'opération concernant EADS a créé un autre "collectif de 30 pour cent de nouveaux actionnaires privés, qui avaient aussi intérêt à obtenir le rendement du marché pour leurs investissements". Ainsi, l'Union européenne dit qu'"avec une participation privée totale dépassant 60 pour cent … EADS ne pouvait qu'être gérée de la même façon que n'importe quelle société privée non subventionnée".[1766]

[1766] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 340 à 343.

6.1027. Les États-Unis, quant à eux, font valoir que le regroupement des activités relatives aux LCA des partenaires Airbus dans le cadre d'EADS par le biais des opérations en cause n'a entraîné aucun transfert de propriété et de contrôle. Au contraire, selon eux, le regroupement dans le cadre d'EADS a été "soigneusement conçu pour préserver l'équilibre préexistant concernant la participation, la responsabilité de la production et les accords de partage des travaux qui existaient déjà".[1767] Les États-Unis trouvent des éléments étayant leur affirmation dans, entre autres choses, les déclarations suivantes figurant dans la décision de la Commission européenne portant approbation du regroupement des partenaires Airbus en vertu du règlement des Communautés européennes sur les fusions:

> La plupart des activités des parties dans le secteur des aéronefs commerciaux sont déjà intégrées dans le cadre d'Airbus (constituée en 1967 en tant que *Groupement d'Intérêt Économique* (GIE) en droit français), dans lequel Aérospatiale-Matra et DASA détenaient chacune 37,9% des actions et CASA 4,2%, les 20% restants étant détenus par British Aerospace Systems ("BAE Systems").
>
> Après l'opération, EADS détiendra donc 80% des actions d'Airbus. Toutefois, rien n'indique que l'opération affectera la qualité ou la nature du contrôle d'Airbus. Premièrement, l'opération envisagée n'entraîne pas le passage d'un contrôle conjoint à un contrôle exclusif par EADS car BAE Systems conserve ses droits de veto à l'égard de toutes les décisions stratégiques. Deuxièmement, les actionnaires restants n'obtiennent pas de droits de veto additionnels ni de membres additionnels au conseil. Enfin, l'opération envisagée n'a aucune incidence sur le partage des travaux entre les partenaires Airbus. En conséquence, rien n'indique que l'opération affectera la position concurrentielle d'Airbus.[1768] (italique dans l'original)

6.1028. En ce qui concerne le regroupement des partenaires EADS et de BAE Systems qui a été annoncé en juin 2000, les États-Unis s'appuient sur un communiqué de presse publié par la Commission européenne le 18 octobre 2000, dans lequel il était notamment indiqué ce qui suit:

> L'opération envisagée constitue une restructuration et une rationalisation du partenariat juridique actuel entre les parties. EADS et BAES ont convenu de regrouper dans AIC la totalité de leurs activités liées à Airbus. Une fois l'opération achevée, EADS et BAES détiendront respectivement 80% et 20% des actions d'AIC qui, elle-même, possédera l'ensemble des actions des sociétés d'exploitation Airbus des parties, c'est-à-dire de celles situées en France, en Allemagne et en Espagne (déjà regroupées par le biais d'EADS), ainsi qu'au Royaume-Uni. EADS exercera un contrôle exclusif sur AIC.[1769]

6.1029. Selon l'Union européenne, la décision de la Commission sur la fusion étaye sa propre affirmation selon laquelle l'opération concernant EADS a entraîné un "changement de contrôle important". En particulier, l'Union européenne fait valoir qu'il découle de ce qui est indiqué au paragraphe 10 de la décision sur la fusion: "a) qu'EADS est une nouvelle société, qui n'existait pas auparavant; et b) qu'EADS relèverait du contrôle conjoint des anciens actionnaires d'ASM et de DASA, mais ne relèverait pas du contrôle conjoint des anciens actionnaires de CASA".[1770] Pour elle, ces faits illustrent "un premier "changement de contrôle"", à savoir que "l'État espagnol "perd le contrôle" de CASA, qui devient partie intégrante d'EADS", et que "du fait de leur contrôle conjoint d'EADS, les actionnaires stratégiques français et allemands obtiennent indirectement le contrôle de CASA, qu'ils n'avaient pas avant l'opération".[1771] De plus, l'Union européenne souligne qu'après l'opération concernant EADS, l'"actionnaire stratégique allemand a indirectement obtenu le contrôle d'ASM, qui est devenue partie intégrante d'EADS"; de même, l'"actionnaire stratégique

[1767] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 257 et 258; et réponse des États-Unis à la question n° 11 du Groupe spécial.

[1768] Décision sur la fusion EADS (pièce initiale US-479) (pièce USA-323), paragraphes 15 et 16.

[1769] Communiqué de presse de la Commission européenne, "European Commission Clears the Creation of the Airbus Integrated Company", 18 octobre 2000 (pièce initiale US-496) (pièce USA-324).

[1770] Réponse de l'Union européenne à la question n° 18 du Groupe spécial.

[1771] Réponse de l'Union européenne à la question n° 18 du Groupe spécial.

français a indirectement obtenu le contrôle de DASA, qui est devenue partie intégrante d'EADS".[1772]

6.1030. Les États-Unis font valoir que les déclarations de l'Union européenne sont "dénuées de pertinence" pour la question à l'examen, dont ils considèrent qu'elle consiste à savoir si l'opération concernant EADS a entraîné "le transfert du contrôle d'*Airbus* des propriétaires initiaux aux nouveaux propriétaires". Ils notent qu'avant l'opération concernant EADS, ASM, DASA et CASA "jouaient un rôle dans le contrôle d'Airbus uniquement dans la mesure où elles constituaient les mécanismes par lesquels les intérêts français, allemands et espagnols, respectivement, détenaient la propriété et exerçaient le contrôle d'Airbus". Après l'opération concernant EADS, les mêmes intérêts contrôlaient Airbus "directement en tant que propriétaires d'EADS, de sorte que cette instrumentation n'était plus nécessaire".[1773]

6.1031. Nous notons que les changements apportés à l'organisation et au contrôle des activités relatives aux LCA d'Airbus avant et après l'opération concernant EADS sont expliqués dans le mémorandum d'offre d'EADS de la manière suivante:

> *Organisation et contrôle actuels d'Airbus Industrie*
>
> Airbus Industrie est actuellement constituée en droit français en tant que *groupement d'intérêt économique* (c'est-à-dire un groupement industriel économique), qui est une forme de consortium. De ce fait, elle est une personne morale indépendante dont l'objectif principal consiste à accroître les activités économiques de ses membres, qui restent chacun conjointement et solidairement responsables avec les autres membres des obligations d'Airbus Industrie. Les membres actuels d'Airbus Industrie sont Aérospatiale Matra (avec une participation de 37,9%), DASA (37,9%), CASA (4,2%) et BAE SYSTEMS (20%).
>
> Airbus Industrie est actuellement contrôlée conjointement par les membres et régie par son assemblée des membres, son conseil de surveillance et son directoire. Les droits de vote sont attribués en proportion de la participation des membres dans Airbus Industrie et chacun des membres a des droits importants touchant à la détermination de la politique commerciale. Toutefois, conformément aux statuts et au règlement intérieur, les décisions importantes doivent être prises à l'unanimité et, en cas d'échec, par une majorité de 81% des droits de vote pour certaines décisions.
>
> *Effet de la création d'EADS sur Airbus Industrie*
>
> *Société Airbus Intégrée*
>
> Toutes les fonctions relatives aux programmes d'aéronef d'Airbus sont actuellement exécutées en partie par les membres dans le cadre d'ententes contractuelles conclues avec Airbus Industrie et en partie par Airbus Industrie elle-même. Les membres d'EADS ont décidé de placer les fonctions qu'ils exécutaient sous le contrôle conjoint d'une société intégrée, la Société Airbus Intégrée, de manière à rationaliser les ressources et les installations au sein d'une organisation unique, pour pallier les limites et les inconvénients de la forme actuelle d'entente consensuelle et mettre en œuvre une stratégie unifiée en ce qui concerne la recherche-développement, les procédés de fabrication et les acquisitions. La direction d'EADS est d'avis que cette intégration permettra à Airbus Industrie de gérer sa base de coûts plus efficacement, d'améliorer son service à la clientèle et de prendre des décisions plus rapidement. …
>
> *Membres d'Airbus Industries après la création d'EADS*
>
> La création d'EADS ramènera de quatre à deux le nombre de membres détenant finalement le contrôle d'Airbus Industrie: EADS, avec une participation de 80% et BAE SYSTEMS, avec les 20% restants. Comme BAE SYSTEMS continuera entre autres

[1772] Réponse de l'Union européenne à la question n° 18 du Groupe spécial.
[1773] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 18 du Groupe spécial.

> choses de disposer de droits de veto à l'égard du plan d'affaires et de la nomination des cadres supérieurs, elle continuera de participer au contrôle d'Airbus Industrie.[1774] (italique dans l'original)

6.1032. À notre avis, cette description de l'incidence de l'"opération globale concernant EADS" sur les activités relatives aux LCA d'Airbus n'étaye pas une constatation selon laquelle l'opération a entraîné un "changement de contrôle important". Au contraire, ainsi que la Commission européenne elle-même l'a constaté, les modalités du regroupement des activités relatives aux LCA des partenaires Airbus français, allemand et espagnol dans le cadre d'EADS indiquent que cet aspect de l'"opération concernant EADS" n'était pas censé "affecter{} la qualité ou la nature du contrôle d'Airbus".[1775]

6.1033. Avant l'opération concernant EADS, Airbus Industrie était "contrôlée conjointement" par les membres du consortium, chacun d'eux disposant de "droits importants touchant à la détermination de la politique commerciale". Après l'opération, Airbus SAS serait détenue à 80% par EADS et à 20% par BAE Systems, cette dernière disposant de "droits de veto" sur certaines décisions. En particulier, même si la participation de 80% d'EADS signifiait qu'elle exercerait un "contrôle de gestion effectif", les "droits minoritaires spécifiques" de BAE Systems lui donnaient le droit de bloquer certaines "décisions stratégiques, comme les acquisitions et les cessions évaluées à plus de 500 millions de dollars EU, l'approbation du plan d'affaires triennal (à l'exclusion des budgets annuels ou du lancement de nouveaux programmes) ainsi que des actions qui dilueraient" sa propre participation.[1776] Toutefois, en ce qui concerne **[***]**, BAE Systems avait le droit de **[***]**.[1777]

6.1034. Les décisions fondamentales concernant les activités d'EADS (y compris sa participation à Airbus SAS) devaient être prises par le conseil d'administration d'EADS, qui serait initialement constitué de onze membres: quatre nommés par DaimlerChrysler; quatre nommés par SOGEADE; un nommé par la SEPI; et deux administrateurs n'ayant "aucun lien avec DaimlerChrysler, la SOGEPA {Société de gestion de participations aéronautiques}, le groupe Lagardère ou l'État français", l'un nommé par DaimlerChrysler et l'autre par SOGEADE. Le conseil d'administration initial avait aussi deux présidents, l'un devant être choisi parmi les administrateurs nommés par DaimlerChrysler et l'autre parmi les administrateurs nommés par SOGEADE.[1778] Toutes les décisions du conseil d'administration seraient mises aux voix et approuvées par au moins sept administrateurs, à l'exception des décisions visant à apporter "tout changement majeur au plan industriel de CASA et/ou à sa mise en œuvre" sur une période de trois ans, que la SEPI pourrait bloquer.[1779] L'État français conservait son droit de veto sur les décisions en relation avec le secteur des missiles balistiques apporté par le biais des actifs d'ASM.[1780] Ainsi, la structure décisionnelle d'EADS était telle que DaimlerChrysler et SOGEADE exerçaient un "contrôle conjoint" sur la plupart des décisions, à l'exception de celles touchant le "plan industriel de CASA et/ou sa mise en œuvre". Nous ne considérons pas que les activités de CASA relatives aux LCA d'Airbus en étaient exclues.

6.1035. Dans l'ensemble, nous estimons que, bien qu'elles ne soient pas identiques, la qualité et la nature du contrôle des activités relatives aux LCA d'Airbus après l'"opération globale concernant EADS" sont restées sensiblement les mêmes qu'auparavant, les quatre partenaires au sein du consortium Airbus Industrie continuant tous, à des degrés divers, de détenir des droits de blocage sur les décisions importantes affectant leurs intérêts stratégiques et commerciaux propres. Bien que la structure de propriété d'Airbus ait changé, avec l'introduction d'une nouvelle participation "publique" indirecte de 30%, le contrôle effectif d'Airbus est resté entre les mains des mêmes intérêts stratégiques français, allemands, espagnols et britanniques qui détenaient et exploitaient Airbus Industrie. À notre avis, ces faits n'attestent pas l'existence de "*nouveaux propriétaires*" détenant une participation "suffisamment importante" dans les activités relatives aux LCA d'Airbus

[1774] Mémorandum d'offre d'EADS (pièce EU-55), pages 73 et 74.
[1775] Décision sur la fusion EADS (pièce initiale US-479) (pièce USA-323), paragraphe 16.
[1776] Mémorandum d'offre d'EADS (pièce EU-55), page 123.
[1777] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 349 (citant EADS – BAE Systems – Airbus SAS, Shareholders' Agreement, 11 juillet 2001 (pièce EU-70) (RCC), clause 7.2).
[1778] Document de référence d'EADS, Exercice 2000 (pièce EU-61), page 131; et mémorandum d'offre d'EADS (pièce EU-55), page 126.
[1779] Document de référence d'EADS, Exercice 2000 (pièce EU-61), pages 18 et 131; et mémorandum d'offre d'EADS (pièce EU-55), page 134.
[1780] Document de référence d'EADS, Exercice 2000 (pièce EU-61), page 21.

pour pouvoir "s'assurer que la société soit dirigée conformément aux règles du marché". Par conséquent, nous constatons que, même selon le propre critère de l'Union européenne, l'opération concernant EADS n'a pas entraîné le "transfert de contrôle" requis pour "éteindre" une subvention.

d Conclusion en ce qui concerne l'"opération globale concernant EADS"

6.1036. Par conséquent, nous constatons que, considérée à la lumière de chacune des trois opinions séparées rendues par les membres de la section de l'Organe d'appel connaissant de l'appel initial sur la question de savoir si "des privatisations partielles et des {transactions} de vente{} entre parties privées" pouvaient "éteindre" des subventions antérieures, l'"opération globale concernant EADS" n'a pas "éteint" les subventions pertinentes.

Vente de la participation de BAE Systems dans Airbus SAS en 2006

a Les opérations pertinentes ont-elles été effectuées dans des "conditions de pleine concurrence"?

6.1037. Dans la présente sous-section de notre analyse, nous examinons si la vente par BAE Systems de sa participation de 20% dans Airbus SAS en 2006 a été effectuée dans des "conditions de pleine concurrence"[1781] en déterminant dans quelle mesure l'Union européenne a établi que cette vente impliquait deux ou plusieurs parties indépendantes et non liées agissant dans leur propre intérêt.

6.1038. L'Union européenne rappelle qu'EADS et BAE Systems ne se contrôlaient pas l'une l'autre à l'époque de l'opération pertinente et, pour cette raison, étaient des sociétés indépendantes qui agissaient dans leur propre intérêt.[1782] En revanche, les États-Unis affirment que la vente par BAE Systems de sa participation de 20% n'était pas une opération effectuée dans des "conditions de pleine concurrence" parce que "le gouvernement britannique a orchestré l'opération pour protéger ses propres intérêts politiques, au détriment de la position de négociation de BAE". Selon eux, sans l'ingérence alléguée du gouvernement britannique, BAE Systems "aurait peut-être tenté de vendre sa participation … à une société autre qu'EADS, attirant ainsi des offres compétitives et au bout du compte gagnant plus d'argent", ou encore elle aurait été en mesure de vendre sa participation dans Airbus sans égard aux concessions faites par EADS au gouvernement britannique en ce qui concerne: a) la future localisation des lots de travaux; b) le processus décisionnel futur d'EADS; c) l'établissement futur d'un centre de R&D au Royaume-Uni; ou d) la nomination d'un administrateur approuvé par le gouvernement britannique au conseil d'EADS.[1783]

6.1039. L'Union européenne rejette les affirmations des États-Unis, faisant tout d'abord valoir qu'ils affirment à tort que BAE Systems aurait pu vendre sa participation dans Airbus à un autre acheteur parce que le pacte d'actionnaires EADS-BAE Systems accordait **[***]**.[1784] Nous ne partageons pas l'avis de l'Union européenne sur ce point de fait. À notre avis, **[***]**, mais uniquement que **[***]**. De plus, nous notons que la disposition spécifique du pacte d'actionnaires invoquée par l'Union européenne prescrit que **[***]** ailleurs dans le pacte d'actionnaires. Par conséquent, **[***]** n'était pas inconditionnel. Toutefois, comme la copie du pacte d'actionnaires présentée par l'Union européenne comme élément de preuve est très caviardée, nous ne pouvons pas, et les États-Unis non plus, déterminer exactement ce que le **[***]** cité englobait. Eu égard à cela, nous ne voyons aucune raison de rejeter l'affirmation des États-Unis selon laquelle BAE Systems aurait pu "tenter de vendre sa participation … à une société autre qu'EADS". Néanmoins, nous ne considérons pas que cette possibilité est à elle seule suffisante pour démontrer que l'opération n'a pas été conclue dans des "conditions de pleine concurrence". En fait, pour être convaincus de cela, nous devrions admettre que BAE Systems a décidé de ne pas tenter de vendre à un acheteur différent à cause de l'ingérence du gouvernement britannique – en d'autres termes,

---

[1781] Voir plus haut notre examen initial du critère des "conditions de pleine concurrence" au paragraphe 6.973.

[1782] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 351.

[1783] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 263; et réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial.

[1784] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial (citant EADS – BAE Systems, Shareholder Agreement regarding Airbus SAS, Article 15 (pièce EU-411) (RCC)). En fait, le pacte d'actionnaires accorde ce droit à la fois à EADS et à BAE Systems en ce qui concerne **[***]**.

que la décision de BAE Systems de vendre sa participation dans Airbus SAS à EADS (sans chercher à trouver un acheteur potentiellement différent) était dictée par le gouvernement britannique.

6.1040. De même, pour admettre que les quatre engagements pris par EADS envers le gouvernement britannique à l'époque du transfert d'actions ont nui à la position de négociation de BAE Systems et, par conséquent, à la réalisation de la vente dans des "conditions de pleine concurrence", nous devrions être convaincus que ces engagements étaient une condition de la réalisation de l'opération ou ont influencé d'une autre manière la transaction conclue. L'Union européenne fait valoir que "l'accord aux termes duquel BAE a vendu ses actions à EADS ne contient aucune disposition de ce type", notant en outre que les États-Unis "n'ont fourni aucun renvoi à cet accord ni aucune citation de celui-ci pour justifier leur affirmation".[1785] Nous ne voyons pas très bien à quel "accord" exactement l'Union européenne fait allusion dans cette affirmation, étant donné qu'elle n'a elle-même étayé ses déclarations concernant l'absence de toutes conditions dans l'"accord" par aucune référence à des éléments de preuve précis. Nous notons, toutefois, que le pacte d'actionnaires EADS-BAE Systems (dont nous ne considérons pas qu'il soit l'"accord" mentionné par l'Union européenne) impose à EADS l'obligation de **[***]**. En particulier, l'article 7.7 e) du pacte d'actionnaires est ainsi libellé:

> **[***]**[1786]

6.1041. Les États-Unis font valoir qu'il n'y avait aucune raison commerciale pour que BAE Systems ou EADS accepte ces modalités étant donné qu'elles ne favorisaient que les intérêts du gouvernement britannique. Par conséquent, ils affirment qu'en demandant à EADS d'engager des négociations avant la vente de la participation de BAE Systems dans Airbus, le gouvernement britannique a cherché à "**[***]**".[1787] À notre avis, cet exposé des motivations du gouvernement britannique trouve un écho dans la déclaration suivante figurant dans un rapport de la Commission du commerce et de l'industrie de la Chambre des communes du Royaume-Uni:

> Les répercussions politiques éventuelles de la vente de la participation de BAE Systems préoccupaient également le DTI {Ministère britannique du commerce et de l'industrie}. Par conséquent, avant la vente, le gouvernement a engagé activement un dialogue au niveau ministériel et officiel avec EADS et Airbus afin d'obtenir certaines concessions de la société mère. En juin 2006, le DTI a annoncé qu'EADS avait accepté de transférer au gouvernement les engagements qu'elle avait donnés à BAE Systems en 2000. Les détails des engagements sont confidentiels, mais ils visent, pour l'essentiel, à faire en sorte que toutes décisions concernant la localisation des lots de travaux affectant le Royaume-Uni soient prises pour des raisons commerciales, sans influence ou pression politique. EADS a également accepté de créer un "mécanisme de transparence" en ce qui concerne les décisions relatives à la localisation des travaux; de mettre sur pied un centre de recherche et développement britannique; et de nommer au conseil d'EADS un administrateur non exécutif agréé par le gouvernement britannique. EADS a également dit qu'elle envisagerait une cotation secondaire à la Bourse de Londres, bien qu'elle ait ultérieurement décidé de ne pas donner suite à cette idée.[1788]

6.1042. L'Union européenne dit que la référence des États-Unis à l'article 7.7 e) du pacte d'actionnaires est déplacée parce que "par exemple, on ne sait pas bien si, conformément à la loi régissant le pacte d'actionnaires, **[***]**".[1789] Nous notons, toutefois, que l'Union européenne ne soutient pas que l'exécution des engagements pris par EADS dans le pacte d'actionnaires ne pouvait pas être exigée par BAE Systems. Par conséquent, même à supposer pour les besoins de l'argumentation que le gouvernement britannique ne puisse pas effectivement **[***]** en son propre nom, il est évident que BAE Systems aurait pu contraindre EADS à s'exécuter. En effet, on

[1785] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial.

[1786] EADS – BAE Systems – Airbus SAS, Shareholders' Agreement, 11 juillet 2001 (pièce EU-70) (RCC), article 7.7 e).

[1787] Réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial.

[1788] UK House of Commons Trade and Industry Committee, "Recent Developments with Airbus", Ninth Report of Session 2006-07, Volume I: Report and formal minutes, 19 juin 2007 (pièce USA-562), paragraphe 32 et appendice 7 à la page Ev 55.

[1789] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial.

voit mal pourquoi BAE Systems aurait accepté d'inclure cette disposition et d'autres dispositions favorables aux intérêts du gouvernement britannique dans le pacte d'actionnaires[1790] si elle n'estimait pas avoir le droit d'obliger EADS à s'acquitter de ses obligations. À cet égard, nous rappelons que le gouvernement britannique détenait une participation dans BAE Systems à l'époque considérée, laquelle a été décrite par un membre de la Commission du commerce et de l'industrie de la Chambre des communes du Royaume-Uni comme étant une "action spécifique" ayant un "intérêt stratégique pour le Royaume-Uni".[1791]

6.1043. Néanmoins, nous sommes d'accord avec l'Union européenne lorsqu'elle dit que le fait qu'EADS a pris certains engagements envers le gouvernement britannique au moment de la vente de la participation de BAE Systems dans Airbus SAS n'implique pas automatiquement que la transaction de *vente* n'a pas été effectuée dans des "conditions de pleine concurrence".[1792] Comme il a déjà été indiqué, à notre avis, pour souscrire aux affirmations des États-Unis, il faudrait que nous soyons convaincus que la vente de la participation de BAE Systems était conditionnée par les engagements pertinents pris par EADS envers le gouvernement britannique, ou influencée d'une autre manière par ces engagements. Sur ce point bien précis, toutefois, nous notons que lorsqu'elle a été interrogée directement par un membre de la Commission du commerce et de l'industrie de la Chambre des communes du Royaume-Uni sur le rôle joué par le gouvernement britannique dans la vente à EADS de la participation de BAE Systems dans Airbus SAS[1793], la ministre d'État britannique (chargée de l'industrie et des régions), la députée Margaret Hodge (membre de l'Ordre de l'Empire britannique) a répondu à deux reprises qu'"au bout du compte, le gouvernement {avait} décidé qu'il s'agissait d'une question commerciale pour BAE".[1794] De plus, dans d'autres discussions au même comité, il a été dit que le gouvernement britannique avait peut-être utilisé ses commandes existantes d'Airbus A400M en tant que moyen de pression dans les négociations avec EADS[1795], et qu'au moins une partie des engagements obtenus d'EADS avait peut-être été demandée par le gouvernement britannique dans le contexte des négociations menées avec EADS et Airbus au sujet de la mise en œuvre du programme Power8.[1796]

6.1044. Par conséquent, il ne fait aucun doute que le gouvernement britannique a cherché à protéger ses intérêts industriels lorsqu'il a appris que BAE Systems avait décidé de vendre sa participation de 20% dans Airbus SAS. Toutefois, les éléments de preuve que nous avons examinés ne sont pas suffisants, selon nous, pour démontrer que le gouvernement britannique a effectivement "orchestré" la transaction de vente ou influencé ses modalités d'une manière qui a compromis l'indépendance des deux parties à la transaction, EADS et BAE Systems. Bien qu'EADS ait pris envers le gouvernement britannique quatre engagements relatifs à ses activités futures au Royaume-Uni après la cession des actifs de BAE Systems, il ne ressort pas des éléments de preuve présentés par les États-Unis que ces engagements faisaient partie du marché qui avait été conclu

[1790] L'article 7.7 du pacte d'actionnaires EADS-BAE Systems énonce un certain nombre d'engagements pris par EADS en ce qui concerne **[***]**. (EADS – BAE Systems – Airbus SAS, Shareholders' Agreement, 11 juillet 2001 (pièce EU-70) (RCC))

[1791] UK House of Commons Trade and Industry Committee, "Recent Developments with Airbus", Ninth Report of Session 2006-07, Volume I: Report and formal minutes, 19 juin 2007 (pièce USA-562), page Ev 20. Nous nous appuyons sur l'existence de l'"action spécifique" que le gouvernement britannique détenait dans BAE Systems simplement en tant qu'élément prouvant l'existence d'une relation d'actionnaires formelle entre BAE Systems et le gouvernement britannique. Comme nous ne disposons d'aucun élément de preuve concernant la nature des droits que l'"action spécifique" conférait au gouvernement britannique, nous ne formulons pas de constatation concernant la mesure dans laquelle cette "action spécifique" lui a permis de contrôler les activités générales ou de quelconques activités spécifiques de BAE Systems.

[1792] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 8 du Groupe spécial.

[1793] UK House of Commons Trade and Industry Committee, "Recent Developments with Airbus", Ninth Report of Session 2006-07, Volume I: Report and formal minutes, 19 juin 2007 (pièce USA-562), pages Ev 19 et 20 ("Q114 M. Hoyle: Dans le cas de BAE, le gouvernement l'a-t-il soutenue en l'autorisant à réaliser la vente ou a-t-il effectivement dit "Nous ne voulons pas que la vente ait lieu"?" et "Q115 M. Hoyle: … donc quel rôle avons-nous joué et quelle influence avons-nous eue?").

[1794] UK House of Commons Trade and Industry Committee, "Recent Developments with Airbus", Ninth Report of Session 2006-07, Volume I: Report and formal minutes, 19 juin 2007 (pièce USA-562), pages Ev 19 et 20.

[1795] UK House of Commons Trade and Industry Committee, "Recent Developments with Airbus", Ninth Report of Session 2006-07, Volume I: Report and formal minutes, 19 juin 2007 (pièce USA-562), page Ev 20 (Q116).

[1796] UK House of Commons Trade and Industry Committee, "Recent Developments with Airbus", Ninth Report of Session 2006-07, Volume I: Report and formal minutes, 19 juin 2007 (pièce USA-562), page Ev 21 (Q120).

en ce qui concerne l'acquisition par EADS de 100% des actifs d'Airbus SAS. Par conséquent, nous constatons que l'Union européenne a établi que la vente par BAE Systems de sa participation de 20% dans Airbus SAS en 2006 a été effectuée dans des "conditions de pleine concurrence".

b Les opérations pertinentes ont-elles été effectuées à la "juste valeur marchande"?

6.1045. L'Union européenne explique que le prix de vente de la participation de 20% de BAE Systems dans Airbus SAS a été établi sur la base d'une valorisation effectuée par une banque d'affaires indépendante, Rothschild, choisie conjointement par BAE Systems et EADS conformément aux modalités du pacte d'actionnaires EADS-BAE Systems. De plus, elle rappelle qu'avant l'approbation de la vente par les actionnaires de BAE Systems, cette dernière avait également chargé PwC d'effectuer un audit d'Airbus SAS pour évaluer l'adéquation du prix de vente établi par Rothschild. Par conséquent, selon l'Union européenne, le prix de vente de 2,75 milliards d'euros correspondait à la valeur marchande de la participation de BAE Systems.[1797]

6.1046. En revanche, les États-Unis font valoir qu'"il existe de vraies incertitudes" sur le point de savoir si le transfert d'actions entre BAE Systems et EADS a été effectué à la "juste valeur marchande". Ils trouvent des éléments étayant cette affirmation dans une déclaration que le Président de BAE Systems a faite à ses actionnaires et dans laquelle il a expliqué que "{l}e prix fixé par Rothschild était beaucoup plus bas que celui auquel le marché général s'attendait", mais les "modalités du pacte d'actionnaires interdis{aient} à la société de discuter avec Rothschild du fondement de la détermination du prix par la banque".[1798] Ils affirment également que des RCES figurant dans la lettre de mission signée par EADS, BAE Systems et Rothschild donnent à penser que le prix de vente ne correspondait pas à la "juste valeur marchande".[1799] Enfin, les États-Unis soutiennent qu'une deuxième valorisation de la participation de BAE Systems, apparemment commandée par BAE Systems avant la valorisation faite par Rothschild, "pourrait fournir une valorisation plus exacte d'Airbus à peu près au moment où BAE a exercé son option de vente", et comme l'Union européenne n'a pas communiqué cette évaluation lorsqu'elle lui a été demandée, ils demandent au Groupe spécial de faire l'inférence selon laquelle cela "indique que le prix du transfert d'actions de BAE ne correspondait pas à la juste valeur marchande".[1800]

6.1047. Selon nous, l'une des premières étapes de l'établissement de la valeur de la participation de BAE Systems dans Airbus SAS consistait pour EADS et BAE Systems à nommer chacune une banque d'affaires chargée d'effectuer une valorisation séparée dans le but d'arriver à un accord négocié sur le prix.[1801] Comme EADS et BAE Systems n'ont pu trouver un terrain d'entente, elles ont nommé Rothschild en tant qu'"expert indépendant" chargé de déterminer la valeur finale qui serait contraignante si la vente était réalisée. Rothschild a fait sa détermination après avoir obtenu des renseignements d'EADS, d'Airbus et de BAE Systems[1802], à l'aide d'un processus (qui est RCES) défini dans la lettre de mission de Rothschild.[1803] Le pacte d'actionnaires EADS-BAE Systems exigeait que le prix soit établi suivant une série d'instructions spécifiques, y compris les suivantes:

[***][1804]

[1797] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 346 et 351.
[1798] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 264 (citant Dick Olver, Président de BAE, Lettre aux actionnaires de BAE, 11 septembre 2006 (pièce USA-331)).
[1799] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 16 du Groupe spécial (citant un passage particulier figurant à la page 2 et examinant d'autres parties spécifiques de la lettre de mission de Rothschild (pièce EU-351) (RCES)).
[1800] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 16 du Groupe spécial.
[1801] Article 14.6.2, EADS – BAE Systems – Airbus SAS, Shareholders' Agreement, 11 juillet 2001 (pièce EU-70) (RCC); Douglas Barrie et Robert Wall, "Divorce Proceedings: Investment institutions called in to resolve dispute of Airbus valuation", *Aviation Week & Space Technology*, 12 juin 2006 (pièce USA-416); Dick Olver, Président de BAE, Lettre aux actionnaires de BAE, 11 septembre 2006 (pièce USA-331).
[1802] Dick Olver, Président de BAE, Lettre aux actionnaires de BAE, 11 septembre 2006 (pièce USA-331).
[1803] Lettre de mission de Rothschild (pièce EU-351) (RCES).
[1804] EADS – BAE Systems – Airbus SAS, Shareholders' Agreement, 11 juillet 2001 (pièce EU-70) (RCC), articles 14.6.1 et 14.6.2.

6.1048. À notre avis, le fait que les instructions pour la valorisation convenues dans le pacte d'actionnaires prescrivaient explicitement l'examen de **[***]** d'Airbus et l'application de **[***]** donne fortement à penser que la valorisation par Rothschild de la participation de BAE Systems était fondée sur le marché. Bien qu'il soit vrai que le Président de BAE Systems a indiqué à l'époque à ses actionnaires que le prix établi par Rothschild était "beaucoup plus bas que celui auquel le marché général s'attendait", nous notons que seulement trois jours après avoir été informée de ce prix, BAE Systems a annoncé son intention de faire procéder à un audit du groupe Airbus (conformément à l'article 10.6 du pacte d'actionnaires) "afin d'aider le conseil à évaluer sa recommandation concernant la cession envisagée".[1805] Le résultat de cet audit, qui a été effectué par PwC, a amené le conseil de BAE Systems à conclure ce qui suit:

> Les perspectives à court et moyen termes s'annoncent difficiles pour Airbus, en particulier en ce qui concerne certains de ses principaux programmes. Le conseil estime que de gros efforts de gestion et beaucoup de temps et d'argent seront nécessaires à la résolution des problèmes auxquels se heurte actuellement Airbus pour améliorer son fonctionnement et ses résultats financiers et, de ce fait, augmenter sa valeur. Un tel programme de redressement comporte inévitablement des risques et, après avoir examiné l'audit, le conseil s'inquiète des éventuels besoins de trésorerie d'Airbus à moyen terme.
>
> Le conseil est donc d'avis que la société a tout intérêt à se retirer au prix déterminé par l'expert indépendant. Pour arriver à cette conclusion, il a tenu compte du fait que si la cession proposée n'était pas menée à bien, il pourrait être nécessaire de conserver la participation de BAE Systems dans Airbus pendant une période prolongée pour avoir la certitude de pouvoir la vendre à un prix nettement supérieur audit prix.[1806]

6.1049. Nous notons également que moins d'une semaine après que BAE Systems a signifié à EADS un avis formel d'exercice de son option de vente, et *avant* que Rothschild ne soit engagée pour effectuer sa valorisation, Airbus a annoncé des retards dans son programme relatif à l'A380 et, en conséquence, une réduction des bénéfices avant intérêts et impôts pour les années 2007 à 2010 de quelque 500 millions d'euros par année par rapport aux prévisions initiales d'Airbus.[1807] Il a été signalé que le prix de l'action d'EADS avait chuté de 26% en un jour à la suite de ces annonces.[1808] De fait, les retards dans le programme relatifs à l'A380 étaient si importants que le co-PDG d'Airbus d'alors, Noel Forgeard, et le co-Président d'EADS d'alors et patron d'Airbus, Gustav Humbert, ont démissionné le 2 juillet 2006 (le jour même où Rothschild a communiqué sa valorisation à EADS et BAE Systems).[1809]

6.1050. Ayant examiné les arguments et éléments de preuve susmentionnés, nous constatons que l'objection formulée par les États-Unis à l'encontre des affirmations de l'Union européenne concernant la "juste valeur marchande" du prix auquel BAE Systems a transféré à EADS sa participation dans Airbus est dénuée de fondement. Le principal élément de preuve invoqué par les États-Unis pour étayer leur position est l'opinion de BAE Systems selon laquelle le prix établi par Rothschild était "de beaucoup inférieur aux attentes du marché". Il apparaît toutefois que le conseil de BAE Systems a en fin de compte accepté cette valorisation, non pas parce qu'elle était contraignante s'il voulait réaliser la vente, mais bien parce que, entre autres choses, il pensait qu'il lui faudrait patienter pendant une "période prolongée" pour obtenir un meilleur accord. De plus, il nous est difficile d'admettre que la valorisation n'était pas fondée sur le marché compte tenu des règles de calcul du prix convenues dans le pacte d'actionnaires, dont on peut supposer que BAE Systems aurait pu faire valoir qu'elles n'avaient pas été suivies. Enfin, le fait que la valorisation finale a peut-être été inférieure à celle que BAE Systems avait initialement prévue peut être en

---

[1805] Dick Olver, Président de BAE, Lettre aux actionnaires de BAE, 11 septembre 2006 (pièce USA-331).

[1806] Communiqué de presse de BAE, "Board of BAE Systems PLC to recommend that shareholders vote in favour of proposed disposal of its Airbus shareholding", 6 septembre 2006 (pièce EU-66); et Dick Olver, Président de BAE, Lettre aux actionnaires de BAE, 11 septembre 2006 (pièce USA-331).

[1807] Dick Olver, Président de BAE, Lettre aux actionnaires de BAE, 11 septembre 2006 (pièce USA-331).

[1808] David Gow, "BAE's plan to sell Airbus stake in jeopardy", *The Guardian*, 3 juillet 2006 (pièce USA-415). Nous rappelons, à cet égard, qu'une partie des règles de valorisation énoncées dans le pacte d'actionnaires exigeait que l'expert indépendant utilise "**[***]**" d'Airbus en tant qu'élément dans la construction d'un prix.

[1809] David Gow, "BAE's plan to sell Airbus stake in jeopardy", *The Guardian*, 3 juillet 2006 (pièce USA-415).

partie expliquée par les retards accusés par l'A380, qui ont eu une incidence considérable sur la valeur marchande d'Airbus et les perceptions du marché concernant ses activités. Par conséquent, pour toutes les raisons qui précèdent, nous constatons que l'Union européenne a démontré que la vente en 2006 par BAE Systems de sa participation de 20% dans Airbus SAS a été effectuée à la "juste valeur marchande".

c Les opérations pertinentes ont-elles "entraîné un transfert de contrôle"?

6.1051. Une fois de plus, nous rappelons que dans la présente sous-section de notre rapport, nous examinons si l'Union européenne a établi le bien-fondé de ses allégations d'"extinction" au regard de l'opinion séparée énoncée par le *deuxième* membre de l'Organe d'appel concernant la mesure dans laquelle "des privatisations partielles et {des transferts d'actions} entre parties privées" pouvaient "éteindre" une subvention. Dans notre analyse de la mesure dans laquelle la fusion de 1999 entre Aérospatiale et MHT a entraîné le "transfert de contrôle" requis, nous avons exprimé certains doutes quant à l'interprétation donnée par l'Union européenne des vues du deuxième membre de l'Organe d'appel sur la notion de "contrôle". En particulier, nous avons soulevé un certain nombre de questions touchant au point de savoir si le critère du "changement qualitatif de contrôle" énoncé par l'Union européenne constituait une interprétation correcte de l'opinion séparée du deuxième membre de l'Organe d'appel. Néanmoins, nous avons ensuite évalué l'événement portant "extinction" allégué au regard de ce critère, concluant que les éléments de preuve n'étayaient pas une constatation selon laquelle l'opération concernant ASM comportait le degré de "transfert de contrôle" nécessaire pour "éteindre" les subventions pertinentes. Dans la sous-section précédente, nous avons également constaté qu'eu égard au même critère du "changement qualitatif de contrôle", l'"opération globale concernant EADS" n'avait pas entraîné le "transfert de contrôle" requis qui pourrait "éteindre" une subvention. Nous examinons maintenant la vente à EADS en 2006 de la participation de 20% de BAE Systems dans Airbus SAS au regard du même critère – c'est-à-dire la question de savoir si la "participation du nouveau propriétaire {était} "suffisamment importante" pour "permettre au nouveau propriétaire privé de s'assurer que la société soit dirigée conformément aux règles du marché"".

6.1052. L'Union européenne fait valoir que l'acquisition par EADS de la participation de BAE Systems dans Airbus SAS, qui a donné à EADS le contrôle de 100% des activités d'Airbus, signifiait qu'EADS pouvait gérer cette société sans devoir tenir compte des droits que BAE Systems avait négociés dans le pacte d'actionnaires EADS-BAE Systems. Elle soutient que cela a entraîné un "changement qualitatif de contrôle" d'Airbus SAS dans la mesure où la capacité d'EADS de définir la politique et de diriger les opérations d'Airbus s'est accrue.[1810]

6.1053. Les États-Unis font valoir que l'achat par EADS de la participation de BAE Systems dans Airbus s'est simplement soldé par la vente par un copropriétaire (minoritaire) d'Airbus (BAE Systems) d'actions à un autre actionnaire (majoritaire et de contrôle) (EADS). Par conséquent, selon eux, l'opération n'a pas entraîné le transfert de la propriété ou du contrôle à un nouveau propriétaire. Elle a simplement concentré davantage la propriété d'Airbus dans les mains d'EADS.[1811]

6.1054. Comme il a déjà été indiqué, avant la transaction de vente réalisée en 2006, EADS détenait dans Airbus SAS une participation de 80% qui lui conférait un "contrôle de gestion effectif" et BAE Systems détenait une participation de 20% assortie de "droits minoritaires spécifiques", y compris des "droits de veto" sur certaines questions. Une fois la transaction de vente de 2006 réalisée, Airbus SAS est devenue une filiale détenue et contrôlée à 100% par EADS. Dans la mesure où EADS s'est retrouvée à gérer les activités d'Airbus sans devoir tenir compte des "droits minoritaires spécifiques" de BAE Systems, il est évident qu'il y a eu un certain "changement qualitatif de contrôle" d'Airbus. Toutefois, nous ne sommes pas convaincus que ce changement ait été aussi important que ce qu'allègue l'Union européenne, étant donné qu'EADS exerçait déjà un "contrôle de gestion effectif" sur les activités relatives aux LCA d'Airbus avant la transaction et que, par ailleurs, rien n'indique qu'une fois la transaction réalisée, Airbus serait dirigée par EADS d'une manière extrêmement différente de celle dont elle était dirigée lorsque BAE Systems en était actionnaire. En tout état de cause, il ne fait aucun doute que la transaction de vente d'actions n'a pas créé un "nouveau propriétaire privé". La propriété et le contrôle d'Airbus SAS qui ont changé

[1810] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 347 à 350, 352 et 353; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 262.

[1811] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 260.

de mains n'ont pas été transférés à une *nouvelle* entité privée, mais ont été concentrés dans les mains du propriétaire existant, EADS. Nous ne voyons pas en quoi ces caractéristiques de la transaction satisfont aux éléments du critère du "changement qualitatif de contrôle" avancé par l'Union européenne, qui, nous le rappelons, exigerait que la "participation du nouveau propriétaire {soit} "suffisamment importante" pour permettre au nouveau propriétaire privé de s'assurer que la société soit dirigée conformément aux règles du marché". Nous constatons donc que, même selon le propre critère de l'Union européenne, la vente à EADS en 2006 de la participation de 20% de BAE Systems dans Airbus SAS n'a pas entraîné le degré de "transfert de contrôle" nécessaire pour "éteindre" une subvention.

d Conclusion concernant la vente en 2006 de la participation de 20% de BAE Systems dans Airbus SAS

6.1055. Par conséquent, nous constatons que, considérée à la lumière de chacune des trois opinions séparées rendues par les membres de la section de l'Organe d'appel connaissant de l'appel initial sur la question de savoir si "des privatisations partielles et des {transactions de} vente{} entre parties privées" pouvaient "éteindre" des subventions antérieures, la vente à EADS en 2006 de la participation de 20% de BAE Systems dans Airbus SAS n'a pas "éteint" les subventions pertinentes.

Aéronefs ultérieurs basés sur la conception et la technologie de l'A300 et de l'A310

Arguments des États-Unis

6.1056. Les États-Unis font valoir que même si la durée de vie commerciale d'un modèle d'aéronef spécifique prend fin, la durée de vie d'une subvention qui a contribué à l'existence de ce modèle peut s'étendre aux modèles ultérieurs basés sur le modèle initial. Ils font donc valoir que la fin des durées de vie commerciales des programmes relatifs à l'A300 et à l'A310 en 2007 n'a pas mis fin aux durées de vie des subventions AL/FEM correspondantes, parce qu'Airbus avait initialement prévu deux aéronefs ultérieurs, l'A330 et l'A340, dérivés de l'A300, et avait conçu les fuselages de ces deux aéronefs sur la base de ceux de l'A300 et de l'A310.[1812] Selon eux, ces faits dénotent des "événements intermédiaires" qui montrent comment les subventions accordées pour l'A300 et l'A310 "se sont matérialisées dans le temps" et, par conséquent, conformément aux indications de l'Organe d'appel, démontrent que les "durées de vie" des subventions AL/FEM pour l'A300 et l'A310 se sont prolongées avec l'A330 et l'A340.[1813]

Arguments de l'Union européenne

6.1057. L'Union européenne dit qu'il y a au moins trois raisons pour lesquelles le Groupe spécial devrait rejeter l'argument des États-Unis concernant la prolongation alléguée des "durées de vie" des subventions AL/FEM pour l'A300 et l'A310 après la suppression des programmes d'aéronef correspondants. Premièrement, elle note que les États-Unis ne sont pas venus à bout des limitations de compétence qui, d'après l'Union européenne, existent lorsqu'un plaignant allègue que la durée de vie d'une subvention a été prolongée en raison d'un "événement intermédiaire".[1814] Deuxièmement, elle soutient que la position des États-Unis est incompatible avec la conclusion de l'Organe d'appel selon laquelle "{e}n toute logique, … il est probable que les AL/FEM accordées pour l'A300 et l'A310 causeront des effets défavorables minimes, si tant est qu'elles en causent, pendant la période de référence de 2001 à 2006".[1815] Troisièmement, elle fait valoir que les allégations des États-Unis sont incompatibles avec les modalités des accords d'AL/FEM, qui, dans le cas de l'A300 et de l'A310, n'exigeaient pas que les recettes des ventes d'A330/A340 soient utilisées pour effectuer des remboursements au titre des accords d'AL/FEM correspondants.[1816]

[1812] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 182 (citant Guy Norris et Mark Wagner, *Airbus A340 and A330*, première édition (MBI, 2001) (pièce USA-320)).

[1813] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 182.

[1814] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 150 du Groupe spécial, paragraphe 185.

[1815] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 169.

[1816] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 170.

Évaluation par le Groupe spécial

6.1058. Nous croyons comprendre que les États-Unis font valoir que le lancement de l'A330/A340 a constitué un "événement intermédiaire" qui a prolongé les durées de vie *ex ante* des subventions AL/FEM accordées pour l'A300 et l'A310, en raison du fait que l'A330 et l'A340 avaient initialement été conçus comme des dérivés de l'A300, avec un fuselage basé sur ceux de l'A300 et de l'A310. À notre avis, la position des États-Unis amalgame la *durée de vie* des subventions AL/FEM pour l'A300 et l'A310 et leurs *effets indirects*.

6.1059. Nous avons constaté plus haut qu'il ne serait pas déraisonnable d'assimiler les durées de vie *ex ante* des subventions AL/FEM pour l'A300 et l'A310 aux "durées de vie commerciales" attendues des deux LCA spécifiques qui étaient directement financés par ces mesures ou aux "durées des prêts" attendues dans les accords d'AL/FEM pertinents. Dans les deux cas, il était prévu que les durées de vie *ex ante* des subventions AL/FEM pour l'A300 et l'A310 prendraient fin à un moment quelconque entre 1987 et 2004. Même s'il est vrai qu'Airbus a lancé l'A330/A340 au début de cette période, en 1987, cela ne signifie pas que ces modèles ultérieurs de LCA d'Airbus ont *prolongé* les "durées de vie" des subventions AL/FEM pour l'A300 et l'A310 au-delà de ce qui était attendu lors de la conclusion des accords d'AL/FEM concernant l'A300 et l'A310. Nous ne disposons d'absolument aucun élément de preuve indiquant que la "valeur projetée" des subventions AL/FEM pour l'A300 et l'A310 a été affectée par le lancement de l'A330/A340. Par contre, il y a de nombreux éléments de preuve et des constatations adoptées d'un groupe spécial et de l'Organe d'appel qui confirment que les *effets indirects* des subventions AL/FEM pour l'A300/A310 ont effectivement contribué à permettre à Airbus de lancer et mettre sur le marché l'A330/A340 comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait.[1817] Ainsi, par exemple, le Groupe spécial a constaté dans la procédure initiale que les effets d'"apprentissage", les effets de gamme et les effets financiers de "l'AL/FEM accordée pour les modèles de LCA antérieurs, l'A300, l'A310 et l'A320, {avaient} joué un rôle important en permettant à Airbus de lancer le projet de l'A330/A340 en 1987".[1818] Par conséquent, en faisant valoir que les éléments de conception communs à l'A300/A310 et à l'A330/A340 initialement lancés attestent l'existence d'un "événement intermédiaire" qui a *prolongé* les "durées de vie" des subventions AL/FEM pour l'A300/A310, les États-Unis amalgament les "durées de vie" de ces subventions et leurs "effets indirects". Nous ne sommes donc pas convaincus par les affirmations des États-Unis concernant les "durées de vie" des subventions AL/FEM pour l'A300/A310.

Suppression du programme de l'A340

Arguments des États-Unis

6.1060. Les États-Unis font valoir que la fin du programme de l'A340-500/600 en 2011 est un "événement intermédiaire" qui a transformé la subvention qui aurait été accordée sous la forme des remboursements à des conditions plus favorables que celles du marché qui restaient dus au moment de la suppression du programme en une subvention octroyée à Airbus sous la forme d'un don équivalant au montant de la dette impayée sur les prêts AL/FEM pertinents. Dans la mesure où ce don n'a conféré aucun avantage au "défunt" A340-500/600, les États-Unis font valoir qu'il devrait être considéré comme une subvention générale octroyée à Airbus, dont la durée de vie correspondrait à la durée de vie des actifs productifs ou à la durée de vie moyenne d'un programme d'aéronef générique, prenant fin vers 2028.[1819]

Arguments de l'Union européenne

6.1061. L'Union européenne soutient que les États-Unis font erreur lorsqu'ils font valoir que la suppression prématurée du programme relatif à l'A340-500/600 a converti l'avantage conféré par cette mesure d'AL/FEM, à savoir des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché perçus lors du remboursement du principal utilisé pour le développement de l'A340-500/600, en un don égal à la dette impayée au profit de tous les LCA d'Airbus en général. Selon elle, Airbus n'avait pas de dette

[1817] Une explication et un examen plus détaillés des *effets directs* et *indirects* de l'AL/FEM figurent plus loin aux paragraphes 6.1492 à 6.1514.

[1818] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1939 et note de bas de page 5654.

[1819] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 180 à 182 et 183; et réponse des États-Unis à la question n° 150 du Groupe spécial, paragraphe 72.

impayée devant être annulée par les pouvoirs publics des États membres concernés lorsque le programme de l'A340-500/600 a été supprimé parce qu'à l'instar de tous les autres accords d'AL/FEM, les obligations de remboursement prévues par les mesures d'AL/FEM pour l'A340-500/600 étaient subordonnées au succès, ce qui veut dire qu'Airbus contractait des dettes uniquement au moment de la vente des LCA. L'Union européenne souligne que c'est cette caractéristique de l'AL/FEM qui lui donne ses qualités de partage du risque, rappelant en outre que c'est cette qualité même de l'AL/FEM qui était prise en compte dans la prime de risque par projet utilisée dans la procédure initiale pour la détermination de l'existence d'un avantage. Compte tenu de cela, l'Union européenne dit que faire valoir qu'une subvention générale a été accordée à Airbus après la suppression du programme relatif à l'A340-500/600 revient à faire valoir que le même contrat d'AL/FEM conférait une "deuxième subvention".[1820]

Évaluation par le Groupe spécial

6.1062. Les États-Unis qualifient la suppression du programme relatif à l'A340 d'"événement intermédiaire" qui a *prolongé* les durées de vie *ex ante* des subventions AL/FEM octroyées pour l'A340-500/600, essentiellement en transformant la dette impayée au titre des accords d'AL/FEM pertinents en un don en espèces qu'Airbus a utilisé pour ses autres modèles de LCA. À notre avis, la suppression du programme relatif à l'A340 en novembre 2011 ou vers cette date n'est pas un événement dont on peut dire qu'il a modifié les attentes qui existaient au moment de l'octroi des subventions AL/FEM pertinentes quant à la façon dont la "valeur projetée" de ces subventions se "matérialiserait dans le temps". Il ne peut donc pas s'agir d'un "événement intermédiaire".

6.1063. Premièrement, nous notons que la suppression du programme relatif à l'A340 avec seulement un an d'avance par rapport à sa durée de vie commerciale prévue n'empêchait pas Airbus d'utiliser les subventions AL/FEM pertinentes, *précisément de la manière initialement prévue*, pour développer et mettre sur le marché les dérivés de l'A340-500/600. Deuxièmement, comme l'Union européenne l'a laissé entendre, le fait que les modalités de remboursement prévues dans les accords d'AL/FEM pertinents étaient non garanties et subordonnées au succès indique que la suppression possible du programme relatif à l'A340 avant que le remboursement intégral ne soit effectué était une caractéristique intrinsèque des accords d'AL/FEM eux-mêmes. Selon nous, cela implique que les pouvoirs publics français et espagnols (et Airbus) ont forcément inclus dans les scénarios qu'ils avaient prévus pour l'utilisation des subventions AL/FEM la possibilité que le programme de l'A340 n'ait pas autant de succès que prévu. En effet, c'est précisément parce que le remboursement intégral au titre des accords d'AL/FEM ne pouvait pas être garanti et était subordonné au succès de l'A340-500/600 que l'Union européenne et les États-Unis sont tous deux convenus qu'il était approprié (et nécessaire) que les États membres de l'Union européenne concernés perçoivent une prime de risque par produit sur leurs prêts. Il s'ensuit donc que la suppression possible du programme relatif à l'A340 avant le remboursement intégral des prêts AL/FEM n'était pas un événement inattendu, et avait forcément été envisagée et utilisée pour éclairer les attentes quant à la façon dont la "valeur projetée" des subventions AL/FEM pertinentes se "matérialiserait dans le temps" lorsque celles-ci ont été accordées.

6.1064. Nous ne sommes donc pas d'accord avec les États-Unis lorsqu'ils font valoir que la suppression du programme relatif à l'A340 en novembre 2011 ou vers cette date était un "événement intermédiaire" qui a prolongé les durées de vie *ex ante* des subventions AL/FEM accordées par les pouvoirs publics français et espagnols pour l'A340-500/600.

Conclusion concernant les "événements intermédiaires" allégués

6.1065. Par conséquent, en résumé, nos conclusions concernant les affirmations des parties quant à l'existence des quatre types d'"événements intermédiaires" analysés plus haut sont les suivantes:

iv. l'Union européenne est dans l'impossibilité d'avancer pour la deuxième fois les mêmes arguments concernant l'"extraction" alléguée des subventions qui ont été examinés et rejetés tant par le Groupe spécial que par l'Organe d'appel dans la procédure initiale et étaient donc visés par les décisions et recommandations adoptées par l'ORD;

[1820] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 173 à 181.

v. l'Union européenne n'a pas établi que la privatisation partielle alléguée d'Aérospatiale en 1999, les opérations ayant mené à la création d'EADS en 2000 et la vente à EADS en 2006 par BAE Systems de sa participation de 20% dans Airbus SAS avaient "éteint" l'avantage conféré par toutes les subventions en cause accordées avant ces opérations;

vi. le fait que les fuselages des modèles A330 et A340 originaux étaient basés sur celui de l'A300/A310 ne fait pas du lancement de l'A330/A340 en 1987 un "événement intermédiaire" qui a prolongé les "durées de vie" des subventions AL/FEM pour l'A300/A310; et

vii. la suppression du programme relatif à l'A340 en novembre 2011 ne constitue pas un "événement intermédiaire" qui a prolongé les "durées de vie" *ex ante* des subventions AL/FEM accordées par les pouvoirs publics français et espagnols pour l'A340-500/600.

6.6.3.4.2.6 Remboursement des "contributions financières"

Arguments de l'Union européenne

6.1066. L'Union européenne formule un dernier argument pour étayer son affirmation selon laquelle les "durées de vie" de plusieurs des subventions AL/FEM pertinentes ont pris fin avant la fin de la période de mise en œuvre. En particulier, elle soutient que lorsque le principal d'un prêt subventionné, majoré des éventuels intérêts dus conformément aux modalités de ce prêt, est remboursé par le bénéficiaire, la contribution financière qui a été initialement accordée est restituée aux pouvoirs publics et la subvention prend fin. Selon l'Union européenne, l'Organe d'appel a formulé une constatation expresse en ce sens dans la procédure initiale lorsqu'il a dit que "la suppression de la contribution financière" mettait "fin" à la "durée de vie" d'une subvention.[1821] Eu égard à cela, l'Union européenne fait valoir que dans la mesure où Airbus a remboursé l'intégralité du principal et des intérêts dus aux pouvoirs publics des États membres de l'Union européenne conformément aux modalités bonifiées de certains accords d'AL/FEM, les contributions financières accordées en vertu de ces modalités doivent avoir été supprimées, ce qui implique que la subvention doit avoir pris fin.[1822] Elle dit que cette conclusion devrait être formulée en ce qui concerne les mesures d'AL/FEM suivantes: les AL/FEM françaises pour l'A300B/B2/B4, l'A300-600, l'A310-300, l'A320, l'A330/A340 et l'A330-200; les AL/FEM espagnoles pour l'A300B/B2/B4, l'A300-600, l'A320 et l'A330/A340; et les AL/FEM britanniques pour l'A320 et l'A330/A340.[1823]

Arguments des États-Unis

6.1067. Les États-Unis soutiennent que l'Union européenne a tort lorsqu'elle fait valoir que le remboursement intégral du principal prêté à Airbus, majoré des intérêts sur la base *des modalités bonifiées* des accords d'AL/FEM, supprime les "contributions financières" accordées à Airbus d'une manière qui entraîne l'expiration des subventions AL/FEM. Au contraire, selon eux, le remboursement intégral de l'AL/FEM selon des modalités dont il a été constaté qu'elles conféraient un avantage transfère le *montant intégral de la subvention* à son bénéficiaire et ne peut donc pas mettre fin à la durée de vie de ces subventions. Selon eux, pour qu'une subvention expire, un tel remboursement devrait tenir compte à la fois de la contribution financière *et* de l'élément subvention, à savoir les conditions inférieures à celles du marché de la subvention.[1824]

6.1068. Les États-Unis disent que, contrairement à ce que l'Union européenne affirme, l'Organe d'appel n'a pas constaté dans la procédure initiale que la "suppression de la contribution financière" entraînait l'expiration d'une subvention. Selon eux, 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" ne corrobore pas la position de l'Union

[1821] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 162 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 709); et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 107 (*idem*).

[1822] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 163; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 104 à 110.

[1823] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 168 à 181.

[1824] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 150 à 156; et déclaration liminaire (publique) des États-Unis, paragraphe 12.

européenne. De l'avis des États-Unis, la déclaration de l'Organe d'appel constituait simplement "le point de départ de l'analyse" reflétant "une position sur laquelle les parties étaient d'accord", mais à laquelle l'Organe d'appel n'a pas souscrit. De fait, les États-Unis affirment que l'Organe d'appel a constaté qu'une fois qu'une subvention existait, il n'était pas nécessaire d'examiner si la contribution financière existait aussi, rappelant l'observation de l'Organe d'appel selon laquelle "le fait qu'une subvention est "réputée exister" … 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".[1825]

Évaluation par le Groupe spécial

6.1069. L'Union européenne dit que les durées de vie de plusieurs des subventions AL/FEM contestées ont pris fin lorsqu'Airbus a effectué le dernier remboursement du principal majoré des intérêts aux pouvoirs publics concernés conformément aux modalités des accords d'AL/FEM pertinents. Elle fait donc valoir que les durées de vie des subventions AL/FEM suivantes ont pris fin entre 1994 et 2011:

Tableau 13: Remboursement attendu et remboursement effectif de l'AL/FEM

Accord d'AL/FEM	Année de début de l'AL/FEM	Remboursement attendu[1826] (durée de vie du prêt)	Remboursement effectif
France			
A300B	1971	**[***]**	1994
A300B2/B4	1974	**[***]**	1994
A300-600	1981	**[***]**	1996
A310-300	1984	**[***]**	1995
A320	1987	**[***]**	1999
A330/A340	1986	**[***]**	2011[1827]
A330-200	1996	**[***]**	2011[1828]
Espagne			
A300B/B2/B4	1974	**[***]**	1994
A300-600	1982	**[***]**	1995
A320	1984	**[***]**	1999
A330/A340	1988	**[***]**	**[***]**[1829]
Royaume-Uni			
A320	1985	**[***]**	1999[1830]
A330/A340	1988	**[***]**	2010[1831]

6.1070. 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*

[1825] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 152 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 709).

[1826] Y compris, s'il y a lieu, les redevances déterminées conformément aux modalités de l'accord d'AL/FEM spécifique et/ou au calendrier prévisionnel des livraisons de l'époque.

[1827] Airbus et l'État français se sont mis d'accord sur un règlement financier des "obligations de paiement non honorées" au titre de l'accord d'AL/FEM pertinent, qui a été vérifié au moyen d'une "attestation d'équité" émise par PwC et a été exécuté le 3 novembre 2011. Selon les modalités de ce règlement, "Airbus est convenue de verser à l'État français la valeur actuelle des obligations de paiement restantes, y compris le principal et les intérêts restant dus" **[***]**. Selon l'Union européenne, le règlement "a assuré le remboursement intégral" de l'AL/FEM française pour l'A330/A340. (première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 176 et 177)

[1828] Airbus et l'État français se sont mis d'accord sur un règlement financier de "**[***]** en souffrance" au titre de l'accord d'AL/FEM pertinent, qui a été vérifié au moyen d'une "attestation d'équité" émise par PwC et exécuté le 3 novembre 2011. Selon l'Union européenne, le remboursement intégral du principal et des intérêts avait déjà été effectué en **[***]**, avec la livraison de l'aéronef **[***]**. (première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 180 et 181)

[1829] Montant nominal du principal seulement.

[1830] Taux de rendement visé de **[***]** a été atteint, mais des redevances restaient à acquitter.

[1831] Taux de rendement visé de **[***]** a été atteint, mais des redevances restaient à acquitter.

> *de la contribution financière et/ou l'expiration de l'avantage*.[1832] (pas d'italique dans l'original)

6.1071. 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"[1833], 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.

6.1072. 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.

6.1073. 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*.[1834] (pas d'italique dans l'original)

6.1074. Enfin, nous notons que même si l'on admet que les durées de vie des subventions AL/FEM pertinentes ont pris fin comme l'Union européenne l'affirme, la conséquence que cela aurait pour l'interprétation de la mesure dans laquelle les subventions pertinentes existaient à la fin de la période de mise en œuvre ne serait pas différente des constatations déjà faites au sujet des affirmations de l'Union européenne concernant les durées de vie *ex ante* des subventions – à savoir que les durées de vie des subventions AL/FEM des pouvoirs publics français et espagnols pour l'A300B/B2/B4, l'A300-600, l'A310, l'A320, l'A330/A340; et les subventions AL/FEM des pouvoirs publics britanniques pour l'A320 et l'A330/A340, ont pris fin avant le 1er juin 2011. Cela étant, 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.

6.6.3.4.2.7 Conclusion générale concernant l'"expiration", l'"extraction" et l'"extinction" des subventions

6.1075. Dans la présente sous-section de notre rapport, nous avons examiné les affirmations de l'Union européenne concernant les "durées de vie" des subventions contestées en tant que première partie de notre analyse du bien-fondé des arguments des parties concernant la mesure dans laquelle l'Union européenne et certains États membres se sont acquittés de l'obligation de "retirer la subvention" aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC.

6.1076. Nous avons constaté que l'Union européenne avait établi que les "durées de vie" *ex ante* des subventions AL/FEM des pouvoirs publics français, allemands et espagnols pour l'A300B/B2/B4, l'A300-600, l'A310, l'A320, l'A330/A340 et des subventions AL/FEM des pouvoirs publics britanniques pour l'A320 et l'A330/A340 avaient toutes pris fin avant la fin de la période de mise en œuvre. Nous avons également conclu que l'Union européenne avait démontré que les "durées de vie" *ex ante* des subventions sous forme d'apports de capitaux des pouvoirs publics

[1832] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 709.
[1833] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 163.
[1834] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 708.

français et allemands avaient pris fin avant la fin de la période de mise en œuvre. Nous sommes convaincus que l'Union européenne a démontré que les "durées de vie" *ex ante* de ces subventions avaient "expiré" *non pas* parce qu'on y avait d'une façon ou d'une autre mis fin *prématurément*, par exemple, en les remboursant ou en alignant leurs modalités sur un point de repère du marché. Nous avons plutôt déterminé que les "durées de vie" de ces subventions avaient pris fin parce que toute la période pendant laquelle on s'attendait à ce que leur "valeur projetée" se "matérialise" s'était écoulée *passivement* sans que se produise le moindre "événement intermédiaire". En d'autres termes, nous avons constaté que les "durées de vie" *ex ante* des subventions pertinentes avaient "expiré" simplement parce que celles-ci avaient été intégralement octroyées à Airbus de la manière initialement prévue et attendue. En ce qui concerne toutes les autres subventions en cause dans le présent différend, l'Union européenne n'a pas démontré qu'elles avaient "expiré", ou avaient été "éteintes" ou "extraites", avant la fin de la période de mise en œuvre.

6.1077. Nous allons maintenant examiner si le fait que les "durées de vie" *ex ante*: a) des subventions AL/FEM françaises, allemandes et espagnoles pour l'A300B/B2/B4, l'A300-600, l'A310, l'A320, l'A330/A340; b) les subventions AL/FEM britanniques pour l'A320 et l'A330/A340; et c) les subventions françaises et allemandes sous forme d'apports de capitaux ont toutes pris fin avant la fin de la période de mise en œuvre signifie que l'Union européenne et certains États membres ont "retiré" ces subventions aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC.

6.6.3.4.3 Conséquences de l'"expiration" de certaines subventions s'agissant de déterminer si elles ont été "retirées" aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC

6.1078. Nous rappelons qu'ailleurs dans le présent rapport, nous avons examiné et rejeté l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle elle n'avait aucune obligation de mise en conformité dans le présent différend en ce qui concerne toute subvention dont il avait été constaté qu'elle causait des effets préjudiciables dans la procédure initiale et qui avait cessé d'exister avant l'adoption par l'ORD des décisions et recommandations du Groupe spécial et de l'Organe d'appel le 1er juin 2011. Ce faisant, nous avons constaté qu'au vu des dispositions du Mémorandum d'accord qui déterminent quand et comment une obligation de mise en conformité peut-être contractée et exécutée au titre des accords visés, et conformément à la jurisprudence de l'OMC, y compris le raisonnement utilisé par le Groupe spécial et l'Organe d'appel pour étayer leurs constatations concernant la portée des obligations de mise en conformité des États-Unis dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, l'un des objectifs fondamentaux de l'article 7.8 de l'Accord SMC consiste à faire en sorte qu'un Membre mettant en œuvre se mette en conformité avec ses obligations au titre de l'article 5 de l'Accord SMC. À notre avis, la conséquence logique de ces constatations est qu'il n'est pas possible de conclure, sur la *seule* base de l'"expiration" des subventions AL/FEM et des subventions sous forme d'apports de capitaux pertinentes, que l'Union européenne et certains États membres se sont *ipso facto* conformés à l'obligation de "retirer la subvention" en ce qui concerne ces mesures. En fait, étant donné que les disciplines de l'article 5 concernant les subventions sont par nature fondées sur les effets, la mesure dans laquelle il peut être constaté que ces événements portant "expiration" *passifs* équivalent au "retrait" des subventions aux fins de l'article 7.8 dépendra de la mesure dans laquelle ils mettent l'Union européenne et certains États membres en conformité avec l'article 5 de l'Accord SMC.

6.1079. Selon l'Union européenne, toutefois, une interprétation de l'article 7.8 de l'Accord SMC qui ne reconnaît pas que les événements portant "expiration", "extinction" et/ou "extraction" qu'elle invoque dans la présente procédure équivaudront *toujours* au "retrait" des subventions aux fins de l'article 7.8 serait non seulement incompatible avec la façon dont un libellé semblable a été interprété et appliqué dans le contexte de l'article 4.7 de l'Accord SMC et de l'article 3:7 du Mémorandum d'accord, mais aussi en contradiction avec la reconnaissance par l'Organe d'appel du fait que l'expiration d'une subvention peut, dans des circonstances qui ne sont pas "habituelles" ou "normales", comme en l'espèce, être suffisante pour mettre un Membre mettant en œuvre en conformité avec l'article 7.8. D'ailleurs, pour l'Union européenne, une telle interprétation de l'article 7.8 de l'Accord SMC reviendrait à donner de cet article une lecture qui exclut le droit d'un Membre mettant en œuvre de "retirer la subvention" parce qu'elle subordonnerait la possibilité de se prévaloir de cette option de mise en conformité à l'"élimination des effets défavorables", rendant de ce fait *inutiles* le libellé spécifique de la disposition. Nous ne sommes pas convaincus par les affirmations de l'Union européenne sur ces trois points.

6.6.3.4.3.1 Article 4.7 de l'Accord SMC et article 3:7 du Mémorandum d'accord

6.1080. Les deux parties trouvent des éléments à l'appui de leurs points de vue respectifs sur ce que signifie "retirer la subvention" aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC dans la façon dont l'obligation de "retirer la subvention sans retard" énoncée à l'article 4.7 de l'Accord SMC a été interprétée et appliquée dans des différends antérieurs. L'article 4.7 de l'Accord SMC définit la mesure corrective à la disposition d'un Membre plaignant dans un différend concernant des subventions prohibées au titre de la Partie II de l'Accord SMC. Cette disposition prescrit que, dans les cas où il est constaté qu'une mesure est une subvention prohibée, un groupe spécial recommande que le Membre qui accorde la subvention "la retire sans retard". Des groupes spéciaux et l'Organe d'appel ont eu l'occasion d'examiner le sens de cette obligation dans plusieurs procédures, y compris dans les différends *Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada)* et *Canada – Aéronefs (article 21:5 – Brésil)*.

6.1081. Dans l'affaire *Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada)*, il a été demandé au Groupe spécial de déterminer si le maintien de l'octroi par le Brésil de subventions pour les aéronefs régionaux dans le cadre d'un programme de subventions (PROEX) qui avait jugé incompatible avec l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC pendant la procédure initiale signifiait que le Brésil ne s'était pas conformé à son obligation de "retirer la subvention sans retard" conformément à l'article 4.7 de l'Accord SMC. Le Groupe spécial a conclu que le maintien de l'octroi par le Brésil d'une subvention prohibée après la fin de la période de mise en œuvre était effectivement incompatible avec les obligations de mise en conformité du Brésil. Sans aller jusqu'à définir ce que signifiait "retirer la subvention", le Groupe spécial a expliqué comme suit pour quelles raisons il était arrivé à cette conclusion:

> *{U}n Membre ne peut pas être réputé avoir retiré des subventions prohibées s'il n'a pas cessé d'agir d'une manière incompatible avec l'Accord sur l'OMC en ce qui concerne ces subventions.* Nous sommes donc d'avis que la recommandation de l'ORD visant à ce que le Brésil retire les subventions prohibées en question *inclut* indéniablement *l'obligation pour lui de cesser d'enfreindre l'Accord SMC* à la fin de la période de mise en œuvre concernant les mesures en question.[1835] (pas d'italique dans l'original)

6.1082. La question même examinée par le Groupe spécial a été soumise à l'Organe d'appel en appel. Après avoir observé que le sens ordinaire du terme "withdraw" (retirer) avait été défini comme signifiant "remove" (supprimer) ou "take away" (reprendre) et "to take away what has been enjoyed; to take from"(reprendre quelque chose dont on a profité; enlever)[1836], l'Organe d'appel a noté que le Brésil avait continué d'octroyer au titre du PROEX des subventions incompatibles avec les règles de l'OMC après la fin de la période de mise en œuvre, et a conclu que "le fait de continuer à effectuer des versements dans le cadre d'une mesure de subvention à l'exportation dont il {avait} été constaté qu'elle était prohibée n'{était} pas compatible avec l'obligation de "retirer" des subventions à l'exportation prohibées au sens de "supprimer" ou de "reprendre"".[1837]

6.1083. Dans l'affaire *Canada – Aéronefs (article 21:5 – Brésil)*, le Brésil a fait valoir que le Canada ne s'était pas conformé à son obligation au titre de l'article 4.7 de "retirer la subvention sans retard" en continuant à accorder des subventions pour les aéronefs régionaux dans le cadre d'un programme de subventions (le programme Partenariat Technologique Canada ou PTC) qui avait fait l'objet de constatations de l'existence de subventions prohibées pendant la procédure initiale. Comme le Groupe spécial *Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada)*, le Groupe spécial *Canada – Aéronefs (article 21:5 – Brésil)* n'a pas tenté d'interpréter le membre de phrase "retirer la subvention". En revanche, il a simplement indiqué ce qui suit:

> Il suffit … de conclure … qu'un Membre ne peut pas être considéré comme ayant retiré une subvention prohibée s'il n'a pas *cessé d'accorder* cette subvention, car alors ce Membre n'aurait pas cessé de manquer à ses obligations au regard de l'OMC en ce qui

[1835] Rapport du Groupe spécial *Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 6.8.
[1836] Rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 45 (citant *Concise Oxford English Dictionary* (Clarendon Press, 1995), page 1609; et *Black's Law Dictionary* (West Publishing, 1990), page 1602).
[1837] Rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 45.

> concerne une telle subvention. À notre avis, toutefois, l'obligation découlant pour le Canada de la recommandation de l'ORD dans le présent différend inclut l'obligation de cesser de fournir dans le cadre du PTC au secteur des aéronefs de transport régional des subventions à l'exportation prohibées.[1838] (italique dans l'original; non souligné dans l'original)

6.1084. Le Groupe spécial a ensuite examiné si les faits démontraient que les subventions accordées au titre du PTC après la fin de la période de mise en œuvre étaient des subventions à l'exportation prohibées, constatant que ce n'était pas le cas et que, par conséquent, le Canada s'était mis en conformité avec ses obligations. Fait important, à notre avis, la constatation de mise en conformité formulée par le Groupe spécial reposait sur le fait que le gouvernement canadien avait *modifié les modalités et les objectifs* du PTC de façon à éliminer le lien de conditionnalité entre les résultats à l'exportation et l'octroi de ces subventions. En d'autres termes, il a été constaté que le Canada s'était conformé à son obligation au titre de l'article 4.7 de "retirer la subvention sans retard" bien qu'il ait continué de subventionner le secteur des aéronefs régionaux.

6.1085. D'après notre interprétation, les constatations susmentionnées des Groupes spéciaux et de l'Organe d'appel dans les différends *Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada)* et *Canada – Aéronefs (article 21:5 – Brésil)* corroborent les deux affirmations importantes suivantes. Premièrement, il y aura mise en conformité avec l'obligation énoncée à l'article 4.7 de "retirer la subvention sans délai" lorsqu'un Membre mettant en œuvre cessera d'enfreindre les disciplines de l'article 3.1 et 3.2 de l'Accord SMC concernant les subventions prohibées.[1839] À notre avis, cette conception de ce que signifie la mise en conformité avec l'obligation de "retirer la subvention" aux fins de l'article 4.7 est compatible avec notre conclusion selon laquelle la prescription de l'article 7.8 imposant de "prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" ou "retirer la subvention" sera respectée lorsqu'un Membre mettant en œuvre ne causera plus d'effets défavorables en recourant à des subventions, au sens de l'article 5 de l'Accord SMC.

6.1086. La deuxième affirmation que, selon nous, les affaires susmentionnées corroborent veut qu'un Membre puisse "retirer" une subvention, aux fins de l'article 4.7, *non seulement* en "supprimant" ou en "reprenant" une subvention, au sens de mettre fin à la "durée de vie" d'une subvention, mais *aussi* en modifiant les modalités d'une subvention à l'exportation par ailleurs prohibée de façon à éliminer la condition relative aux résultats à l'exportation qui est à l'origine de l'infraction à l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC. L'Union européenne fait valoir qu'il faut donner le même sens à l'obligation de "retirer la subvention" énoncée tant à l'article 4.7 qu'à l'article 7.8 de l'Accord SMC et que, par conséquent, la première possibilité de mise en conformité avec l'article 4.7 doit également être à la disposition d'un Membre mettant en œuvre qui a une obligation de mise en conformité au titre de l'article 7.8.[1840] À notre avis, toutefois, le fait que "supprimer" ou "reprendre" une subvention, au sens de mettre fin à la "durée de vie" d'une subvention, peut être suffisant pour mettre un Membre mettant en œuvre en conformité avec l'article 4.7 ne sape pas notre interprétation de ce qui est nécessaire pour "retirer la subvention" aux fins de l'article 7.8. Cela tient au fait que la possibilité de se prévaloir de cette option de mise en conformité particulière au titre de l'article 4.7 découle du fait que la prohibition prévue à l'article 3.1 a) et 3.2 repose sur la simple *existence* d'un type particulier de subvention, *indépendamment de ses effets sur le commerce*. Spécifiquement, l'article 3.2 dispose qu'un Membre "n'accordera ni ne maintiendra les subventions" visées à l'article 3.1. Par contre, les disciplines relatives aux subventions qui sont énoncées à l'article 5 de l'Accord SMC sont exprimées en des termes très différents, précisant qu'"{a}ucun Membre ne devrait causer, en recourant à l'une quelconque des subventions … d'effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres". Comme il est expliqué ailleurs dans le présent rapport, ce libellé a été interprété comme régissant le recours d'un Membre à des subventions sur la base de leurs *effets sur le commerce, et non de leur existence continue*. Par conséquent, eu égard au but de l'article 7.8 et des disciplines de l'article 5 fondées sur les effets, il est tout à fait logique, à notre avis, de constater que "supprimer" ou "reprendre" une subvention, au sens de mettre fin à la "durée de vie" d'une subvention, peut ne pas toujours être *ipso facto* suffisant pour mettre un Membre mettant en œuvre en conformité avec son obligation de "retirer la subvention" aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC.

[1838] Rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 5.10.

[1839] Nous trouvons des éléments additionnels étayant cette affirmation dans le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*, paragraphe 84.

[1840] Voir, par exemple, la réponse de l'Union européenne à la question n° 5 du Groupe spécial.

6.1087. Nous trouvons des éléments additionnels étayant notre interprétation de l'article 7.8 dans le libellé de l'article 3:7 du Mémorandum d'accord, dont la partie pertinente est ainsi libellée:

> En l'absence d'une solution mutuellement convenue, le mécanisme de règlement des différends a habituellement pour objectif premier d'obtenir le *retrait des mesures* en cause, s'il est constaté qu'elles sont *incompatibles avec les dispositions de l'un des accords visés*. Il ne devrait être recouru à l'octroi d'une compensation que si le retrait immédiat de la mesure en cause est irréalisable, et qu'à titre temporaire en attendant *le retrait immédiat de la mesure qui est incompatible avec un accord visé*. (pas d'italique dans l'original)

6.1088. Lorsque le libellé qui précède est examiné au regard des termes des articles 19 et 21 du Mémorandum d'accord, ainsi que d'autres dispositions du Mémorandum d'accord[1841], il est selon nous évident que le "retrait" des mesures prévu à l'article 3:7 vise à rendre une mesure par ailleurs incompatible avec les règles de l'OMC conforme aux accords visés, de la même façon que l'obligation plus spécifique de "retirer la subvention" énoncée aux articles 4.7 et 7.8 et l'Accord SMC vise à mettre un Membre mettant en œuvre en conformité avec, respectivement, les articles 3.1, 3.2 et 5 de l'Accord SMC. À cet égard, nous considérons que l'article 3:7 du Mémorandum d'accord constitue une expression plus générale de l'objectif de mise en conformité qui est énoncé aux articles 4.7 et 7.8 aux fins des Parties II et III de l'Accord SMC. Il s'ensuit donc que, comme c'est le cas de l'obligation de "retirer la subvention" énoncée aux articles 4.7 et 7.8, le "retrait" des mesures dont il est question à l'article 3:7 du Mémorandum d'accord devrait être interprété compte tenu de la nature de l'obligation ou des obligations particulières à l'égard desquelles un Membre mettant en œuvre doit se mettre en conformité dans un différend donné. Dans les cas où, conformément à une telle obligation, la persistance d'une infraction à un accord visé ne peut être établie que sur la base de l'*existence* d'un type particulier de mesure, la simple "suppression" ou "reprise" de cette mesure, au sens de sa cessation, sera suffisante pour conclure que la mesure a été "retirée", ce qui mettra le Membre concerné en conformité avec les accords visés. En revanche, lorsque l'obligation pertinente impose une prohibition ou une discipline qui est fondée sur l'existence de certains *effets sur le commerce*, par opposition à l'existence d'une mesure, la simple "suppression" ou "reprise" de la mesure pertinente, au sens de sa cessation, ne peut pas mettre fin aux effets sur le commerce non désirés. Dans ce dernier cas, la simple "suppression" ou "reprise" d'une mesure serait insuffisante pour établir que le "retrait" des mesures prévu à l'article 3:7 a été réalisé.

6.1089. Il découle de l'analyse qui précède qu'au lieu d'étayer les affirmations de l'Union européenne concernant l'interprétation de l'obligation de "retirer la subvention" énoncée à l'article 7.8, le fait que les concepts de mise en conformité avancés à l'article 4.7 de l'Accord SMC et à l'article 3:7 du Mémorandum d'accord soient axés sur la mise en conformité avec les accords visés donne à penser que l'interprétation de l'obligation énoncée à l'article 7.8 de "retirer la subvention" que nous avons passée au crible plus haut s'inscrit tout à fait dans la même logique. Ainsi, la raison pour laquelle le fait de "supprimer" ou de "reprendre" une subvention, au sens de mettre fin à sa "durée de vie", peut avoir une incidence différente sur la mesure dans laquelle un Membre mettant en œuvre s'est conformé à l'article 4.7 par rapport à l'article 7.8 ne tient pas à une quelconque différence fondamentale dans le cadre intellectuel utilisé pour l'interprétation des obligations de "retirer la subvention" correspondantes. La différence est plutôt attribuable au fait que les obligations qui donnent lieu à l'obligation de mise en conformité correspondante sont de nature distincte – la première étant fondée sur la *simple existence* d'une subvention prohibée, la seconde étant axée sur les *effets sur le commerce* d'une subvention, *indépendamment de son maintien en existence*.

6.6.3.4.3.2 Déclarations de l'Organe d'appel dans l'affaire États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)

6.1090. Pour examiner l'appel des États-Unis concernant la constatation du Groupe spécial relative aux mesures entrant dans le champ de leur obligation de mise en conformité dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, l'Organe d'appel s'est penché sur le fonctionnement de l'article 7.8 de l'Accord SMC, expliquant, entre autres choses, ce qui suit:

[1841] Voir plus haut l'examen aux paragraphes 6.804 à 6.813.

> Conformément à l'article 7.8, le Membre mettant en œuvre a deux possibilités pour se mettre en conformité: i) il prendra des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables; ou ii) il retirera la subvention. L'utilisation des mots "prendra" et "retirera" indique que la conformité avec l'article 7.8 de l'*Accord SMC* impliquera généralement une certaine action de la part du Membre défendeur. Cette action positive viserait à retirer la subvention ou en éliminer les effets défavorables. *Un Membre n'aurait normalement pas la faculté de s'abstenir d'engager une action quelconque en partant de l'idée que la subvention arrivera à expiration ou que ses effets défavorables disparaîtront d'eux-mêmes.*[1842] (pas d'italique dans l'original; note de bas de page omise)

6.1091. Selon nous, le point essentiel des indications fournies par l'Organe d'appel dans ce passage est relativement clair: un Membre mettant en œuvre ne sera "habituellement" pas en mesure de se mettre en conformité avec l'obligation énoncée à l'article 7.8 de "retirer la subvention" sans entreprendre une certaine forme d'action positive. Ainsi, il ne peut "normalement" pas être constaté qu'un Membre mettant en œuvre a "retiré" une subvention, aux fins de l'article 7.8, en laissant simplement la durée de vie de cette subvention expirer avec le temps. Logiquement, donc, c'est uniquement dans des circonstances qui ne sont pas "habituelles" ou "normales" que l'on peut assurer le "retrait" d'une subvention en la laissant passivement arriver à expiration au fil de sa durée de vie normale attendue.

6.1092. Selon l'Union européenne, les déclarations de l'Organe d'appel doivent être interprétées dans le contexte temporel spécifique des durées de vie des subventions en cause dans un différend donné. À cet égard, l'Union européenne rappelle que plusieurs des subventions AL/FEM en cause dans la présente procédure ont été accordées il y a plus de 43 ans, ce qui, pour elle, signifie qu'"il est juste de dire" que les circonstances temporelles de la procédure en cours ne sont pas "habituelles" ou "normales" en regard de celles de différends antérieurs. De plus, l'Union européenne affirme qu'elle a démontré comment les subventions contestées "s'étaient déployées et avaient diminué" avec le temps, et dans quelle mesure elles avaient expiré conformément à leurs durées de vie attendues avant la fin de la période de mise en œuvre. Compte tenu de cela, elle soutient qu'"il n'est peut-être pas étonnant, et certainement pas exclu" que les événements portant "expiration" qu'elle invoque "aient une incidence sur la manière dont la mise en conformité de l'UE est évaluée au regard des prescriptions de l'article 7.8". Par conséquent, l'Union européenne dit que les États-Unis font erreur lorsqu'ils font valoir qu'elle "ne peut pas invoquer le temps écoulé pour établir le retrait d'une subvention (parce que l'avantage a expiré ou que la durée de vie de la subvention a pris fin d'une autre manière)".[1843]

6.1093. Contrairement à ce que l'Union européenne fait manifestement valoir, nous ne considérons pas que les déclarations susmentionnées de l'Organe d'appel étayent la thèse selon laquelle la simple expiration d'une subvention à la fin de sa durée de vie attendue *avant la fin d'une période de mise en œuvre* sera *toujours* suffisante pour établir qu'un Membre mettant en œuvre a "retiré" la subvention aux fins de l'article 7.8. Au contraire, comme il a déjà été indiqué, la conséquence logique de la déclaration de l'Organe d'appel est que c'est uniquement dans des circonstances qui ne sont pas "habituelles" ou "normales" que laisser passivement une subvention arriver à expiration au fil de sa durée de vie normale attendue sera suffisant pour établir la mise en conformité.

6.1094. Bien qu'il ait effectivement déclaré qu'une subvention avait une "durée de vie déterminée", qui "se déplo{yait} et diminu{ait} avec le temps", et qui "pren{ait} fin"[1844], l'Organe d'appel n'a jamais assimilé la fin de la durée de vie d'une subvention à la cessation de ses effets. Au contraire, il a explicitement constaté que les effets d'une subvention pourraient tout à fait persister au-delà de sa durée de vie attendue et que, en fin de compte, la mesure dans laquelle il pourrait en être ainsi serait une question d'ordre factuel. Bien que l'âge d'une subvention soit un facteur important à prendre en compte dans le cadre de cette évaluation, il ne sera pas *à lui seul* déterminant. Ainsi, le simple fait que la durée de vie prévue d'une subvention peut avoir expiré avant la fin de la période de mise en œuvre n'empêche pas que la subvention puisse continuer de causer des effets défavorables au cours de la période postérieure à la mise en œuvre. En fin de

[1842] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 236.
[1843] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 83 à 90.
[1844] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 709.

compte, donc, nous ne pouvons pas admettre l'invocation par l'Union européenne des déclarations de l'Organe d'appel pour étayer son affirmation selon laquelle les événements portant "expiration" passifs sur lesquels elle s'appuie signifient qu'elle s'est conformée à l'obligation de "retirer la subvention" parce que, comme il a déjà été indiqué, assimiler ces événements au "retrait" de subventions aux fins de l'article 7.8 conférerait à toutes constatations d'effets défavorables formulées à l'encontre de ces subventions arrivées à expiration dans la procédure initiale un caractère purement déclaratoire, et de ce fait rendrait inutiles les disciplines de l'article 5 de l'Accord SMC fondées sur les effets.

6.6.3.4.3.3 L'article 7.8 prévoit deux voies différentes pour atteindre le même objectif de mise en conformité

6.1095. Comme cela a déjà été indiqué, l'article 7.8 de l'Accord SMC offre à un Membre mettant en œuvre deux options pour se mettre en conformité avec les décisions et recommandations adoptées dans un différend ayant débouché sur des constatations d'effets défavorables. Le Membre mettant en œuvre dans un tel différend "prendra des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" ou "retirera la subvention". L'Union européenne fait valoir qu'une interprétation de ce que signifie "retirer la subvention" qui est éclairée par la nécessité pour un Membre mettant en œuvre de se mettre en conformité avec l'article 5 de l'Accord SMC priverait cette option de mise en conformité de toute signification indépendante par rapport à l'option consistant à "prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables", l'excluant de fait de l'Accord SMC d'une manière contraire au principe de l'interprétation des traités dit de l'effet utile.

6.1096. À notre avis, toutefois, constater que les deux options de mise en conformité visées à l'article 7.8 doivent être interprétées d'une manière qui met un Membre mettant en œuvre en conformité avec les disciplines de l'article 5 de l'Accord SMC fondées sur les effets ne les prive pas d'un sens indépendant. En particulier, nous ne voyons pas comment le fait d'affirmer que l'une et l'autre des deux options doivent être interprétées de façon à parvenir au *même résultat* implique nécessairement qu'elles doivent avoir un *sens identique*. De fait, il ressort des termes exprès de ces options qu'elles offrent à un Membre mettant en œuvre deux voies *différentes* potentielles pour atteindre le *même objectif de mise en conformité*.

6.1097. S'agissant tout d'abord de l'option consistant à "retirer la subvention", il est évident que ce moyen de mise en conformité vise à concentrer les efforts du Membre mettant en œuvre sur la *subvention* dont il a été constaté qu'elle causait des effets défavorables. Ainsi, le Membre mettant en œuvre dont il a été constaté qu'il causait des effets défavorables en recourant à une subvention a comme option de se mettre en conformité avec l'article 5 de l'Accord SMC en "retirant", c'est-à-dire en "supprimant" ou en "reprenant", la *subvention dont il a été constaté qu'elle causait des effets défavorables*. Comme cela a déjà été indiqué, on peut procéder au "retrait", à la "suppression" ou à la "reprise" d'une *subvention prohibée* aux fins de l'article 4.7 de l'Accord SMC non seulement en mettant fin à la "durée de vie" d'une subvention, mais aussi en modifiant simplement les modalités de la subvention pertinente de façon à éliminer la condition prohibée que constituent les résultats à l'exportation. Il se pourrait que d'autres moyens de "supprimer" ou de "reprendre" une *subvention prohibée* d'une manière qui met un Membre mettant en œuvre en conformité avec l'article 3.1 et 3.2 de l'Accord SMC soient également possibles, qui dépendront, bien entendu, des faits propres à l'affaire à l'examen.

6.1098. Nous ne voyons aucune raison pour laquelle un sens parallèle ne devrait pas être donné à l'option consistant à "retirer la subvention" qui est prévue à l'article 7.8. D'ailleurs, les deux parties font valoir qu'un sens uniforme doit être donné aux mêmes termes employés aux articles 4.7 et 7.8 de l'Accord SMC. Par conséquent, tout comme il est possible pour un Membre mettant en œuvre de "retirer", c'est-à-dire de "supprimer" ou de "reprendre", une *subvention à l'exportation prohibée* en en ajustant les modalités pour éliminer la condition prohibée que constituent les résultats à l'exportation, il devrait également être possible de constater qu'un Membre mettant en œuvre a "retiré", c'est-à-dire "supprimé" ou "repris", une *subvention dont il a été constaté qu'elle causait des effets défavorables* lorsque les modalités ou conditions de cette subvention ont été modifiées d'une manière qui garantit qu'elle ne cause plus d'effets défavorables. Cela étant, il s'ensuit que l'option consistant à "retirer la subvention" qui est prévue à l'article 7.8 devrait être interprétée comme désignant toute conduite d'un Membre mettant en œuvre *en lien avec la subvention* dont il a été constaté qu'elle causait des effets défavorables qui met ce Membre en conformité avec ses obligations au titre de l'article 5 de l'Accord SMC.

6.1099. Par contre, le fait que l'option prévue à l'article 7.8 qui consiste à "prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" ne fait *pas* explicitement référence à la *subvention* donne, selon nous, à penser que cette option est censée désigner une approche de la mise en conformité en vertu de laquelle un Membre mettant en œuvre se mettrait en conformité avec ses obligations au titre de l'article 5 de l'Accord SMC *sans* prendre aucune action spécifique *en lien avec la subvention* dont il a été constaté qu'elle causait des effets défavorables, mais en recourant plutôt à d'autres solutions davantage fondées sur les effets ou axées sur le marché. Là encore, même si l'éventail de ces actions de mise en conformité variera et dépendra en fin de compte des faits propres à une affaire donnée, on pourrait envisager que dans une situation particulière du marché, un Membre mettant en œuvre puisse être en mesure de prendre certains types d'initiatives en matière de réglementation, de politique ou autres compatibles avec les règles de l'OMC qui modifieraient les effets d'une subvention sur le marché et, de ce fait, en élimineraient les effets défavorables. À notre avis, l'existence même de cette possibilité donne à penser que les rédacteurs de l'Accord SMC pensaient que l'option consistant à "retirer la subvention" pourrait ne pas toujours être une façon de procéder souhaitable pour un Membre mettant en œuvre.

6.1100. Il découle de l'analyse qui précède qu'une constatation selon laquelle les deux options de mise en conformité prévues à l'article 7.8 doivent être interprétées d'une manière qui met un Membre mettant en œuvre en conformité avec ses obligations au titre de l'article 5 de l'Accord SMC ne rend pas l'option consistant à "retirer la subvention" inutile. Alors que les efforts d'un Membre mettant en œuvre qui opte pour le "retrait", la "suppression" ou la "reprise" de la subvention seront axés sur la *subvention elle-même*, un Membre mettant en œuvre désirant "prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" pourra adopter une façon de procéder différente *sans lien avec la subvention* elle-même. Un Membre mettant en œuvre sera évidemment libre de choisir entre différents moyens possibles de réaliser ces deux options de mise en conformité. Toutefois, comme l'Organe d'appel l'a souligné, quelle que soit l'approche finalement choisie par un Membre mettant en œuvre, elle doit être "suffisant{e} pour mettre ce Membre en conformité avec ses obligations dans le cadre de l'OMC".[1845]

6.6.3.4.4 Conclusion concernant la question de savoir si l'Union européenne et certains États membres ont "retiré" la subvention aux fins de l'article 7.8

6.1101. Comme dans le cas de sa position sur le point de savoir si elle a même une quelconque obligation de mise en conformité dans le présent différend, l'interprétation donnée par l'Union européenne de l'obligation de "retirer la subvention" est, à notre avis, problématique parce qu'elle repose sur une conception de la mise en conformité qui ne tient pas compte des disciplines de l'article 5 fondées sur les effets. L'Union européenne fait valoir qu'en montrant que la "durée de vie" d'une subvention a "expiré" avant la fin de la période de mise en œuvre, un Membre mettant en œuvre aura "assuré" le "retrait" de cette subvention aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC. Dans ces circonstances, elle fait valoir qu'un Membre plaignant aurait obtenu une mesure corrective complète dans un différend sur la mise en conformité concernant des constatations adoptées d'effets défavorables, quand bien même la subvention dont il a été constaté qu'elle causait des effets défavorables dans la procédure initiale continuerait de causer des effets défavorables jusqu'à la fin de la période de mise en œuvre et au-delà. Par conséquent, selon elle:

> {L}es mesures incriminées peuvent avoir des effets sur le marché même après leur retrait – qu'il s'agisse de subventions prohibées ou pouvant donner lieu à une action, ou encore de mesures qui sont incompatibles avec d'autres accords visés. Il se pourrait bien que ces mesures aboutissent à la protection, à la création ou à l'essor de branches de production qui auraient autrement été moins compétitives, ou que des changements importants soient apportés aux chaînes d'approvisionnement ou aux relations avec la clientèle en réponse à ces mesures. Dans chaque cas, les effets en question peuvent persister après le retrait de la mesure incriminée. Néanmoins, les accords visés, y compris l'article 7.8 de l'*Accord SMC*, disposent que le retrait de la mesure incriminée constitue une mesure corrective complète, et il n'existe aucune prescription additionnelle imposant d'éliminer les éventuels effets persistants de cette mesure retirée.[1846] (note de bas de page omise)

[1845] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 206.
[1846] Réponse de l'Union européenne à la question n° 46 a) du Groupe spécial, paragraphe 122.

6.1102. S'il est vrai, toutefois, que l'article 7.8 énonce une règle de mise en conformité qui vise à préciser la façon dont un Membre mettant en œuvre dont il a été constaté qu'il causait, en recourant à des subventions, des effets défavorables doit rétablir la conformité avec ses obligations au titre de l'article 5 de l'Accord SMC, il doit s'ensuivre que l'obligation de "retirer la subvention" devrait être interprétée d'une manière qui ne compromet pas ce résultat recherché. Cela signifie que les événements portant "expiration" *passifs* que l'Union européenne invoque comme *seule base* pour démontrer qu'elle a "retiré" les subventions pertinentes aux fins de l'article 7.8 ne peuvent pas être ainsi qualifiés, parce qu'il a été constaté dans la procédure initiale que les mêmes subventions avaient causé des effets défavorables au cours d'une période *postérieure* à l'"expiration" complète ou partielle de la quasi-totalité de ces subventions. Du reste, nous ne voyons pas bien comment la fin des durées de vie *ex ante* des subventions AL/FEM et des subventions sous forme d'apports de capitaux pertinentes avant le 1er juin 2011 pouvait *à elle seule* mettre l'Union européenne et certains États membres en conformité avec leurs obligations au titre de l'article 5 de l'Accord SMC alors que l'Union européenne elle-même ne fait pas valoir que l'"expiration" de ces subventions doit nécessairement avoir mis fin à leurs effets sur le marché et, par conséquent, que la possibilité qu'elles *continuent* de causer des effets défavorables a cessé d'exister. À cet égard, nous rappelons que les "durées de vie" *ex ante* des subventions AL/FEM et des subventions sous forme d'apports de capitaux pertinentes ont "expiré" avant le 1er juin 2011 *non pas*, par exemple, parce qu'Airbus a remboursé ces subventions aux pouvoirs publics des États membres de l'Union européenne concernés ou que leurs modalités ont été alignées sur un point de repère du marché, mais simplement parce qu'elles ont été *intégralement versées* à Airbus conformément aux attentes de cette dernière et des pouvoirs publics accordant les subventions au moment de leur octroi.[1847] À notre avis, ces faits et considérations ne peuvent pas *à eux seuls* étayer une constatation selon laquelle l'Union européenne et certains États membres ont "retiré" les subventions pertinentes afin de rétablir la conformité avec leurs obligations au titre de l'article 5 de l'Accord SMC. Par conséquent, nous constatons que les États-Unis ont établi que l'Union européenne n'avait pas "retiré la subvention" aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC.

6.1103. Nous allons maintenant examiner dans quelle mesure les États-Unis ont démontré que l'Union européenne et certains États membres n'avaient pas "{pris} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" en ce qui concerne toutes les subventions dont les États-Unis considèrent qu'elles continuent de causer des effets défavorables au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC.

6.6.4 Question de savoir si l'Union européenne et les États membres pertinents se sont conformés à la prescription imposant de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" visée à l'article 7.8 de l'Accord SMC

6.6.4.1 Introduction

6.1104. Dans leurs communications concernant la mesure dans laquelle l'Union européenne et les États membres concernés se sont conformés à l'obligation de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables", les parties ont avancé de multiples arguments et présenté un volume important d'éléments de preuve, y compris de nombreux rapports établis spécifiquement pour la présente procédure par des experts dans les domaines de l'économie, de la comptabilité et de la finance ainsi que de la technologie et de la production des LCA. Bien que les communications des parties aient porté sur des questions très diverses, elles ont été généralement et principalement centrées sur la question de savoir si, eu égard aux "mesures" de mise en conformité alléguées de l'Union européenne, les subventions contestées *continuaient* de causer un

[1847] La mesure dans laquelle le remboursement intégral ou partiel d'une subvention ou l'alignement de ses modalités sur un point de repère du marché peut équivaloir au "retrait" de la subvention aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC est une question dont nous n'avons pas été saisis et nous ne formulons donc aucune constatation spécifique sur le point de savoir si ces actions peuvent suffire à mettre un Membre en conformité avec ses obligations au titre de l'Accord SMC. Nous notons, toutefois, que les États-Unis ne contestent pas le "retrait" allégué par l'Union européenne des subventions concernant l'allongement de la piste de l'aéroport de Brême et le site d'assemblage d'aéronefs du Mühlenberger Loch, dont il a été constaté dans les deux cas dans la procédure initiale qu'elles causaient des effets défavorables. Selon l'Union européenne, les modalités de ces subventions ont été alignées sur un point de repère du marché avant la fin de la période de mise en œuvre.

préjudice grave aux intérêts des États-Unis après le 1er décembre 2011, c'est-à-dire après la fin de la période de mise en œuvre.[1848]

6.1105. En substance, les États-Unis font valoir que les 36 "mesures" de mise en conformité alléguées de l'Union européenne sont fondamentalement fondées sur l'"inaction" et le seul temps qui s'est écoulé et, pour cette raison, eu égard à la nature des effets "profonds" des mesures contestées, n'ont rien fait pour mettre l'Union européenne et ses États membres concernés en conformité avec leurs obligations au titre de l'Accord SMC. Selon eux, les subventions en cause dans le présent différend sur la mise en conformité, comme les AL/FEM et les autres subventions dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables dans la procédure initiale, continuent d'expliquer pourquoi Airbus a pu développer et mettre sur le marché une gamme complète de LCA, ce qui lui a permis de remporter des ventes et de gagner une part de marché aux dépends de la branche de production des LCA des États-Unis, causant ainsi un préjudice grave aux intérêts des États-Unis au sens de l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC.[1849]

6.1106. L'Union européenne conteste l'intégralité des allégations des États-Unis et fait valoir, tout d'abord, que les allégations des États-Unis concernant les effets défavorables *continus* des subventions contestées font abstraction non seulement du "retrait" allégué d'une partie ou de la totalité des subventions contestées avant la fin de la période de mise en œuvre, mais aussi de la prescription alléguée selon laquelle il faut montrer qu'un "subventionnement actuel" existe au cours de la période postérieure à la mise en œuvre pour qu'il soit constaté que l'Union européenne n'a pas "{pris} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables".[1850] Deuxièmement, et à titre subsidiaire, elle fait valoir que les affirmations des États-Unis ne satisfont pas à deux prescriptions liminaires permettant d'établir la non-mise en conformité, à savoir que les produits LCA similaires de Boeing: a) ne sont pas subventionnés; et b) sont en concurrence avec ceux d'Airbus sur les trois marchés de produits pertinents sur lesquels les États-Unis allèguent avoir subi un préjudice grave. Enfin, elle affirme que les États-Unis n'ont pas étayé leurs allégations de préjudice grave *continu* parce que leurs arguments, entre autres choses, ne tiennent pas compte de l'incidence du temps écoulé ni d'un certain nombre d'investissements non subventionnés d'Airbus sur le lien de causalité entre les subventions contestées et les cas de préjudice grave dont l'existence pendant la période postérieure à la mise en œuvre est alléguée.[1851]

6.1107. Nous rappelons que dans la section 6.6.2 du présent rapport, nous avons évalué et rejeté les affirmations de l'Union européenne concernant le "retrait" allégué des subventions contestées et la prétendue prescription imposant de démontrer l'existence d'un "subventionnement actuel" dans le contexte de l'article 7.8 de l'Accord SMC. Comme la première série d'arguments formulés par l'Union européenne en réponse aux allégations des États-Unis concernant la non-mise en conformité avec l'obligation de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" repose essentiellement sur les mêmes affirmations, nous ne voyons pas la nécessité d'en réexaminer ici le bien-fondé. Cela étant, nous commençons notre évaluation du bien-fondé des allégations des États-Unis concernant les effets défavorables continus en examinant les arguments de l'Union européenne concernant le manquement allégué des États-Unis à l'obligation

[1848] Bien que l'Union européenne ait initialement qualifié ses affirmations concernant les allégations de préjudice grave continu formulées par les États-Unis d'arguments "subsidiaires" avancés uniquement aux fins de leur examen dans le cas où le Groupe spécial constaterait qu'il existe des subventions actuelles, faisant valoir explicitement que le Groupe spécial serait *juridiquement habilité* à examiner les allégations des États-Unis *seulement* s'il concluait qu'il existe des "subventions actuelles", elle a précisé ensuite que le Groupe spécial devrait examiner ses arguments "s{'il} conclu{ait} que *certaines* des subventions n'{avaient} *pas* été retirées". (première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 30, 476 et 492, et note de bas de page 639; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 500; et réponse de l'Union européenne à la question n° 45 du Groupe spécial) (italique dans l'original) Nous rappelons que nous avons constaté dans la partie précédente du présent rapport que l'Union européenne n'a pas démontré que *l'une quelconque* des subventions contestées par les États-Unis dans le présent différend sur la mise en conformité avait été "retirée" aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC.

[1849] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 240 à 532; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 357 à 747.

[1850] Voir, par exemple, la première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 30, 476, 482, 484, 489, 492, 503, 506, 515, 516, 537 à 551, 647, 648, 715, 723, 801, 817, 827, 858, 868, 926, 937, 965, 966, 974, 984, 985, 990, 992, 1031, 1091, 1095 à 1099, 1132, 1156 et 1204; et la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 498, 499, 523 à 577, 728, 734, 822, 863, 864, 871, 873, 1203, 1208 et 1559.

[1851] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 476 à 1242; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 497 à 1695.

de satisfaire à deux prétendues prescriptions liminaires pour la démonstration du bien-fondé de leur thèse, à savoir que: a) les États-Unis sont tenus de démontrer que les produits LCA similaires de Boeing sont des produits "non subventionnés"; et b) les États-Unis doivent montrer qu'ils ont formulé leurs allégations de préjudice grave par rapport aux marchés de produits appropriés. Après avoir évalué le bien-fondé des positions des parties s'agissant des deux questions liminaires alléguées, nous examinons les arguments des parties concernant les effets *continus* des subventions contestées et, par conséquent, la mesure dans laquelle les États-Unis ont démontré l'existence d'un préjudice grave causé à leurs intérêts pendant la période postérieure à la mise en œuvre.

6.1108. Avant de procéder à cette analyse, toutefois, nous traitons d'abord l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle la livraison des LCA d'Airbus commandés dans le cadre des "pertes de ventes" dont il a été constaté qu'elles avaient été causées par les subventions contestées dans la procédure initiale signifie que l'Union européenne et certains États membres ont "éliminé" ces effets défavorables et, par conséquent, se sont conformés à leurs obligations concernant ces "pertes de ventes" au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC.

6.6.4.2 Livraison des LCA d'Airbus commandés dans le cadre des "pertes de ventes" constatées dans la procédure initiale

6.1109. Nous rappelons que l'une des 36 "mesures" de mise en conformité alléguées dont l'Union européenne fait valoir qu'elles l'ont mise en conformité avec les recommandations et décisions adoptées dans le présent différend est l'exécution des contrats de vente relatifs aux commandes de LCA d'Airbus dont il avait été constaté qu'elles constituaient des "pertes de ventes" dans la procédure initiale. L'Union européenne explique que ce qu'elle entend par l'exécution d'un contrat de vente, c'est la livraison d'un LCA à un client conformément aux modalités de la commande dont il a été constaté qu'elle constituait une "perte de vente" causant un préjudice grave aux intérêts des États-Unis dans la procédure initiale. Elle soutient que du fait de la livraison du LCA à son client de cette façon, "les ventes {perdues} sont … réalisées et cessent d'exister dans le présent". Selon elle, cela signifie que les États-Unis ne peuvent pas "démontrer que les pertes de ventes notables …, dont l'existence avait été constatée dans la procédure initiale, n'ont pas été éliminées" et, par conséquent, que l'Union européenne et certains États membres ne se sont pas mis en conformité en ce qui concerne ces "pertes de ventes" spécifiques.[1852]

6.1110. Nous notons que l'affirmation de l'Union européenne est sous-tendue par l'hypothèse qu'une "perte de vente" est un événement persistant qui *continue d'exister* jusqu'au moment de la livraison et donc aussi par l'idée que, compte tenu de la nature prospective des mesures correctives dans le cadre de l'OMC, l'Union européenne a une obligation de mise en conformité en ce qui concerne cette "vente perdue" jusqu'à ce que la livraison ait été effectuée. Selon l'Union européenne, le Groupe spécial *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)* "a reconnu cela lorsqu'il a expliqué que la livraison d'un aéronef pouvait mettre fin à la perte de vente".[1853]

6.1111. Le passage particulier du rapport du Groupe spécial *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)* sur lequel l'Union européenne s'appuie est ainsi libellé:

> {Le Groupe spécial} estime qu'étant donné les particularités de la production et de la vente des LCA, les effets des subventions {l'impôt sur les activités (B&O)} devraient être considérés comme commençant au moment où une commande de LCA est obtenue (ou est perdue) et se poursuivant jusqu'au moment où l'aéronef est livré (ou non) inclus.[1854]

Il apparaît qu'ailleurs dans son rapport, le Groupe spécial *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)* a répété ce point de vue lorsqu'il a dit ce qui suit:

[1852] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 805 à 816, 1034 à 1042, 1218 et 1219; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1212; et réponse de l'Union européenne à la question n° 39 du Groupe spécial.

[1853] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 806 (citant le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphe 7.1812).

[1854] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphe 7.1812.

> {L}es phénomènes d'"empêchement de hausses de prix" et de "perte de ventes" ne commencent et ne se terminent pas au moment où un LCA est commandé. Étant donné les particularités de la production et de la vente des LCA, ces formes de préjudice grave devraient plutôt être considérées comme commençant au moment où une commande de LCA est obtenue (ou est perdue) et se poursuivant jusqu'au moment où l'aéronef est livré (ou non) inclus. …
>
> … Comme nous estimons que l'empêchement de hausses de prix et la perte de ventes existent à partir du moment où une commande de LCA est passée, jusqu'à sa livraison incluse, les données relatives aux commandes et aux livraisons de LCA seront susceptibles d'être pertinentes pour démontrer l'existence d'un empêchement notable de hausses de prix et d'une perte de ventes notable.[1855]

6.1112. À notre avis, l'affirmation de l'Union européenne répond à un argument que les États-Unis n'avancent pas. Comme cela a déjà été indiqué, la position des États-Unis dans le présent différend est que l'Union européenne et certains États membres ne se sont pas conformés à l'obligation énoncée à l'article 7.8 de l'Accord SMC de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" *non pas* parce que l'un quelconque des "effets défavorables" dont il a été constaté qu'ils étaient causés par les subventions contestées dans la procédure initiale n'a pas été "éliminé" mais plutôt parce que les subventions contestées *continuent de causer* aujourd'hui les mêmes types d'"effets défavorables". Même si, parfois, les États-Unis formulent cette affirmation de façon différente[1856], les références très limitées qu'ils font dans le présent contexte aux *effets persistants* des "pertes de ventes" dont l'existence avait été constatée dans la procédure initiale ont été constamment présentées sous des titres ou dans des sections de leurs communications écrites indiquant clairement qu'elles sont censées faire partie de leurs arguments concernant la *continuation* des effets défavorables sous la forme de "pertes de ventes".[1857] D'ailleurs, dans leur demande de constatations dans le présent différend, les États-Unis demandent au Groupe spécial de formuler une seule constatation à cet égard – à savoir que "les États-Unis *continuent* de subir un préjudice grave sous la forme de pertes de ventes".[1858] Cela étant, nous croyons comprendre que les très rares déclarations des États-Unis au sujet des effets persistants des "pertes de ventes" dont l'existence avait été constatée par le Groupe spécial dans la procédure initiale sont censées éclairer leur point de vue selon lequel ces "pertes de ventes" ont contribué à la *continuation* des effets défavorables des subventions contestées aujourd'hui, par exemple, en ayant "eu des effets persistants sur les ventes sous la forme d'options et de droits d'achat que les clients ont exercés et pourront exercer à l'avenir"[1859] et en donnant à Airbus des avantages de fournisseur en place par rapport à Boeing.[1860]

[1855] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphes 7.1685 et 7.1686.

[1856] Par exemple, les États-Unis affirment que l'Union européenne "n'a rien fait pour éliminer les effets défavorables dont l'existence avait été constatée par le Groupe spécial initial sous la forme de pertes de ventes", soutenant que ces pertes de ventes "ont eu des effets persistants sur les ventes sous la forme d'options ou de droits d'achat que les clients ont exercés et pourront exercer à l'avenir", conférant ainsi à Airbus des avantages de fournisseur en place. (première communication écrite des États-Unis, paragraphes 412, 413 et 416) De même, faisant référence à *un* cas de perte de ventes dont l'existence avait été constatée par le Groupe spécial initial, qui impliquait South African Airways, les États-Unis font valoir que l'"UE n'a rien fait pour éliminer les effets défavorables de cette perte de vente", notant qu'"Airbus a conservé les recettes … et {que} Boeing continue de n'avoir "pas obtenu" cette vente et a subi la perte de recettes et d'autres avantages qui en résultait". (première communication écrite des États-Unis, paragraphe 441) Nous notons que les États-Unis n'avancent aucun argument parallèle au sujet des constatations de détournement formulées dans la procédure initiale.

[1857] Voir, par exemple, le titre de la section VI.G.2 de la première communication écrite des États-Unis ("U.S. LCA industry continues to experience significant lost sales") (la branche de production des LCA des États-Unis continue de subir des pertes de ventes notables), et l'argumentation figurant dans la section VI.E de la deuxième communication écrite des États-Unis, qui est clairement centrée sur l'allégation des États-Unis selon laquelle ils "continuent de subir des pertes de ventes notables ".

[1858] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 533. (pas d'italique dans l'original) Voir aussi la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 748 (contenant la même demande).

[1859] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 412.

[1860] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 413. Nous notons en outre que pour faire valoir que rien ne justifie le point de vue de l'Union européenne selon lequel la livraison d'un LCA dont il a été constaté qu'il était visé par les constatations de pertes de ventes formulées par le Groupe spécial initial signifie que l'Union européenne et certains États membres se sont conformés à leurs obligations au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC, les États-Unis affirment, entre autres choses, que "{s}elon la logique de l'UE, une

6.1113. Il s'ensuit par conséquent que, même si l'Union européenne avait raison d'affirmer que la livraison des LCA d'Airbus commandés dans le cadre des "pertes de ventes" causées par les subventions contestées dans la procédure initiale signifie que l'Union européenne et certains États membres n'ont plus d'obligation de mise en conformité en ce qui concerne ces "pertes de ventes", cela ne nous amènerait pas à rejeter l'allégation des États-Unis selon laquelle l'Union européenne et certains États membres ne se sont pas conformés aux recommandations et décisions adoptées.

6.6.4.3 Question de savoir si les États-Unis doivent démontrer que le "produit similaire" n'est pas subventionné

6.6.4.3.1 Arguments de l'Union européenne

6.1114. L'Union européenne affirme que pour démontrer le bien-fondé de leurs allégations de détournement ou d'entrave visant les exportations au sens de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC, les États-Unis doivent démontrer, en vertu de l'article 6.4, que leur produit dont il est allégué qu'il fait l'objet d'un détournement ou d'une entrave sur un quelconque marché de pays tiers pertinent est un "produit similaire non subventionné". Selon elle, les États-Unis ne peuvent pas faire cette démonstration dans la présente procédure de mise en conformité en raison des constatations adoptées concernant le subventionnement des LCA de Boeing dans l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*.[1861]

6.1115. Tout en reconnaissant que le Groupe spécial initial a déjà examiné et rejeté la même argumentation juridique à peu près que celle sur laquelle elle s'appuie dans la présente procédure en ce qui concerne l'interprétation du rapport entre l'article 6.3 b) et l'article 6.4 de l'Accord SMC, l'Union européenne soutient que le fait qu'il y a à présent une détermination multilatérale établissant que les "produits similaires" des États-Unis sont subventionnés signifie que les circonstances factuelles pertinentes ont changé, de sorte que le Groupe spécial de la mise en conformité est maintenant saisi d'une nouvelle "question" qui doit être résolue.[1862] De plus, elle estime qu'il y a aussi des "raisons impérieuses" de revoir l'interprétation donnée par le Groupe spécial initial du rapport entre l'article 6.3 b) et l'article 6.4 de l'Accord SMC, à savoir que[1863]: i) l'interprétation n'a pas fait l'objet d'un échange d'arguments entre les parties et les tierces parties[1864]; ii) l'interprétation "supprime" ou "diminue" l'"élément de causalité" qui figure aux articles 5, 6.3 b) et 6.4[1865]; et iii) l'interprétation était fondée sur des considérations qui étaient erronées pour d'autres raisons.[1866]

6.1116. L'Union européenne propose ensuite ce qu'elle décrit comme "une approche qui est compatible avec le principe de l'interprétation harmonieuse et effective", en vertu de laquelle, d'après ce qu'elle soutient, l'"élément concernant de causalité" demeure présent dans toutes les allégations qui peuvent être formulées au titre de l'article 6, par opposition à l'approche dont elle affirme qu'elle a été adoptée par le Groupe spécial dans la procédure initiale.[1867] Elle explique que l'interprétation qu'elle propose entraînerait l'application d'une "règle du produit similaire non

---

subvention causant un préjudice grave qui est visée par une constatation adoptée de l'ORD n'est incompatible avec les règles de l'OMC que jusqu'à ce que ses effets concrets aient atteint leur paroxysme sur le marché", et concluent qu'"en réalité, les livraisons n'ont en aucune manière atténué les effets défavorables massifs que la branche de production des LCA des États-Unis *continue* de subir, y compris sous la forme de pertes de ventes". (deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 678 et 679 (pas d'italique dans l'original))

[1861] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 696; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 707.

[1862] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 708 à 712.

[1863] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 713 et 727.

[1864] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 714.

[1865] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 658 à 679; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 716 et 717. Il apparaît aussi que l'Union européenne estime que les mêmes "raisons impérieuses" nous obligent à reconsidérer les constatations du Groupe spécial initial au sujet de la "règle du produit similaire non subventionné" énoncée à l'article 6.5 de l'Accord SMC, dans le contexte des allégations des États-Unis relatives à des pertes de ventes au titre de l'article 6.3 c). (première communication écrite de l'Union européenne, note de bas de page 856)

[1866] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 680 à 686.

[1867] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 658 à 679; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 716 à 726.

subventionné" à toutes les allégations d'"effets sur les prix"[1868] formulées au titre de l'article 6.3 c) et à toutes les allégations d'"effets sur le volume"[1869] formulées au titre de l'article 6.3 b), mais pas aux allégations d'"effets sur le volume" formulées au titre de l'article 6.3 a).[1870]

6.1117. L'Union européenne justifie l'application d'une "règle du produit similaire non subventionné" aux allégations d'"effets sur les prix" parce que, selon elle, il serait "très difficile sinon impossible" de procéder à une "évaluation objective" sur le point de savoir lequel des deux produits subventionnés (un produit subventionné et un produit similaire subventionné), a causé un préjudice grave sous la forme d'une "sous-cotation des prix". Selon elle, les deux produits subventionnés "causeront les mêmes effets sur les prix" ou "en tout état de cause, les deux subventions abouti{ront} nécessairement au même résultat". L'Union européenne affirme que l'application d'une "règle du produit similaire non subventionné" dans ce cas éviterait l'"impasse inutile et les inefficacités qui s'ensuivraient autrement pour tous les Membres si deux Membres devaient pousser les choses jusqu'au bout et se trouver dans une situation où les deux octroient des subventions et appliquent des mesures de rétorsion en même temps à l'égard de l'autre".[1871]

6.1118. De la même façon, l'Union européenne affirme qu'une "règle du produit similaire non subventionné" devrait s'appliquer aux allégations d'"effets sur le volume" sur les marchés de pays tiers afin d'empêcher ce qui serait, selon elle, un "imbroglio de subventions, de droits compensateurs et de mesures de rétorsion" qui se produirait en l'absence de cette règle. En particulier, elle explique que sans une "règle du produit similaire non subventionné", il serait possible pour un Membre de démontrer le bien-fondé d'une allégation de préjudice grave concernant les ventes d'un produit similaire subventionné sur un marché de pays tiers (et, de ce fait, d'être finalement en droit de demander des mesures de rétorsion) alors même que le pays importateur pourrait lui-même imposer des droits compensateurs à l'égard des importations du même produit similaire subventionné dont il aurait été constaté qu'il cause un dommage à sa branche de production nationale. Selon elle, ce résultat serait "fondamentalement contradictoire".[1872]

6.1119. Par ailleurs, l'Union européenne fait valoir qu'une "règle du produit similaire non subventionné" ne s'appliquerait pas dans le contexte d'allégations d'"effets sur le volume" se produisant sur le marché du Membre accordant la subvention parce que "l'un des buts essentiels des règles de l'OMC sur les subventions est de préserver l'accès aux marchés accordé par les consolidations tarifaires". En outre, elle fait valoir que le fait qu'un Membre plaignant pourrait lui-même accorder des subventions "n'empêche pas une évaluation objective de l'existence de l'effet sur le volume parce qu'elle aura plutôt tendance à entraîner une sous-estimation de cet effet sur le volume".[1873]

6.1120. Enfin, l'Union européenne soutient que l'application de son interprétation juridique aux faits du présent différend amène à conclure que les allégations de préjudice grave formulées par les États-Unis au titre de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC doivent être exclues de la présente procédure ou rejetées d'une autre manière par le Groupe spécial.[1874]

6.6.4.3.2 Arguments des États-Unis

6.1121. Les États-Unis estiment que les arguments relatifs au "produit similaire non subventionné" avancés par l'Union européenne dans le présent différend sur la mise en conformité ont déjà été examinés et rejetés dans les constatations établies lors de la procédure initiale dont il

[1868] L'Union européenne définit les "effets sur les prix" comme étant une "sous-cotation" et un "empêchement de hausses de prix/une dépression des prix". (première communication écrite de l'Union européenne, note de bas de page 875)
[1869] L'Union européenne définit les "effets sur le volume" comme étant un "détournement", une "entrave" et des "pertes de ventes", y compris une "{modification} {d}es parts relatives du marché". (première communication écrite de l'Union européenne, note de bas de page 876)
[1870] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 687 à 698.
[1871] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 690.
[1872] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 692 et 693; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 720 à 722.
[1873] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 691.
[1874] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 699 à 708.

n'a pas été fait appel et qui ont été adoptées par l'ORD, ce qui implique que l'Union européenne n'a pas le droit de revenir sur la question.[1875]

6.1122. Selon les États-Unis, l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle le Groupe spécial de la mise en conformité est saisi d'une nouvelle "question" en raison de la "modification des faits" alléguée repose sur une présentation erronée des constatations du Groupe spécial initial. En particulier, les États-Unis rappellent que le rejet par le Groupe spécial initial des arguments des Communautés européennes concernant le rapport entre l'article 6.3 b) et l'article 6.4 était fondé sur une interprétation juridique, de sorte que la question factuelle du subventionnement des produits similaires des États-Unis était "dénuée de pertinence en l'espèce".[1876] En outre, ils ne partagent pas le point de vue de l'Union européenne selon lequel il y a des "raisons impérieuses" justifiant que le Groupe spécial de la mise en conformité revoie les constatations du Groupe spécial initial, et ils rejettent les critiques formulées par l'Union européenne sur la façon dont le Groupe spécial initial a interprété le "lien de causalité" à l'article 6.4 ainsi que le rapport entre l'article 6.3 b) et l'article 6.4.[1877]

6.1123. Les États-Unis estiment que l'autre interprétation proposée par l'Union européenne qui introduirait une "règle du produit similaire non subventionné" est "gravement viciée", y compris pour les raisons mêmes pour lesquelles elle a été rejetée dans l'affaire initiale[1878], et que si le Groupe spécial de la mise en conformité examine effectivement l'argument de l'Union européenne, il devrait arriver au même résultat.[1879] Ils font valoir que selon l'interprétation de l'Union européenne, les Membres plaignants ne pourraient jamais établir le bien-fondé d'une allégation au titre de l'article 6.3 b) si leurs produits étaient subventionnés même très faiblement ou à un niveau ne donnant pas lieu à une action au titre de l'Accord SMC[1880], par exemple si la subvention n'était pas spécifique ou ne relevait pas autrement de l'article premier de l'Accord SMC.[1881] Ils font valoir aussi que l'interprétation de l'Union européenne inciterait les plaignants ayant eu gain de cause à commencer à appliquer des mesures de rétorsion en octroyant des subventions illimitées pour leur produit similaire, tandis que le Membre affecté n'aurait aucun recours contre le nouveau Membre accordant la subvention en raison de la "prescription relative au produit similaire non subventionné" alléguée.[1882]

6.1124. Enfin, les États-Unis affirment que l'Union européenne n'explique pas pourquoi "une prescription relative au produit similaire non subventionné s'appliquerait seulement à certaines démonstrations de l'existence d'un préjudice grave au titre de l'article 6.3, mais pas à d'autres".[1883] S'agissant des "effets sur les prix", ils répondent que si les produits similaires d'un plaignant peuvent se vendre à des prix inférieurs en raison de leur propre subventionnement, les effets sur les prix du subventionnement par le Membre défendeur seront *moins prononcés* ou pareillement *sous-estimés*.[1884] S'agissant des "effets sur le volume", ils font observer que "le subventionnement par le Membre plaignant et le subventionnement par le Membre défendeur aboutiront au même résultat pour ce qui est des effets sur le volume sur le marché du Membre accordant la subvention, tout comme ils le feraient sur le marché d'un pays tiers".[1885] Ils considèrent donc que l'approche de l'Union européenne comporte une contradiction interne. S'agissant des "effets sur le volume" sur les marchés de pays tiers, ils estiment qu'il n'est pas évident qu'il soit fondamentalement contradictoire qu'un plaignant puisse être visé par une mesure compensatoire appliquée par un pays tiers Membre et puisse formuler avec succès une allégation au titre de l'article 6.3 b), et qu'on ne voit pas non plus pourquoi la législation intérieure d'un Membre en matière de droits compensateurs est pertinente.[1886]

[1875] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 404, 405, 406, 409, 410 et 412.
[1876] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 413 à 415.
[1877] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 417 à 420.
[1878] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 416 et 426.
[1879] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 407.
[1880] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 433.
[1881] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 435 et 436.
[1882] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 433 et 434.
[1883] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 427.
[1884] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 427 à 429.
[1885] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 430 et 431.
[1886] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 430.

6.6.4.3.3 Évaluation par le Groupe spécial

6.1125. La partie pertinente de l'article 6.3 b) et 6.4 de l'Accord SMC dispose ce qui suit:

> 6.3 Un préjudice grave au sens du paragraphe c) de l'article 5 peut apparaître dès lors qu'il existe l'une ou plusieurs des situations ci-après:
>
> ...
>
> b) la subvention a pour effet de détourner du marché d'un pays tiers les exportations d'un produit similaire d'un autre Membre ou d'entraver ces exportations;
>
> …
>
> 6.4 Aux fins du paragraphe 3 b), il y aura détournement d'exportations ou entrave à des exportations dès lors que, sous réserve des dispositions du paragraphe 7, il aura été démontré que les parts relatives du marché se sont modifiées au détriment du produit similaire non subventionné … .

6.1126. Dans la procédure initiale, les Communautés européennes ont avancé la même argumentation à peu près que celle sur laquelle l'Union européenne s'appuie dans le présent différend sur la mise en conformité pour étayer son affirmation selon laquelle les allégations de préjudice grave formulées par les États-Unis au titre de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC doivent être rejetées. En particulier, les Communautés européennes ont fait valoir qu'en vertu de l'application de l'article 6.4 (en particulier, le libellé concernant le "produit similaire non subventionné"), les États-Unis ne pouvaient établir qu'il y avait détournement des exportations du marché d'un pays tiers ou entrave à ces exportations qu'en démontrant que leur produit similaire n'était pas subventionné.[1887]

6.1127. Le Groupe spécial initial a commencé son évaluation du bien-fondé de la position des Communautés européennes en examinant les arguments des parties concernant le sens de l'expression "produit similaire non subventionné" figurant à l'article 6.4, constatant qu'elle "{pouvait} fort bien exiger d'un Membre plaignant qu'il démontre, dans les circonstances de cette disposition, que son produit similaire … {n'était} pas subventionné".[1888] Il a entrepris ensuite d'examiner une autre question, à savoir "si l'article 6.4 {était} le mécanisme nécessaire ou exclusif pour démontrer qu'il y {avait} détournement d'exportations du marché d'un pays tiers ou une entrave à de telles exportations au sens de l'article 6.3 b) ou si … le détournement ou l'entrave au titre de l'article 6.3 b) {pouvait} être démontré sans référence à l'article 6.4".[1889] Les Communautés européennes avaient fait valoir que l'article 6.4 était l'"unique fondement" qui permettait de démontrer le bien-fondé d'une allégation au titre de l'article 6.3 b). Les États-Unis n'étaient pas de cet avis, mettant en avant le membre de phrase "il y aura" figurant dans la première phrase de l'article 6.4 pour étayer leur point de vue.

6.1128. Le Groupe spécial initial a rappelé que le Groupe spécial *Indonésie – Automobiles* avait antérieurement examiné le sens de l'article 6.4, citant certains passages du rapport de ce groupe spécial et estimant comme lui ce qui suit:

> {L'}article 6.4 décrit une situation particulière dans laquelle le produit similaire du Membre plaignant n'est pas subventionné et, dans cette situation, une démonstration montrant que la part de marché du produit subventionné qui fait l'objet de la plainte a augmenté suffit pour établir *prima facie* qu'il y a détournement ou entrave au titre de l'article 6.3 b).[1890]

[1887] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1761.

[1888] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1765.

[1889] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1766.

[1890] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1767.

6.1129. Le Groupe spécial initial a noté ensuite que les États-Unis ne s'appuyaient pas sur l'article 6.4, mais cherchaient plutôt à démontrer l'existence d'un préjudice grave uniquement sur la base des termes de l'article 6.3 b). Eu égard à cela, il devenait déterminant de comprendre le rapport entre l'article 6.3 b) et l'article 6.4 – si le Groupe spécial initial avait constaté que l'article 6.4 était l'*unique* moyen d'établir le bien-fondé d'allégations au titre de l'article 6.3 b), les Communautés européennes auraient eu gain de cause. Toutefois, le Groupe spécial initial est convenu avec les États-Unis que l'article 6.4 n'énonçait pas l'"unique fondement" permettant d'établir le bien-fondé d'allégations de préjudice grave au titre de l'article 6.3 b). En particulier, il a constaté que "rien dans le texte de l'article 6.4, dans son contexte ou dans son objet et son but, … {ne} donn{ait} à penser que l'analyse exposée dans cette disposition {était} l'unique moyen de démontrer l'existence du détournement des exportations ou de l'entrave aux exportations aux fins de l'article 6.3 b)".[1891] Il a expliqué que l'utilisation du membre de phrase "il y aura" à l'article 6.4 indiquait qu'"il {pouvait} y avoir d'autres circonstances, non exposées à l'article 6.4, dans lesquelles un Membre pourrait démontrer l'existence d'un détournement ou d'une entrave aux fins de l'article 6.3 b)". En conséquence, il a conclu ce qui suit: "Plutôt qu'une limitation des circonstances dans lesquelles il peut être satisfait à l'article 6.3 b), nous donnons de l'article 6.4 une lecture qui énonce simplement des indications additionnelles pour l'application de l'article 6.3 b) dans certaines circonstances particulières."[1892]

6.1130. Bien que le Groupe spécial initial ait ensuite exprimé ses propres vues sur ce qu'étaient ces circonstances particulières, ces opinions ne faisaient pas partie du raisonnement sur lequel il s'est finalement appuyé pour rendre une décision au sujet des arguments des Communautés européennes. Cela ressort du fait qu'il a admis que les États-Unis "ne prétend{aient} pas s'appuyer sur la règle spéciale énoncée à l'article 6.4 mais affirm{aient}, au lieu de cela, qu'ils {avaient} démontré que le détournement de leurs exportations des marchés de pays tiers ou l'entrave à ces exportations était l'effet des subventions en cause".[1893] Par conséquent, la constatation du Groupe spécial initial selon laquelle le libellé de l'article 6.4 ne prescrivait pas l'unique moyen par lequel un Membre plaignant pouvait démontrer l'existence d'un détournement ou d'une entrave aux fins de l'article 6.3 b) était suffisante pour rendre une décision au sujet de l'argument des Communautés européennes.

6.1131. L'Union européenne n'a pas fait appel des constatations du Groupe spécial initial sur ce point; et le rapport du Groupe spécial, modifié par l'Organe d'appel en ce qui concerne d'autres questions, a été adopté par l'ORD. Nonobstant ces faits, l'Union européenne fait valoir que le Groupe spécial dans le présent différend sur la mise en conformité devrait se prononcer sur une question juridique qui est à peu près la même que celle qui a été résolue dans la procédure initiale et/ou revoir et modifier les constatations juridiques du Groupe spécial initial. À cette fin, nous croyons comprendre que ses communications soulèvent les deux questions liminaires suivantes: i) si le fait qu'il y a eu une constatation multilatérale de subventionnement dans l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)* signifie qu'il y a une nouvelle "question" qui doit être examinée dans la présente procédure de mise en conformité; et ii) s'il y a des "raisons impérieuses" de revoir l'interprétation donnée par le Groupe spécial initial du rapport entre l'article 6.3 b) et l'article 6.4 de l'Accord SMC qui a constitué le fondement des constatations juridiques pertinentes adoptées par l'ORD dans la procédure initiale.

6.6.4.3.3.1 Question de savoir s'il y a une nouvelle "question"

6.1132. L'Union européenne explique qu'elle n'a pas fait appel des constatations du Groupe spécial initial concernant la pertinence de l'article 6.4 pour les allégations de préjudice grave formulées par les États-Unis au titre de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC parce que, selon elle, le raisonnement du Groupe spécial reposait en partie sur la difficulté qu'un groupe spécial aurait à déterminer qu'un "produit similaire" n'était pas subventionné[1894], et qu'à ce moment-là, il n'y avait pas de constatations adoptées dans le différend *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs*

[1891] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1763 à 7.1769.
[1892] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1769.
[1893] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1768.
[1894] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 656.

(2ème plainte) concernant le subventionnement des LCA de Boeing.[1895] Toutefois, à présent que l'ORD a adopté des recommandations et décisions à cet effet, elle estime que les circonstances factuelles pertinentes ont changé parce qu'il y a une détermination multilatérale établissant que les LCA de Boeing sont subventionnés.[1896] Elle soutient que ces circonstances factuelles nouvelles signifient que le Groupe spécial de la mise en conformité est saisi d'une nouvelle "question" et que rien ne l'empêche donc d'examiner ses arguments concernant l'interprétation de l'article 6.3 b) et de l'article 6.4 de l'Accord SMC.[1897] Selon elle, par conséquent, même si le présent Groupe spécial devait s'estimer "lié par l'interprétation des dispositions pertinentes qu'il a énoncée précédemment dans le rapport du Groupe spécial initial", cela signifierait seulement qu'il adopterait cette interprétation et l'appliquerait au nouvel ensemble de faits portés à sa connaissance par l'Union européenne.[1898]

6.1133. Les États-Unis estiment que l'Union européenne présente de manière erronée le raisonnement du Groupe spécial car l'interprétation donnée par le Groupe spécial initial du rapport entre l'article 6.3 b) et l'article 6.4 était une interprétation juridique fondée sur les textes.[1899] Même si, selon eux, le Groupe spécial initial a fait observer que l'interprétation des Communautés européennes était difficile à appliquer et rendrait la tâche consistant à se prononcer sur les allégations au titre de l'article 6.3 b) extrêmement compliquée parce que les groupes spéciaux devraient examiner si le plaignant lui-même accordait une quelconque subvention pour un "produit similaire"[1900], ils affirment que c'était une observation générale concernant tous les groupes spéciaux et ne dénotant aucune difficulté particulière dans le présent différend qui pourrait être modifiée par une constatation multilatérale de subventionnement. À cet égard, ils rappellent qu'ils ont invoqué l'article 6.3 b) et non l'article 6.4 dans la procédure initiale. Ils soutiennent donc que du fait du rejet par le Groupe spécial initial de la position de l'Union européenne sur le rapport entre l'article 6.3 b) et l'article 6.4, la question factuelle du subventionnement des produits similaires des États-Unis était "dénuée de pertinence en l'espèce".[1901]

6.1134. L'affirmation de l'Union européenne selon laquelle rien n'empêche le Groupe spécial de la mise en conformité de déterminer le bien-fondé d'arguments juridiques qui sont à peu près les mêmes que ceux qui ont déjà été examinés et rejetés dans la procédure initiale repose sur son point de vue selon lequel le Groupe spécial de la mise en conformité est saisi d'une nouvelle "question" parce que: a) le raisonnement du Groupe spécial initial rejetant les arguments des Communautés européennes était en partie fondé sur sa difficulté à déterminer si les LCA de Boeing étaient subventionnés; et b) avec l'adoption des recommandations et décisions dans l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, il y a maintenant une détermination multilatérale établissant que les LCA de Boeing sont subventionnés. À notre avis, la position de l'Union européenne ne rend pas compte avec exactitude des constatations du Groupe spécial initial.

6.1135. Comme cela a déjà été indiqué, le Groupe spécial initial a rejeté les affirmations des Communautés européennes non seulement parce que les allégations de préjudice grave des États-Unis étaient fondées sur l'article 6.3 b) *et non* sur l'article 6.4, mais aussi parce qu'il a constaté que le membre de phrase "il y aura" figurant à l'article 6.4 indiquait que cette disposition ne prescrivait pas l'*unique* moyen par lequel les États-Unis étaient tenus d'établir le bien-fondé de ces allégations. Autrement dit, il a rejeté les arguments des Communautés européennes parce qu'il a constaté que, *en droit*, le recours à l'article 6.4 (et donc la pertinence de l'expression "produit similaire non subventionné") n'était qu'une façon de montrer l'existence d'un détournement et d'une entrave sur des marchés de pays tiers aux fins de l'article 6.3 b).[1902] C'est donc son interprétation du rapport entre l'article 6.3 b) et l'article 6.4 qui a servi à trancher la question. En outre, bien que le Groupe spécial initial ait fait référence aux difficultés associées au fait de devoir déterminer que le "produit similaire" était "non subventionné", il l'a fait seulement en termes généraux dans le cadre de son rejet de l'interprétation juridique donnée par les

[1895] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 656 et 657; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 710.
[1896] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 657.
[1897] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 709 et 710.
[1898] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 710.
[1899] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 413 à 415.
[1900] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 415.
[1901] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 413 à 415.
[1902] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1769.

Communautés européennes des dispositions pertinentes. En particulier, il a fait le raisonnement suivant:

> Nous estimons que l'interprétation contraire suggérée par les CE – à savoir que l'article 6.4 est l'unique fondement qui permette de constater qu'il y a détournement ou entrave aux fins de l'article 6.3 b) – aboutirait au résultat absurde selon lequel l'Accord SMC établit une mesure corrective pour le détournement d'exportations des marchés de pays tiers ou l'entrave à de telles exportations **seulement** dans les situations où il est démontré que le produit du Membre plaignant est non subventionné – en fait, une sorte de prescription imposant aux Membres plaignants comme préalable à la formulation d'une allégation au titre de l'article 6.3 b) d'avoir les "mains propres". Non seulement il n'y a aucune base dans le texte pour une telle prescription mais, *dans la pratique, cette prescription compliquerait énormément la tâche des groupes spéciaux chargés d'examiner des allégations au titre de l'article 6.3 b).* Non seulement ceux-ci devraient examiner si les mesures contestées en cause dans le différend constituent des subventions, mais ils devraient examiner si le Membre contestant ces mesures octroie lui-même une quelconque subvention concernant le produit similaire exporté. En outre, les Communautés européennes indiquent qu'elles affirment seulement que le produit similaire du Membre plaignant ne doit pas tirer avantage de subventions **spécifiques**, mais il n'y a rien dans l'expression "produit similaire non subventionné" qui suggère une telle limite. Par conséquent, admettre l'interprétation des Communautés européennes laisserait la possibilité qu'il soit interdit à un Membre plaignant de faire valoir une allégation au titre de l'article 6.3 b) (et 6.3 c)) parce que son produit similaire tire avantage de subventions qui ne relèvent pas de la définition de l'article premier de l'Accord SMC. Nous ne pouvons pas imaginer sur quelle base un groupe spécial pourrait entreprendre l'examen de cette question. Nous ne pouvons tout simplement pas admettre qu'il soit possible de déduire tant de choses du simple emploi de l'expression "produit similaire non subventionné" figurant à l'article 6.4. Nous rejetons par conséquent le point de vue des Communautés européennes selon lequel l'article 6.4 est l'unique fondement qui permette de constater qu'il y a détournement ou entrave aux fins de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC.[1903] (caractères gras dans l'original; pas d'italique dans l'original; note de bas de page omise)

6.1136. Il est donc clair que le raisonnement du Groupe spécial initial rejetant les arguments des Communautés européennes n'était *pas* fondé en partie sur une quelconque difficulté à déterminer si les LCA de Boeing étaient subventionnés. En effet, la mesure dans laquelle les LCA de Boeing étaient subventionnés n'a joué absolument aucun rôle dans l'analyse juridique du Groupe spécial initial, qui a été finalement déterminante.

6.1137. En outre, nous notons que, alors que l'Union européenne fait valoir que les recommandations et décisions adoptées dans l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)* signifient qu'il y a maintenant une constatation multilatérale de subventionnement concernant les LCA de Boeing, les Communautés européennes avaient fait valoir de même dans la procédure initiale que les recommandations et décisions adoptées dans le différend *États-Unis – FSC* et les procédures connexes démontraient que les États-Unis avaient subventionné les LCA de Boeing avant la fin de 2006.[1904] Toutefois, le Groupe spécial initial n'avait pas eu à déterminer le bien-fondé de l'affirmation des Communautés européennes parce que, comme il a déjà été dit, la mesure dans laquelle les LCA de Boeing étaient subventionnés à la fin de 2006 n'avait pas joué de rôle dans la décision qu'il avait rendue au sujet des affirmations des Communautés européennes. Son évaluation des arguments des Communautés européennes reposait sur son interprétation du rapport entre l'article 6.3 b) et l'article 6.4, et non pas sur de quelconques constatations de fait concernant le subventionnement des "produits similaires" de Boeing.

6.1138. Nous constatons donc que les recommandations et décisions adoptées dans l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)* au sujet du subventionnement des LCA de Boeing ne signifient pas que le Groupe spécial de la mise en conformité est maintenant saisi d'une

[1903] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1770.

[1904] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1762 et note de bas de page 5262.

nouvelle "question" s'agissant de l'invocation par l'Union européenne de l'article 6.4 pour rejeter les allégations formulées par les États-Unis au titre de l'article 6.3 b).

6.6.4.3.3.2 "Raisons impérieuses"

6.1139. L'Union européenne affirme qu'il y a des "raisons impérieuses" justifiant que le Groupe spécial de la mise en conformité revoie l'interprétation donnée par le Groupe spécial initial du rapport entre l'article 6.3 b) et l'article 6.4 de l'Accord SMC, à savoir que[1905]: i) l'interprétation n'a pas fait l'objet d'un échange d'arguments entre les parties[1906]; ii) l'interprétation "supprime" ou "diminue" l'"élément de causalité" qui figure à l'article 5[1907]; et iii) l'interprétation est erronée pour d'autres raisons.[1908] Les États-Unis estiment que la demande de l'Union européenne équivaut à un appel concernant les constatations du Groupe spécial initial, sur lesquelles l'Union européenne n'est pas en droit de revenir dans la présente procédure de mise en conformité parce qu'elles n'ont pas fait l'objet d'un appel et ont été adoptées par l'ORD dans la procédure initiale.[1909]

6.1140. Nous notons que le concept de "raisons impérieuses" a généralement été invoqué dans des affaires où les groupes spéciaux se sont écartés ou ont été invités à s'écarter de constatations antérieures adoptées qui avaient été formulées par l'*Organe d'appel* dans *d'autres différends*.[1910] En revanche, l'Union européenne nous demande dans la présente procédure de mise en conformité de nous écarter de l'interprétation juridique adoptée qui a été formulée par le *Groupe spécial initial* dans le *même différend*. À notre avis, l'Union européenne n'est pas en droit d'obtenir du Groupe spécial de la mise en conformité qu'il examine le bien-fondé des constatations du Groupe spécial initial qui n'ont pas fait l'objet d'un appel et ont été adoptées. L'article 17:14 du Mémorandum d'accord dispose que les rapports de l'Organe d'appel "{seront} accepté{s} sans condition par les parties au différend". En outre, comme l'Organe d'appel l'a expliqué dans l'affaire *CE – Linge de lit (article 21:5 – Inde)*:

> {U}ne constatation *dont il n'a pas été fait appel* figurant dans un rapport de groupe spécial qui est *adopté* par l'ORD doit être traitée comme étant la *résolution définitive* d'un différend entre les parties pour ce qui est de *l'allégation particulière* et de la composante *spécifique* d'une mesure qui fait l'objet de cette allégation.
>
> {Il apparaît} très clairement qu'une constatation d'un groupe spécial dont il n'est pas fait appel, et qui est incluse dans le rapport d'un groupe spécial adopté par l'ORD, doit être acceptée par les parties comme étant la résolution définitive du différend entre elles, de la même façon et avec le même caractère définitif qu'une constatation incluse dans un rapport de l'Organe d'appel adopté par l'ORD – pour ce qui est de l'allégation particulière et de la composante spécifique de la mesure qui fait l'objet de l'allégation.[1911] (italique dans l'original)

6.1141. En outre, bien que l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Acier inoxydable (Mexique)* ait expliqué qu'"{a}ssurer "la sécurité et la prévisibilité" du système de règlement des différends … suppos{ait} que, *en l'absence de raisons impérieuses*, un organisme juridictionnel tranch{erait} la

[1905] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 657, et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 713 et 727.
[1906] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 714.
[1907] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 658, 674 et 698; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 716.
[1908] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 716. Il apparaît aussi que l'Union européenne estime que les mêmes "raisons impérieuses" nous obligent à reconsidérer les constatations formulées par le Groupe spécial initial au sujet de la "règle du produit similaire non subventionné" énoncée à l'article 6.5 de l'Accord SMC, dans le contexte des allégations de pertes de ventes formulées par les États-Unis au titre de l'article 6.3 c). (première communication écrite de l'Union européenne, note de bas de page 856)
[1909] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 404, 405, 406, 409, 410 et 412.
[1910] Voir, par exemple, les rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Acier inoxydable (Mexique)*, paragraphes 160 à 162; *États-Unis – Maintien de la réduction à zéro*, paragraphe 362; les rapports des Groupes spéciaux *Chine – Terres rares*, paragraphes 7.55 à 7.61; *États-Unis – Mesures compensatoires et mesures antidumping (Chine)*, paragraphes 7.315 à 7.317.
[1911] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Linge de lit (article 21:5 – Inde)*, paragraphe 93.

même question juridique de la même façon dans une affaire ultérieure"[1912], dans le même différend, il a également dit ce qui suit:

> Nous notons que le mandat d'*un groupe spécial établi au titre de l'article 21:5* comprend la charge d'évaluer si les mesures prises pour se conformer aux décisions et recommandations adoptées par l'ORD dans la procédure initiale permettent d'assurer la mise en conformité avec ces décisions.
>
> Par conséquent, *les groupes spéciaux établis au titre de cette disposition sont tenus de suivre l'interprétation juridique contenue dans les rapports du groupe spécial initial et de l'Organe d'appel qui ont été adoptés par l'ORD*.[1913] (pas d'italique dans l'original)

6.1142. Cette dernière déclaration, en particulier, donne fortement à penser qu'un *groupe spécial de la mise en conformité* commettrait une erreur de droit s'il devait examiner et reconsidérer le bien-fondé d'une interprétation juridique élaborée par le groupe spécial chargé de la procédure initiale concernant le même différend lorsque cette interprétation juridique n'a pas fait l'objet d'un appel et a finalement été visée par des recommandations et décisions adoptées par l'ORD.

6.1143. Nous ne sommes donc pas convaincus que l'Union européenne soit en droit de revenir sur les constatations du Groupe spécial initial concernant ses arguments relatifs à la pertinence de l'article 6.4 de l'Accord SMC pour les allégations des États-Unis au titre de l'article 6.3 b). En tout état de cause, même s'il était juridiquement admissible pour un groupe spécial de la mise en conformité de revoir une interprétation juridique élaborée par le groupe spécial initial qui n'a pas fait l'objet d'un appel et a été adoptée par l'ORD dans le même différend, nous estimons que les explications fournies par l'Union européenne ne constituent pas des "raisons impérieuses". Nous sommes guidés à cet égard par l'analyse effectuée par le Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires et mesures antidumping (Chine)*, lors de laquelle, après avoir identifié et examiné les considérations qui, selon lui, étaient "à la base de la conclusion de l'Organe d'appel selon laquelle en l'absence de "raisons impérieuses", un organisme juridictionnel tranch{erait} la même question juridique de la même façon dans une affaire ultérieure", le Groupe spécial a fait le raisonnement suivant:

> Nous concluons de ce qui précède qu'un groupe spécial doit prendre l'interprétation antérieure de l'Organe d'appel comme point de départ de son analyse interprétative. Cependant, un groupe spécial peut, par exemple parce qu'une partie a soulevé la question, se pencher sur le point de savoir s'il lui a été présenté des arguments ou des éléments de preuve qui donneraient des "raisons impérieuses" de parvenir à une interprétation différente. Selon nous, compte tenu de la fonction particulière occupée par l'Organe d'appel au sein du système de règlement des différends de l'OMC, les raisons qui pourraient appuyer mais non imposer un résultat en matière d'interprétation différent de celui que l'Organe d'appel a fini par adopter n'atteindraient pas le niveau de raisons "impérieuses". À notre avis, des "raisons impérieuses", c'est-à-dire des raisons qui pourraient dans des cas appropriés justifier qu'un groupe spécial adopte une interprétation différente, engloberaient, entre autres choses: i) une interprétation multilatérale d'une disposition des accords visés au titre de l'article IX:2 de l'Accord sur l'OMC qui s'écarte d'une interprétation antérieure de l'Organe d'appel; ii) la démonstration qu'une interprétation antérieure de l'Organe d'appel s'est avérée irréalisable dans une série particulière de circonstances entrant dans le champ de l'obligation pertinente en question; iii) la démonstration que l'interprétation antérieure de l'Organe d'appel aboutit à un conflit avec une autre disposition d'un accord visé qui n'a pas été invoquée devant l'Organe d'appel; ou iv) la démonstration que l'interprétation de l'Organe d'appel reposait sur une hypothèse inexacte d'un point de vue factuel.[1914]

[1912] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Acier inoxydable (Mexique)*, paragraphe 160. (pas d'italique dans l'original)

[1913] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Acier inoxydable (Mexique)*, note de bas de page 309.

[1914] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires et mesures antidumping (Chine)*, paragraphes 7.315 à 7.317. Voir aussi le rapport du Groupe spécial *Chine – Terres rares*, paragraphes 7.55 à 7.61 et note de bas de page 127.

6.1144. À supposer que le principe des "raisons impérieuses" puisse même s'appliquer à la situation présente, nous estimons que cet exposé des raisons pouvant amener un groupe spécial à adopter une approche interprétative différente d'une question particulière ayant été visée par des recommandations et décisions adoptées est une description utile des types de considérations qui seraient pertinentes pour une détermination sur le point de savoir si des "raisons impérieuses" existent. À notre avis, les arguments que l'Union européenne a avancés à l'appui de sa demande visant à ce que nous revenions sur les constatations du Groupe spécial initial sont d'une nature fondamentalement différente de celle des types de considérations identifiés dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires et mesures antidumping (Chine).* En outre, nous ne sommes pas convaincus que l'Union européenne ait démontré que les mêmes arguments devraient par ailleurs nous obliger à revoir les constatations du Groupe spécial initial. Nous expliquons nos vues dans les sous-sections qui suivent.

L'interprétation du Groupe spécial n'a pas été débattue par les parties et les tierces parties

6.1145. L'Union européenne affirme que l'interprétation donnée par le Groupe spécial initial de l'article 6.3 et de l'article 6.4 n'a pas fait l'objet d'un échange d'arguments entre les parties et les tierces parties dans la procédure initiale mais est apparue pour la première fois dans le rapport du Groupe spécial.[1915] Elle estime que lorsque l'interprétation d'un groupe spécial "n'a pas fait l'objet d'un échange antérieur d'arguments entre les parties et les tierces parties, il est tout à fait approprié que ces arguments soient examinés soigneusement par un groupe spécial de la mise en conformité".[1916] Elle souligne que, selon elle, les États-Unis eux-mêmes ne souscrivent pas à l'interprétation figurant dans le rapport du Groupe spécial initial.[1917]

6.1146. Nous notons qu'il est bien établi que les groupes spéciaux ne sont pas tenus de suivre les arguments et interprétations juridiques avancés par les parties pour procéder à une "évaluation objective de la question" et qu'ils sont libres d'élaborer leur propre raisonnement juridique dans les limites de leur mandat. Comme l'Organe d'appel l'a fait observer à plusieurs reprises:

> {A}ucune disposition du Mémorandum d'accord ne restreint la faculté d'un groupe spécial d'utiliser librement les arguments présentés par l'une ou l'autre des parties – ou de développer sa propre argumentation juridique – pour étayer ses constatations et conclusions concernant la question à l'examen. Un groupe spécial pourrait fort bien ne pas être en mesure de procéder à une évaluation objective de la question, comme l'exige l'article 11 du Mémorandum d'accord, s'il devait limiter son argumentation aux seuls arguments présentés par les parties au différend.[1918]

6.1147. Un groupe spécial est donc parfaitement en droit de procéder à une évaluation objective de la question en se fondant sur son propre raisonnement juridique qui ne suit pas nécessairement les arguments des parties et des tierces parties. À notre avis, cette conclusion donne à penser que le fait que le raisonnement juridique sous-tendant le règlement d'une question particulière par un groupe spécial peut ne pas avoir été fondé sur les arguments avancés par les parties et les tierces parties ne peut pas être une "raison impérieuse" qui justifierait de revoir les constatations d'un groupe spécial n'ayant pas fait l'objet d'un appel et ayant été adoptées.

6.1148. En tout état de cause, nous notons que l'interprétation juridique sur laquelle le Groupe spécial s'était appuyé dans la procédure initiale reposait en fait sur les arguments présentés par les parties et y répondait. En particulier, les Communautés européennes avaient fait valoir, *entre autres choses*, que l'article 6.4 était l'*unique* moyen de démontrer l'existence d'un détournement et d'une entrave au titre de l'article 6.3 b), auquel il ne pourrait être recouru que si le plaignant pouvait démontrer que son produit similaire n'était pas subventionné.[1919] D'autre part, les États-Unis avaient fait valoir que l'article 6.4 n'était *pas* l'unique moyen de démontrer l'existence d'un détournement et d'une entrave au titre de l'article 6.3 b) mais donnait d'autres indications

[1915] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 714.
[1916] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 713, 714 et 727.
[1917] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 715.
[1918] Rapports de l'Organe d'appel *CE – Hormones*, paragraphe 156; et *États-Unis – Certains produits en provenance des CE*, paragraphe 123.
[1919] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1766.

pour l'application de l'article 6.3 b) dans certaines circonstances.[1920] Le Groupe spécial a cherché à mieux connaître les vues des parties sur le rapport entre l'article 6.3 b) et l'article 6.4 dans l'une de ses questions pour laquelle chaque partie a eu également la possibilité de formuler des observations sur les réponses de l'autre.[1921] Il est donc évident que les parties n'ont pas été privées de la possibilité de présenter leurs vues sur la question juridique même qui était au centre de l'analyse du Groupe spécial initial.

6.1149. L'Union européenne estime qu'il est "extrêmement significatif" que les États-Unis demandent au Groupe spécial de la mise en conformité de réexaminer les arguments qu'ils ont avancés dans la procédure initiale s'il devait revenir sur la question.[1922] Il est clair toutefois que les États-Unis ne nous demandent pas de revoir l'interprétation du Groupe spécial initial. En effet, ils affirment que le Groupe spécial initial a rejeté à bon droit l'interprétation proposée par l'Union européenne de l'article 6.3 b) et l'article 6.4, et que "{l}e résultat devrait être le même dans la présente procédure de mise en conformité – à supposer que l'argument de l'{Union européenne} relatif au produit similaire non subventionné soit même examiné".[1923] Leur demande visant à ce que le Groupe spécial de la mise en conformité réexamine l'interprétation qu'ils ont proposée dans la procédure initiale est formulée seulement à la *condition* que celui-ci permette aux parties de présenter à nouveau des arguments concernant les constatations du Groupe spécial initial n'ayant pas fait l'objet d'un appel.[1924] Nous ne trouvons donc rien dans la position des États-Unis dans le présent différend qui étaye la demande de l'Union européenne visant à ce que nous revenions sur les constatations du Groupe spécial initial.

L'interprétation du Groupe spécial élimine ou diminue la prescription imposant de montrer l'existence d'un "lien de causalité"

6.1150. L'Union européenne fait valoir que les constatations juridiques du Groupe spécial initial "diminuent" ou "suppriment" la nécessité de démontrer l'existence d'un "lien de causalité" pour établir l'existence des "phénomènes" décrits à l'article 6.4 et 6.5 de l'Accord SMC.[1925] En particulier, elle soutient que "l'interprétation du Groupe spécial initial corrobore l'idée qu'une coïncidence temporelle entre la subvention d'une part, et des modifications de volume pertinentes sur des marchés de pays tiers ou des modifications de prix pertinentes sur un marché quelconque d'autre part, entraînera automatiquement une constatation d'incompatibilité", rendant ainsi inutile la démonstration de l'existence d'un lien de causalité.[1926] Selon elle, cette interprétation a des "conséquences extraordinaires" pour l'application des disciplines relatives aux effets défavorables énoncées dans l'Accord SMC. Par exemple, l'Union européenne affirme que les "subventions environnementales" seraient "en effet, prohibées", simplement parce qu'"il se trouve qu'elles coïncident temporellement avec l'un des phénomènes décrits à l'article 6.4 ou 6.5".[1927]

6.1151. À notre avis, l'Union européenne interprète mal les constatations du Groupe spécial initial. Nous rappelons que le Groupe spécial initial a déterminé que les États-Unis n'étaient pas tenus de montrer que leur "produit similaire" n'était pas subventionné pour établir le bien-fondé de leur allégation au titre de l'article 6.3 b) parce que: i) les États-Unis n'ont pas invoqué l'article 6.4; et que ii) le Groupe spécial initial a rejeté l'affirmation des Communautés européennes selon lequel l'article 6.4 était l'unique moyen permettant d'établir l'existence d'un préjudice grave au sens de l'article 6.3 b). En particulier, le Groupe spécial initial a constaté que le membre de phrase "il y aura" figurant dans la première phrase de l'article 6.4 indiquait que le recours à l'article 6.4 n'était *qu'une façon* de montrer l'existence d'un détournement et d'une entrave sur des marchés de pays tiers. Par conséquent, ses observations au sujet de la teneur de l'article 6.4 – c'est-à-dire son avis selon lequel l'article 6.4 décrit "une situation particulière dans laquelle … une démonstration montrant que la part de marché du produit subventionné … a augmenté" suffirait pour établir *prima facie* l'existence d'un préjudice grave au titre de l'article 6.3 b) – ont été en fin de compte

[1920] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1766.
[1921] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1764 et 7.1766, notes de bas de page 5261, 5263, 5266 à 5270, 5274 et 5275.
[1922] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 707 et 715.
[1923] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 437.
[1924] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 426.
[1925] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 658 à 679; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 716 à 726.
[1926] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 716.
[1927] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 716.

sans pertinence pour sa décision sur cette question. De fait, comme il a déjà été dit, c'est son interprétation du rapport entre l'article 6.3 b) et l'article 6.4 qui lui a permis de trancher la question pertinente. Autrement dit, le fondement juridique de la constatation du Groupe spécial initial ne touchait pas à la question du "lien de causalité", comme l'Union européenne le fait valoir, mais plutôt à la question de savoir si l'article 6.4 était l'unique moyen permettant de démontrer l'existence d'un préjudice grave au sens de l'article 6.3 b).

L'interprétation du Groupe spécial est erronée pour d'autres raisons

6.1152. L'Union européenne conteste plusieurs "autres questions connexes mentionnées par le Groupe spécial initial".[1928] En particulier, elle conteste: i) sa description de l'article 6.4 comme étant une "règle spéciale"[1929]; ii) ses conclusions, dérivées du membre de phrase "il y aura" figurant dans la première phrase de l'article 6.4, sur le rapport entre l'article 6.3 b) et l'article 6.4[1930]; iii) ses préoccupations concernant l'affirmation initiale des Communautés européennes selon laquelle toute subvention, si modeste ou non spécifique soit-elle, rendrait le recours à l'article 6.3 impossible[1931]; iv) sa référence aux travaux préparatoires[1932]; et v) son opinion sur la façon dont son interprétation cadre avec l'architecture globale de l'article 6 de l'Accord SMC.[1933]

6.1153. Selon nous, les affirmations de l'Union européenne énoncent les raisons pour lesquelles celle-ci *ne souscrit pas* aux constatations du Groupe spécial initial concernant le rapport entre les dispositions pertinentes et certaines "autres questions connexes mentionnées" dans le rapport du Groupe spécial. Nous notons que plusieurs des points avancés par l'Union européenne avaient déjà été soulevés et rejetés pendant la procédure du Groupe spécial initial.[1934] Dans la mesure où ils ne l'avaient pas été, il apparaît que les affirmations de l'Union européenne sont des arguments qu'une partie pourrait soulever dans le cadre d'un appel concernant une interprétation juridique auprès de l'Organe d'appel – ce que n'est pas le présent Groupe spécial de la mise en conformité. Le fait qu'une partie ne souscrit pas à une interprétation juridique élaborée par un groupe spécial initial, qui n'a pas fait l'objet d'un appel et a été visée par des recommandations et décisions de l'ORD adoptées, ne peut pas être une "raison impérieuse" justifiant qu'un groupe spécial de la mise en conformité dans le même différend revienne sur ces constatations.

6.6.4.3.3.3 Conclusion

6.1154. Par conséquent, pour toutes les raisons qui précèdent, nous constatons: i) que les recommandations et décisions adoptées dans l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)* au sujet du subventionnement des LCA de Boeing ne signifient pas que le Groupe spécial de la mise en conformité est maintenant saisi d'une nouvelle "question" s'agissant de l'invocation par l'Union européenne de l'article 6.4 pour rejeter les allégations des États-Unis au titre de l'article 6.3 b); et ii) même à supposer qu'il soit juridiquement admissible pour un groupe spécial de la mise en conformité de revoir une interprétation juridique élaborée par le groupe spécial initial qui n'a pas fait l'objet d'un appel et a été adoptée par l'ORD dans le même différend, l'Union européenne n'a indiqué aucune "raison impérieuse" de le faire. En conséquence, nous rejetons la demande de l'Union européenne visant à ce que le Groupe spécial de la mise en conformité rejette les allégations des États-Unis au titre de l'article 6.3 b) et c) de l'Accord SMC eu égard aux recommandations et décisions adoptées dans l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)* au sujet du subventionnement des LCA de Boeing.

[1928] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 680 à 686.
[1929] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 681.
[1930] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 682.
[1931] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 683 et 684.
[1932] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 685.
[1933] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 686.
[1934] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1763, 7.1764, 7.1769 et 7.1770 et note de bas de page 5275.

6.6.4.4 Question de savoir si les États-Unis ont formulé leurs allégations par rapport aux marchés de produits appropriés

6.6.4.4.1 Arguments des États-Unis

6.1155. Les États-Unis affirment qu'il y a trois marchés de produits distincts pertinents pour leurs allégations de préjudice grave en l'espèce: le marché des aéronefs monocouloirs de passagers, le marché des aéronefs bicouloirs de passagers et le marché des aéronefs de passagers très gros porteurs.[1935] Selon eux, les marchés d'aéronefs allégués reflètent les rapports de concurrence suivants entre les différents LCA d'Airbus et de Boeing:

Tableau 14: Rapports de concurrence entre les LCA selon les États-Unis

Marché où s'exerce la concurrence	Produit subventionné	Produit similaire
Aéronefs monocouloirs	A318, A319, A319neo, A320, A320neo, A321, A321neo	737-600, 737-700, 737 MAX 7, 737-800, 737 MAX 8, 737-900ER, 737 MAX 9
Aéronefs bicouloirs de passagers	A330-200, A330-300, A340-300, A340-500, A340-600, A350XWB-800, A350XWB-900, A350XWB-1000	767-300ER, 787-8, 787-9, 777-200ER, 777-200LR, 777-300ER
Aéronefs très gros porteurs	A380	747-8

6.6.4.4.2 Arguments de l'Union européenne

6.1156. L'Union européenne rejette la description faite par les États-Unis des trois marchés allégués d'aéronefs de passagers. Selon elle, il y a actuellement plus de trois et jusqu'à six ou sept marchés d'aéronefs de passagers[1936] dans la branche de production des LCA. Pour elle, les marchés potentiels d'aéronefs reflètent les rapports de concurrence ci-après entre les différents LCA d'Airbus et de Boeing:

Tableau 15: Rapports de concurrence entre les LCA selon l'Union européenne

Marché où s'exerce la concurrence	Produit subventionné	Produit similaire
Aéronefs monocouloirs		
Versions actuelles, livrables à court terme	A318, A319, A320, A321	737-600, 737-700, 737-800, 737-900ER
Aéronef de nouvelle génération, livrables à la fin de la décennie	A319neo, A320neo, A321neo	737 MAX 7, 737 MAX 8, 737 MAX 9
Aéronefs bicouloirs		
	Aucun	767-300ER
Aéronefs offrant une distance franchissable moyenne plus petits, livrables à court terme	A330-200, A330-300	Aucun
Aéronefs de nouvelle génération, livrables à une date future plus lointaine	A350XWB-800, A350XWB-900, A350XWB-1000	787-8, 787-9

[1935] Les États-Unis soutiennent que les *avions-cargos* sont aussi correctement qualifiés d'"aéronefs civils gros porteurs". Toutefois, ils font valoir que les avions-cargos ne sont pas en concurrence sur les mêmes marchés de produits que les aéronefs de passagers, et qu'il y a actuellement: a) le marché des avions-cargos bicouloirs moyens porteurs (sur lequel l'A330F et le 767F sont en concurrence); et b) le marché des avions-cargos gros porteurs ou très gros porteurs (sur lequel le 777F et le 747F sont vendus). Les États-Unis n'ont présenté aucune donnée distincte concernant les ventes ou les livraisons d'avions-cargos d'Airbus pendant la période postérieure à la mise en œuvre. (Voir, par exemple, la réponse des États-Unis aux questions n° 40 et 154 du Groupe spécial.) C'est la période sur laquelle nous nous focaliserons plus tard pour nous prononcer sur leurs allégations au titre de l'article 6.3 de l'Accord SMC. (Voir plus loin les paragraphes 6.1779 et suivants.) Par conséquent, nous limitons finalement notre examen des allégations des États-Unis au titre de l'article 6.3 de l'Accord SMC aux aéronefs de passagers.

[1936] L'Union européenne ne conteste pas l'affirmation des États-Unis relative à l'existence de marchés de produits différents pour les avions-cargos et les aéronefs de passagers.

Marché où s'exerce la concurrence	Produit subventionné	Produit similaire
Aéronefs offrant une distance franchissable, plus gros, livrables à court terme	Aucun	777-200ER, 777-200LR, 777-300ER
Aéronefs très gros porteurs, plus petits	Aucun	747-8
Aéronefs très gros porteurs, de nouvelle génération, plus gros	A380	Aucun

6.6.4.4.3 Évaluation par le Groupe spécial

6.6.4.4.3.1 Introduction

6.1157. Pendant la procédure initiale au stade de l'Organe d'appel, il est apparu que les parties admettaient (ou du moins ne rejetaient pas l'idée) que l'on pouvait considérer que la concurrence dans la branche de production des LCA avait lieu sur trois marchés distincts de produits LCA de passagers, à savoir les marchés des monocouloirs, des bicouloirs et VLA.[1937] Toutefois, dans la présente procédure de mise en conformité, l'Union européenne fait valoir que cette description de la concurrence dans la branche de production des LCA n'est plus justifiée. Selon elle, les LCA de passagers s'achètent et se vendent aujourd'hui sur un nombre de marchés de produits distincts allant jusqu'à six ou sept, deux d'entre eux étant, d'après les allégations, des marchés monopolistiques "temporels" sur lesquels soit Airbus soit Boeing est actuellement l'unique fournisseur crédible. Il apparaît aussi que l'Union européenne fait valoir qu'il ne peut y avoir absolument aucun marché de produits sur lequel le 767-300ER soit actuellement vendu.[1938] Elle a présenté de nombreux arguments à l'appui de sa conception de concurrence actuelle dans le secteur des LCA, faisant référence à de multiples éléments de preuve, y compris deux déclarations distinctes d'un Premier Vice-Président d'Airbus[1939] et un rapport d'expert établi par un économiste spécialiste de la politique de la concurrence.[1940] Les États-Unis, quant à eux, affirment que les trois mêmes marchés de produits LCA de passagers sur lesquels l'Organe d'appel s'est appuyé dans la procédure initiale pour "compléter l'analyse" continuent d'exister aujourd'hui. Ils ont également présenté de nombreux arguments et fait référence à de multiples éléments de preuve, y compris une déclaration d'un Premier Vice-Président de Boeing[1941] et un rapport d'expert établi par un économiste spécialiste de la politique de la concurrence.[1942] Avant d'examiner le bien-fondé des positions respectives des parties, nous rappelons tout d'abord les constatations de l'Organe d'appel concernant les marchés de produits pertinents dans la procédure initiale, en indiquant dans quelle mesure ces constatations et les indications connexes fournies par l'Organe d'appel sur la façon d'identifier les marchés de produits pertinents peuvent aider le Groupe spécial dans sa propre tâche consistant à déterminer si les États-Unis ont dûment formulé leurs allégations de préjudice grave.

[1937] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1177 et 1178. L'argument principal de l'Union européenne dans la procédure initiale était qu'il y avait en fait cinq marchés de produits pertinents. L'Organe d'appel a déclaré explicitement qu'il n'avait "pas … adopté l'approche des cinq marchés de produits proposée par les Communautés européennes". (Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1226).

[1938] L'Union européenne semble suggérer qu'il n'y a pas de marché pour le 767. (réponse de l'Union européenne à la question n° 70 du Groupe spécial, paragraphe 285 (citant Christophe Mourey, premier Vice-Président chargé des contrats, Airbus, Supplemental Statement on Current Competitive Conditions in the LCA Industry, 12 décembre 2012 (Déclaration complémentaire de M. Mourey) (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphes 33 et 34)).

[1939] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC); et déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES).

[1940] M. David Sevy, "Comment on the Declaration of Dr Chetan Sanghvi", 24 juin 2013 (Déclaration de M. Sevy) (pièce EU-395).

[1941] Déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC).

[1942] Déclaration d'expert de M. Chetan Sanghvi, NERA, 21 mai 2013 (Déclaration de M. Sanghvi) (pièce USA-530).

6.6.4.4.3.2 Constatations relatives aux marchés de produits formulées dans la procédure initiale

Nécessité d'identifier les marchés de produits pertinents dans les différends relatifs à un préjudice grave

6.1158. Dans la procédure initiale, l'Organe d'appel a infirmé la décision du Groupe spécial selon laquelle les États-Unis étaient en droit de présenter leurs allégations de préjudice grave sur la base d'un "produit subventionné" unique, constatant que le Groupe spécial avait fait erreur en concluant qu'il n'était pas tenu de "faire une détermination indépendante du "produit subventionné" au lieu de {se} fonder sur l'identification de ce produit faite par les États-Unis".[1943]

6.1159. Selon l'Organe d'appel, le Groupe spécial initial était tenu de procéder à "une évaluation indépendante et objective" des allégations de préjudice grave formulées par les États-Unis, *y compris* du point de savoir s'il était approprié de considérer tous les LCA d'Airbus comme un "produit subventionné" unique et tous les LCA de Boeing comme un "produit similaire" unique. Cela nécessitait une détermination sur le point de savoir si "le produit similaire" et "le produit subventionné" étaient en concurrence sur le même marché de produits ou sur des marchés de produits différents.[1944] De l'avis de l'Organe d'appel, cette analyse exigeait du Groupe spécial qu'il analyse la nature et l'importance de la concurrence effective ou potentielle entre différents modèles de LCA d'Airbus en examinant soigneusement "les *conditions de concurrence* sur le marché".[1945] Cela incluait une évaluation du bien-fondé de l'allégation de l'Union européenne selon laquelle il y avait cinq marchés de produits distincts pour les LCA d'Airbus et de Boeing.[1946]

6.1160. L'Organe d'appel a déduit l'obligation du Groupe spécial du libellé de l'article 6.3 a) et 6.3 b) de l'Accord SMC et, en particulier, du fait que ces dispositions étaient axées sur l'existence d'un détournement des importations et des exportations d'un *marché* particulier ou d'une entrave à ces importations et exportations. Il a interprété ce fait comme signifiant qu'il pouvait être constaté qu'un "produit subventionné" détournait ou entravait l'importation ou l'exportation d'un "produit similaire" seulement s'il était déterminé que les deux produits *étaient en concurrence sur le même marché de produits*.[1947] Il a donc constaté que, pour qu'une allégation de préjudice grave au titre de l'article 6.3 a) et 6.3 b) de l'Accord SMC aboutisse, un plaignant devait faire en sorte d'avoir correctement identifié le marché de produits pertinent sur lequel il était allégué qu'il y avait détournement ou entrave.[1948] Ailleurs dans son rapport, l'Organe d'appel est arrivé à la même conclusion s'agissant des allégations de préjudice grave sous la forme de pertes de ventes au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC – à savoir que ces pertes de ventes ne pouvaient exister que dans des situations où le "produit subventionné" et le "produit similaire" *étaient en concurrence sur le même marché*.[1949] Il s'ensuit donc que, lorsqu'il examine le bien-fondé d'une allégation de préjudice grave au titre de l'article 6.3 a), 6.3 b) et 6.3 c) de l'Accord SMC, un groupe spécial doit procéder à une évaluation objective du *rapport de concurrence* entre des produits spécifiques et déterminer ainsi dans quelle mesure un plaignant a présenté son argumentation par rapport aux marchés de produits corrects.

[1943] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1129, 1137 (citant le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1653) et 1174.

[1944] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1129.

[1945] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1129. (pas d'italique dans l'original)

[1946] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1131.

[1947] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1118 et 1119.

[1948] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1128 à 1130.

[1949] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1214.

Conséquences de la nécessité d'identifier les marchés de produits pertinents dans les différends relatifs à un préjudice grave

6.1161. Les constatations de l'Organe d'appel révèlent que pour montrer qu'un "produit subventionné" cause un préjudice grave à un "produit similaire" afin d'établir le bien-fondé d'une allégation au titre de l'article 6.3 de l'Accord SMC, il faut d'abord démontrer que les deux produits en question sont en concurrence effective ou potentielle. Par conséquent, une question *liminaire* essentielle qui devra être examinée dans les différends relatifs à un préjudice grave sera la mesure dans laquelle le "produit subventionné" et le "produit similaire" sont en concurrence sur le même marché de produits. Lorsqu'un plaignant ne pourra pas démontrer que ces deux produits sont en concurrence sur le même marché de produits, il ne sera pas en mesure d'étayer une allégation de préjudice grave. Autrement dit, une constatation selon laquelle les deux produits se trouvent sur des marchés de produits distincts impliquera que ces produits sont si différents l'un de l'autre et le rapport de concurrence entre eux si lointain qu'*en droit*, aucun niveau ou montant de subventionnement d'un produit du défendeur ne pourra logiquement causer de préjudice grave aux intérêts du Membre plaignant par ses effets sur le produit dudit plaignant. Il apparaît donc que la décision de l'Organe d'appel implique que l'identification des marchés de produits pertinents sera une partie essentielle, et potentiellement déterminante, de l'analyse qui devra être effectuée dans tous les différends relatifs à un préjudice grave.

Marchés de produits utilisés par l'Organe d'appel pour "compléter l'analyse"

6.1162. Ayant conclu qu'en l'absence d'une détermination objective des marchés de produits pertinents, la conclusion du Groupe spécial initial selon laquelle il y avait un "produit subventionné" unique et un "produit similaire" unique ne pouvait pas être maintenue, l'Organe d'appel a infirmé les constatations de détournement du Groupe spécial.[1950] Il a ensuite examiné s'il était en mesure de "compléter l'analyse" s'agissant de l'existence d'un marché de produits unique ou de marchés de produits multiples.[1951] Lorsqu'il a examiné les constatations de fait non contestées formulées par le Groupe spécial, il a estimé qu'il n'en ressortait pas que ce dernier avait étudié "d'une façon approfondie et sérieuse" les éléments de preuve relatifs aux facteurs que l'Organe d'appel avait identifiés comme étant pertinents pour l'évaluation des conditions de concurrence sur le marché des LCA. Il a donc estimé que les constatations du Groupe spécial ne lui permettaient pas de tirer des conclusions quant au champ correct du ou des marchés de produits pertinents.[1952]

6.1163. Néanmoins, pour deux membres de la section de l'Organe d'appel, les circonstances particulières du différend étaient telles qu'ils estimaient possible de "compléter l'analyse" concernant les allégations de détournement des États-Unis.[1953] Les circonstances particulières qui rendaient cela possible étaient les suivantes:

a. l'appel de l'Union européenne concernant la constatation de détournement du Groupe spécial était "limité", puisqu'elle ne demandait pas à l'Organe d'appel d'"infirmer les constatations concernant le détournement dans leur totalité".[1954]

b. l'Union européenne reconnaissait que "le détournement pourrait être évalué sur la base soit de trois soit de cinq marchés de produits".[1955]

c. il y avait des éléments de preuve non contestés concernant le volume des ventes et les parts de marché d'Airbus et de Boeing pour chacun des marchés pertinents en cause.[1956]

[1950] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1174.
[1951] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1139 à 1147.
[1952] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1142.
[1953] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1174 et 1205.
[1954] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1175. L'Union européenne ne demandait pas l'infirmation des constatations de détournement sur les marchés de LCA monocouloirs, de 200 à 300 sièges et de 300 à 400 sièges (ou bicouloir) de la Chine, de la Corée et de l'Union européenne et sur le marché des LCA monocouloirs de l'Australie.
[1955] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1176.

6.1164. Les deux membres de l'Organe d'appel ont donc entrepris de "compléter l'analyse" sur la base des trois marchés de produits suivants:

a. le marché des produits LCA monocouloirs;

b. le marché des produits LCA bicouloirs; et

c. le marché des produits très gros porteurs.[1957]

6.1165. L'Organe d'appel a expliqué qu'en procédant de cette manière, il examinait les données selon le point de vue avancé par l'Union européenne, dans la mesure où il n'avait pas été contesté par les États-Unis. Fait important, il n'a pas formulé *sa propre* constatation selon laquelle les segments ci-dessus représentaient des marchés de produits distincts. Néanmoins, le fait que les parties ne se sont pas opposées à la possibilité d'évaluer le bien-fondé des allégations des États-Unis concernant le détournement sur la base des trois segments de produits susmentionnés montre que la délimitation des marchés de produits que les États-Unis avancent en l'espèce était, à l'époque, acceptée par l'Union européenne.

6.1166. Enfin, il convient de noter qu'en rejetant l'appel de l'Union européenne concernant les constatations de pertes de ventes formulées par le Groupe spécial pour la campagne de vente d'A380 à Emirates, l'Organe d'appel a confirmé l'avis du Groupe spécial initial selon lequel l'A380 et le 747 étaient des concurrents directs dans cette campagne de vente. Ainsi, après avoir examiné la base factuelle des constatations du Groupe spécial, l'Organe d'appel a conclu ce qui suit:

> À notre avis, les constatations du Groupe spécial selon lesquelles il y a une concurrence entre l'Airbus A380 et le Boeing 747 et selon lesquelles Airbus et Boeing étaient en concurrence pour la vente à Emirates même si des offres formelles pouvaient ne pas avoir été demandées ou faites, constituaient une base suffisante pour la constatation par le Groupe spécial de l'existence d'une perte de vente.[1958]

6.1167. Bien que l'acceptation manifeste par l'Organe d'appel de l'existence d'une concurrence entre l'A380 et le 747 au cours de la campagne de vente à Emirates en 2000 ne soit pas décisive pour la question de savoir si les mêmes produits sont en concurrence sur le marché allégué des VLA aux fins du présent différend, les conclusions qu'il a formulées donnent fortement à penser qu'à l'époque, l'Organe d'appel n'était pas prêt à admettre que les deux produits LCA se vendaient sur des marchés de produits différents.

Indications concernant la façon d'identifier les marchés de produits pertinents

6.1168. Même si l'Organe d'appel s'est explicitement abstenu de formuler de quelconques constatations au sujet des marchés de produits pertinents aux fins de la procédure initiale, il apparaît effectivement qu'il a donné certaines indications sur la façon dont ces marchés pourraient être identifiés.

6.1169. L'Organe d'appel a expliqué que "deux produits se trouveraient sur le même marché s'ils étaient en concurrence effective ou potentielle sur ce marché".[1959] Il a précisé que ce serait le cas lorsque deux produits seraient "suffisamment substituables pour se créer mutuellement des contraintes concurrentielles".[1960] Même s'il n'a pas explicitement qualifié la nature ou le degré des contraintes concurrentielles qui doivent exister pour que l'on puisse conclure que deux produits sont substituables, il a effectivement mentionné en les approuvant les vues d'un commentateur

---

[1956] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1177.
[1957] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1178.
[1958] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1228.
[1959] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1122 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 408).
[1960] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1120.

particulier qui expliquait que le marché pertinent aux fins de la politique de la concurrence devait être constitué de "l'ensemble des produits (et des zones géographiques) qui exer{çaient} une *certaine* contrainte concurrentielle les uns sur les autres".[1961] En outre, il a par ailleurs expliqué que lorsque les éléments de preuve montraient que le rapport de concurrence n'était pas direct et était "au plus, indirect{ } ou lointain{ }", il fallait en tenir dûment compte dans l'analyse.[1962]

Substituabilité du côté de la demande

6.1170. L'Organe d'appel a décrit la substituabilité du côté de la demande comme la situation dans laquelle "deux produits sont considérés comme substituables par les consommateurs".[1963] Selon lui, l'absence de substituabilité du côté de la demande entre deux produits laisserait supposer que ces produits sont probablement en concurrence sur deux marchés distincts, plutôt que sur un marché unique.[1964] La substitution du côté de la demande sera donc un critère "indispensable"[1965] et "essentiel"[1966] à prendre en considération pour identifier des marchés de produits.

6.1171. S'agissant des facteurs qui devraient être pris en considération lorsque l'on essaie de déterminer la substituabilité du côté de la demande de deux produits, l'Organe d'appel a noté qu'un examen des caractéristiques physiques, des utilisations finales générales et des préférences des consommateurs pourrait être utile. Il a toutefois souligné que ces éléments "ne devraient *pas* être traité{s} comme étant les facteurs exclusifs" à prendre en considération pour décider si deux produits exercent des contraintes concurrentielles l'un sur l'autre.[1967] La mesure dans laquelle "les clients se procurent une gamme de produits pour répondre à leurs besoins" peut également "indiquer que tous ces produits pourraient être en concurrence sur le même marché".[1968] L'Organe d'appel a aussi donné à entendre qu'un critère couramment utilisé dans le domaine de la réglementation de la concurrence pour déterminer si deux produits exercent des contraintes concurrentielles l'un sur l'autre, le critère dit "de l'augmentation légère mais significative et non transitoire du prix", (le critère SSNIP ou critère du monopoliste hypothétique), pourrait servir de guide pour l'identification des marchés de produits pertinents[1969], et il a expliqué en outre que ce critère pourrait être mis en œuvre au moyen d'analyses des élasticités-prix croisées et des corrélations de prix.[1970]

Substituabilité du côté de l'offre

6.1172. Selon l'Organe d'appel, il peut aussi être nécessaire d'examiner la substituabilité *du côté de l'offre* pour déterminer si deux produits sont en concurrence sur le même marché de produits. Par exemple, l'Organe d'appel a noté que "des éléments de preuve indiquant si un fournisseur {pouvait} réorienter sa production contre un coût limité ou prohibitif en passant d'un produit à un

---

[1961] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, note de bas de page 2467. (pas d'italique dans l'original)
[1962] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1136.
[1963] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1121.
[1964] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1134.
[1965] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1121.
[1966] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1134.
[1967] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1120. (pas d'italique dans l'original)
[1968] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1120.
[1969] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, note de bas de page 2468.
[1970] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, note de bas de page 2492 (citant G.J. Stigler et R.A. Sherwin, "The Extent of the Market", (1985) 28 *Journal of Law and Economics* 555).

autre en peu de temps" pouvaient servir à renseigner sur le point de savoir si deux produits étaient sur un seul marché de produits.[1971]

6.6.4.4.3.3 Question de savoir si les États-Unis ont démontré l'existence de trois marchés de produits pour les LCA de passagers

6.1173. Ayant à l'esprit les indications de l'Organe d'appel concernant l'importance de l'identification des marchés de produits pertinents et la manière dont elle doit être effectuée, nous allons maintenant évaluer si les États-Unis ont établi l'existence des trois marchés de produits LCA de passagers, d'après les allégations, distincts qu'ils ont utilisés aux fins de l'introduction de leur plainte relative à un préjudice grave. Nous commençons notre évaluation en répondant à ce qui est pour l'essentiel une question liminaire fondamentale soulevée par l'Union européenne, à savoir si les États-Unis se sont efforcés d'étayer l'existence des marchés de produits LCA monocouloirs, bicouloir et très gros porteurs allégués en utilisant le type d'éléments de preuve approprié. Après avoir examiné les affirmations de l'Union européenne sur ce point, nous répondrons à une deuxième critique globale fondamentale que l'Union européenne a formulée en ce qui concerne les arguments des États-Unis relatifs aux marchés de produits, à savoir qu'ils n'étayent pas l'existence des trois marchés de produits LCA allégués parce qu'ils ne démontrent pas qu'il existe des "contraintes concurrentielles *significatives*" entre tous les aéronefs dont les États-Unis soutiennent qu'ils entrent dans le champ du même marché de produits pertinent. Enfin, nous évaluerons le bien-fondé des affirmations des États-Unis relatives aux marchés de produits. Après avoir énoncé notre propre interprétation des conditions de concurrence générales qui existent aujourd'hui dans la branche de production des LCA, nous évaluerons les arguments et éléments de preuve que les parties ont avancés et invoqués à l'appui de leurs différentes positions concernant l'existence des trois marchés de produits LCA allégués.

Question de savoir si les États-Unis se sont efforcés d'établir l'existence des marchés de produits pertinents en utilisant le type d'éléments de preuve approprié

6.1174. L'Union européenne affirme que les États-Unis n'ont pas démontré l'existence des trois marchés distincts de produits LCA de passagers sur lesquels ils s'appuient pour formuler leurs allégations de préjudice grave, en partie parce qu'ils n'ont présenté aucune *analyse quantitative* à l'appui de leurs allégations de substituabilité du côté de la demande entre les produits LCA pertinents. Elle soutient qu'en ne le faisant pas, les États-Unis ont fait abstraction de la "prescription" imposant d'"effectuer les analyses mêmes que l'Organe d'appel a ordonné d'effectuer pour exactement les mêmes allégations concernant exactement le même secteur en cause dans le présent différend".[1972]

6.1175. L'Union européenne rappelle qu'après avoir indiqué que deux produits seraient sur le même marché de produits lorsqu'ils seraient substituables, l'Organe d'appel a fait référence au critère SSNIP et a brièvement expliqué comment il était couramment utilisé pour déterminer si deux produits exerçaient une contrainte concurrentielle l'un sur l'autre et établir ainsi leur substituabilité.[1973] Selon elle, le critère SSNIP a été mentionné par l'Organe d'appel comme exemple du type d'*analyse quantitative* que les États-Unis étaient *tenus* d'utiliser pour identifier les marchés de produits pertinents *dans la branche de production des LCA*.[1974] L'Union européenne reconnaît toutefois que le critère SSNIP serait un "outil imparfait" à cette fin, car ses résultats ne seraient pas "significatifs" en l'absence de "renseignements sur les prix couvrant une grande période".[1975] En effet, elle "reconnaît qu'il peut y avoir des cas où les données requises ne sont pas disponibles et où, par conséquent, les outils quantitatifs peuvent ne pas apporter une réponse définitive".[1976] Néanmoins, elle fait valoir que "{q}uel que soit le bien-fondé du critère SSNIP dans

[1971] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1122.
[1972] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 157 du Groupe spécial, paragraphes 238, 241, 246 et 248.
[1973] Réponse de l'Union européenne aux questions n° 51 (paragraphe 234) et 56 du Groupe spécial (paragraphe 267).
[1974] Réponse de l'Union européenne à la question n° 51 du Groupe spécial, paragraphe 239; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 51 du Groupe spécial, paragraphes 244 et 362.
[1975] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 51 (paragraphe 363) et 157 du Groupe spécial (paragraphes 331 et 333).
[1976] Réponse de l'Union européenne à la question n° 56 du Groupe spécial, paragraphe 269.

les circonstances considérées", les États-Unis n'ont pas le droit de "renoncer à faire tout leur possible pour utiliser un autre outil quantitatif {ou de multiples outils quantitatifs} de définition du marché, et de favoriser une approche purement qualitative".[1977] Elle fait donc valoir que l'absence de toute analyse quantitative dans les arguments des États-Unis relatifs aux marchés de produits pertinents signifie qu'ils n'offrent "aucune méthode ou base permettant de faire la distinction entre les rapports de concurrence plus étroits qui placent les produits sur le même marché et les rapports plus lâches qui sont insuffisants pour le faire"[1978], et doivent donc être rejetées.

6.1176. Les États-Unis soutiennent que l'Organe d'appel n'a pas dit, comme l'Union européenne l'affirme, qu'un plaignant devait avancer "des éléments de preuve substantiels, procédant d'une *rigueur quantitative et analytique*", lorsqu'il identifiait les marchés de produits pertinents dans un différend relatif à un préjudice grave.[1979] Par contre, selon eux, la référence de l'Organe d'appel au critère SSNIP a été "faite incidemment dans une note de bas de page" et visait à identifier un critère couramment utilisé pour déterminer si deux produits étaient sur le même marché.[1980] Par conséquent, leur avis, la référence de l'Organe d'appel au critère SSNIP n'établissait pas une "prescription juridique liminaire".[1981] En outre, les États-Unis affirment qu'une prescription selon laquelle l'existence des marchés de produits "doit être établie au moyen d'éléments de preuve quantitatifs serait illogique parce qu'il y a des situations où une analyse quantitative n'est pas possible ou n'est simplement pas nécessaire en raison des éléments de preuve qualitatifs disponibles ou pour d'autres raisons analytiques".[1982] À cet égard, ils font valoir que "des renseignements antérieurs sur les prix négociés couvrant une grande période seraient nécessaires pour effectuer une analyse quantitative *pertinente* des marchés de LCA".[1983] De plus, ils affirment que même si ces renseignements sur les prix étaient disponibles, ils ne serait pas suffisants en l'espèce parce que: a) le petit nombre de transactions de vente signifie que les points de données ne sont pas suffisants pour permettre d'analyser correctement les produits complexes en cause; b) les LCA sont des produits différenciés qui rendent toute définition du marché obtenue au moyen d'un critère SSNIP relativement peu fiable, en particulier si elle est fondée sur un ensemble limité de données; et c) le présent différend concerne des subventions qui "ont déjà affecté les produits disponibles sur le marché", ce qui implique que toute analyse quantitative devrait être corrigée compte tenu de ces effets préexistants.[1984]

Les États-Unis avaient-ils l'obligation de présenter des éléments de preuve quantitatifs?

6.1177. Pour affirmer que l'Organe d'appel a indiqué de façon "éminemment claire" que "les plaignants devaient fournir des éléments de preuve, sous la forme d'outils quantitatifs de définition du marché tels que le critère SSNIP, suffisamment rigoureux d'un point de vue quantitatif et analytique pour permettre l'évaluation des marchés de produits sur la base de la substituabilité du côté de la demande"[1985], l'Union européenne se réfère le plus souvent aux deux paragraphes suivants du rapport de l'Organe d'appel:

> Notre interprétation est compatible avec la notion économique fondamentale selon laquelle un marché comprend uniquement les produits qui exercent des contraintes concurrentielles les uns sur les autres.[2467] Tel est le cas lorsque les produits pertinents sont substituables.[2468] Bien que les caractéristiques physiques, les utilisations finales

[1977] Réponse de l'Union européenne à la question n° 157 du Groupe spécial; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 157 du Groupe spécial, paragraphe 334.
[1978] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 157 du Groupe spécial, paragraphe 334.
[1979] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 157 du Groupe spécial, paragraphe 112 (citant la réponse de l'Union européenne à la question n° 157 du Groupe spécial, paragraphe 333). (italique dans l'original)
[1980] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 157 du Groupe spécial, paragraphe 113.
[1981] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 157 du Groupe spécial, paragraphe 113.
[1982] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 157 du Groupe spécial, paragraphe 113.
[1983] Réponse des États-Unis à la question n° 157 du Groupe spécial, paragraphe 114. (italique dans l'original)
[1984] Réponse des États-Unis à la question n° 157 du Groupe spécial, paragraphes 115 à 121; et déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphes 29 et 42.
[1985] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 56 du Groupe spécial, paragraphe 362; et réponse de l'Union européenne à la question n° 157 du Groupe spécial.

et les préférences des consommateurs puissent aider à décider si deux produits sont sur le même marché, elles ne devraient *pas* être traitées comme étant les facteurs exclusifs à prendre en considération pour décider si ces produits sont suffisamment substituables pour se créer mutuellement des contraintes concurrentielles. En effet, la question de savoir si deux produits sont en concurrence sur le même marché n'est pas déterminée simplement par l'évaluation du point de savoir s'ils partagent des caractéristiques physiques particulières ou ont les mêmes utilisations générales; il peut aussi être utile d'examiner si les clients souhaitent une gamme de produits ou s'ils sont intéressés uniquement par un type de produit particulier. Dans le premier cas, lorsque les clients se procurent une gamme de produits pour répondre à leurs besoins, cela peut indiquer que tous ces produits pourraient être en concurrence sur le même marché.

La substituabilité du côté de la demande – c'est-à-dire lorsque deux produits sont considérés comme substituables par les consommateurs – est un critère indispensable mais il n'est *pas* le seul pertinent à prendre en considération pour évaluer si deux produits sont sur un seul marché. En fait, il peut aussi être nécessaire d'examiner la substituabilité du côté de l'offre. Par exemple, des éléments de preuve indiquant si un fournisseur peut réorienter sa production contre un coût limité ou prohibitif en passant d'un produit à un autre en peu de temps peuvent aussi renseigner sur le point de savoir si deux produits sont sur un seul marché. (italique dans l'original)

[2467] Le terme "marché" a été défini comme désignant "{g}enerally, any context in which the sale and purchase of goods and services takes place" (d'une manière générale, tout contexte dans lequel la vente et l'achat de marchandises et de services ont lieu). (*Macmillan Dictionary of Modern Economics*, 4ème édition, D.W. Pearce, J. Cairns, R. Elliot, I. McAvinchey, R. Shaw (éditeurs) (Palgrave McMillan, 1992), page 266) Le terme "marché" est aussi défini comme désignant "{a} collection of homogenous transactions. A market is created whenever potential sellers of a product are brought into contact with potential buyers and a means of exchange" (une série de transactions homogènes. Un marché est créé lorsque des acheteurs potentiels d'un produit sont mis en présence d'acheteurs potentiels et d'un moyen d'échange). (*Dictionary of Economics*, 2ème édition, G. Bannock, R.E. Baxter, E. Davis (éditeurs) (The Economist Books, 1999), page 262) Voir aussi Cour de justice des Communautés européennes, Arrêt, affaire 27/76, *United Brands Company et United Brands Continental BV c. Commission* [1978] rec. CJCE, page 209; et Cour suprême des États-Unis, *Brown Shoe Co., Inc. c. United States*, 370 US 294 (1962). Les directives récemment révisées sur les fusions qui sont publiées par le Département de la justice des États-Unis et la Commission fédérale du commerce constituent aussi une référence utile pour la compréhension du mot "marché". (Voir Département de la justice des États-Unis et Commission fédérale du commerce, *Horizontal Merger Guidelines*, 19 août 2010.) Le terme "marché" a aussi été défini aux fins du droit de la concurrence de l'UE. (Voir la Communication de la Commission européenne sur la définition du marché en cause aux fins du droit communautaire de la concurrence, publiée au *Journal officiel des Communautés européennes*, n° C 372 du 9 décembre 1997.) Un commentateur estime qu'une définition du marché, tant en fonction du produit que du point de vue géographique, "n'est pas intéressante en soi, mais uniquement en tant que moyen préliminaire en vue de l'objectif qui est d'évaluer la puissance commerciale des entreprises visées par l'analyse". (M. Motta, *Competition Policy: Theory and Practice*, page 101) Ainsi, puisqu'une définition du marché "est uniquement utile pour l'évaluation de la puissance commerciale, le marché pertinent ne devrait pas être un ensemble de produits qui se "ressemblent" sur la base de quelques caractéristiques, mais l'ensemble des produits (et des zones géographiques) qui exercent une certaine contrainte concurrentielle les uns sur les autres". (*Ibid.*, page 102) (note de bas de page de l'original)

[2468] Motta, *supra*, note de bas de page 2647, page 103. Un critère couramment utilisé pour déterminer si deux produits exercent une contrainte concurrentielle l'un sur l'autre, et qui, par conséquent, "devrait guider l'analyse de la définition du marché eu égard aussi bien au produit qu'à la dimension géographique", est le critère dit "de l'augmentation légère mais significative et non provisoire du prix" ("Small but Significant Non-Transitory Increase in Prices – SSNIP", également dénommé critère du "monopoliste hypothétique"). (*Ibid.*, page 102) Pour dire les choses simplement, il s'agit de savoir si le vendeur hypothétique d'un certain produit jugerait ou non rentable d'augmenter le prix de ce produit d'un certain montant. Si l'augmentation de prix est jugée rentable, cela indiquerait généralement que le produit ne subit pas une contrainte concurrentielle significative provenant d'autres produits et qu'il devrait donc être considéré comme étant sur un marché séparé. Inversement, s'il est constaté que l'augmentation de prix n'est pas rentable, cela indique que le produit ne devrait pas être considéré comme étant sur un marché séparé, car il existe d'autres produits qui exercent une contrainte concurrentielle sur le

> vendeur. Suivant ce critère, il faudrait alors continuer à examiner un marché plus étendu jusqu'à ce qu'une augmentation de prix hypothétique rentable soit constatée, indiquant ainsi le champ du marché pertinent. (*Ibid.*, page 105)[1986] (note de bas de page de l'original)

6.1178. À notre avis, rien dans ses déclarations ci-dessus ne donne à entendre que l'Organe d'appel estime qu'un plaignant qui introduit une plainte relative à un préjudice grave *doit* identifier les marchés de produits pertinents en utilisant des éléments de preuve "procédant" d'*analyses quantitatives*. Dans le passage ci-dessus, l'Organe d'appel observe qu'une détermination de la substituabilité de deux produits ne peut pas se limiter à la prise en considération des "caractéristiques physiques, … utilisations finales et … préférences des consommateurs", disant qu'"il peut aussi être utile d'examiner si les clients souhaitent une gamme de produits ou s'ils sont intéressés uniquement par un type de produit particulier". En outre, tout en soulignant qu'un examen de la substituabilité du côté de la demande sera "indispensable" à une analyse des marchés de produits pertinents, il explique qu'il peut aussi être nécessaire d'examiner dans quelle mesure deux ou plusieurs produits sont substituables du côté de l'offre. Par conséquent, d'après ce que nous comprenons, le passage du rapport de l'Organe d'appel invoqué par l'Union européenne corrobore simplement l'idée que, pour déterminer si deux produits sont suffisamment substituables pour se créer mutuellement des contraintes concurrentielles, et donc relever du même marché de produits, il sera important d'étudier et d'analyser les caractéristiques et aspects particuliers de la demande et, dans certaines situations, de l'offre.

6.1179. Il est important de noter qu'en énonçant les indications susmentionnées sur la façon d'identifier les marchés de produits pertinents, l'Organe d'appel n'a pas précisé si les facteurs et critères qu'il choisissait de décrire devraient être analysés au moyen de méthodes *quantitatives ou qualitatives*. En effet, les termes "qualitatif" et "quantitatif" ne figurent nulle part dans son explication. Cela est peut-être dû au fait qu'il est concevable que les facteurs et critères qu'il a choisi de mentionner puissent être analysés, à supposer que des données pertinentes et fiables soient disponibles, au moyen de ces deux méthodes d'analyse. Dans ces conditions, nous estimons que sa référence au critère SSNIP dans la note de bas de page 2468 représente l'identification d'un *exemple* d'outil d'analyse quantitatif qui, selon lui, *pouvait* être utilement appliqué, en fonction des circonstances, pour *éclairer* la détermination des marchés de produits pertinents, sans être déterminant. Le fait que l'Organe d'appel a identifié ce critère comme un critère "*couramment* utilisé pour déterminer si deux produits exercent une contrainte concurrentielle l'un sur l'autre"[1987] indique clairement, à notre avis, qu'il n'entendait pas déclarer que le critère SSNIP ou, par implication, toute autre méthode quantitative d'analyse, *devait* être appliqué dans chaque différend relatif un préjudice grave pour identifier les marchés de produits pertinents. Nous croyons donc comprendre que, contrairement à ce que l'Union européenne affirme, l'Organe d'appel n'a pas, dans les paragraphes qui précèdent, établi une *règle* selon laquelle les plaignants dans les affaires relatives à préjudice grave doivent utiliser le critère SSNIP, ou toute autre méthode quantitative d'analyse, lorsqu'ils déterminent l'existence des marchés de produits pertinents. En revanche, en s'efforçant de montrer qu'il était nécessaire de procéder à une évaluation objective de tous les facteurs pertinents qui influaient sur la mesure dans laquelle deux produits sont substituables et, donc, s'imposaient mutuellement des contraintes concurrentielles, l'Organe d'appel a fait référence au critère SSNIP en tant qu'outil dont il estimait qu'il *pourrait* être utilement appliqué pour *guider* la détermination des marchés de produits pertinents.

6.1180. Notre interprétation des indications de l'Organe d'appel est confirmée par les déclarations qu'il a formulées ailleurs dans son rapport. En critiquant la décision prise par le Groupe spécial pendant la procédure initiale d'évaluer le bien-fondé des allégations des États-Unis relatives à un préjudice grave sur la base d'un seul "produit subventionné" et d'un seul "produit similaire" englobant tous les LCA, l'Organe d'appel a relevé que le Groupe spécial initial n'avait "en aucune façon vérifié le champ du marché dans des pays particuliers, par exemple en analysant l'élasticité-prix croisée".[1988] Dans une note de bas de page afférente à cette observation, il a expliqué que l'élasticité-prix croisée était "l'un des outils qui {pouvaient} être utiles quand on met{tait} en œuvre le critère SSNIP", comme l'étaient les "critères de corrélation des prix

---

[1986] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1120 et 1121.

[1987] (pas d'italique dans l'original)

[1988] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1134.

préconisés par Stigler et Sherwin".[1989] Il a conclu en disant qu'"{u}ne telle analyse aurait *aidé* le Groupe spécial à parvenir à des conclusions *plus solides* quant à la taille du marché pertinent en l'espèce".[1990] Là encore, l'Organe d'appel n'a pas conclu que les constatations formulées par le Groupe spécial dans la procédure initiale ne pouvaient pas être confirmées en raison de l'absence de toute analyse des élasticités-prix croisées. Il a plutôt constaté que notre analyse concernant l'existence d'un ou plusieurs "produits subventionnés" et "produits similaires" aurait été "aidée" et nos conclusions "plus solides" si nous avions effectué cette analyse. Nous ne sommes pas convaincus qu'en formulant cette constatation, il entendait établir une prescription selon laquelle les États-Unis et, par extension, tous les plaignants dans des affaires relatives à un préjudice grave *doivent* utiliser des analyses quantitatives pour identifier les marchés de produits pertinents.

Importance de renseignements fiables sur les prix

6.1181. Dans la présente procédure, les États-Unis se sont efforcés d'étayer l'existence des trois marchés de produits sur lesquels ils s'appuient sans utiliser de critère SSNIP ni analyser les élasticités-prix croisées ou les corrélations des prix. Les parties conviennent que pour la réalisation de ces types d'analyses, une grande quantité de renseignements antérieurs sur les prix serait nécessaire.[1991] En effet, comme le prix d'un produit LCA dépendra invariablement des caractéristiques particulières de toute campagne de vente ou négociation individuelle auprès d'un client particulier, il est évident que les prix qui seraient les plus instructifs et significatifs aux fins d'une analyse quantitative de la substitution du côté de la demande dans la branche de production des LCA sont ceux qui sont *effectivement* payés par les clients, déduction faite de la totalité des remises, rabais et autres concessions qui, dans ce secteur, sont non seulement systématiquement appliqués mais aussi **[***]** et variables.[1992] Toutefois, aucune des parties n'a indiqué que des données antérieures sur les prix de ce type, qui figurent parmi les renseignements les plus sensibles sur le plan commercial tant pour Airbus que pour Boeing (et sans nul doute pour nombre de leurs clients), sont, ou même pourraient être rendues, facilement accessibles. En fait, nous notons que lorsqu'il lui a été demandé de divulguer les renseignements sur les prix prévus de l'A350XWB que M. Whitelaw avait utilisés pour calculer les taux de rendement interne des quatre contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB contestés par les États-Unis dans la présente procédure, l'Union européenne a supprimé les données sur les prix de sa réponse.[1993] De même, elle n'a fourni aucun renseignement concernant les concessions sur les prix utilisées pour l'interprétation des résultats des analyses de la VAN effectuées dans la Déclaration complémentaire de M. Mourey.

6.1182. Selon l'Union européenne, les limites concernant la disponibilité des données nécessaires à la réalisation d'analyses quantitatives ne privent pas ces outils de toute utilité pour la tâche d'identification des marchés de produits pertinents. Dans ces circonstances, l'Union européenne fait valoir que la solution consiste à chercher d'autres méthodes ou à employer de multiples outils, au lieu de renoncer totalement à ces outils.[1994] Elle trouve des éléments à l'appui de ce point de vue dans divers passages de la déclaration de M. Sevy. Nous notons toutefois que, dans la déclaration de M. Sevy, le seul exemple cité d'étude quantitative ayant réussi à modéliser la demande à partir d'une "quantité limitée de données"[1995] tout en donnant des "indications importantes au sujet de la substitution" utilisait des renseignements sur "*les prix,* les ventes et les caractéristiques physiques de (pratiquement) toutes les voitures vendues sur cinq marchés

[1989] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, note de bas de page 2492.

[1990] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1134. (pas d'italique dans l'original)

[1991] Réponse de l'Union européenne à la question n° 157 du Groupe spécial; et réponse des États-Unis à la question n° 157 du Groupe spécial. Alors que les États-Unis affirment que des renseignements antérieurs exacts sur les prix couvrant une grande période seraient nécessaires à la production d'analyses quantitatives *pertinentes* des marchés des LCA, ils font valoir que ces renseignements sur les prix ne seraient pas suffisants à eux seuls pour la production d'analyses quantitatives *significatives*.

[1992] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 67. Voir aussi plus loin les paragraphes 6.1216 et 6.1217.

[1993] Réponse de l'Union européenne à la question n° 132 du Groupe spécial; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 132 du Groupe spécial.

[1994] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 51 du Groupe spécial, paragraphes 361 à 363; et réponse de l'Union européenne à la question n° 157 du Groupe spécial, paragraphes 331 à 334.

[1995] Déclaration de M. Sevy (pièce EU-395), paragraphe 46.

européens pendant la période 1970-1999".[1996] En effet, la déclaration de M. Sevy n'identifie aucun outil *quantitatif* d'analyse couramment utilisé par les autorités de la concurrence pour mettre en œuvre le "critère du monopoliste hypothétique" qui puisse être valablement appliqué *en l'absence de* renseignements fiables sur les prix.[1997] Cela n'est pas surprenant car la prise en considération des réponses du marché aux fluctuations des prix[1998] est au cœur de ce qui est décrit dans la déclaration de M. Sevy comme la "logique du critère du monopoliste hypothétique".[1999] Ainsi, bien qu'elle affirme l'importance fondamentale des outils quantitatifs d'analyse pour la tâche des autorités chargées de la concurrence consistant à définir les marchés pertinents, y compris s'agissant de produits différenciés, nous n'interprétons pas la déclaration de M. Sevy comme donnant à entendre que toute analyse de ce type pourrait être valablement effectuée en l'absence de renseignements fiables sur les prix.[2000] Au contraire, dans un certain nombre de paragraphes de la déclaration de M. Sevy, il est admis qu'il serait nécessaire d'avoir des renseignements fiables sur les prix des LCA pour procéder aux types d'analyses des élasticités-prix nécessaires à la mise en œuvre du critère SSNIP[2001], soulignant à deux reprises que les principales autorités de la concurrence disposent des moyens juridiques d'imposer la divulgation de ces renseignements.[2002]

6.1183. L'Union européenne allègue qu'à la différence des États-Unis, elle a présenté dans le présent différend des analyses quantitatives rigoureuses concernant le degré de substituabilité du côté de la demande entre différentes paires de LCA d'Airbus et de Boeing sous la forme d'analyses des valeurs actuelles nettes (VAN) figurant dans la Déclaration complémentaire de M. Mourey.[2003] Dans sa Déclaration complémentaire, M. Mourey calcule les VAN des flux de recettes et de coûts générés par plusieurs aéronefs différents exploités, d'après les allégations, pour des usages classiques sur une durée de vie de 15 ans par une compagnie aérienne commerciale. Dans sa Déclaration complémentaire, M. Mourey interprète ensuite l'importance des différences entre les VAN de chaque paire d'aéronefs examinée à la lumière de leurs prix individuels (allégués et non divulgués) et tire des conclusions sur la mesure dans laquelle il serait possible pour le constructeur

[1996] Frank Verboven, Université catholique de Louvain, "Quantitative Study to Define the Relevant Market in the Passenger Car Sector", rapport établi à la demande de la Direction générale de la concurrence de la Commission européenne, 17 septembre 2002 (pièce USA-572), page 16 (cité dans la déclaration de M. Sevy (pièce EU-395), note de bas de page 34). (pas d'italique dans l'original)

[1997] Il apparaît que la déclaration de M. Sevy identifie l'"analyse de la perte critique" comme étant une méthode de remplacement du critère SSNIP. Toutefois, il ressort de la description de cette analyse figurant dans la déclaration de M. Sevy que les renseignements sur les prix seront fondamentaux pour sa mise en œuvre. (Déclaration de M. Sevy (pièce EU-395), paragraphes 38 et 42, et note de bas de page 26). En outre, l'OCDE décrit l'"analyse de la perte critique" comme étant "non pas une méthode de remplacement du {critère du monopoliste hypothétique}, mais une façon de mettre en œuvre ce critère". La description par l'OCDE de la manière d'effectuer une "analyse de la perte critique" révèle aussi que la mise en œuvre correcte de cette analyse dépendra de la disponibilité de renseignements sur les prix qui sont très semblables, sinon identiques, à ceux qui sont nécessaires à la détermination des élasticités-prix croisées de la demande. (Voir aussi, Département de la justice des États-Unis et Commission fédérale du commerce, *Horizontal Merger Guidelines*, page 12).

[1998] Voir l'analyse générale du "critère du monopoliste hypothétique" dans Département de la justice des États-Unis et Commission fédérale du commerce, *Horizontal Merger Guidelines*, pages 8 à 13. Voir aussi Commission européenne, Commission Notice on the definition of relevant market for the purpose of Community competition law, *Official Journal of the European Communities*, C372/5, 9 décembre 1997 (Communication sur la définition du marché) (pièce USA-551), paragraphes 15 à 19 et, en particulier, le paragraphe 39, identifiant "un certain nombre de tests quantitatifs … conçus tout spécialement pour délimiter les marchés", qui requièrent tous des renseignements sur les prix.

[1999] Déclaration de M. Sevy (pièce EU-395), paragraphe 43 et note de bas de page 23.

[2000] Le fait que les types d'analyses quantitatives identifiées dans la déclaration de M. Sevy qui sont utilisées pour la mise en œuvre du "critère du monopoliste hypothétique" (c'est-à-dire le critère SSNIP et l'analyse de la perte critique) requièrent des données fiables sur les prix pour être valablement appliquées ressort aussi de la communication de la Commission européenne sur les marchés de produits pertinents, qui, après avoir identifié un certain nombre de "tests quantitatifs" différents subordonnés aux prix qui "ont été conçus tout spécialement pour délimiter les marchés", explique que "{p}our déterminer les conditions dans lesquelles la substitution s'est opérée par le passé et ses caractéristiques, la Commission prend en considération les éléments quantitatifs disponibles, capables de résister à un examen minutieux et rigoureux". (Communication sur la définition du marché (pièce USA-551)). Il est difficile d'imaginer comment l'utilisation de renseignements peu fiables sur les prix dans ce type d'analyses quantitatives pourrait résister à ce critère d'examen. (Communication sur la définition du marché (pièce USA-551), paragraphe 39)

[2001] Déclaration de M. Sevy (pièce EU-395), paragraphes 48, 49, 51 et 53.

[2002] Déclaration de M. Sevy (pièce EU-395), paragraphes 39 et 43.

[2003] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 633; observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 50 du Groupe spécial, paragraphe 335; et déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphes 32 à 61.

de l'aéronef désavantagé de compenser le désavantage au regard de la VAN par une réduction de prix. Dans les cas où il est considéré que le constructeur d'aéronefs désavantagé n'a pas la possibilité de compenser l'écart entre les VAN sans vendre à perte, M. Mourey infère dans sa Déclaration complémentaire que cela indique clairement que les aéronefs de la paire en question n'exercent pas de contraintes concurrentielles significatives l'un sur l'autre et, par conséquent, qu'ils ne sont pas sur les mêmes marchés de produits.[2004] L'Union européenne affirme que les analyses des VAN présentées dans la Déclaration complémentaire de M. Mourey démontrent qu'une approche quantitative rigoureuse de la délimitation des marchés de produits, fondée sur une méthode de comparaison couramment utilisée dans la branche de production, est applicable.[2005]

6.1184. Il apparaît, bien que ce ne soit pas parfaitement clair, qu'une approche analytique semblable à celle qui est appliquée dans la déclaration complémentaire de M. Mourey a été envisagée dans la Déclaration de M. Sevy, où elle est décrite comme une méthode que "les autorités chargées de l'examen" pourraient vouloir appliquer dans les cas où "par exemple, des limites concernant les données empêcheraient l'application d'un critère SSNIP complet".[2006] Nous évaluons la valeur probante des analyses des VAN effectuées par l'Union européenne dans les sections qui suivent.[2007] Toutefois, pour les fins qui nous occupent ici, nous notons que, bien qu'elles soient qualifiées d'approche qui pourrait être utilement appliquée pour permettre de surmonter les problèmes relatifs aux données, il est évident que les analyses des VAN figurant dans la Déclaration complémentaire de M. Mourey, comme les autres méthodes quantitatives identifiées par l'Union européenne qui visent à éclairer l'évaluation de la substituabilité du côté de la demande, requièrent des renseignements sur les prix des LCA pour fournir des indications significatives; et que dans le cas des analyses communiquées par l'Union européenne, les États-Unis font valoir que les renseignements concernant les concessions sur les prix qui ont été utilisés pour l'interprétation de leurs résultats ne sont pas confirmés.[2008]

Contestation de la réalisation d'analyses quantitatives significatives de la demande de produits LCA

6.1185. Outre le fait qu'ils ont exprimé de vives réserves au sujet de la faisabilité des méthodes quantitatives d'analyse préconisées par l'Union européenne en l'absence de renseignements fiables sur les prix, les États-Unis ont avancé trois autres arguments à l'appui de leur affirmation selon laquelle il serait "pratiquement impossible"[2009] d'effectuer les types d'analyses quantitatives dont, selon l'Union européenne, l'Organe d'appel a déclaré qu'elles *devaient* être réalisées en l'espèce.[2010] Les deux premiers de ces arguments concernent les difficultés conceptuelles et pratiques alléguées associées à l'identification d'une manière appropriée de modéliser la demande des acheteurs de LCA et de recueillir les données nécessaires pour le calcul d'estimations fiables de cette demande. Ces arguments sont centrés sur la nature multidimensionnelle complexe des décisions d'achat de LCA, la fréquence relativement faible des ventes de LCA et le fait que les LCA sont des produits différenciés.[2011] L'Union européenne rejette chacune de ces explications des États-Unis au motif que ceux-ci n'ont communiqué aucune analyse quantitative dans le cadre du présent différend, faisant valoir que le fait qu'il peut y avoir "certains problèmes relatifs aux données" associés à l'application correcte de méthodes quantitatives particulières ne justifie pas

[2004] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 439; et déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES).

[2005] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 445.

[2006] Déclaration de M. Sevy (pièce EU-395), note de bas de page 23 (décrivant une approche dans laquelle on prendrait en considération "la valeur attachée par les consommateurs à des marchandises particulières, afin d'évaluer la mesure dans laquelle des concessions sur les prix faibles ou importantes inciterait à remplacer une marchandise par l'autre et si ces marchandises peuvent être considérées comme de proches substituts. Cette évaluation peut constituer le fondement d'une évaluation du point de savoir si un produit exerce des contraintes concurrentielles significatives sur un autre, selon une logique qui est comparable à celle d'une analyse de la perte critique").

[2007] Voir plus loin les paragraphes 6.1249 à 6.1276.

[2008] Réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphes 207 et 208.

[2009] Réponse des États-Unis à la question n° 60 du Groupe spécial, paragraphe 201. Voir aussi la réponse des États-Unis à la question n° 56 du Groupe spécial (paragraphe 182) et à la question n° 60 du Groupe spécial (paragraphes 199 et 203).

[2010] Voir plus haut le paragraphe 6.1176.

[2011] Réponse des États-Unis aux questions n° 56, 60 et 157 du Groupe spécial; et déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphes 33, 34, 42, 47 et 50.

l'abandon pur et simple de ces méthodes.[2012] Selon elle, on peut surmonter ces difficultés en procédant à des ajustements ou en les prenant en compte d'une autre manière dans l'analyse, comme le font couramment les autorités nationales de la concurrence, qui appliquent exactement les mêmes techniques à des produits différenciés même lorsque la disponibilité des données est limitée.[2013]

6.1186. Nous pensons comme l'Union européenne que la dynamique complexe entourant l'achat et la vente de LCA ne rend pas *impossible* l'application du critère SSNIP ou d'autres méthodes quantitatives d'analyse mettant en œuvre la "logique du critère du monopoliste hypothétique" à la branche de production des LCA. Toutefois, il est évident que la nature multiforme de la demande de produits LCA d'un acheteur rend effectivement l'application de ces méthodes très difficile. Comme nous l'expliquons de façon plus détaillée dans la section suivante[2014], une décision d'achat prise par un acheteur de LCA sera influencée par une multitude de facteurs autres que le prix. D'après la déclaration de M. Mourey, ces derniers comprennent non seulement une série de facteurs influant sur la valeur économique d'un aéronef pour le modèle économique particulier d'un client, mais aussi des considérations subjectives supposant des "jugements non quantifiables" qui "peuvent être tout aussi importantes".[2015] De même, dans la déclaration de M. Sanghvi, la demande de LCA est décrite comme présentant des "dimensions multiples" avec "des liens subtils, non observés entre ces dimensions, qui sont particulières à chaque client et chaque famille de modèles à chaque instant".[2016] Étant donné la multiplicité des facteurs (parfois "non quantifiables") qui façonnent la demande de LCA, toute tentative pour mesurer de façon fiable les élasticités-prix croisées de la gamme des produits LCA en cause dans le présent différend exigerait, avant toutes choses, l'élaboration d'un modèle de demande qui tienne compte adéquatement de la manière dont toutes ces considérations différentes interagissent. L'Union européenne n'a fait aucune suggestion quant à ce à quoi ce modèle pourrait ressembler. Toutefois, un économiste qui s'est efforcé d'effectuer cette analyse a reconnu que "la demande d'aéronefs {était} très complexe et {qu'}une estimation de la demande d'aéronefs {était} en soi un immense programme de recherche".[2017] En tout état de cause, même à supposer qu'un modèle de demande adéquat puisse être conçu, il est clair qu'une quantité considérable de données fiables (sur les prix et autres que sur les prix) serait nécessaire qu'il serve à produire des résultats significatifs.

6.1187. Même dans les cas où on n'utilise pas d'analyses économétriques et où, par exemple, on applique la "logique du critère du monopoliste hypothétique" en demandant simplement si des clients remplaceraient un produit LCA par un autre en cas d'augmentation légère mais significative et non transitoire du prix (SSNIP) (*ceteris paribus*), il est évident que la valeur probante de telles analyses pour l'identification des véritables limites de la concurrence entre des produits LCA ne serait pas garantie. Cela découle du fait que les LCA sont des produits différenciés et sont, de ce fait, tous des substituts imparfaits, le degré de substituabilité de deux produits quelconques se situant quelque part entre la non-substitution et la substitution parfaite.[2018] Comme cela a été expliqué par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), deux problèmes particuliers peuvent se poser lorsque l'on cherche à identifier un marché de produits pertinent dans ce contexte:

> Des produits différenciés peuvent entraîner deux problèmes dans la définition du marché pertinent. Le premier porte sur la continuité de la chaîne de substitution s'il n'existe aucune rupture évidente ou distinction marquée entre les produits, ou si la répartition géographique des fournisseurs est dense et équilibrée. Il est alors plus difficile de délimiter le marché à l'aide du TMH. Dans ces cas, les frontières des

[2012] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 157 du Groupe spécial, paragraphes 247 à 250.

[2013] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 51 (paragraphes 269 à 271 et 363) et 157 du Groupe spécial; et déclaration de M. Sevy (pièce EU-395), paragraphes 35 à 55 et 66.

[2014] Nous décrivons les conditions de concurrence dans la branche de production des LCA de manière plus détaillée dans la section suivante, aux paragraphes 6.1213 à 6.1222.

[2015] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 65.

[2016] Déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphe 42.

[2017] Benkard, C. L., *A dynamic analysis of the market for wide-bodied commercial aircraft*, NBER Working Paper No. 7710, NBER: Cambridge MA, 2000, page 19.

[2018] Réponse des États-Unis à la question n° 50 du Groupe spécial; et réponse de l'Union européenne à la question n° 50 du Groupe spécial.

> marchés seront généralement vastes, et les parts de marché par conséquent petites, ce qui entraine une sous-estimation du pouvoir du marché.
>
> Le second problème relève de la nature binaire de l'exercice de délimitation du marché. Les produits sont en effet répartis en deux catégories: les produits "dans" le marché et ceux "hors" du marché. Cette répartition implique que tous les rivaux du marché soient des concurrents efficaces qui proposent des substituts parfaits, tandis que ceux hors du marché n'imposent aucune contrainte concurrentielle quelle qu'elle soit aux produits du marché pertinent. Une telle approche surestimera l'impact des substituts imparfaits sur le marché pertinent et sous-estimera les contraintes concurrentielles imposées par les substituts imparfaits hors du marché pertinent. L'approche reposant sur la délimitation du marché/les parts de marché évalue les contraintes concurrentielles qu'un produit exerce sur les autres dans le marché cible à travers la taille de la part de marché et non pas l'intensité de la concurrence. Il s'agit d'un étalon acceptable si les parts de marché reflètent au moins un tant soit peu l'intensité ou la proximité de la concurrence.[2019] (notes de bas de page omises)

6.1188. Il s'ensuit donc que le résultat d'un exercice de définition du marché dans le contexte de produits différenciés ne répondra pas nécessairement à la question de savoir où établir la limite entre les produits qui sont suffisamment substituables pour former un marché de produits distinct et ceux qui ne le sont pas. Comme l'Union européenne l'a indiqué dans sa communication à la table ronde de 2012 du Comité de la concurrence de l'OCDE sur la définition du marché pertinent, la réponse à cette question ne sera pas toujours claire:

> Les marchés {de produits} différenciés sont habituellement caractérisés par un continuum de substitution et une intensité variable d'interaction concurrentielle entre les produits en cause. Cela rend encore plus difficile l'identification des limites précises du marché pertinent. Bien qu'il ait beaucoup été question de la meilleure façon de définir des marchés dans des ouvrages spécialisés, le fait est que dans nombre de branches de production constituées de produits différenciés, il n'y a pas clairement de bonne manière de tracer des limites qui ne soient pas, dans une certaine mesure, inévitablement arbitraires.
>
> On remédie aux difficultés que pose la détermination du marché pertinent précis en tenant compte, dans l'évaluation de la concurrence, du fait que la définition du marché choisie peut être moins instructive que dans d'autres cas. Les parts de marché sont aussi moins instructives dans le cas des marchés de produits différenciés que dans celui des marchés de produits homogènes. En effet, les parts de marché peuvent surestimer ou sous-estimer les effets d'une transaction, en fonction, entre autres choses du degré de substitution entre les produits pertinents. Cependant, quand bien même les parts de marché pourraient ne pas refléter pleinement l'interaction concurrentielle, elles peuvent tout de même donner une indication du pouvoir de marché de la partie/des parties en cause. De plus, la définition du marché pertinent aide délimiter l'environnement concurrentiel et à structurer l'évaluation de la concurrence qui en découle.[2020] (notes de bas de page omises)

6.1189. Ainsi, non seulement la tâche consistant à effectuer une analyse économétrique de la demande dans la branche de production des LCA présenterait d'importants problèmes méthodologiques et relatifs aux données, mais il est aussi reconnu que la valeur probante de tout exercice de définition du marché à l'aide de la "logique du critère du monopoliste hypothétique" mené dans le but de comprendre le degré de concurrence entre deux produits LCA quelconques pourrait bien être limitée.

[2019] OECD Policy Roundtables, Competition Committee, Background Note on Market Definition, 2012 (pièce USA-549), page 48.

[2020] OECD Policy Roundtables, Competition Committee, Background Note on Market Definition, 2012 (pièce USA-549), communication de l'Union européenne, pages 337 et 338.

Mesure dans laquelle le critère SSNIP peut être appliqué dans les différends relatifs à un préjudice grave

6.1190. Le troisième argument que les États-Unis avancent à l'appui de leur affirmation selon laquelle il serait "pratiquement impossible" d'appliquer le critère SSNIP dans le présent différend procède de la différence d'optique réglementaire entre l'analyse d'une fusion et l'évaluation des effets défavorables au titre de l'Accord SMC. Pour expliquer les choses simplement, la position des États-Unis est que, parce que le critère SSNIP, *tel qu'il est habituellement appliqué dans les affaires de fusion,* vise à guider l'identification des marchés de produits pertinents aux fins de la détermination des effets du comportement *futur* de l'entité issue de la fusion sur la concurrence, il "part de l'hypothèse que le marché avant la hausse du prix {théorique} {c'est-à-dire la SSNIP} reflète les conditions de concurrence".[2021] Toutefois, selon les États-Unis, la même hypothèse ne peut pas être maintenue dans un différend relatif à un préjudice grave parce que l'évaluation du bien-fondé d'une allégation de préjudice grave est centrée sur l'existence et la nature des rapports de concurrence *passés et actuels*, qui peuvent eux-mêmes être affectés par le subventionnement des pouvoirs publics dont il est allégué qu'il cause des effets défavorables. Les États-Unis font donc valoir que toute utilisation du critère SSNIP pour identifier les marchés de produits pertinents aux fins d'un différend relatif à un préjudice grave doit tenir compte du fait que les prix du marché en vigueur utilisés comme point de départ pour l'application du critère SSNIP pourraient être faussés par les effets du comportement même qui est visé par l'enquête.[2022] Si des ajustements ne sont pas apportés pour tenir compte de cette possibilité, ils font valoir que la définition du marché de produits en résultant pourrait être trop étroite, résultat potentiel qu'ils décrivent à l'aide de l'exemple ci-après:

> À titre d'exemple, imaginez que plusieurs entreprises fabriquent des produits identiques en utilisant le même procédé de fabrication et vendent ces produits à des prix identiques. Si une entreprise reçoit par la suite une subvention notable qu'elle utilise pour baisser les prix, cela fera perdre des ventes à ses concurrents. Si la subvention est très importante, l'entreprise pourra réduire ses prix à un point tel qu'elle remportera toutes les ventes. Après cela, le critère SSNIP identifierait un marché monopolistique, malgré le fait que les produits sont identiques, en raison de l'absence complète de substitution entre le produit subventionné et tout autre produit. Pourtant, ce serait manifestement une erreur de traiter ces produits identiques comme étant sur des marchés différents car la seule différence entre eux est la subvention elle-même. Le point de repère approprié est le marché tel qu'il aurait existé en l'absence du comportement soumis à des disciplines.[2023] (note de bas de page omise)

6.1191. Selon les États-Unis, cette défaillance potentielle du critère SSNIP lorsqu'il est appliqué dans le contexte d'un examen relatif au préjudice grave n'est pas différente de celle dont les autorités de la concurrence, y compris la Commission européenne, ont déjà reconnu l'existence lors de l'application du critère SSNIP dans le contexte d'analyses de la concurrence *ne se rapportant pas à des fusions*. À cet égard, les États-Unis signalent que la communication de la Commission européenne sur la définition du marché explique ce qui suit:

> En règle générale, et en particulier pour l'analyse des opérations de concentration, le prix à prendre en considération est le prix courant sur le marché considéré. La situation pourrait être différente si le prix courant a été fixé en l'absence de concurrence suffisante. Dans les enquêtes sur les abus de position dominante, notamment, le fait que le prix courant pourrait avoir substantiellement augmenté sera pris en considération.[2024]

6.1192. De la même façon, les États-Unis notent que l'OCDE a reconnu aussi les mêmes insuffisances potentielles, expliquant le problème comme suit:

[2021] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 51 du Groupe spécial.

[2022] Réponse des États-Unis aux questions n° 51 et 157 du Groupe spécial; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 51 du Groupe spécial.

[2023] Réponse des États-Unis à la question n° 51 du Groupe spécial, paragraphe 164.

[2024] Communication sur la définition du marché (pièce USA-551), paragraphe 19 (cité dans la réponse des États-Unis à la question n° 51 du Groupe spécial, notes de bas de page 238 et 239).

> Dans les affaires de fusions, l'analyse initiale prend généralement comme prix de référence le prix en vigueur. En effet, la question centrale d'une analyse des fusions est de savoir si le rapprochement créera ou renforcera un pouvoir de marché. L'analyse se concentre sur la manière dont la fusion pouvait changer la situation en vigueur et envisage des augmentations de prix par rapport aux niveaux alors observés. L'analyse des affaires de fusion s'inscrit donc globalement dans une démarche prospective. Dans les affaires de monopole ou d'abus de position dominante, les éventuels impacts anticoncurrentiels peuvent s'être déjà produits. Par conséquent, l'analyse peut devenir rétrospective et le prix en vigueur peut-être déjà supérieur au prix concurrentiel. Appliquer mécaniquement le TMH dans les affaires de préjudice rétrospectives un utilisant comme référence le prix en vigueur peut entrainer la délimitation de marchés trop vastes et une sous-estimation du pouvoir de marché d'une société. On parle de *sophisme de la cellophane*.
>
> …
>
> Il est aussi possible que le prix en vigueur soit inférieur au prix concurrentiel, comme lorsqu'une société perçoit des subventions. Si ces dernières maintiennent le prix des produits et services à un niveau inférieur au prix concurrentiel, on peut alors assister à un "sophisme de la cellophane inversé". La faiblesse artificielle des prix tient les consommateurs à l'égard de produits alternatifs qu'ils auraient acceptés comme des substituts attrayants à des prix concurrentiels plus élevés. Dans ce cas, il est possible que le marché de produits pertinents soit délimité de manière trop étroite faute d'y inclure d'importants substituts. Cela peut entraîner une surestimation du pouvoir du marché.[2025] (italique dans l'original; notes de bas de page omises)

6.1193. Les États-Unis font donc valoir que la seule manière d'utiliser le critère SSNIP pour guider l'identification des marchés de produits pertinents dans le présent différend serait de l'appliquer à un prix des LCA d'Airbus qui serait "ajusté de façon à exclure l'effet des subventions {contestées}"[2026], c'est-à-dire dans un monde hypothétique sans les subventions contestées.[2027] Selon eux, un tel ajustement devrait être "d'une ampleur colossale" étant donné que "les subventions en cause ont provoqué l'entrée des produits sur le marché".[2028] La déclaration de M. Sanghvi indique que tout ajustement de ce type devrait être "suffisant pour que le prix du nouveau modèle d'Airbus soit juste assez élevé pour que personne ne choisisse de l'acheter".[2029] Malgré tout, les États-Unis soutiennent que dans le contexte spécifique du présent différend, il serait "impossible" de calculer ce prix de manière exacte parce que, comme l'a expliqué M. Sanghvi, il serait nécessaire d'avoir "une connaissance approfondie de la courbe de la demande, ce qui … requiert des données d'un type qui ne figure pas dans les éléments de preuve en l'espèce en raison des particularités du marché des LCA ".[2030]

[2025] OECD Policy Roundtables, Competition Committee, Background Note on Market Definition, 2012 (pièce USA-549), pages 39 à 42 (cité dans la réponse des États-Unis à la question n° 51 du Groupe spécial, note de bas de page 266). Les États-Unis affirment que la déclaration de M. Sevy "reconnaît {aussi} que les "ajustements apportés au critère SSNIP … ont habituellement pour but d'empêcher le "sophisme de la cellophane" ou le "sophisme de la cellophane inversé" " mais conclut que, du fait qu'il y a des "problèmes méthodologiques" concernant le calcul de l'ajustement approprié dans la branche de production des LCA, le Groupe spécial devrait de toute façon s'appuyer sur les prix du marché en vigueur". (réponse des États-Unis à la question n° 157 du Groupe spécial (citant la déclaration de M. Sevy (pièce EU-395), paragraphes 59 et 66))

[2026] Réponse des États-Unis aux questions n° 51, 60 (paragraphe 199) et 157 (citant la déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphes 27 à 32 et 44 à 47, 54 et 79) du Groupe spécial.

[2027] De même, dans la déclaration de M. Sanghvi, il est expliqué ce qui suit: "dans une économie concurrentielle, nous reconnaissons que des actions passées peuvent déjà avoir eu une incidence sur le marché, de sorte que les conditions observées actuellement sur le marché ne peuvent plus être prises comme point de repère représentatif. C'est le cas dans le présent différend, où des décennies de subventions permettant la création de produits ont si fondamentalement faussé le marché en faveur d'Airbus qu'il est impossible de s'appuyer sur les conditions de concurrence actuelles pour définir le marché, comme l'UE tente de le faire". (Déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphe 11)

[2028] Réponse des États-Unis à la question n° 60 du Groupe spécial, paragraphe 199.

[2029] Déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphe 46. (italique dans l'original)

[2030] Réponse des États-Unis à la question n° 60 du Groupe spécial, paragraphe 199 (citant la déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphe 47).

6.1194. L'Union européenne fait valoir que la position des États-Unis "abonde en raisonnements fallacieux et en hypothèses juridiquement incorrectes".[2031] Sa critique de principe des affirmations des États-Unis est que ces derniers cherchent à inverser l'ordre d'analyse dont elle soutient qu'il a été, d'après les allégations, prescrit par l'Organe d'appel dans la procédure initiale. Selon l'Union européenne, l'Organe d'appel a donné une "indication sans équivoque, dans le présent différend, selon laquelle une délimitation du marché correcte est une "condition préalable à l'évaluation" du point de savoir si des effets défavorables existent".[2032] Pour l'Union européenne, cela signifie que les États-Unis étaient tenus, en droit, *tout d'abord* d'identifier les marchés de produits pertinents et ensuite seulement, *après* avoir dûment défini ces marchés de produits, d'examiner lors de la "seconde étape" de l'analyse si les subventions alléguées *causaient* un préjudice grave.[2033] L'Union européenne affirme que, dans la mesure où ils reposent sur les effets allégués des subventions en cause sur la capacité d'Airbus de développer et commercialiser ses produits LCA, les arguments des États-Unis relatifs aux marchés de produits sont incompatibles avec le cadre d'analyse qui a été établi par l'Organe d'appel et, pour cette raison, doivent être rejetés.

6.1195. L'Union européenne soutient aussi que l'approche adoptée par les États-Unis pour délimiter le marché de produits ne peut pas être acceptée parce qu'elle "suppose simplement l'existence du lien de causalité que les États-Unis entendaient prouver – c'est-à-dire qu'elle suppose, sur la seule base des constatations formulées dans la procédure initiale, que les subventions de l'UE existent actuellement et sont une cause réelle et substantielle actuelle d'effets défavorables actuels". Toutefois, selon elle, cette question du lien de causalité est au cœur même du présent différend sur la mise en conformité.[2034] L'Union européenne affirme que les États-Unis ne sont pas en droit de formuler de telles hypothèses mais doivent démontrer que les subventions contestées causent effectivement les effets allégués "dans les conditions factuelles actuelles" en se fondant sur des éléments de preuve positifs. Elle fait donc valoir que les États-Unis font erreur *en droit* lorsqu'ils soutiennent que les effets allégués des subventions en cause doivent être pris en compte pour l'identification des marchés de produits pertinents.[2035]

6.1196. Enfin, invoquant certaines observations faites dans la déclaration de M. Sevy, l'Union européenne fait valoir que les États-Unis ont tort lorsqu'ils affirment, d'après les allégations, que les outils quantitatifs de définition du marché peuvent être appliqués uniquement en cas d'""absence d'antécédents" en matière de concurrence". Selon elle, la déclaration de M. Sevy indique clairement que "les outils de définition du marché sont régulièrement appliqués dans le contexte du droit de la concurrence et de la législation antitrust, même lorsque les marchés sont faussés ou que la concurrence y est imparfaite pour une autre raison – y compris dans le cas d'abus de position dominante, qui est l'équivalent le plus proche du dommage concurrentiel allégué en l'espèce".[2036] En tout état de cause, l'Union européenne affirme que les modifications du critère SSNIP proposées par les États-Unis et présentées dans la déclaration de M. Sanghvi, qui reposent sur l'hypothèse que la délimitation du marché doit être faite dans un monde hypothétique sans les effets allégués des subventions contestées, sont fondées sur un raisonnement pernicieux et diffèrent radicalement des types de modifications qui, d'après la déclaration de M. Sevy, sont effectivement utilisées dans le contexte de la réglementation de la concurrence.[2037] À cet égard, elle souligne que, alors que la déclaration de M. Sevy reconnaît qu'il peut être nécessaire d'effectuer des ajustements lorsque l'on applique le critère SSNIP afin d'éviter le "sophisme de la cellophane" ou le "sophisme de la cellophane inversé", elle ne conclut pas que de telles corrections seraient justifiées pour l'ensemble des faits existants. En revanche, l'Union européenne fait valoir que la déclaration de M. Sevy conteste "la capacité même d'apporter de telles corrections d'une

[2031] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 157 du Groupe spécial, paragraphe 252.

[2032] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 608 à 611 et 661 à 665; observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 51 (paragraphe 255) et 157 du Groupe spécial (paragraphe 253); et réponse de l'Union européenne à la question n° 79 du Groupe spécial, paragraphes 325 à 327.

[2033] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 51 du Groupe spécial, paragraphe 256.

[2034] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 51 du Groupe spécial, paragraphes 256, 257, 263, 264, 356 et 357.

[2035] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 51 du Groupe spécial, paragraphes 265, 346, 358 et 359.

[2036] Réponse de l'Union européenne à la question n° 51 du Groupe spécial, paragraphes 266 et 355 (citant la déclaration de M. Sevy (pièce EU-395), paragraphes 16 à 20).

[2037] Voir la déclaration de M. Sevy (pièce EU-395), paragraphes 56 à 66.

manière appropriée d'un point de vue méthodologique"[2038], et conclut que cela ne pourrait pas justifier de déroger à "l'utilisation d'outils quantitatifs rigoureux de définition du marché sur la base de la situation actuelle du marché".[2039]

6.1197. Nous notons qu'il n'y a pas de désaccord entre les parties sur le point de savoir si le fait que le comportement anticoncurrentiel d'une entreprise (ou une subvention) peut fausser les prix en vigueur d'un produit devra, *en général*, être pris en compte lorsque l'on applique le critère SSNIP afin d'identifier les marchés de produits pertinents dans les *affaires de concurrence ne se rapportant pas à des fusions*. Bien que l'Union européenne affirme que son expert, M. Sevy, a expliqué que "ces distorsions n'empêch{aient} pas"[2040] l'utilisation d'outils de définition du marché, nous ne considérons pas que la déclaration de M. Sevy corrobore l'idée que le critère SSNIP serait invariablement appliqué *sans* qu'aucun ajustement ne soit effectué ni aucun facteur additionnel pris en considération dans les cas où il existe un risque important de "sophisme de la cellophane" ou de "sophisme de la cellophane inversé". En effet, il est clair pour nous que M. Sevy, comme la Commission européenne et l'OCDE, admet qu'il serait approprié dans ces circonstances de nuancer ou d'ajuster les résultats d'une analyse SSNIP de façon à éviter ces résultats possibles.[2041]

6.1198. Sur le plan conceptuel, nous ne voyons pas pourquoi les mêmes considérations que celles qui ont été utilisées pour éclairer l'application du critère SSNIP dans le contexte d'affaires de concurrence ne se rapportant pas à des fusions ne devaient pas aussi être prises en compte lors de l'application du même critère dans le contexte des disciplines de l'Accord SMC en matière de préjudice grave. Comme c'est le cas dans une analyse de la concurrence ne se rapportant pas à une fusion, une évaluation du préjudice grave est axée sur un comportement dont il est allégué qu'il a eu lieu dans le passé aux fins de l'établissement de conclusions au sujet du présent.[2042] Autrement dit, dans les deux contextes réglementaires, une détermination de la mesure dans laquelle une entreprise agit de manière anticoncurrentielle, ou les pouvoirs publics, en recourant à des subventions, causent des effets défavorables sous la forme d'un préjudice grave, sera fondée sur des éléments de preuve concernant des rapports de concurrence *passés*. Ainsi, tout comme il est possible d'arriver à une conclusion erronée sur la nature véritable de la concurrence entre deux ou plusieurs produits dans le contexte d'une analyse ne se rapportant pas à une fusion lorsque le critère SSNIP est appliqué à un prix en vigueur qui est influencé par le comportement anticoncurrentiel même visé par l'enquête, le même potentiel d'erreur doit aussi exister lorsque l'on applique le critère SSNIP à un prix en vigueur dans une branche de production affectée par des subventions pour identifier les marchés de produits pertinents aux fins d'une analyse du préjudice grave. Dans les deux situations, le même dilemme se pose en raison de l'incidence du comportement visé par l'enquête sur les rapports de concurrence qui définissent les prix du marché en vigueur utilisés comme point de départ du critère SSNIP. Par conséquent, *quel que soit le contexte réglementaire*, le critère SSNIP, tel qu'il est normalement appliqué dans l'analyse d'une fusion, souffre des mêmes insuffisances potentielles.

6.1199. À notre avis, l'exemple le plus frappant des insuffisances potentielles de l'application d'un critère SSNIP non ajusté ou nuancé dans le contexte d'un différend relatif à un préjudice grave est le cas dans lequel une subvention transforme un rapport de concurrence formellement vive en un rapport *de non-concurrence* du tout ou de *concurrence insignifiante* (c'est-à-dire une concurrence incapable d'induire le degré de substitution de la demande qui empêcherait qu'une SSNIP rentable ait lieu).[2043] Dans ces circonstances, l'application d'un critère SSNIP non ajusté ou ferait apparaître

[2038] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 51 (paragraphe 360) et 157 (paragraphes 255 et 256) du Groupe spécial (citant la déclaration de M. Sevy (pièce EU-395), paragraphes 56 à 66).

[2039] Déclaration de M. Sevy (pièce EU-395), paragraphe 66.

[2040] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 51 du Groupe spécial, paragraphe 355.

[2041] Déclaration de M. Sevy (pièce EU-395), paragraphe 59.

[2042] Nous rappelons que dans la procédure initiale, nous avons expliqué qu'une plainte concernant des effets défavorables exigeait d'un groupe spécial qu'il formule une constatation sur "la question de savoir s'il exist{ait} des effets défavorables "actuels" causés par les subventions en cause" et que parce qu'"il {était} impossible d'évaluer la situation "actuelle" étant donné qu'il n'y {avait} pas de données immédiates disponibles, … un examen du passé {était} … nécessaire pour tirer des conclusions concernant les effets défavorables actuels". (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1694)

[2043] Bien que la capacité d'imposer une SSNIP *rentable* sur un produit laisse supposer une absence de contraintes concurrentielles entre ce produit et d'autres produits, cela ne signifie pas nécessairement qu'il n'y a

une absence de contraintes concurrentielles entre le produit subventionné et le produit similaire. Cela impliquerait à son tour que les effets défavorables, quels qu'ils soient, du produit subventionné sur le commerce du produit similaire ne pourraient pas être traités dans le cadre des articles 5 et 6 de l'Accord SMC, même s'il était parfaitement clair que l'*absence de concurrence suffisante* a été causée par la subvention. Nous ne voyons rien dans le texte des articles 5 et 6 de l'Accord SMC qui étayerait une telle constatation, qui priverait les Membres de l'OMC de mesure corrective au titre de l'Accord SMC contre l'utilisation de subventions visant à diminuer ou éliminer complètement la capacité d'un produit similaire de soutenir la concurrence sur le marché international. À cet égard, nous notons qu'il apparaît que l'Union européenne a avancé précisément ce point de vue dans le différend initial *États-Unis – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte)*, où elle a allégué que l'un des effets des subventions octroyées à Boeing contestées était de créer une "absence de concurrence "véritable"" entre le 787 et l'A350 original et l'A330, causant de ce fait des "pertes de ventes" pour Airbus dans un certain nombre de campagnes de vente:

> Dans certaines campagnes de vente, *les subventions des États-Unis ont entraîné une "absence" de concurrence* entre l'A350 original et le 787. Du fait des caractéristiques du 787 *dues aux subventions* – technologie innovante, disponibilité anticipée et prix bas … les compagnies aériennes n'ont pas demandé à Airbus de proposer son A350 original concurrent ou n'ont pas sérieusement pris en compte la proposition d'Airbus. Cette *absence de concurrence "véritable" est un effet direct des subventions pour le 787*. *Airbus était incapable de soutenir la concurrence* sur un pied d'égalité dans de nombreuses campagnes de vente *à cause {des} subventions octroyées par les États-Unis pour le programme relatif au 787* …
>
> Les caractéristiques technologiques du 787 ont joué un rôle important dans cette campagne, en particulier l'efficacité énergétique du 787. … Airbus se heurtait donc à *l'écart de performance important* existant entre l'A330/l'A350 original et *les aspects économiques du 787 dus aux subventions*.[2044] (pas d'italique dans l'original)

6.1200. Le fait que le 787 subventionné imposait de très fortes contraintes concurrentielles sur l'A350 original et l'A330 (dont il était allégué qu'ils n'imposaient, quant à eux, que des contraintes concurrentielles très faibles sur le 787, si tant est qu'ils en aient imposées) n'a pas empêché l'Union européenne d'alléguer qu'elle avait subi un préjudice grave au sens de l'article 6.3 de l'Accord SMC du fait du subventionnement du 787 par les États-Unis. Pourtant, dans la présente procédure, l'Union européenne soutient que de telles considérations sont, pour l'essentiel, sans pertinence pour l'application du critère SSNIP. Selon elle, prendre en compte les effets de distorsion allégués des subventions contestées au moment d'identifier les marchés de produits pertinents préjugerait effectivement les éléments de causalité des allégations de préjudice grave des États-Unis. L'Union européenne soutient que non seulement cela serait incompatible avec l'instruction alléguée donnée par l'Organe d'appel d'identifier les marchés de produits pertinents *avant* d'examiner les questions relatives au lien de causalité dans les différends relatifs à un préjudice grave, mais aussi que cela amènerait à identifier les marchés de produits sur la base des effets défavorables supposés et non étayés des subventions contestées.

6.1201. Nous ne partageons pas le point de vue de l'Union européenne. Comme cela a déjà été indiqué, l'Organe d'appel a constaté dans la procédure initiale qu'un groupe spécial chargé d'évaluer le bien-fondé d'une allégation de préjudice grave au titre de l'Accord SMC avait l'obligation de déterminer de manière indépendante "si les produits dont il était allégué qu'ils étaient subventionnés et les produits similaires étaient en concurrence sur le même marché ou sur des marchés multiples".[2045] L'Organe d'appel a qualifié cette évaluation du ou des marchés de

---

pas de substitution de la demande d'autres produits à celle du produit visé par la SSNIP, mais seulement que le degré de substitution entre ces produits ne rend pas la SSNIP non rentable. Par conséquent, l'application du critère SSNIP peut signaler l'absence de concurrence entre deux ou plusieurs produits, *même lorsqu'un certain degré de substitution du côté de la demande (ne pouvant pas empêcher une SSNIP rentable) existe effectivement* entre ces produits, indiquant un rapport de concurrence qui peut être relativement insignifiant.

[2044] *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs*, première communication écrite des CE, Annexe D (pièce EU-483) (RCES), paragraphes 6 et 10. Des déclarations et considérations semblables figurent tout au long de cette pièce pour des campagnes de vente spécifiques, y compris aux paragraphes 21, 31, 32 et 76 (RCES).

[2045] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1128.

produits pertinents de "condition préalable à l'évaluation du point de savoir si l'existence d'un détournement au sens de l'article 6.3 a) et 6.3 b) pouvait être constatée, comme l'{alléguaient} les États-Unis".[2046] Nous considérons qu'en disant cela, l'Organe d'appel a déclaré que l'identification des marchés de produits pertinents était une condition préalable à toute constatation de préjudice grave. Toutefois, l'Organe d'appel a pris soin de ne pas dire que le critère SSNIP *devait* être appliqué en tant que critère *décisif* pour la détermination des marchés de produits dans tout différend relatif à un préjudice grave. En outre, il n'a donné absolument aucune indication sur le point de savoir si toute application éventuelle du critère SSNIP dans un différend relatif à un préjudice grave devrait obéir aux mêmes principes que ceux que les autorités de la concurrence suivent lorsqu'elles l'appliquent dans l'analyse d'une fusion et/ou dans des affaires ne se rapportant pas à des fusions.

6.1202. À notre avis, l'invocation par les États-Unis des effets allégués des subventions contestées sur le développement de produits et la présence sur le marché ne va pas à l'encontre des indications de l'Organe d'appel. La raison en est que les États-Unis ne mettent pas en question la pertinence du critère SSNIP sur la base des cas effectifs de *préjudice grave* dont ils allèguent qu'ils sont causés par les subventions contestées en l'espèce. Les États-Unis ne font pas valoir, par exemple, que l'utilité du critère SSNIP devrait être mise en doute en l'espèce en raison de leur allégation selon laquelle les subventions contestées ont causé des pertes de ventes pour Boeing au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC. En revanche, ils font valoir que l'application d'un critère SSNIP dans le présent différend et dans tous les différends relatifs à un préjudice grave devrait être guidée par les mêmes principes essentiellement que ceux que les autorités de la concurrence utilisent pour éclairer l'emploi du même critère dans les enquêtes en matière de concurrence ne se rapportant pas à des fusions.[2047] Comme le montrent les éléments de preuve dont nous disposons, ces principes incluent le fait de prendre des mesures pour nuancer ou ajuster les résultats ou l'application du critère SSNIP lorsqu'il y a un risque élevé que le marché existant ait été faussé par le comportement visé par l'enquête. Ainsi, dans l'affaire MasterCard, la Commission européenne a décidé que "les éléments de preuve découlant des caractéristiques du produit et du comportement antérieur en matière de changement revêt{aient} pour {elle} un plus grand intérêt que les résultats d'un test SSNIP" en raison du *"risque "élevé" de "sophisme de la cellophane""*.[2048] La Commission européenne n'a pas décidé de minimiser la valeur probante d'une analyse SSNIP dans cette enquête après être parvenue à une quelconque *conclusion définitive* sur le point de savoir si les prix en cause étaient faussés par un comportement anticoncurrentiel mais elle a plutôt estimé qu'il y avait un *risque élevé* que cela puisse être le cas. Cela est évidemment conforme aux directives de la Commission européenne sur la définition du marché, qui expliquent que "le fait que le prix courant *pourrait* avoir substantiellement augmenté sera pris en considération" s'il "a été fixé en l'absence de concurrence suffisante".[2049] Le fait que les autorités de la concurrence peuvent agir pour atténuer ou modifier les résultats d'un critère SSNIP dans les enquêtes en matière de concurrence ne se rapportant pas à des fusions sur la base d'une *suspicion raisonnable* de pouvoir de marché est également étayé par les opinions de commentateurs, qui ont, entre autres choses, indiqué ce qui suit:

> Le "sophisme {de la cellophane}" est le plus susceptible de se produire dans les cas où il y a déjà une entreprise dominante *ou, plus généralement, dans les cas où l'on soupçonne que la ou les parties visées par l'enquête ont déjà exercé un certain pouvoir de marché. En pareil cas, les autorités de la concurrence ou les plaignants peuvent invoquer, et le font souvent, le sophisme de la cellophane pour réfuter les*

[2046] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1128.

[2047] Voir, par exemple, la réponse des États-Unis à la question n° 51 du Groupe spécial, paragraphes 159, 161 et 163 (citant la Communication sur la définition du marché (pièce USA-551) et OECD Policy Roundtables, Competition Committee, Background Note on Market Definition, 2012 (pièce USA-549)).

[2048] Décision de la Commission du 19 décembre 2007, relative à une procédure au titre de l'article 81 du Traité CE, COMP/C.34.579 MasterCard, paragraphes 286 et 287 et note de bas de page 322 (cité dans OECD Policy Roundtables, Competition Committee, Background Note on Market Definition, 2012 (pièce USA-549), communication de la Commission européenne, page 337). (pas d'italique dans l'original) La Commission européenne a néanmoins "appliqué un critère SSNIP sur les marchés d'acquisition … afin de vérifier certaines conclusions énoncées dans les études de marché communiquées par MasterCard". Elle a expliqué que bien qu'elle ne "leur ait pas attribué une importance décisive, elle {avait} not{é} que les résultats (*28393 à 28395*) de son analyse hypothétique tend{aient} à confirmer les conclusions sur la base des caractéristiques du produit et du comportement passé des commerçants".

[2049] Communication sur la définition du marché, paragraphe 19 (pièce USA-551).

> *tentatives des défendeurs pour démontrer l'existence d'un marché plus large sur la base d'une SSNIP … appliquée aux prix en vigueur*.[2050] (pas d'italique dans l'original)

6.1203. Une fois encore, pour les raisons que nous avons exposées plus haut[2051], nous ne voyons aucune raison de rejeter l'égale pertinence des mêmes principes lors de l'application du critère SSNIP aux fins de l'identification des marchés de produits pertinents dans un différend relatif à un préjudice grave. Par conséquent, dans les cas où y a un risque élevé que les rapports de concurrence qui définissent les conditions du marché existantes aient été influencés par le recours d'un Membre de l'OMC à des subventions, il se peut que le critère SSNIP ne fournisse pas de résultats fiables et, pour cette raison, il faudrait nuancer ces résultats ou procéder à des ajustements afin de tenir compte des distorsions potentielles du marché. En définitive, cependant, eu égard à nos constatations concernant l'absence de toute obligation juridique pour les États-Unis d'avancer des éléments de preuve quantitatifs, ainsi qu'aux difficultés pratiques et aux problèmes complexes que l'application d'un critère SSNIP exact pose en l'espèce, nous pensons qu'il n'est pas nécessaire que nous formulions une quelconque conclusion définitive quant à la mesure dans laquelle il aurait été nécessaire de nuancer ou d'ajuster les résultats d'un quelconque critère SSNIP dans la présente procédure.

Conclusion

6.1204. En évaluant le bien-fondé de l'argument de l'Union européenne selon lequel les États-Unis n'ont pas avancé le type d'éléments de preuve approprié dans le présent différend sur la mise en conformité pour étayer leurs allégations de préjudice grave, nous avons constaté que, contrairement à ce que l'Union européenne affirme, l'Organe d'appel n'a pas déclaré dans la procédure initiale que les États-Unis étaient *tenus* d'invoquer des éléments de preuve "procédant "d'une analyse quantitative lors de l'identification des marchés de produits pertinents. Alors que les trois méthodes quantitatives d'analyse que l'Organe d'appel a explicitement mentionnées dans son rapport (le critère SSNIP, l'élasticité-prix croisée de la demande et l'analyse des corrélations des prix) peuvent servir à *éclairer* une détermination de la mesure dans laquelle différents produits sont substituables, nous ne décelons rien dans le rapport de l'Organe d'appel qui donne à penser que ces méthodes ou d'autres méthodes quantitatives d'analyse doivent, *en droit*, toujours être utilisées pour éclairer une détermination des marchés de produits pertinents dans un différend relatif à un préjudice grave.

6.1205. Comme les parties l'ont expliqué, pour générer des résultats exacts et significatifs aux fins de l'identification des marchés de produits pertinents en l'espèce, les trois méthodes quantitatives d'analyse mentionnées par l'Organe d'appel devraient être mises en œuvre à l'aide d'une grande quantité de renseignements antérieurs sur les prix *effectivement* payés par les acheteurs de LCA. Il faudrait également des renseignements fiables sur les prix pour effectuer les deux autres formes d'analyse quantitative, d'après les allégations, pertinentes que l'Union européenne a identifiées (à savoir l'analyse de la perte critique et l'analyse des VAN) et/ou en interpréter les résultats. Bien que nous ayons émis des doutes sur la disponibilité de ces données sur les prix effectifs, il est évident que même avec ces renseignements, la tâche consistant à effectuer une analyse économétrique fiable de la demande de produits LCA se heurterait à nombre d'importants problèmes méthodologiques et relatifs aux données. Entre autres problèmes, il faut déterminer comment modéliser de façon appropriée la demande de produits LCA, elle-même très complexe et influencée par une multiplicité de facteurs qui sont parfois subjectifs et "non quantifiables". Lorsque ces caractéristiques et d'autres propres à la demande de LCA sont examinées à la lumière des difficultés reconnues liées à l'identification des marchés de produits pertinents constitués de produits différenciés, il apparaît que la présentation d'éléments de preuve quantitatifs exacts et fiables concernant le degré de substitution du côté de la demande entre différents produits LCA serait une tâche monumentale.

6.1206. Nous avons souligné aussi que, parce qu'elles sont axées sur les rapports de concurrence *passés* et *actuels*, les mêmes considérations que celles qui sont utilisées pour éclairer l'application du critère SSNIP dans le contexte d'une *analyse de la concurrence ne se rapportant pas à une fusion* devraient être prises en compte lors de l'application du critère SSNIP dans le contexte d'un

[2050] G. Niels, H. Jenkins, J. Kavanagh, *Economics for Competition Lawyers* (Oxford University Press, 2011) page 67. Voir aussi M. Motta, *Competition Policy: Theory and Practice* (Cambridge University Press, 2005), page 105.

[2051] Voir plus haut les paragraphes 6.1198 et 6.1199.

différend relatif à un préjudice grave. Sur cette base, nous avons constaté que pour appliquer le critère SSNIP dans une affaire relative à un préjudice grave, qui est axée sur les effets *passés* et *actuels* de subventions pouvant donner lieu à une action, il pouvait être nécessaire de prendre en compte le risque que les prix en vigueur sur le marché soient peut-être déjà faussés par le comportement particulier des pouvoirs publics qui fait l'objet de la plainte d'un Membre de l'OMC. Ainsi, de la même façon que les autorités de la concurrence s'efforceront d'ajuster ou de modifier le critère SSNIP lorsqu'il est appliqué dans une analyse de la concurrence ne se rapportant pas à une fusion s'il y a un risque de "sophisme de la cellophane" ou de "sophisme de la cellophane inversé", il est logique, à notre avis, de faire en sorte que toute application du critère SSNIP dans un différend relatif à un préjudice grave soit effectuée avec prudence, eu égard au risque d'effets de distorsion potentiels du comportement dont il est allégué qu'il a causé des effets défavorables sur les relations commerciales existantes. Nous notons toutefois que, comme nous avons rejeté pour d'autres motifs les objections de l'Union européenne concernant l'invocation par les États-Unis d'éléments de preuve purement qualitatifs, nous n'avons pas besoin de déterminer de manière définitive dans quelle mesure il aurait été nécessaire de prendre en compte de telles considérations aux fins de l'application du critère SSNIP en l'espèce.

6.1207. En conclusion, nous constatons donc que, contrairement à ce que l'Union européenne affirme, les États-Unis n'avaient pas l'obligation d'identifier les marchés de produits LCA pertinents en utilisant une analyse quantitative. En outre, sur la base des éléments de preuve et arguments qui ont été présentés, nous ne voyons pas comment, en l'absence, en particulier, de renseignements exacts sur les prix, les États-Unis auraient pu obtenir des résultats *significatifs* en appliquant l'une quelconque des méthodes quantitatives d'analyse, d'après les allégations, pertinentes, que l'Union européenne a identifiées pour la mise en œuvre du critère SSNIP ou critère du monopoliste hypothétique. Dans ces circonstances, nous croyons comprendre que les autorités de la concurrence ne choisiraient pas toujours d'appliquer le critère SSNIP ou de s'appuyer sur son application pour identifier les marchés de produits pertinents. En effet, la Commission européenne ne prendra en compte les "éléments quantitatifs disponibles" aux fins de l'identification des marchés de produits pertinents que lorsqu'ils seront "capables de résister à un examen minutieux et rigoureux"[2052]; cette décision "dépend{ra} dans une large mesure de la disponibilité des données nécessaires, des spécificités de l'affaire en cause et des contraintes temporelles propres à la procédure".[2053] En fait, les "éléments de preuve les plus courants et les plus facilement accessibles" que la Commission européenne utilise dans le cadre de sa pratique en matière de concurrence pour identifier les marchés de produits pertinents sont de "nature qualitative" et incluent des éléments de preuve concernant une substitution dans un passé récent ("généralement fondamentale pour la définition du marché")[2054], ainsi que les points de vue des clients et tous documents d'entreprise pertinents (qu'ils soient d'origine interne ou externe) servant de base pour prendre des décisions en matière de prix et de commercialisation.[2055]

6.1208. Compte tenu de cela, et gardant à l'esprit le fait que les États-Unis n'avaient pas l'obligation d'établir leur plainte relative à un préjudice grave sur la base d'une analyse quantitative, nous ne voyons pas de raison de désapprouver leur décision de pas utiliser le critère SSNIP ou toute autre analyse quantitative fondée sur les prix pour étayer leur opinion selon laquelle il y a trois marchés de produits pertinents dans la branche de production des LCA. À notre avis, les États-Unis étaient en droit de défendre leur cause en utilisant tous les éléments de preuve dont ils pensaient qu'ils établissaient l'existence des trois marchés de produits pertinents; et nous avons pour tâche de procéder à une évaluation objective de la valeur probante de ces éléments de preuve à la lumière des affirmations de l'Union européenne, indépendamment de la question de savoir si ces éléments étaient de nature *quantitative* ou *qualitative*.

Degré ou intensité de concurrence requis

6.1209. L'Union européenne a fait valoir à plusieurs reprises dans le présent différend que les États-Unis n'avaient pas établi l'existence des trois marchés allégués de produits LCA de passagers parce qu'ils n'avaient pas montré que tous les aéronefs dont ils alléguaient qu'ils étaient en

[2052] Communication sur la définition du marché, paragraphe 39 (pièce USA-551).
[2053] OECD Policy Roundtables, Competition Committee, Background Note on Market Definition, 2012 (pièce USA-549), communication de la Commission européenne, page 336.
[2054] Communication sur la définition du marché, paragraphe 39 (pièce USA-551).
[2055] Communication sur la définition du marché, paragraphes 39 à 41 (pièce USA-551); OECD Policy Roundtables, Competition Committee, Background Note on Market Definition, 2012 (pièce USA-549), communication de la Commission européenne, page 336.

concurrence sur chacun des trois marchés de produits distincts exerçaient des "contraintes concurrentielles *significatives*" les uns sur les autres.[2056] Selon elle, les indications concernant la détermination des marchés de produits pertinents fournies par l'Organe d'appel dans la procédure initiale impliquent qu'"un aéronef qui n'exerce pas de contraintes concurrentielles *significatives* sur un autre ne peut pas être placé sur le même marché de produits que cet autre aéronef".[2057] L'Union européenne affirme donc qu'en l'absence d'éléments de preuve montrant que tous les modèles d'aéronefs dont les États-Unis soutiennent qu'ils se font mutuellement concurrence sur des marchés distincts sont "en concurrence étroite"[2058], les arguments des États-Unis concernant les marchés de produits doivent être jugés sans fondement. Nous ne sommes pas de son avis et ne souscrivons pas à son interprétation des indications de l'Organe d'appel.

6.1210. Nous rappelons qu'après avoir expliqué qu'"un marché compr{enait} uniquement les produits qui exer{aient} des contraintes concurrentielles les uns sur les autres", l'Organe d'appel a déclaré dans la procédure initiale que deux produits devraient être considérés comme relevant du même marché de produits chaque fois qu'ils étaient "suffisamment substituables pour se créer mutuellement des contraintes concurrentielles".[2059] Contrairement à ce que l'Union européenne laisse entendre, l'Organe d'appel n'a pas nuancé cette déclaration en précisant que les contraintes concurrentielles requises devaient être "significatives". D'ailleurs, selon le commentateur cité par l'Organe d'appel à l'appui des déclarations qui précèdent, un marché de produits pertinent "devrait" être constitué de l'"ensemble des produits (et des zones géographiques) qui exercent *une certaine* contrainte concurrentielle les uns sur les autres".[2060] Alors que, paraphrasant le même commentateur, l'Organe d'appel a expliqué comment les résultats du critère SSNIP pouvaient révéler l'absence de "contrainte concurrentielle significative" entre deux ou plusieurs produits et donc l'existence de marché distincts[2061], la même paraphrase explicative souligne aussi que le critère SSNIP pourrait produire un autre résultat, à savoir que deux ou plusieurs produits exercent bel et bien, en fait, une "contrainte concurrentielle" (non nuancée) les uns sur les autres, relevant ainsi du même marché de produits.[2062]

6.1211. Par conséquent, dans la mesure où l'Organe d'appel a même fourni des indications sur le degré ou l'intensité de concurrence requis devant exister entre deux produits pour qu'il soit constaté qu'ils relèvent du même marché de produits *aux fins de l'application des disciplines de l'Accord SMC relatives au préjudice grave*, il est évident qu'il n'a pas énoncé un critère qui *exige* de montrer que deux produits s'imposent mutuellement des "contraintes concurrentielles significatives" ou que ces produits sont "en concurrence étroite". En effet, nous ne voyons aucun élément textuel permettant d'interpréter le mot "marché" qui apparaît à l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC d'une manière qui signifierait que l'existence d'un "préjudice grave" pourrait être constatée uniquement dans le contexte de marchés de produits où il y a une concurrence vive ("significative" ou "étroite"), par opposition aux marchés où la concurrence entre les produits est relativement faible ou même, dans certaines circonstances, aux marchés où des contraintes concurrentielles fortes sont imposées par un produit sur un ou plusieurs autres produits, qui eux-mêmes n'imposent guère, voire pas du tout, de contraintes concurrentielles sur le concurrent le plus fort. À cet égard, il est important de rappeler que le but fondamental de l'identification des marchés de produits pertinents dans un différend relatif à un préjudice grave est de déterminer si

[2056] Voir, par exemple, la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 626 à 704 (pas d'italique dans l'original); et la réponse de l'Union européenne aux questions n° 48, 49, 50, 52 à 56, 70, 71, 75 et 79, paragraphes 213, 215, 221 à 225, 227, 230, 232, 250, 253, 255, 258, 261, 277, 288 à 291, 303 et 327, du Groupe spécial. (pas d'italique dans l'original)

[2057] Réponse de l'Union européenne à la question n° 50 du Groupe spécial, paragraphe 230.

[2058] Réponse de l'Union européenne aux questions n° 50, 55, 76 et 77, paragraphes 229, 264, 305 et 322, du Groupe spécial.

[2059] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1120.

[2060] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, note de bas de page 2467 (citant M. Motta, *Competition Policy: Theory and Practice*, page 102). (pas d'italique dans l'original)

[2061] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, note de bas de page 2468 ("Si l'augmentation de prix est jugée rentable, cela indiquerait généralement que le produit ne subit pas *une contrainte concurrentielle significative* provenant d'autres produits et qu'il devrait donc être considéré comme étant sur un marché séparé."). (pas d'italique dans l'original)

[2062] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, note de bas de page 2468 ("Inversement, s'il est constaté que l'augmentation de prix n'est pas rentable, cela indique que le produit ne devrait pas être considéré comme étant sur un marché séparé, car il existe d'autres produits qui exercent *une contrainte concurrentielle* sur le vendeur."). (pas d'italique dans l'original)

certains effets spécifiques sur le commerce ont été causés par *le recours à des subventions*. À notre avis, le fait que les rapports de concurrence examinés à cette fin ont pu être forgés par les subventions mêmes dont il est allégué qu'elles causent des effets défavorables sur le commerce implique qu'il peut être nécessaire, selon les circonstances, de tenir compte de l'effet de distorsion de ces subventions dans l'évaluation des marchés de produits pertinents.[2063] Sinon, comme cela a déjà été indiqué, les effets défavorables sur le commerce d'une subvention qui transforme un rapport de concurrence par ailleurs vive en un rapport de non-concurrence du tout ou de concurrence insignifiante ne pourraient *jamais* être traités dans le cadre des disciplines des articles 5 et 6 de l'Accord SMC; et les Membres de l'OMC seraient privés de mesure corrective au titre de l'Accord SMC contre l'utilisation de subventions visant à diminuer ou éliminer complètement la capacité d'un produit similaire de soutenir la concurrence sur le marché international.

6.1212. Gardant ces considérations à l'esprit, nous allons maintenant examiner le bien-fondé des arguments et éléments de preuve que les parties ont avancés et invoqués à l'appui de leurs différentes positions concernant l'existence des marchés allégués de produits LCA monocouloirs, bicouloirs et très gros porteurs. Nous commençons cette évaluation en décrivant les conditions générales de concurrence dans la branche de production des LCA.

Conditions générales de concurrence dans la branche de production des LCA

6.1213. Les exposés des parties concernant les conditions générales de concurrence qui sont aujourd'hui observables dans la branche de production des LCA parfois étaient tirée de la description des conditions générales de concurrence dans la branche de production des LCA qui figurait dans le rapport que nous avons établi dans la procédure initiale, parfois la précisaient et la complétaient ou encore confirmaient que de grandes portions de cette description restent pertinentes.[2064] À notre avis, cette description, dont nous notons qu'elle n'a pas fait spécifiquement l'objet d'un appel ni n'a autrement été modifiée par l'Organe d'appel, demeure, dans l'ensemble, une description exacte des conditions générales de concurrence qui existent dans la branche de production des LCA aujourd'hui et nous l'incorporons *mutatis mutandis* dans le présent rapport. Toutefois, dans leurs exposés en l'espèce, les parties ont également cherché à décrire et analyser un certain nombre d'évolutions plus récentes intervenues dans la branche de production des LCA et la mesure dans laquelle celles-ci auraient pu modifier les conditions de concurrence par rapport à celles qui existaient pendant la procédure initiale. Dans la présente section de notre rapport, nous exposons notre interprétation des conditions de concurrence actuelles dans la branche de production des LCA compte tenu à la fois de nos constatations antérieures et des exposés les plus récents des parties, en vue d'identifier le contexte général dans lequel la concurrence entre Airbus et Boeing a lieu.

6.1214. Les caractéristiques essentielles de la branche de production des LCA continuent aujourd'hui d'être celles que nous avions identifiées dans la procédure initiale: des coûts d'entrée élevés, des effets d'apprentissage importants et une très grande incertitude. D'énormes coûts irrécupérables dans le développement d'un aéronef des années avant que d'éventuelles recettes ne soient perçues des clients et ces investissements doivent être réalisés régulièrement afin que l'offre de produits soit améliorée et/ou élargie pour assurer la viabilité à long terme du producteur. Ces investissements préalables, dont il est généralement admis qu'ils ne peuvent être récupérés sans que des centaines d'aéronefs soient vendus, font de la réalisation d'importantes économies d'échelles un aspect déterminant des activités relatives aux LCA. Les effets d'apprentissage, qui résultent essentiellement d'une main-d'œuvre plus expérimentée et impliquent que les coûts de production unitaires diminuent à mesure que la production s'accumule au fil du temps, représentent des économies d'échelle dynamiques. Les économies d'échelle statiques et dynamiques ("courbe d'apprentissage") réalisées dans le contexte d'un modèle de LCA peuvent influer sur les coûts de développement et de production d'autres modèles. Ces effets peuvent s'inscrire dans les économies de gamme. Il est donc impératif qu'il y ait un flux régulier de commandes et de livraisons. Or, les problèmes techniques et de conception associés au

[2063] Voir plus haut les paragraphes 6.1190 à 6.1203.

[2064] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1716 à 7.1728. Voir aussi la première communication écrite des États-Unis, paragraphes 295 à 300; la déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 45 et 46 (confirmant que la déclaration de Christian Scherer ainsi que la déclaration de Rod P. Muddle (pièce initiale EC-19), sur lesquelles nous nous sommes appuyés pour certaines parties de notre description des conditions de concurrence, restent pertinentes).

développement d'un nouvel aéronef, qui sera souvent à l'extrême pointe de la technologie moderne, conjugués à la complexité des prévisions, parfois des décennies à l'avance, de la demande de la clientèle, font que l'environnement économique d'un producteur de LCA est caractérisé par une incertitude considérable.[2065] Ces caractéristiques fondamentales de la branche de production des LCA donnent aux sociétés en place un grand avantage sur les nouveaux venus et définissent les paramètres dans le cadre desquels la concurrence a lieu.[2066]

6.1215. À l'heure actuelle, Airbus et Boeing continuent d'être les seuls producteurs de LCA au monde à offrir une gamme complète d'aéronefs.[2067] Plusieurs autres entreprises, y compris Bombardier, Commercial Aircraft Corporation of China, Ltd. (COMAC), Mitsubishi Aircraft Corporation, Sukhoi et United Aircraft Corporation, tentent d'entrer dans la branche de production des LCA avec un aéronef monocouloir d'environ 100 à 150 sièges. Toutefois, les parties ont souligné la faiblesse relative de ces nouveaux venus potentiels et le Vice-Président de Boeing pour les aéronefs commerciaux, Michael Bair, a affirmé qu'"il faudr{ait} plusieurs années avant que l'un quelconque de {leurs} produits puisse concurrencer de manière significative les LCA monocouloirs d'Airbus et de Boeing"[2068], "car les clients considèrent que commander {leurs} aéronefs comporte des risques considérables, et souvent prohibitifs".[2069] De même, tout en prenant note du fait que Bombardier a proposé un "aéronef économe en carburant" concurrent de l'aéronef A320 "nouvelle option de motorisation" d'Airbus (A320neo), le Vice-Président d'Airbus chargé des contrats, Christophe Mourey, explique que "la concurrence n'est pas encore significative ni généralisée".[2070] Par conséquent, comme c'était le cas pendant la procédure initiale, la branche de production des LCA continue d'être caractérisée par ce qui est effectivement un duopole Airbus-Boeing.

6.1216. Les clients qui achètent des LCA restent principalement des compagnies aériennes et des sociétés de location d'aéronefs partout dans le monde.[2071] Comme dans la procédure initiale, les parties ont souligné en l'espèce la diversité et le caractère très particulier des préférences des clients ainsi que la complexité de leurs décisions d'achat.[2072] L'essentiel des exposés des parties sur ce sujet rendent compte des passages suivants de notre rapport établi dans la procédure initiale:

> Les clients choisissent entre les divers modèles de LCA disponibles ceux qu'ils jugent les mieux adaptés à leurs besoins au moment où ils passent la commande. Pour décider d'un achat, les clients prendront en compte des éléments tels que la structure de route que doit desservir l'aéronef, la structure de la flotte existante et les coûts d'exploitation, en vue de minimiser les coûts et de maximiser les recettes. Certaines compagnies aériennes achètent différents modèles de LCA pour répondre à des besoins divers, tandis que d'autres peuvent se limiter à un seul modèle de LCA à cause des gains d'efficacité que permet l'exploitation d'un type unique d'aéronef. Lorsqu'une compagnie aérienne commande un modèle de LCA particulier à un constructeur donné, les gains d'efficacité que permet l'exploitation d'une flotte d'aéronefs similaires (notamment pour ce qui est des pièces détachées, de la maintenance et de la formation) favorisent les commandes complémentaires du même modèle d'aéronef, ainsi que les commandes d'autres modèles d'aéronefs du même constructeur afin de tirer parti de la communité entre les LCA de la flotte.[5186] Les sociétés de location achètent de nouveaux LCA sur une base spéculative pour les louer ensuite aux compagnies aériennes clientes, et font aussi office d'intermédiaire entre

[2065] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1717, 7.1726, 1727 et 7.1936.

[2066] À titre d'exemple de la façon dont Airbus et Boeing ont utilisé leur avantage en tant que producteur de LCA en place, voir Glennon J. Harrison, "Challenge to the Boeing-Airbus Duopoly in Civil Aircraft: Issues for Competitiveness", US Congressional Research Services, 25 juillet 2011 (pièce USA-117), page 25.

[2067] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 298.

[2068] Déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 9.

[2069] Déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 30.

[2070] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), note de bas de page 23. L'Union européenne convient que "les autres nouveaux venus sur le marché des monocouloirs, pour l'heure, ne "jou{ent} {pas de} rôle significatif dans la concurrence entre les LCA … pendant la période en cause et il est peu probable qu'ils le fassent dans l'avenir immédiat"". (première communication écrite de l'Union européenne, note de bas de page 753 (citant la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 315)).

[2071] Il n'y a pas de désaccord entre les parties quant au fait que le marché géographique des LCA est mondial.

[2072] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 45 à 71; et déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphes 5, 11 et 17.

ces dernières et les constructeurs en proposant un financement pour les LCA ou des contrats de location-exploitation.[5187] …

…

Lors du choix d'un aéronef, les compagnies aériennes évaluent les aspects économiques des aéronefs concurrents d'Airbus et de Boeing et l'incidence que ces facteurs auront sur les recettes qu'elles peuvent attendre de l'aéronef au cours de sa durée de vie, qui est d'environ 30 ans.[5198] Ce faisant, les clients quantifient et pèsent de nombreux facteurs, y compris le prix, déduction faite de toutes les concessions telles qu'escompte de caisse, échelonnement des versements antérieurs à la livraison, dispositions prévoyant une révision des prix[5199], et les garanties relatives aux performances, à la maintenance ou à la valeur résiduelle[5200]; le financement, y compris des éléments tels que le soutien financier direct accordé par le constructeur; la date de livraison; les fabricants des moteurs; les LCA existants composant la flotte du client et le coût du changement et de la diversification[5201]; et les coûts d'exploitation directs tels que l'efficacité énergétique.[5202] Chaque client a des préoccupations en matière de coûts différentes, de sorte que différents aspects peuvent être évalués différemment selon les clients et le moment.[5203] Chacune des caractéristiques techniques, physiques et économiques de l'aéronef considéré est convertie par les clients en un élément de recette ou de coût qui est inclus dans leur évaluation d'une offre et de sa valeur actuelle nette. Bien que les facteurs intervenant dans une campagne de vente soient complexes, les acheteurs de LCA, de même que les constructeurs, sont généralement capables de les prendre en compte dans leur évaluation de la valeur économique d'une proposition de vente.[5204] La concurrence entre Boeing et Airbus repose donc sur les caractéristiques de performance des aéronefs que les deux constructeurs ont développés et sur le prix (déduction faite de toutes les concessions) et les conditions auxquels elles offrent leurs LCA respectifs. Étant donné que tant Airbus que Boeing offrent une gamme de modèles de LCA concurrents adaptés aux divers besoins des clients, le prix constitue un facteur important dans la décision d'achat d'un client, mais il n'est pas nécessairement déterminant.[5205]

_____

[5186] États-Unis, PCE, paragraphe 712. Par exemple, les États-Unis font observer qu'AirAsia a acheté 40 Airbus A320 et a pris des options sur 40 Airbus supplémentaires en décembre 2004 après une concurrence intense entre Boeing et Airbus. Les commandes ultérieures d'AirAsia – 20 A320 supplémentaires en 2005, suivis par une commande ferme de 40 A320 supplémentaires en juillet 2006 (plus 30 options additionnelles) – découlaient, selon les allégations, directement du choix fait par la compagnie aérienne pendant la campagne de 2004, plutôt que d'une nouvelle concurrence entre les constructeurs. Communiqué de presse d'AirAsia: *AirAsia Firms Up Option for 40 More Airbus A320s and Signs Another 30 Options* (20 juillet 2006), pièce US-378. Les Communautés européennes reconnaissent également cette tendance à compléter un achat auprès d'un constructeur par d'autres achats de LCA de ce même constructeur. CE, PCE, paragraphe 1421. (note de bas de page de l'original)

[5187] Déclaration de Rod P. Muddle, pièce EC-19, paragraphes 18 à 26. (note de bas de page de l'original)

[5198] Airbus North America Holdings Inc., Key Determinants of Competitiveness in the Global Large Civil Aircraft Market: An Airbus Assessment (mars 2005), pages 17 et 18 ("Airbus, Key Determinants"), pièce US- 379 (RCC). (note de bas de page de l'original)

[5199] Étant donné que les LCA sont souvent livrés des années après la commande initiale, tant Airbus que Boeing appliquent généralement une formule type de "révision des prix" qui ajuste le prix de la commande (en dollars de l'année de commande) en fonction de l'inflation des coûts de fabrication de l'aéronef pour déterminer le prix payable à la livraison (en dollars de l'année de livraison). (note de bas de page de l'original)

[5200] La valeur résiduelle est la valeur de l'aéronef à sa revente par le client initial. Par exemple, dans le cadre de la vente de 120 aéronefs à easyJet en 2002, Airbus a garanti la valeur résiduelle des aéronefs Boeing détenus par easyJet en proposant de les racheter elle-même, si nécessaire, à un prix minimum prédéterminé. Airbus a également garanti que le coût de la maintenance n'excéderait pas le coût pour easyJet de la maintenance de ses Boeing existants. EasyJet,

Proposed Purchase of Airbus Aircraft and Notice of Extraordinary General Meeting, pages 8 et 9 (25 février 2003), pièce US-380. (note de bas de page de l'original)

[5201] Déclaration de Rod P. Muddle, pièce EC-19. (note de bas de page de l'original)

[5202] Les concessions sur le prix peuvent avoir une incidence sur les coûts d'exploitation. Par exemple, selon les États-Unis, lorsque Airbus a constaté, au cours de périodes récentes où les prix du carburéacteur étaient élevés, que son quadrimoteur A340 perdait des ventes au profit du bimoteur 777 de Boeing, qui avait une meilleure efficacité énergétique, elle a annoncé que l'inconvénient de la consommation additionnelle de carburant pourrait donner lieu à une "compensation" financière pour les exploitants de l'A340. Andrea Crisp, *Squaring Up*, Airline Business (1er avril 2006), pièce US-381. (note de bas de page de l'original)

[5203] Les Communautés européennes affirment que des facteurs subjectifs peuvent également jouer un rôle important dans l'évaluation faite par une compagnie aérienne et dans la décision d'achat finale qu'elle prend, y compris la valeur des caractéristiques nominales telles que la largeur de la cabine et son esthétique; la viabilité à long terme d'un fournisseur et d'un produit; les risques à long terme des nouvelles technologies et des nouveaux matériaux; les risques associés au choix d'un monomoteur; et les risques de fonctionnement des bimoteurs par rapport aux quadrimoteurs. *Voir* la déclaration de Rod P. Muddle, pièce EC-19, paragraphe 99. À notre avis, ces éléments subjectifs rentrent dans l'examen général des caractéristiques des divers modèles d'aéronefs à vendre et ne constituent pas des éléments distincts. (note de bas de page de l'original)

[5204] Voir la déclaration de Rod P. Muddle, pièce EC-19, paragraphes 48 à 50. *Voir aussi* la déclaration de Christian Scherer, pièce EC -14 (RCC), paragraphes 69 à 77. (note de bas de page de l'original)

[5205] Déclaration de Christian Scherer, pièce EC-14 (RCC), paragraphe 60.[2073] (note de bas de page de l'original)

6.1217. La décision d'un client d'acquérir un ou plusieurs LCA dépendra donc de son évaluation individuelle d'une multiplicité de facteurs influant sur la valeur globale de l'offre d'aéronefs qui lui est faite, dans le contexte de son modèle économique particulier, de ses objectifs stratégiques et de toutes considérations subjectives pertinentes au moment de l'achat. Parce qu'il n'y aura pas deux clients qui auront exactement le même modèle économique, les mêmes objectifs stratégiques ou la même appréciation subjective d'un aéronef particulier, leur estimation finale de la valeur du même aéronef pourra varier beaucoup. Néanmoins, il est possible d'identifier un certain nombre de facteurs, autres que le prix, qui joueront invariablement un rôle important dans toute décision d'achat prise par un client. Parmi ceux-ci figurent la date de livraison, la communité avec la flotte, la distance franchissable, la capacité en sièges, la capacité d'emport de fret et les coûts d'exploitation (y compris le carburant, les pièces détachées, les coûts de formation et de maintenance) du LCA particulier considéré.[2074]

6.1218. Selon l'Union européenne, un certain nombre d'évolutions depuis la procédure initiale ont, "dans les ventes récentes"[2075], renforcé l'importance de ces facteurs dans la décision globale d'achat d'un client. L'Union européenne avance trois raisons pour ce phénomène allégué: la hausse des coûts de carburant; l'accroissement de la demande de trafic aérien; et les retards dans la disponibilité d'aéronefs de nouvelle génération. Elle fait valoir que la hausse des prix du carburant (qui s'est traduite par des coûts d'exploitation plus élevés) a "incité les compagnies aériennes à moderniser leurs flottes plus anciennes avec des aéronefs plus économes en carburant et à centrer leurs plans d'expansion sur l'efficacité énergétique".[2076] En outre, elle affirme que la demande accrue de trafic aérien a "entraîné une congestion importante et des contraintes concernant les créneaux disponibles dans les aéroports-pivot" et, conjuguée à la hausse des coûts de carburant, a renforcé l'attrait d'un aéronef plus grand (offrant une plus grande distance franchissable et doté

[2073] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1720 et 7.1725.

[2074] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 51 à 54; et déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 17.

[2075] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 71.

[2076] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 657; et déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 15 à 21 et 31 à 38.

d'une plus grande capacité) dans tous les segments.[2077] L'Union européenne affirme aussi que les retards dans la disponibilité de modèles de nouvelle génération ont "accru la demande d'aéronefs bicouloirs de génération actuelle de la part des clients qui avaient besoin de capacité à court ou moyen terme".[2078] Elle fait valoir que ces événements justifient sa conception d'une branche de production des LCA constituée de sept marchés de produits. Les États-Unis ne nient pas l'existence des tendances que l'Union européenne identifie. D'ailleurs, il apparaît que, dans certains cas, ils les reconnaissent explicitement.[2079] Selon eux, toutefois, ces évolutions ne justifient pas de s'écarter de la conception d'une branche de production des LCA constituée de trois marchés de produits que l'Organe d'appel a appliqué dans la procédure initiale.[2080] Les vues divergentes des parties sur cette question sont examinées dans la section suivante.

6.1219. Confrontées au continuum des préférences des clients, elles-mêmes forgées par des conditions économiques changeantes, et eu égard à la multiplicité des facteurs influant sur la décision d'achat d'un client ainsi qu'aux coûts particulièrement élevés et aux risques considérables qui sont associés au développement d'un LCA et à sa mise sur le marché, Airbus et Boeing ont cherché à répondre à la demande de LCA en produisant le moins de gammes de produits possible répondant à un large éventail de besoins.[2081] Ce faisant, Airbus et Boeing ont développé une gamme comparable mais non identique de produits LCA monocouloirs et bicouloirs, sachant que le producteur qui répond aux principales exigences de performance du plus grand nombre de clients remportera davantage de ventes. Toutefois, de même que les exigences des clients concernant un type de LCA particulier évolueront au fil du temps, l'adéquation des modèles de LCA existants à ces besoins évoluera elle aussi. Les changements de ce type sont déterminés non seulement par des facteurs affectant la demande, tels qu'une augmentation du trafic aérien ou une hausse des coûts de carburant, mais aussi par les décisions du côté de l'offre prises par les producteurs eux-mêmes, par exemple l'introduction d'une offre supérieure du point de vue technologique. Cette dynamique requiert d'Airbus et de Boeing qu'elles évaluent et réévaluent continuellement leurs choix stratégiques en matière d'offre et, en ce sens, elle représente une dimension essentielle de leur interaction concurrentielle. Par conséquent, comme l'Union européenne l'a expliqué, la décision de développer un nouveau modèle de LCA ou d'actualiser une offre existante sera guidée par les perceptions individuelles de chaque producteur concernant non seulement les "exigences et besoins actuels et futurs prévus des clients" et "l'adéquation des modèles de LCA existants à ces exigences et besoins", mais aussi "la compétitivité de ses différents produits, par rapport aux différents produits de son concurrent".[2082]

6.1220. Comme dans la procédure initiale, l'innovation technologique reste un élément-clé de la concurrence entre Airbus et Boeing. Un aéronef qui est technologiquement supérieur à un autre obligera souvent le concurrent à répondre avec des produits à lui nouveaux ou améliorés.[2083] C'est ainsi qu'Airbus a répondu au lancement du 787 technologiquement avancé en 2004 par le lancement de l'A350XWB en 2006 (après s'être rendu compte que l'A350 original, qui avait été lui-même lancé en 2004 "en tant que version considérablement améliorée de l'A330" et rival du 787, rencontrait un succès limité sur le plan des ventes).[2084] De même, Boeing a répondu à

[2077] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 657; et déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 22 à 38.

[2078] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 659; et déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 39 à 43.

[2079] Par exemple, les États-Unis attribuent l'échec commercial de l'A340 à "la forte hausse des prix du carburant". (première communication écrite des États-Unis, paragraphes 307 et 308; et déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 40). En outre, dans ses perspectives du marché de 2012, Boeing indique que le "coût du carburant" et des considérations relatives à l'"environnement" sont les "facteurs déterminants" pour sa prévision du marché pour les vingt prochaines années. Le même document indique aussi que "les aéronefs plus anciens, moins efficaces, seront remplacés par des aéronefs de nouvelle génération plus efficaces". (Randy Tinseth, "Current Market Outlook", présentation de Boeing, juillet 2012 (pièce USA-337) page 18). De même, les États-Unis reconnaissent que les retards dans la mise sur le marché du 787 ont créé pour les deux entreprises des possibilités additionnelles de vendre leurs aéronefs de taille moyenne de génération actuelle (davantage toutefois pour Airbus). (première communication écrite des États-Unis, paragraphes 304 et 305; et déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 38)

[2080] Réponse des États-Unis à la question n° 64 du Groupe spécial.

[2081] Réponse des États-Unis à la question n° 48 du Groupe spécial.

[2082] Réponse de l'Union européenne à la question n° 48 du Groupe spécial.

[2083] Réponse des États-Unis à la question n° 48 du Groupe spécial.

[2084] Déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphes 38 et 41; et déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 89. Voir aussi le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.296.

l'introduction par Airbus de l'A320neo économe en carburant en décembre 2010 avec sa propre version économe en carburant du 737NG, le 737MAX, en août 2011.[2085] De la même façon, en 1997, Airbus a lancé deux dérivés de l'A340, l'A340-500 et l'A340-600, auxquels Boeing a répondu en 2000 en lançant deux versions améliorées du 777, le 777-200LR et le 777-300ER.[2086] Et de nouveau, Boeing a réagi au lancement par Airbus de l'A380 en 2000 par l'introduction d'une version plus grande de son 747, le 747-8I, en 2005.[2087]

6.1221. Une autre conséquence de l'accent mis par Airbus et Boeing sur l'innovation est que les LCA existants peuvent devenir dépassés ou obsolètes, quelquefois plus tôt qu'initialement prévu. Ainsi, il est évident que les aéronefs de nouvelle génération introduits récemment par les deux producteurs ont été initialement conçus pour remplacer à terme des aéronefs plus anciens, ou qu'il est maintenant prévu qu'ils les remplacent: le 767 (par le 787), l'A330 (par l'A350XWB), l'A320 "option actuelle de motorisation" d'Airbus (A320ceo) (par l'A320neo) et le 737NG (par le 737MAX).[2088] De même, Airbus a mis fin officiellement au programme relatif à l'A340 en novembre 2011, après que la hausse des prix du carburant avait fait de cette famille d'aéronefs un choix relativement moins attractif que la famille du 777 de Boeing qui, avec deux moteurs au lieu de quatre, avaient de meilleurs résultats lors d'usages semblables.[2089] La suppression du programme relatif à l'A340 a été indubitablement accélérée par la décision d'Airbus de lancer l'A350XWB.[2090] De même, Airbus a mis fin aux programmes relatifs à l'A300 et l'A310 en 2007 lorsqu'il est devenu évident que les clients se tournaient vers ses produits plus récents, plus avancés technologiquement.[2091]

6.1222. Stimulés par ce mode d'interaction concurrentielle, Airbus et Boeing offrent aujourd'hui une gamme d'aéronefs monocouloirs et bicouloirs légèrement différente de celle qui existait au cours de la période examinée lors de la procédure initiale. Les choix stratégiques que chaque société a faits au sujet des modèles d'aéronefs proposés aux clients potentiels représentent les conclusions individuelles de chacune quant au meilleur placement de ses produits dans le continuum global des profils de clients qui maximisera les bénéfices, compte tenu des décisions de l'autre producteur en matière d'offre.

6.1223. La branche de production des LCA continue donc aujourd'hui d'être un duopole effectif Airbus-Boeing, dans lequel chaque producteur a une gamme d'aéronefs comparable à offrir aux clients potentiels et dans lequel la concurrence entre ces deux acteurs a lieu à différents niveaux, y compris les prix, la technologie ainsi que le calendrier et la disponibilité des aéronefs nouveaux et améliorés, ce qui reflète la nature complexe et souvent particulière de la demande d'aéronefs.

Les trois marchés allégués de produits LCA de passagers

6.1224. Dans la présente section de notre rapport, nous évaluons la mesure dans laquelle les arguments des parties démontrent l'existence des marchés allégués de produits LCA de passagers monocouloirs, bicouloirs et très gros porteurs. Nous commençons notre évaluation en examinant les éléments de preuve que les États-Unis et l'Union européenne ont avancés pour montrer qu'Airbus et Boeing, d'une manière générale, considèrent ou non que la branche de production des LCA est composée des trois marchés de produits distincts qui sont visés par la plainte des États-Unis relative à un préjudice grave. Nous examinerons ensuite le bien-fondé des positions des parties en ce qui concerne chacun de ces marchés de produits allégués pris individuellement. Toutefois, avant de nous lancer dans cette analyse, nous examinons d'abord la demande de

[2085] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 78 et 79; et déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 25.
[2086] Déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 40; et déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 116.
[2087] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 139; et déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 47.
[2088] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 89; déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphes 25 et 38; et première communication écrite des États-Unis, paragraphe 306.
[2089] Déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 40; et déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 116.
[2090] Déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 41; et déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 89 et 116.
[2091] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 168 à 172 et 1225. Voir aussi le communiqué de presse d'Airbus, "A300, A310 Final Assembly To Be Completed by July 2007", 7 mars 2006 (pièce EU-116).

l'Union européenne visant à ce que le Groupe spécial rejette un certain nombre de pièces communiquées par les États-Unis avec leurs réponses à notre première série de questions concernant les trois marchés allégués de produits LCA.

6.1225. Dans ses observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial, l'Union européenne a demandé au Groupe spécial d'exclure les "éléments de preuve nouvellement déposés cités dans les notes de bas de page 338, 344, 348, 352, 353, 356, 357, 358, 358 {*sic*}, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369 et 370 au motif qu'il s'agissait d'éléments de preuve qui n'étaient *pas* nécessaires aux fins des réponses aux questions, au sens du paragraphe 15 des Procédures de travail, et selon les termes exprès de la question elle-même du Groupe spécial de la mise en conformité". Les éléments de preuve cités dans les notes de bas de page pertinentes correspondent aux 13 pièces suivantes: pièces USA-492 et 532 (non-RCC); et USA-527 (RCES), 530 et 531 (RCES), 533 à 535 (RCES), 537 (RCES) et 539 à 542 (RCES).

6.1226. Nous notons que les États-Unis ont invoqué tous les éléments de preuve et arguments connexes contestés pour répondre à d'autres questions en plus de la question n° 63 du Groupe spécial.[2092] En particulier, les États-Unis se sont référés soit spécifiquement soit de manière générale aux mêmes pièces et arguments connexes dans leurs réponses aux questions n° 40, 48, 49, 50, 52 et 53 du Groupe spécial, qui étaient toutes centrées sur des aspects étroitement liés, voire sur les mêmes aspects, des rapports de concurrence allégués entre les produits LCA d'Airbus et de Boeing aux fins de l'identification des marchés de produits pertinents. L'Union européenne ne s'est pas opposée à l'invocation par les États-Unis des éléments de preuve communiqués à cette fin avec leur réponse à la question n° 63 du Groupe spécial. En outre, bien qu'elle ait contesté la communication des 13 pièces par les États-Unis aux fins de la réponse à cette question, elle a répondu intégralement et en détail aux réponses données par ceux-ci à *toutes* les questions ci-dessus, y compris la question n° 63 du Groupe spécial, dans ses propres observations sur les réponses des États-Unis aux questions du Groupe spécial.[2093]

6.1227. Eu égard à ces faits et considérations, nous rejetons la demande de l'Union européenne visant à ce que les éléments de preuve pertinents soient exclus et constatons, au lieu de cela, que les États-Unis étaient en droit d'invoquer la pièce USA-532 (non-RCC) et les pièces USA-527, 530, 531, 533 à 535, 537 et 539 à 542 (RCES) en tant qu'"éléments de preuve nécessaires aux fins des réfutations et des réponses aux questions", au sens du paragraphe 15 des Procédures de travail, et nous les examinerons en conséquence.

Documentation et présentations commerciales

6.1228. Selon les États-Unis, en raison de l'importance des gammes de produits globales à la fois pour les clients et pour les producteurs, Airbus et Boeing adoptent fréquemment l'optique du marché unique, ou "tous les LCA", pour faciliter l'analyse de la concurrence dans la branche de production des LCA et la planification de la production et du développement futurs.[2094] Cependant, les États-Unis affirment que les deux producteurs subdivisent également le marché global en sous-segments et que, lorsqu'ils le font, ils utilisent couramment la segmentation en trois marchés de produits qui a été appliquée par l'Organe d'appel dans la procédure initiale.[2095] Pour étayer cette affirmation, ils ont présenté un certain nombre de documents et présentations commerciaux

[2092] De plus, les États-Unis ont fait référence pour la première fois à la pièce USA-492 dans leur déclaration liminaire publique à la réunion du Groupe spécial avec les parties, le 16 avril 2012. Voir en outre la décision du Groupe spécial du 28 juin 2013 concernant la communication tardive de cette pièce, annexe F-4.

[2093] Les observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial s'étendaient sur 17 pages (par comparaison avec les 8 pages utilisées par les États-Unis pour répondre à la même question). De la même façon, les observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 40, 48, 49, 50, 52 et 53 du Groupe spécial couvraient 51 pages (par comparaison avec les 20 pages utilisées par les États-Unis pour répondre aux mêmes questions).

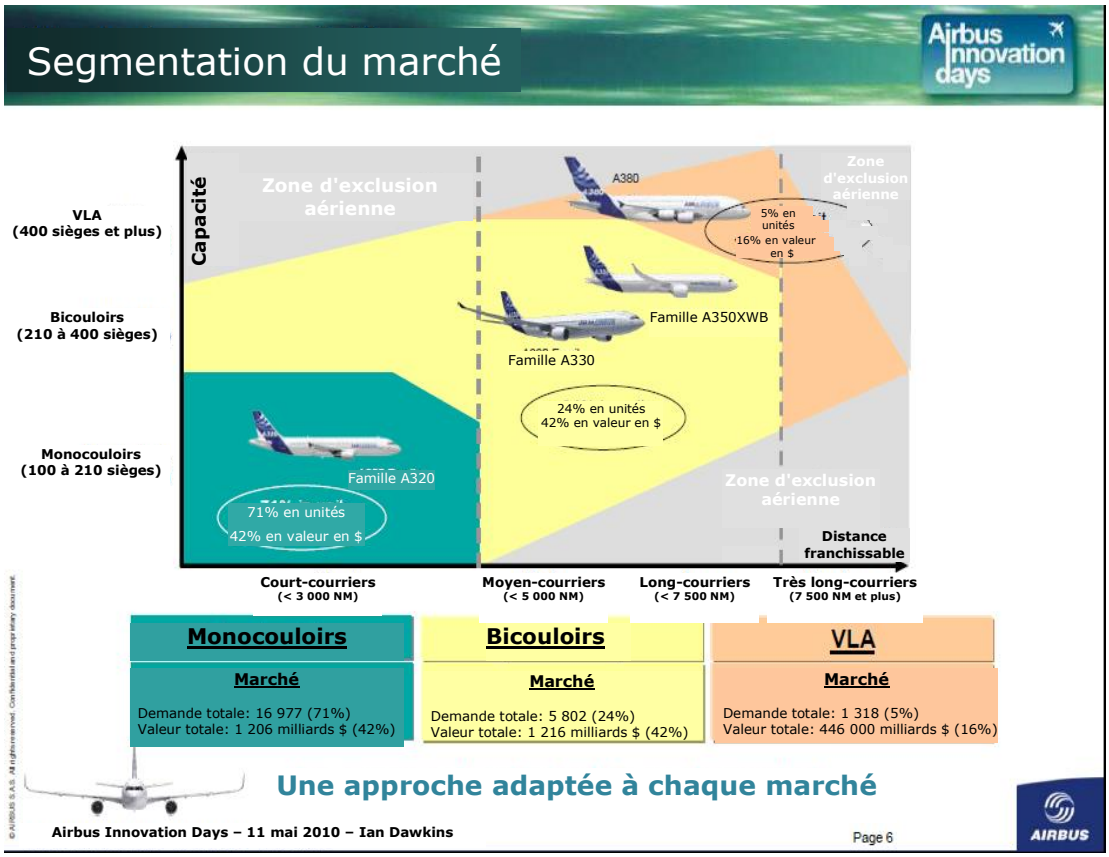
[2094] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 450 et 451 (citant trois diapositives tirées d'une présentation faite par M. John Leahy, Directeur d'exploitation d'Airbus, en 2012, qui compare les parts de marché, le nombre des livraisons et les recettes d'Airbus et de Boeing en ce qui concerne tous les LCA (John Leahy, Directeur d'exploitation chargé des clients, Airbus, "Airbus and Boeing World Market Share" et "Delivery Comparison over the last 15 years", diapositives 7 et 18 tirées de "Commercial Review", présentation d'EADS/Airbus, Conférence de presse du Nouvel An d'EADS, 16 janvier 2012 (pièce USA-12); et John Leahy, Directeur d'exploitation chargé des clients, Airbus, "2011 gross market share", diapositive 8 tirée de "Commercial Review", présentation d'EADS/Airbus, Conférence de presse du Nouvel An d'EADS , 16 janvier 2012 (pièce USA-436)). Voir aussi la déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 13.

[2095] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 452.

d'Airbus et de Boeing qui n'avaient pas été spécifiquement établis aux fins de la présente procédure de règlement du différend.[2096]

6.1229. S'agissant d'Airbus, les États-Unis présentent deux diapositives tirées de deux présentations faites en 2010 et 2012. La première diapositive d'Airbus (figure 4) indique la valeur totale de la demande de LCA selon une "segmentation du marché" en un "marché des monocouloirs", un "marché des bicouloirs" et un "marché des VLA". Cette diapositive indique qu'en 2010, Airbus considérait qu'elle avait "une approche adaptée à chaque marché", avec la famille A320 qui était présente sur le créneau des monocouloirs d'une valeur de "1 206 milliards de dollars", les familles A330 et A350XWB qui relevaient du marché des bicouloirs d'une valeur de "1 216 milliards de dollars" et l'A380 qui figurait sur le segment des aéronefs très gros porteurs d'une valeur de "446 milliards de dollars".

Figure 4: Présentation, "Innovation Days" d'Airbus, mai 2010[2097]



6.1230. La deuxième diapositive (figure 5) que les États-Unis ont présentée comme élément de preuve indiquant la perception par Airbus de l'existence de trois marchés de produits montre les prévisions sur 20 ans établies par Airbus en 2012 pour la demande future de LCA de passagers et de fret qui, là encore, sont divisées en trois segments, à savoir "aéronefs monocouloirs", "aéronefs bicouloirs" et "aéronefs très gros porteurs".[2098] Pour chaque segment, la diapositive révèle les attentes d'Airbus au sujet du nombre d'aéronefs qui sera nécessaire pour répondre à la demande prévue.

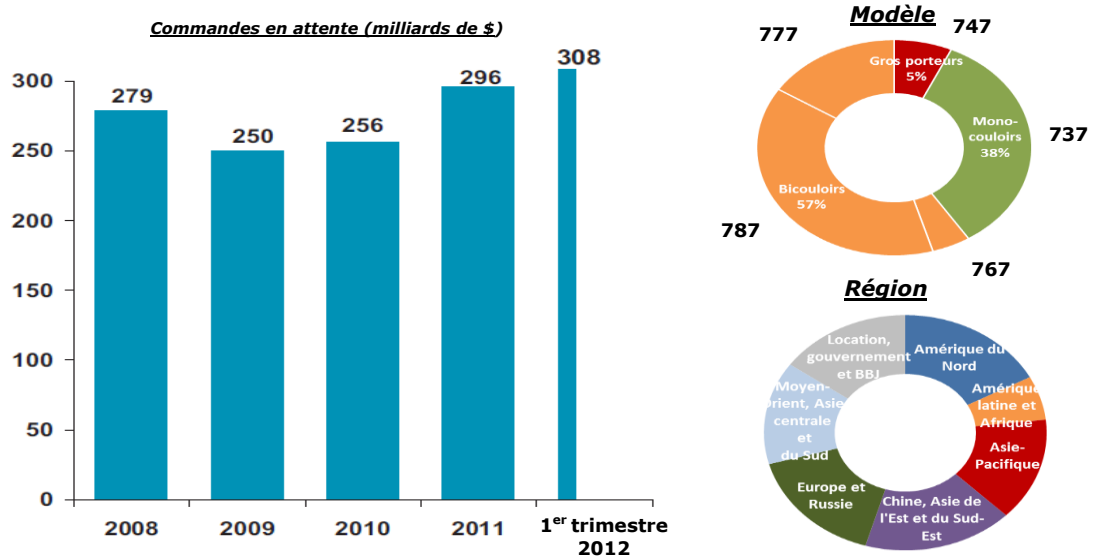
[2096] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 452 à 457.
[2097] Ian Dawkins, "Market Segmentation", diapositive 6 tirée de "Airbus Innovation Days", présentation d'Airbus, 11 mai 2010 (pièce USA-336).
[2098] John Leahy, Directeur d'exploitation chargé des clients, Airbus, "Airbus GMF demand forecast", diapositive 27 tirée de "Commercial Review", présentation d'EADS/Airbus, Conférence de presse du Nouvel An 2012 d'EADS, 16 janvier 2012 (pièce USA-335), diapositive 27. Des éléments de preuve RCES donnent à penser qu'en 2006, Airbus a scindé le marché des LCA en ces trois mêmes segments (présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 87).

Figure 5: Présentation d'EADS, janvier 2012[2099]



6.1231. Outre les déclarations de M. Michael Bair, premier Vice-Président de Boeing chargé de la commercialisation, expliquant comment, selon Boeing, il y a trois marchés d'aéronefs concurrentiels, les États-Unis ont communiqué une diapositive tirée de la présentation des perspectives actuelles du marché 2012 de Boeing (figure 6). Cette diapositive présente le nombre d'avions visés par les "commandes en attente" de Boeing par modèle relevant des segments des "monocouloirs" (737), des "bicouloirs" (767, 787 et 777) et des "gros porteurs" (747).

Figure 6: Présentation des perspectives actuelles du marché de Boeing, juillet 2012[2100]

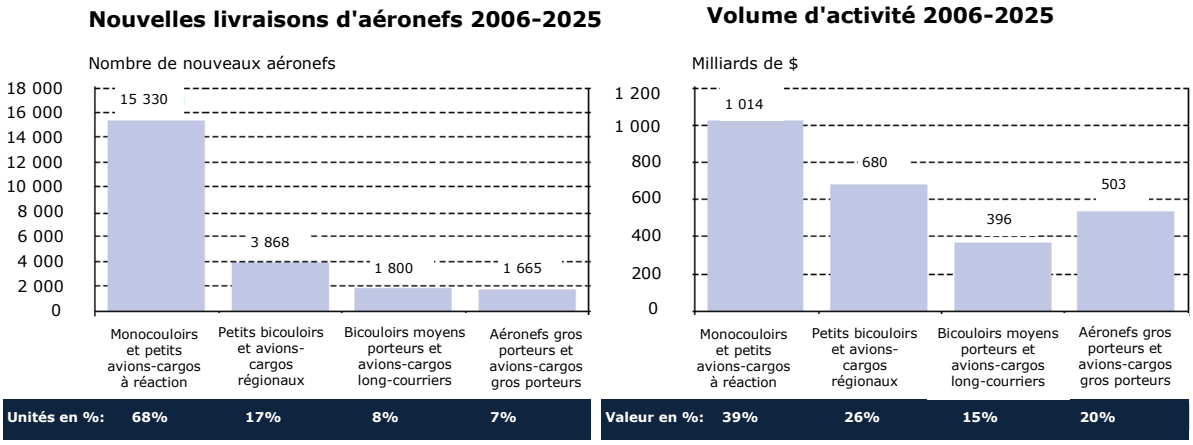


[2099] John Leahy, Directeur d'exploitation chargé des clients, Airbus, "Airbus GMF demand forecast", diapositive 27 tirée de "Commercial Review", présentation d'EADS/Airbus, Conférence de presse du Nouvel An 2012 d'EADS, 16 janvier 2012 (pièce USA-335).

[2100] Randy Tinseth, "Current Market Outlook", présentation de Boeing, juillet 2012 (pièce USA-337).

6.1232. En réaction aux documents communiquées par les États-Unis, l'Union européenne fait valoir que les documents en cause sont sans pertinence pour la question des marchés de produits parce qu'ils ne donnent aucune indication sur la mesure dans laquelle il existe des contraintes concurrentielles entre les modèles de LCA pertinents relevant des marchés allégués des monocouloirs, bicouloirs et VLA.[2101] En tout état de cause, elle fait valoir que les États-Unis ont choisi de manière sélective les documents qu'ils invoquent afin qu'ils correspondent le mieux à leurs arguments.[2102] À cet égard, elle fait référence aux deux documents d'Airbus et de Boeing concernant les prévisions du marché mondial (figures 7 et 8), dont elle fait valoir qu'ils indiquent que les deux sociétés considèrent que le segment des bicouloirs est constitué de deux marchés de produits bicouloirs de petite taille et de taille moyenne distincts, par opposition au marché unitaire des bicouloirs invoqué par les États-Unis.

Figure 7: Airbus, prévisions concernant le marché mondial 2006-2025



6.1233. Les renseignements présentés dans la figure 7 révèlent les prévisions sur 20 ans établies par Airbus pour le volume et la valeur attendus des nouvelles livraisons totales d'aéronefs de passagers et d'avions-cargos au niveau mondial. Ces renseignements portent sur le même objet que ceux qui sont présentés dans la figure 5, qui datent de 2012. Les tableaux figurant dans le document de 2006 d'Airbus répartissent les LCA de passagers et de fret en quatre segments: "monocouloirs et petits avions-cargos à réaction"; "petits bicouloirs et avions-cargos régionaux"; "bicouloirs moyens porteurs et avions-cargos long-courriers"; et "aéronefs gros porteurs et avions-cargos gros porteurs". Nous notons toutefois qu'ailleurs dans le même document, Airbus présente ses prévisions pour les nouvelles livraisons de *LCA exclusivement de passagers* en Inde et en Chine sur la base de trois segments de produits seulement: monocouloirs, bicouloirs et VLA.[2103]

Figure 8: Boeing, Perspectives actuelles du marché, 2006-2025

LIVRAISONS PAR TAILLE[2104]

2006–2025	**Valeur marchande**	**Part de marché**	**Livraisons**	**Part de marché**
Catégorie de taille	2 005 milliards $	Valeur en $	Nouveaux avions	Unités
Jets régionaux	**90**	**4%**	**3 450**	**13%**
Monocouloirs				
90 à 175 sièges	890	34%	14 440	53%
Plus de 175 sièges	190	7%	2 100	8%
Total monocouloirs	**1 080**	**41%**	**16 540**	**61%**
Bicouloirs				
Petits porteurs	520	20%	3 270	12%
Moyens porteurs	650	25%	2 960	11%
Gros porteurs	260	10%	990	3%
Total bicouloirs	**1 430**	**55%**	**7 220**	**26%**
TOTAL >>	**2 600**	**100%**	**27 210**	**100%**

[2101] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 619.
[2102] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 619; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial.
[2103] Airbus Global Market Forecast 2006-2025 (pièce EU-158), pages 13 et 17.
[2104] Boeing Current Market Outlook 2006-2025 (pièce EU-183), page 40.

6.1234. Les renseignements indiqués dans la figure 8 montrent ce qu'étaient les attentes de Boeing en 2006 s'agissant du nombre de "nouvelles livraisons d'avions" jusqu'en 2025. Le tableau présente les renseignements sur la "valeur marchande" et la "part de marché" en fonction de la taille de l'aéronef pertinent, en faisant la distinction entre trois grandes catégories d'aéronefs: jets régionaux, monocouloirs et bicouloirs. Les données relatives aux monocouloirs sont ensuite divisées en deux segments en fonction du nombre de sièges, à savoir les aéronefs de 90 à 175 sièges et les aéronefs de plus de 175 sièges. Les renseignements relatifs au segment des bicouloirs sont ventilés par aéronefs petits, moyens et gros porteurs. Le même document présente des données concernant la "taille et le développement de la flotte" essentiellement de la même manière.[2105] Cependant, lorsqu'elles présentent le nombre et la valeur marchande des livraisons sur une base régionale, les perspectives actuelles du marché 2006 de Boeing ventilent les mêmes données (à savoir les 27 210 livraisons mondiales totales) en quatre catégories d'aéronefs seulement: "jets régionaux"; "monocouloirs"; "bicouloirs"; et "747 et plus gros porteur".[2106] De même, les perspectives actuelles du marché 2012 de Boeing présentent le nombre et la valeur marchande des livraisons prévus selon quatre segments: "jets régionaux"; "monocouloirs"; "bicouloirs"; et "gros porteurs".[2107]

6.1235. Enfin, les États-Unis font valoir qu'Airbus et Boeing ne sont pas les seules à diviser couramment le marché des LCA en trois segments, et que leurs clients le font souvent aussi.[2108] Pour illustrer cette assertion, ils citent un élément de preuve RCES concernant une communication entre Boeing et un acheteur de LCA où ce dernier indique son intention de mener des procédures d'acquisition distinctes, une pour des aéronefs à fuselage étroit et l'autre pour des LCA à fuselage large.[2109]

6.1236. Dans la mesure où la documentation, les présentations et les communications commerciales fournies par les parties dans le présent différend témoignent des vues d'Airbus et de Boeing (et d'un client) au sujet des sources (et des limites) de la concurrence dans la branche de production des LCA, nous pensons qu'elles seraient très pertinentes pour la tâche qui nous incombe de déterminer l'existence des marchés de produits pertinents.[2110] Toutefois, nous ne sommes pas convaincus que les renseignements que nous avons examinés donnent une idée claire de la mesure dans laquelle Airbus et Boeing considèrent que la concurrence a lieu *exclusivement* sur les trois marchés de produits LCA de passagers invoqués par les États-Unis. Dans l'ensemble néanmoins, les documents montrent qu'Airbus et Boeing analysent et présentent le plus souvent leurs activités commerciales relatives aux LCA sur la base d'un segment pour les monocouloirs, d'un segment pour les bicouloirs et d'un segment pour les VLA. Dans cette mesure, nous pensons que les documents que nous avons examinés étayent dans une certaine mesure l'idée que les trois marchés de LCA de passagers sur lesquels l'Organe d'appel s'est appuyé pour "compléter l'analyse" dans la procédure initiale et que les États-Unis invoquent pour formuler leur plainte relative à un préjudice grave dans le présent différend sur la mise en conformité continuent d'exister.

Marché allégué des LCA monocouloirs de passagers

6.1237. Les États-Unis affirment que tous les avions de la famille 737 de Boeing sont en concurrence sur un seul et même marché de produits LCA que tous les modèles de la famille A320 d'Airbus. L'Union européenne convient qu'il existe une concurrence entre les produits monocouloirs d'Airbus et de Boeing. Selon elle, toutefois, cette concurrence a lieu sur deux marchés de produits distincts: un marché pour les compagnies aériennes voulant une *livraison à court terme* de produits LCA, où les versions actuelles de la famille A320 sont en concurrence avec les versions actuelles de la famille 737NG; et un autre marché pour les compagnies aériennes qui veulent une *livraison d'ici à la fin de la décennie*, où la concurrence effective a lieu uniquement entre les produits monocouloirs de nouvelle génération d'Airbus et de Boeing, à savoir l'A320neo et ses dérivés et le 737MAX et ses dérivés.[2111] Il n'y a donc pas de désaccord entre les parties sur la

[2105] Boeing Current Market Outlook 2006-2025 (pièce EU-183), pages 38 et 39.
[2106] Boeing Current Market Outlook 2006-2025 (pièce EU-183), pages 38 et 39.
[2107] Randy Tinseth, "Current Market Outlook", présentation de Boeing, juillet 2012 (pièce USA-337), page 17.
[2108] Réponse des États-Unis à la question n° 48 du Groupe spécial, paragraphe 142.
[2109] Pièce USA-184 (RCES).
[2110] Voir plus haut le paragraphe 6.1207.
[2111] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 600 à 606; et déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 75 à 84.

question de savoir si l'A320ceo et ses dérivés sont en concurrence sur un seul et même marché de produits que le 737NG et ses dérivés. Il n'y a pas non plus de divergences de vues entre les parties sur la question de savoir si leurs produits LCA et dérivés de nouvelle génération se font concurrence. Le désaccord entre les parties ne porte que sur la mesure dans laquelle la gamme des produits monocouloirs de nouvelle génération des deux producteurs est en concurrence avec les versions actuelles de ces produits.

6.1238. Dans leurs communications, les parties se sont focalisées presque exclusivement sur la question de la *substituabilité du côté de la demande.* Leurs arguments n'ont guère porté sur des considérations relatives à la *substituabilité du côté de l'offre*, concernant laquelle elles conviennent toutes les deux que la gamme complète des produits LCA monocouloirs d'Airbus et de Boeing peut être produite sur les mêmes chaînes d'assemblage.[2112] Le débat entre les États-Unis et l'Union européenne a donc porté presque exclusivement sur la mesure dans laquelle: a) les caractéristiques physiques et de performance, les utilisations finales et les clients achetant ces différents aéronefs monocouloirs d'Airbus et de Boeing; b) l'existence et la nature de toutes contraintes en matière de prix entre ces aéronefs; et c) les éléments de preuve concernant un certain nombre de campagnes de vente démontraient qu'il y avait, entre les aéronefs monocouloirs actuels et les aéronefs monocouloirs de nouvelle génération, un niveau de substitution du côté de la demande qui était suffisant pour confirmer le point de vue des États-Unis selon lequel il existait un seul marché de produits LCA monocouloirs. Nous étudions le bien-fondé des positions des parties sur ces questions dans les sections qui suivent.

Caractéristiques physiques et de performance, utilisations finales et clients

6.1239. Les données que les parties ont communiquées en ce qui concerne les caractéristiques physiques et de performance de base de la gamme d'aéronefs monocouloirs d'Airbus et de Boeing sont reproduites dans le tableau ci-après:

Tableau 16: Caractéristiques physiques et de performance de base des LCA monocouloirs d'Airbus et de Boeing[2113]

Modèle	Nombre type de sièges (Airbus/ Boeing)	Poids maximum au décollage (t) (Airbus/ Boeing)	Distance franchissable maximale (NM) (Airbus/Boeing)	Longueur (m)	Envergure de voilure (m) (Airbus/ Boeing)	Prix catalogue 2011 (millions de $EU)
A318	107	68/75	3 250/3 055	31,4	34,1/35,5	65,2
737-600	108/110	66/72,8	3 130/3 235	31,2	34,3	59,4
A319	124	75,5/83,2	3 700/3 130	33,8	34,1/35,5	77,7
737-700	124/126	70/77,2	3 150/3 445	33,6	35,8	70,9
A319neo	124/126	75,5/83,2	4 200 3 560	33,8	35,80/35,5	83,9
737 MAX 7	124/126	73/79,8	3 510/3 800	33,6	35,8/35,9	77,7
A320	150	78/86	3 300/2 880	37,5	34,10/35,5	85,0
737-800	159/162	79/87,1	3 070/3 085	39,5	35,8	84,4
A320neo	150	79/87	3 750/3 295	37,5	35,80/35,5	91,2
737 MAX 8	159/162	82/90,6	3 330/3 620	39,5	35,8/35,9	95,2
A321	185/183	93,5/103,1	3 200/2 345	44,5	34,10/35,5	99,7
737-900ER	173/180	85,1/93,9	3 210/2 845	42,1	35,8	89,6
A321neo	185/183	93,5/103,1	3 750/2 735	44,5	35,80/35,5	105,9
737 MAX 9	173/180	88,1/97,4	3 480/3 355	42,1	35,8/35,9	101,7

6.1240. Les renseignements figurant dans le tableau 16 révèlent que les modèles d'aéronefs comparés dans chaque paire de dérivés de LCA monocouloirs d'Airbus et de Boeing ont des

[2112] Réponse de l'Union européenne à la question n° 78 du Groupe spécial, paragraphe 324 et note de bas de page 537; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 78 du Groupe spécial. Dans sa réponse, l'Union européenne fait valoir cependant que "même si l'A320ceo et l'A320neo, de même que le 737NG et le 737MAX, peuvent être produits sur les mêmes chaînes d'assemblage final, cela ne les mettrait pas sur le même marché de produits, étant donné les innombrables éléments de preuve montrant l'absence de contraintes concurrentielles exercées par les LCA monocouloirs utilisant les technologies actuelles sur les LCA monocouloirs utilisant les nouvelles technologies".

[2113] Les données utilisées dans ce tableau sont tirées des renseignements fournis par Airbus et Boeing dans la déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), tableaux 1 et 2; et la déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 20. Dans les cas où les parties ont présenté des données différentes pour les mêmes caractéristiques, les deux chiffres ont été inclus dans le tableau.

capacités en sièges, des poids maximum au décollage, des longueurs et des envergures de voilure très semblables, indépendamment de la question de savoir s'il s'agit de modèles de génération actuelle ou de modèles de nouvelle génération. En revanche, s'agissant de la distance franchissable maximale et du prix catalogue 2011, le tableau 16 montre qu'il y a globalement une différence notable entre les LCA de nouvelle génération et les LCA de génération actuelle.[2114] Pour l'essentiel, cela reflète la plus grande efficacité énergétique (environ 15% à 16%) des LCA de nouvelle génération dotés d'un nouveau moteur par rapport aux versions actuelles des aéronefs[2115], qui permet aux premiers d'effectuer des vols plus longs avec des poids maximum au décollage pratiquement identiques et de se vendre à un prix catalogue plus élevé.

6.1241. Les deux parties conviennent que les produits LCA monocouloirs de nouvelle génération ont un avantage manifeste en matière de consommation de carburant sur les versions actuelles offertes par Airbus et Boeing. Toutefois, à la différence de l'Union européenne, les États-Unis n'admettent pas que cette supériorité ait créé deux marchés de produits LCA monocouloirs distincts. Selon eux, non seulement les produits de nouvelle génération et les versions actuelles sont très semblables physiquement[2116], mais les clients intéressés par l'A320neo et le 737MAX seront le plus souvent les mêmes – à savoir les compagnies aériennes souhaitant tirer parti de l'efficacité énergétique des produits de nouvelle génération sur des routes déjà desservies par l'A320ceo et le 737NG.[2117] Les États-Unis font donc valoir que lorsqu'un client opte pour l'A320neo, il choisit un A320 doté de nouveaux moteurs pour effectuer essentiellement les mêmes vols que ceux qu'il effectue avec la version actuelle de l'aéronef. Selon eux, cette réalité transparaît également non seulement dans le fait qu'Airbus estime que l'A320neo et l'A320ceo font tous deux partie de la même "famille A320"[2118], mais aussi dans l'allégation d'Airbus figurant dans une diapositive qui compare les caractéristiques de performance du 737-800, de l'A320ceo et de l'A320neo et conclut que l'"A320 est le leader du marché".[2119]

6.1242. Selon l'Union européenne, aucun des documents et présentations commerciaux d'Airbus invoqués par les États-Unis pour étayer l'existence d'un seul marché de produits LCA monocouloirs ne peut être utilisé pour déterminer l'existence de marchés de produit parce qu'ils ne portent nullement sur la question de la substituabilité du côté de la demande. L'Union européenne affirme que les documents en cause ne font que donner des informations sur les caractéristiques physiques générales de certains produits monocouloirs offerts, ce qui, selon elle, n'est pas suffisant pour établir l'existence de contraintes concurrentielles significatives entre ces aéronefs.[2120]

6.1243. À notre avis, le fait que les caractéristiques physiques de la génération actuelle et de la nouvelle génération de produits LCA monocouloirs d'Airbus et de Boeing sont très semblables est une considération pertinente et importante lorsque l'on évalue la mesure dans laquelle un client peut juger ces produits substituables. Bien que des similitudes dans les caractéristiques physiques de deux produits ou plus ne soient pas à elles seules suffisantes pour déterminer si ces produits exercent des contraintes concurrentielles les uns sur les autres, le degré de communité entre deux produits ou plus peut donner des indications importantes sur la mesure dans laquelle lesdits produits ont le même but et donc, potentiellement, les mêmes clients. En effet, il est reconnu

[2114] Les deux parties ont expliqué les différences dans les chiffres fournis par Airbus et Boeing en ce qui concerne les distances franchissables maximales en indiquant qu'elles résultaient de l'application de méthodes de calcul différentes. (réponse de l'Union européenne à la question n° 159 du Groupe spécial; et réponse des États-Unis à la question n° 159 du Groupe spécial)

[2115] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 682; et déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphes 13 à 24.

[2116] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 460, 462 et 463.

[2117] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 466.

[2118] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 464 (reproduisant une diapositive tirée de John Leahy, Directeur d'exploitation chargé des clients, Airbus, "2011 Airbus orders, deliveries and backlog", diapositive 13 tirée de "Commercial Review", présentation d'EADS/Airbus, Conférence de presse du Nouvel An 2012 d'EADS, 16 janvier 2012 (pièce USA-343), diapositive 13, qui montre, entre autres choses, qu'Airbus comptabilisait ses commandes, livraisons et commandes en attente d'A320neo de 2011 comme des commandes, livraisons et commandes en attente pour la "famille A320").

[2119] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 465 (reproduisant une diapositive tirée de "The A320 is the Market Leader", présentation d'Airbus (pièce USA-478)). Bien que cette diapositive ne révèle explicitement aucune donnée relative à la performance de l'A320neo, elle conclut spécifiquement que "l'A320neo est plus efficace, vole plus loin".

[2120] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 686; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial, paragraphe 501.

qu'un degré élevé de similitude entre deux produits ou plus peut également indiquer des frais de changement de fournisseur négligeables ou insignifiants, ce qui facilite la substitution d'un produit à l'autre pour les clients. Nous notons en outre que l'"homogénéité des produits" LCA et les "capacités en sièges" des LCA sont deux caractéristiques physiques de ces produits qui, avec les "distances franchissables", "les prix, l'efficacité énergétique et d'autres caractéristiques de performance", ont été identifiés par l'Organe d'appel comme des facteurs qu'il pouvait être pertinent d'examiner lorsque l'on déterminait la substituabilité du côté de la demande de différents aéronefs.[2121]

6.1244. Compte tenu de cela, il est instructif de noter qu'Airbus a elle-même souligné le degré élevé de communité entre l'A320ceo et l'A320neo dans un certain nombre de présentations et documents rendus publics. Ainsi, lors de ses "Innovation Days" de 2012, Airbus a décrit l'A320neo comme un "aéronef {présentant} des changements minimes" et ayant "une communité maximale avec {l'}A320ceo" et les "mêmes certification de type et qualification de type".[2122] Une autre diapositive (non datée) provenant d'une présentation d'Airbus souligne l'existence d'un "degré élevé de communité" et d'"une exploitation homogène de l'A320 actuel et de l'A320 futur", indiquant, en particulier, une communité supérieure à "95%" pour les "pièces détachées", une communité de "91%" pour "l'outillage et le matériel de servitude au sol", une différence de "cinq jours" en matière de "formation à la maintenance", et "juste deux heures d'autoformation pour la formation initiale des pilotes".[2123] De même, deux employés d'Airbus étroitement associés au projet d'A320neo expliquent ce qui suit dans un article paru dans une revue spécialisée:

> La série A320neo … vise une *communité de 95%* avec les *modèles existants pour les pièces détachées*, permettant ainsi au nouvel aéronef de s'intégrer de manière homogène dans les *flottes d'aéronefs de la famille A320 existantes et dans les activités des clients*. … La série A320neo est un programme qui utilise de nouvelles technologies innovantes pour les moteurs et les aérostructures afin d'*améliorer considérablement les performances des aéronefs A319, A320 et A321*. Tout en s'efforçant d'apporter cet avantage aux exploitants, Airbus est également soucieuse de *minimiser les modifications apportées à un produit qui a fait ses preuves*. Modifier seulement ce qui est nécessaire pour intégrer les nouveaux moteurs et *maintenir la compatibilité du reste de l'aéronef avec les modèles économiques et logistiques existants des exploitants* permet d'assurer aux futurs exploitants une mise en service plus simple et à moindre coût.[2124] (pas d'italique dans l'original)

6.1245. Le même article explique ensuite que "{l}a communité de 95% pour les pièces détachées qui est définie dans les objectifs d'Airbus n'est pas simplement un chiffre promotionnel", mais constitue plutôt le résultat d'une étude minutieuse des pièces détachées dont un exploitant aurait besoin, sur la base d'"hypothèses clés" "concernant la taille de la flotte, l'utilisation des aéronefs, la logistique et les aspects économiques", qui reflètent l'"*expérience de tous les exploitants d'Airbus et représentent l'usage moyen de la famille A320*".[2125] L'article conclut, entre autres choses, ce qui suit:

> {Le programme A320neo} est une véritable démonstration d'excellence en ingénierie qui est essentielle sur *le marché concurrentiel des* "*monocouloirs*" *d'aujourd'hui*. Outre les performances *de la famille A320* qui la placent en tête du marché des aéronefs,

[2121] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1134.

[2122] "Programme Update", présentation d'Airbus, Williams Innovation Days, mai 2012 (pièce USA-342).

[2123] "A320/A320neo: A High Level of Commonality", diapositive, présentation d'Airbus, janvier 2012 (pièce USA-479).

[2124] Andrew Mason, Gestionnaire de projet, Approvisionnement initial des nouveaux programmes, Matériel, logistique et fournisseurs d'Airbus, et Graham Jackson, Intégrateur technique d'exploitation pour l'A320neo, Division Airbus Engineering, "Ensuring A320neo series commonality with the existing A320 family", *Airbus Technical Magazine – FAST 49*, janvier 2012 (pièce USA-344), page 2.

[2125] Andrew Mason, Gestionnaire de projet, Approvisionnement initial des nouveaux programmes, Matériel, logistique et fournisseurs d'Airbus, et Graham Jackson, Intégrateur technique d'exploitation pour l'A320neo, Division Airbus Engineering, "Ensuring A320neo series commonality with the existing A320 family", *Airbus Technical Magazine – FAST 49*, janvier 2012 (pièce USA-344), page 4. (non souligné dans l'original)

> *son succès est aussi une reconnaissance des efforts constants déployés par Airbus pour améliorer le produit en fonction du client*.[2126] (pas d'italique dans l'original)

6.1246. À notre avis, les renseignements et déclarations contenus dans les présentations et documents cités ci-dessus communiqués par les États-Unis font plus que simplement identifier un degré élevé de communité entre les caractéristiques physiques de la série A320neo et ceux de la série A320ceo. Les éléments de preuve présentés par les États-Unis donnent aussi à penser qu'Airbus s'appuie sur cette communité dans le cadre d'une stratégie commerciale qui s'attache à commercialiser les produits de nouvelle génération comme étant des versions modernisées, plus économes en carburant, de ses produits monocouloirs actuels ayant essentiellement les mêmes missions que celles qui sont déjà effectuées par les clients ayant acheté des monocouloirs existants. Cela est conforme à la propre évaluation par Boeing de l'intérêt commercial suscité par le 737MAX, qui est décrit dans la déclaration de M. Bair comme émanant principalement d'exploitants qui "cherchent généralement à tirer parti de la plus grande efficacité énergétique de cet aéronef sur des routes déjà desservies par les A320 et 737 en service, plutôt qu'à troquer cette efficacité contre une plus grande distance franchissable".[2127]

6.1247. L'Union européenne affirme que même si la documentation et les présentations commerciales invoquées par les États-Unis pouvaient être interprétées comme éclairant une évaluation de la substituabilité des produits LCA monocouloirs de nouvelle génération et de génération actuelle, elles pourraient tout au plus être considérées comme représentant les points de vue *du producteur et des équipes commerciales* sur la substituabilité, qui ne peuvent pas, à eux seuls, être utilisés pour interpréter la façon dont les *clients* voient les aéronefs considérés.[2128] Nous notons toutefois que les États-Unis présentent les renseignements ci-dessus comme des éléments de preuve indiquant non pas les préférences des clients, mais seulement les propres perceptions de ces préférences par Airbus. À notre avis, ce type d'éléments de preuve peut être extrêmement pertinent pour la tâche consistant à identifier les marchés de produits LCA, compte tenu en particulier de la longue expérience d'Airbus concernant l'A320 dans une branche de production qui compte seulement un autre concurrent effectif; et *a fortiori* lorsque, comme dans le cas présent, il apparaît que ce concurrent a le même avis sur le créneau des aéronefs monocouloirs que celui qui, selon nous, peut objectivement être inféré à partir des éléments de preuve que les États-Unis ont avancés concernant les propres perceptions d'Airbus. Par conséquent, nous estimons que les vues et opinions exprimées publiquement par Airbus au sujet des relations commerciales entre la série A320neo et la série A320ceo ainsi que du positionnement des deux séries constituent un élément important de la configuration des faits que nous devons examiner pour établir notre détermination des marchés de produits pertinents.

6.1248. À la lumière des considérations qui précèdent, nous constatons que non seulement les versions de nouvelle génération et les versions actuelles des aéronefs monocouloirs d'Airbus et de Boeing sont physiquement très semblables, mais aussi qu'il est très probable qu'elles seront utilisées par la majorité des clients pour les mêmes missions ou des missions semblables. Cela implique que lorsqu'ils voudront acheter un aéronef monocouloir, la majorité des clients devront potentiellement choisir entre au moins deux aéronefs de chaque constructeur, l'un étant une version actuelle et l'autre une version de nouvelle génération des produits.

Contraintes en matière de prix

6.1249. Outre les similitudes concernant les caractéristiques physiques, les utilisations finales et les clients, les États-Unis font valoir que l'existence d'une concurrence effective entre la génération actuelle et la nouvelle génération des produits LCA monocouloirs est attestée par les pressions en matière de prix que les deux séries de LCA exercent l'une sur l'autre.[2129] Leur allégation concernant l'existence d'une pression en matière de prix exercée sur les versions actuelles des aéronefs monocouloirs d'Airbus et de Boeing par les modèles de nouvelle génération est

[2126] Andrew Mason, Gestionnaire de projet, Approvisionnement initial des nouveaux programmes, Matériel, logistique et fournisseurs d'Airbus, et Graham Jackson, Intégrateur technique d'exploitation pour l'A320neo, Division Airbus Engineering, "Ensuring A320neo series commonality with the existing A320 family", *Airbus Technical Magazine – FAST 49*, janvier 2012 (pièce USA-344), page 7.

[2127] Déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 26.

[2128] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial, paragraphes 481, 482 et 501.

[2129] Déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphes 27 et 29; et réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial.

essentiellement fondée sur des éléments de preuve provenant de la campagne de vente 2011-2012 concernant Norwegian Air Shuttle. Nous examinons les arguments des parties relatifs à ces éléments de preuve dans la sous-section suivante de notre rapport.[2130] S'agissant de l'existence des contraintes alléguées en matière de prix exercées par les versions actuelles des aéronefs monocouloirs sur les aéronefs de nouvelle génération, les États-Unis s'appuient non seulement sur les vues exprimées par le premier Vice-Président de Boeing chargé de la commercialisation des avions commerciaux dans la déclaration de M. Bair[2131], mais aussi sur les déclarations ci-après du Directeur financier d'Airbus en 2011, et du premier Vice-Président d'Airbus chargé des contrats qui figurent dans la déclaration complémentaire de M. Mourey:

> {Airbus} a cherché à augmenter le prix de l'A320neo d'environ 7 à 8 millions de dollars par rapport à celui de l'A320 de base, ce qui représente, selon les estimations, la moitié de la valeur actuelle nette de l'amélioration de la consommation de carburant sur la durée de vie de l'aéronef.[2132]
>
> Les compagnies aériennes pourront tirer parti des avantages en matière de consommation de carburant annoncés et garantis qui sont offerts par les aéronefs de nouvelle génération et elles pourront appliquer ce qu'elles savent au sujet des prix du carburant et de leurs propres activités pour estimer ces valeurs actuelles. Cela leur permettra de quantifier l'avantage que représente, pour leur bénéfice net, l'exploitation d'aéronefs de nouvelle génération par rapport aux aéronefs de génération actuelle. Dans la pratique, il a fallu que Boeing et Airbus "partagent" avec les clients achetant des monocouloirs les avantages relatifs aux économies sur les coûts et à la valeur des nouvelles générations "neo" et "MAX".[2133]

6.1250. Les États-Unis font valoir que ces déclarations confirment que ni Airbus ni Boeing ne peuvent augmenter les prix des monocouloirs de nouvelle génération qu'elles offrent à concurrence de la VAN intégrale de l'amélioration de leur efficacité énergétique parce que cela neutraliserait tout avantage en matière en coût d'exploitation par rapport aux modèles actuels, ce qui n'inciterait guère les clients à passer aux nouveaux modèles.[2134] Selon eux, par conséquent, les versions actuelles des produits LCA monocouloirs d'Airbus et de Boeing exercent une contrainte sur les prix fixés par les deux sociétés pour leurs modèles de nouvelle génération.

6.1251. À la différence des États-Unis, l'Union européenne fait valoir que les versions actuelles des produits LCA monocouloirs d'Airbus et de Boeing n'exercent pas de contrainte significative en matière de prix sur leurs modèles respectifs de nouvelle génération.[2135] Selon elle, les seules contraintes significatives en matière de prix qui affectent la vente des aéronefs de nouvelle génération d'Airbus et de Boeing résultent exclusivement des pressions concurrentielles que le 737MAX et l'A320neo exercent l'un sur l'autre. Ainsi, selon l'Union européenne, l'A320ceo et le 737NG n'exercent pas de contraintes significatives sur les prix de l'A320neo et du 737MAX. À notre avis, l'affirmation de l'Union européenne ne reflète pas avec exactitude les pressions concurrentielles auxquelles nous pensons que les produits LCA monocouloirs de nouvelle génération d'Airbus et de Boeing sont confrontés.

6.1252. Comme cela a déjà été indiqué, les versions actuelles et les modèles de nouvelle génération des aéronefs monocouloirs d'Airbus et de Boeing sont conçus pour effectuer essentiellement les mêmes missions[2136], ce qui implique que pour toute route existante desservie actuellement par un aéronef monocouloir, un client pourra choisir entre quatre séries d'aéronefs monocouloirs différentes. Nous rappelons que la décision d'un client d'acheter un produit LCA dépendra de son évaluation individuelle d'une multiplicité de facteurs influant sur la valeur globale de l'offre d'aéronefs qui lui est faite, dans le contexte de son modèle économique particulier, de ses objectifs stratégiques et de toutes considérations subjectives pertinentes au moment de

[2130] Voir plus loin à partir du paragraphe 6.1277.
[2131] Déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 27.
[2132] John Ostrower, "EADS CFO confirms A320neo pricing premium", *Flightglobal News*, 11 août 2011 (pièce USA-346).
[2133] Déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphe 23.
[2134] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 466 (citant la déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphes 27 et 28).
[2135] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial, paragraphes 509 et 510.
[2136] Voir plus haut le paragraphe 6.1246.

l'achat. Pour un client cherchant à acheter un aéronef monocouloir, cette évaluation prendra certainement en compte les arbitrages qui doivent être faits entre le paiement d'un prix plus élevé pour un LCA ayant des coûts d'exploitation moindres (aéronef de nouvelle génération) et le paiement d'un prix moins élevé pour un LCA ayant des coûts d'exploitation plus élevés (version actuelle de l'aéronef). Lorsque, tous les autres facteurs étant égaux, le résultat de cette évaluation montre que le prix d'un aéronef de nouvelle génération se situe à un niveau qui érode l'avantage de ses coûts d'exploitation moindres au point qu'un client donné serait moins bien loti que s'il achetait la version actuelle de l'aéronef meilleur marché mais moins efficace, il serait à l'évidence économiquement irrationnel pour ce client d'acheter le produit de nouvelle génération. Le prix relativement élevé du LCA de nouvelle génération aurait constitué pour lui une incitation économique en faveur de l'achat de la version actuelle du LCA. Il s'ensuit que pour fixer le prix des produits de nouvelle génération, Airbus et Boeing devront chacune prendre en considération les prix fixés par l'autre non seulement pour le 737MAX et l'A320neo, mais aussi pour le 737NG et l'A320ceo. Cela donne à penser que les versions actuelles des LCA monocouloirs d'Airbus et de Boeing imposent effectivement des contraintes en matière de prix sur leurs modèles de nouvelle génération, conclusion dont nous pensons qu'elle peut être étayée par les passages ci-après de la déclaration de M. Bair et de la déclaration complémentaire de M. Mourey:

> Du point de vue du client, la seule différence significative entre {la version actuelle de l'aéronef et l'aéronef de nouvelle génération} est une différence de coûts d'exploitation tenant à la meilleure efficacité énergétique des nouveaux moteurs dont sont équipés les "neo" et les "MAX". *Ni Airbus ni Boeing ne peuvent augmenter les prix des modèles plus récents à concurrence de la valeur actuelle nette de l'amélioration de leur efficacité énergétique puisque cela neutraliserait leur avantage en matière de coût d'exploitation par rapport aux modèles antérieurs, ce qui n'inciterait guère les clients à les adopter.* En effet, les prix de l'A320neo et du 737MAX sont généralement limités par la présence sur le marché de modèles antérieurs car la valeur du désavantage relatif à la consommation de carburant de ces derniers tend à diminuer sur une base d'"un dollar pour un dollar" à mesure que les prix du "neo" et du "MAX" augmentent.[2137] (pas d'italique dans l'original)
>
> Les compagnies aériennes pourront tirer parti des avantages en matière de consommation de carburant annoncés et garantis qui sont offerts par les aéronefs de nouvelle génération et elles pourront appliquer ce qu'elles savent au sujet des prix du carburant et de leurs propres activités pour estimer ces valeurs actuelles. *Cela leur permettra de quantifier l'avantage que représente, pour leur bénéfice net, l'exploitation d'aéronefs de nouvelle génération par rapport aux aéronefs de génération actuelle*. *Dans la pratique, il a fallu que Boeing et Airbus "partagent" avec les clients achetant des monocouloirs les avantages relatifs aux économies sur les coûts et à la valeur des nouvelles générations "neo" et "MAX".*[2138] (pas d'italique dans l'original)

6.1253. Selon l'Union européenne, toutefois, les différences de performances entre les aéronefs de nouvelle génération équipés de nouveaux moteurs et les modèles actuels de LCA monocouloirs ont une incidence si forte sur la valeur offerte aux clients que les compagnies aériennes en mesure d'attendre jusqu'à la fin de la décennie pour prendre livraison d'un LCA monocouloir choisiront invariablement dans la gamme des produits de nouvelle génération d'Airbus ou de Boeing.[2139] Autrement dit, d'après ce que nous croyons comprendre, l'Union européenne fait valoir que la supériorité des aéronefs de nouvelle génération en matière de consommation de carburant par rapport aux versions actuelles est si grande qu'il serait très peu probable qu'un client se trouve dans une situation où la valeur des avantages offerts par l'A320neo et le 737MAX en matière de coût d'exploitation serait plus que compensée par le prix inférieur de l'A320ceo ou du 737NG.

[2137] Déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 27.

[2138] Déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphe 23. Voir aussi John Ostrower, "EADS CFO confirms A320neo pricing premium", *Flightglobal News*, 11 août 2011 (pièce USA-346), qui rapporte qu'Airbus "a cherché à augmenter le prix de l'A320neo d'environ 7 à 8 millions de dollars par rapport à l'A320 de base, ce qui représente, selon les estimations, la moitié de la valeur actuelle nette de l'amélioration de la consommation de carburant sur la durée de vie de l'aéronef".

[2139] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 605 et 606. L'Union européenne explique qu'il est prévu que les livraisons des produits de nouvelle génération commencent en 2015 (pour l'A320neo) et en 2017 (pour le 737MAX).

6.1254. L'Union européenne trouve des éléments étayant son argument dans la déclaration complémentaire de M. Mourey, qui présente une analyse des VAN des flux de recettes et de coûts générés par l'exploitation de l'A320neo et de l'A320ceo pour les missions demandées par leurs clients "types" sur une durée de 15 ans, sur la base de la même date de livraison mais compte tenu des fluctuations des prix du carburant.[2140] L'analyse montre que l'A320neo a une VAN supérieure à celle de l'A320ceo à tous les niveaux de prix du carburant et qui s'améliore à mesure que le prix du carburant augmente. La déclaration complémentaire de M. Mourey examine l'importance de l'avantage relatif à la VAN de l'A320neo et conclut que les concessions sur les prix qui devraient être consenties pour l'A320ceo "afin de persuader une compagnie aérienne type, économiquement rationnelle", d'acheter cet aéronef au lieu de l'A320neo seraient "**[***]**".[2141] L'Union européenne soutient que ces résultats, dont elle fait valoir qu'ils résultent de l'application d'une méthode de comparaison qui est une "pratique normale" et "régulièrement utilisée dans l'ensemble de la branche de production"[2142], démontrent que les deux séries d'aéronefs monocouloirs d'Airbus et de Boeing ne relèvent pas du même marché de produits.

6.1255. Les États-Unis formulent plusieurs critiques concernant l'analyse des VAN de l'Union européenne, compte tenu desquelles ils font valoir que l'Union européenne n'a pas démontré que les versions de nouvelle génération et les versions actuelles des aéronefs monocouloirs d'Airbus et de Boeing étaient sur des marchés de produits distincts. En effet, dans la mesure où ils estiment que l'analyse des VAN de l'Union européenne est un tant soit peu pertinente pour la question de l'identification des marchés de produits LCA, ils font valoir que les résultats de la déclaration complémentaire de M. Mourey *étayent* l'existence d'une concurrence entre tous les modèles d'aéronefs monocouloirs d'Airbus et de Boeing.[2143]

a Prise en compte des facteurs de prix et autres que le prix dans l'analyse des VAN

6.1256. Le premier défaut allégué que les États-Unis identifient dans l'analyse des VAN de l'Union européenne découle de leur propre compréhension de la façon dont une analyse des VAN appropriée devrait être effectuée et interprétée. Selon les États-Unis, une analyse des VAN valable pour les produits LCA devrait inclure "la détermination du prix des deux produits {comparés} et la quantification de l'avantage relatif à la valeur de tous les facteurs pertinents autres que le prix".[2144] Les États-Unis soulignent que l'analyse des VAN effectuée dans la déclaration complémentaire de M. Mourey ne comprend aucune de ces deux opérations. En particulier, ils notent que les prix des aéronefs n'ont pas été utilisés dans le calcul des VAN pour l'A320neo et l'A320ceo. En outre, même lorsque les prix des aéronefs ont été pris en compte pour la détermination de la mesure dans laquelle une réduction de prix pourrait compenser l'avantage relatif à la VAN de l'A320neo par rapport à celle de l'A320ceo, les États-Unis soulignent qu'aucune donnée n'a été divulguée à l'appui de l'allégation selon laquelle il ne serait pas possible pour l'A320ceo de concurrencer l'A320neo moyennant des concessions de prix appropriées.[2145] De même, ils notent que l'analyse des VAN effectuée dans la déclaration complémentaire de M. Mourey ne prend pas en compte un certain nombre de facteurs importants autres que le prix, dont ils font valoir qu'ils "déterminent régulièrement les prix des LCA", tels que la date de livraison et la communité de la flotte.[2146] Selon eux, tous ces défauts allégués affaiblissent la valeur probante de l'analyse des VAN de l'Union européenne.

6.1257. Contrairement aux États-Unis, l'Union européenne affirme que l'analyse des VAN contenue dans la déclaration complémentaire de M. Mourey prenait bel et bien en compte les prix

[2140] Déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphes 17 et 18; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 439.

[2141] Déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphe 24; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 682 et 683.

[2142] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 445.

[2143] Réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphes 205 à 225; et déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphes 86 à 90.

[2144] Réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial (citant la déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphes 42 à 50).

[2145] Réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphes 207 et 208; et déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphes 86 et 87.

[2146] Réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphes 209 à 212; et déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphes 6, 57, 66 et 76.

effectifs des aéronefs, en interprétant les résultats des comparaisons des VAN à la lumière des concessions sur les prix qui seraient nécessaires et commercialement réalisables pour combler l'avantage relatif à la valeur des aéronefs de nouvelle génération par rapport aux versions actuelles. Selon elle, il n'était pas nécessaire d'incorporer les prix des aéronefs dans les flux de liquidités utilisés pour les calculs des VAN eux-mêmes parce que le but de l'analyse était d'évaluer les différences dans les VAN créées par des facteurs autres que le prix.[2147]

6.1258. De la même façon, l'Union européenne fait valoir que la critique des États-Unis concernant l'absence de prise en considération de facteurs autres que le prix dans l'analyse des VAN est sans fondement. S'agissant de l'absence de prise en considération des effets de la "communité de la flotte", elle affirme que "lorsque l'on effectue des comparaisons générales des VAN aéronef par aéronef", "il n'y a généralement pas de base permettant de générer une valeur significative qui pourrait être incluse dans les comparaisons des VAN pour" la communité de la flotte parce c'est un facteur propre à chaque client.[2148] Bien qu'elle reconnaisse que la "communité de la flotte" "ajoutera un avantage important en matière de coût", en particulier sur le segment des aéronefs monocouloirs, elle demande comment il serait possible d'évaluer cet effet afin de procéder à une évaluation "générique" des VAN étant donné que certaines compagnies aériennes clientes auront à la fois des aéronefs d'Airbus et des aéronefs de Boeing.[2149] Selon elle, le fait que les effets de la "communité de la flotte" n'ont pas été pris en compte dans l'analyse des VAN ne compromet donc pas ces calculs.[2150]

6.1259. L'Union européenne répond à la critique des États-Unis concernant la non-prise en compte, dans l'analyse des VAN, des différences dans la date de livraison en disant que cela n'aurait pas été approprié ou, en tout état de cause, en faisant valoir que cela n'aurait pas montré que les versions de nouvelle génération et les versions actuelles des aéronefs monocouloirs d'Airbus et de Boeing sont toutes en concurrence sur le même marché. Selon elle, le fait qu'une compagnie aérienne peut décider d'acheter la version actuelle d'un aéronef plutôt qu'un aéronef de nouvelle génération parce qu'elle est disponible rend compte non pas de l'existence d'une concurrence entre les deux aéronefs mais, en fait, simplement de la "nécessité {pour le client} de disposer de créneaux de livraison rapides à un {moment} où les aéronefs utilisant les nouvelles technologies ne sont pas disponibles".[2151] L'Union européenne n'admet pas que cette dynamique reflète l'existence d'une concurrence effective entre les deux aéronefs.

6.1260. Nous pensons comme l'Union européenne qu'il n'était pas nécessaire d'inclure les prix effectifs de l'A320ceo et de l'A320neo dans le calcul de leurs VAN respectives pour montrer dans quelle mesure un aéronef afficherait *des performances supérieures à celles de l'autre pour un vol sur la même distance effectué par le même client, compte tenu des fluctuations des prix du carburant*. Toutefois, en l'absence de toute prise en considération des prix des aéronefs, on voit mal comment les VAN générées dans la déclaration complémentaire de M. Mourey peuvent être interprétées comme démontrant quelque chose de plus que simplement les résultats mathématiques qu'elles produisent, à savoir le fait que l'A320neo a un avantage notable en matière de coût d'exploitation par rapport à l'A320ceo lorsqu'il est livré à la même date à un client "type", et que cet avantage augmentera avec l'augmentation des prix du carburant. Étant donné la multiplicité des facteurs de prix *et* des facteurs autres que le prix qui auront une influence sur la décision d'achat d'un client, il ne s'ensuit pas nécessairement qu'un client ne considérera pas qu'il peut substituer à un aéronef ayant un avantage en matière de coût d'exploitation par rapport à un autre aéronef ayant de moins bonnes performances. Alors que les coûts d'exploitation (y compris l'efficacité énergétique) joueront invariablement un rôle notable dans toute décision d'achat d'un client, il y a d'autres facteurs qui joueront aussi un rôle important. Parmi les plus importants de ces facteurs figurent le prix, la communité de la flotte et la date de livraison.[2152] Par conséquent, pour tirer une conclusion significative quant à la mesure dans laquelle l'avantage en matière de

[2147] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 452.
[2148] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 454.
[2149] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, note de bas de page 796.
[2150] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 454.
[2151] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 446.
[2152] Voir plus haut le paragraphe 6.1217.

coût d'exploitation de l'A320neo par rapport à l'A320ceo peut influer sur la décision d'achat d'un client, il serait à notre avis nécessaire de faire en sorte que tous les facteurs pertinents les plus importants qui influent régulièrement sur la décision d'un client d'acheter un aéronef soient pris en compte, y compris le prix.

6.1261. En outre, nous partageons l'avis exprimé dans la déclaration de M. Sanghvi selon lequel *si les prix avaient été pris en compte* dans les analyses des VAN, la seule situation dans laquelle l'A320neo aurait pu conserver sur l'A320ceo le même avantage relatif à la VAN que celui qui est généré dans la déclaration complémentaire de M. Mourey serait celle où les deux aéronefs seraient en concurrence étroite:

> {C}omme M. Mourey n'examine pas l'importance de ses calculs des VAN sur la fixation des prix, ses calculs ne sont pertinents pour la décision d'achat que dans le cas où les clients bénéficient intégralement de l'avantage relatif aux améliorations des flux de liquidités qui sont induites par les caractéristiques améliorées des nouveaux modèles d'Airbus. Ce scénario suppose qu'Airbus ne soit pas en mesure d'imposer une majoration de prix pour ses nouveaux aéronefs, même si l'on maintient l'hypothèse que ceux-ci apportent plus de valeur aux clients. Qu'est-ce qui empêche un fournisseur d'augmenter son prix? La concurrence. Par conséquent, la seule circonstance dans laquelle les calculs des VAN de M. Mourey seraient un tant soit peu pertinents suppose effectivement qu'Airbus est confrontée à des contraintes concurrentielles extrêmement fortes et contraignantes sur la fixation des prix, même pour ses nouveaux modèles, de telle sorte qu'elle ne peut pas exploiter la valeur que ceux-ci ont pour ses clients. Mais alors, il ne s'agit vraiment pas d'un monopole. Donc, si les travaux de M. Mourey sur les VAN ont une quelconque pertinence, c'est pour ce qui est de montrer qu'il y a concurrence.[37]

[37] À titre subsidiaire, supposez que la conclusion de M. Mourey soit valable, de sorte qu'Airbus bénéficie d'un pouvoir monopolistique sur ses nouveaux modèles et que les modèles plus anciens de Boeing concurrents les plus proches soient si inférieurs qu'ils se situent à une distance concurrentielle "insurmontable" par rapport aux modèles d'Airbus. Si l'on maintient cette hypothèse, Airbus, en tant que monopoliste rationnel cherchant à maximiser les bénéfices, devrait augmenter le prix de ses nouveaux modèles jusqu'au point où, en achetant le nouveau modèle d'Airbus, le client soit à peine mieux loti que s'il avait acheté les modèles plus anciens de Boeing. Après tout, c'est la raison pour laquelle Airbus aurait supporté les coûts de R&D très substantiels (et pour laquelle elle a obtenu le subventionnement de ces coûts de lancement) requis pour la création d'un aéronef novateur offrant une valeur aussi remarquable. Par conséquent, une fois qu'Airbus aurait fixé ses prix de façon optimale sur le marché – c'est-à-dire des prix en rapport avec son pouvoir monopolistique supposé, compte tenu de l'énorme importance de la proposition de valeur supplémentaire que son nouveau modèle apporte à un acheteur –, ce prix plus élevé devrait être déduit de la VAN des flux de liquidités associés aux avantages relatifs aux caractéristiques du produit. Autrement dit, les calculs des VAN présentés sont une représentation inexacte des distances concurrentielles entre les modèles examinés par M. Mourey.[2153] (note de bas de page de l'original)

6.1262. Ainsi, le fait que les performances d'exploitation améliorées de l'A320neo par rapport à l'A320ceo génèrent un avantage relatif à la VAN spécifique qui ne peut pas, d'après les allégations, être compensé par une réduction de prix implique qu'Airbus ne peut pas augmenter le prix de ses modèles de dernière génération de manière à s'attribuer pleinement l'avantage relatif à l'amélioration de leur efficacité énergétique. Comme cela est noté dans la déclaration de M. Sanghvi, un tel résultat implique exactement le contraire de l'absence de concurrence.

6.1263. S'agissant des autres facteurs importants influant sur la décision d'achat d'un client, nous notons que l'une des hypothèses clés utilisées dans les analyses des VAN est que l'A320 de nouvelle génération et sa version actuelle seraient livrés aux mêmes dates. Par conséquent, l'avantage relatif à la VAN qui est calculé dans la déclaration complémentaire de M. Mourey ne détermine pas quelle aurait pu être la différence de valeur pour un client "type" si la disponibilité des deux aéronefs avait été différente. Pourtant, la déclaration complémentaire de M. Mourey reconnaît l'importance potentiellement décisive des dates de livraison pour la décision d'achat d'une compagnie aérienne lorsqu'elle indique explicitement qu'"en fonction du moment où les

[2153] Déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphe 87.

compagnies aériennes auront besoin d'un aéronef et du décalage relatif entre les créneaux de livraison des aéronefs actuels et des aéronefs de nouvelle génération, l'achat d'un A320ceo ou d'un 737NG pourrait être le meilleur choix d'un point de vue économique".[2154] La même incidence potentiellement cruciale des différences dans les dates de livraison sur la décision d'achat d'un client est également décrite dans la déclaration de M. Mourey, qui explique que la "valeur d'un créneau de livraison plus rapproché pour une compagnie aérienne peut, en fait, être si grande qu'elle pourra déterminer l'achat d'un aéronef d'Airbus ou de Boeing".[2155] L'Union européenne affirme cependant que cela ne veut pas dire que les versions actuelles et les modèles de nouvelle génération des aéronefs monocouloirs d'Airbus et de Boeing sont suffisamment substituables pour devoir être considérés comme relevant du même marché de produits. Nous ne pouvons pas souscrire au point de vue de l'Union européenne.

6.1264. Comme nous l'avons déjà fait observer, la date de livraison disponible pour un aéronef particulier pèsera lourdement dans l'évaluation économique qu'un client potentiel fera de la valeur de cet aéronef pour son modèle économique et ses objectifs stratégiques.[2156] Ainsi, un client qui préfère attendre un modèle d'aéronef monocouloir de nouvelle génération décidera de ne pas acheter une version actuelle parce que, *après comparaison des aspects économiques des deux options* (par exemple acheter à un prix relativement plus élevé un aéronef ayant des coûts d'exploitation relativement faibles qui *n'est pas* disponible à court terme ou acheter à un prix moindre un aéronef ayant des coûts d'exploitation plus importants qui *est* disponible à court terme), l'option la plus avantageuse pour son modèle économique et ses objectifs stratégiques est l'aéronef de nouvelle génération. Inversement, un client peut décider d'acheter la version actuelle d'un aéronef plutôt que la version de nouvelle génération, nonobstant l'avantage en matière de coût d'exploitation que présente ce dernier parce que, comme cela est indiqué dans la déclaration complémentaire de M. Mourey, les aspects économiques de l'attente d'une date de livraison font de l'aéronef de nouvelle génération une proposition commerciale qui est pire que l'achat de la version actuelle.[2157]

6.1265. À notre avis, il serait trompeur et incorrect de conclure que dans les deux scénarios ci-dessus, il n'y avait pas de concurrence entre la version de nouvelle génération et la version actuelle des produits LCA monocouloirs d'Airbus et de Boeing juste à cause de la simple existence de différences entre les valeurs économiques des deux offres de produits pour un client particulier. La raison en est que les différences de valeur économique perçues peuvent refléter simplement l'avantage relatif à la date de livraison (seul ou conjointement avec d'autres avantages tenant à des facteurs autres que le prix)[2158] qui a permis à un ensemble de produits de *devancer les autres produits dans le choix fait par un client*. Au vu de cela, nous penserions comme les États-Unis que la supériorité des aéronefs de nouvelle génération par rapport aux versions actuelles livrées à la même date n'établit pas que les deux séries de LCA ne sont pas substituables. De fait, dans la mesure où les dates de livraison peuvent (seules ou conjointement avec d'autres facteurs autres que le prix) jouer un rôle décisif dans la décision d'achat d'un client, il est clair que les compagnies aériennes qui veulent acheter un aéronef capable d'effectuer les missions d'un monocouloir considéreront probablement les versions actuelles et les modèles de nouvelle génération des LCA monocouloirs d'Airbus et de Boeing comme des substituts potentiels. La déclaration de M. Sanghvi décrit cette dynamique concurrentielle dans les termes suivants:

> L'axe de l'argument de l'UE est que des avions plus modernes et plus économes en carburant sont sur des marchés distincts de ceux où sont les modèles plus anciens ayant des caractéristiques semblables s'agissant de la capacité et de la distance franchissable. Par exemple, M. Mourey indique que sur le créneau des LCA monocouloirs, aucun acheteur des nouveaux modèles A320neo d'Airbus ou 737MAX de Boeing n'envisagerait l'achat des modèles A320ceo ou 737 plus anciens. M. Mourey

[2154] Déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphes 4 et 25. De la même façon, la déclaration complémentaire de M. Mourey explique et démontre en quoi les dates de livraison peuvent être décisives pour la décision d'un client donné d'acheter un aéronef bicouloir de génération actuelle (l'A330 ou le 777) *au lieu* d'un aéronef bicouloir de nouvelle génération plus performant (l'A350XWB ou le 787). (Déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphes 45 à 48)

[2155] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 54.

[2156] Voir plus haut le paragraphe 6.1217.

[2157] Voir, par exemple, la déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphes 4 et 25.

[2158] Voir plus loin, par exemple, l'analyse des avantages de la communité de la flotte, paragraphes 6.1266 à 6.1269.

> a déclaré que les nouveaux modèles étaient si populaires sur le marché que la demande dépassait de beaucoup la capacité de développement et de production. En conséquence, le délai de livraison des commandes de nouveaux modèles en attente était excessivement long. Mais ce phénomène a, dans les faits, éliminé les nouveaux modèles des éventails d'options des clients. Qu'ont-ils choisi d'acheter en l'absence effective des nouveaux modèles? M. Mourey déclare qu'ils se sont rués en nombre sur les modèles plus anciens. Autrement dit, M. Mourey a exposé en détail une expérience parfaitement naturelle qui établit clairement qu'en l'absence des nouveaux modèles, les clients achètent les anciens modèles ayant des capacités semblables en termes de mission.[2159] (note de bas de page omise)

6.1266. Par conséquent, à la différence de l'Union européenne, nous n'estimons pas que les préférences d'un client quant à la date de livraison indiquent l'existence de plusieurs marchés d'aéronefs monocouloirs. Par contre, dans la mesure où les dates de livraison joueront un rôle important dans la décision d'achat d'un client, il semblerait, selon nous, qu'elles constituent un facteur qu'Airbus et Boeing prendront en compte en élaborant les modalités et conditions de leurs offres d'aéronefs en vue de remporter une vente.

6.1267. Nous parvenons à une conclusion semblable en ce qui concerne l'absence de toute prise en considération des effets de la communité de la flotte dans l'analyse des VAN de l'Union européenne. Comme pour l'absence de toute prise en considération des dates de livraison différentes, cette omission n'invalide pas les résultats mathématiques du calcul des VAN en soi, ni la conclusion que l'A320neo présente, pour un client "type", un avantage sur l'A320ceo en matière de coût d'exploitation, qui augmentera avec l'augmentation des prix du carburant, lorsque les deux aéronefs sont livrés à la même date. À notre avis toutefois, cela affaiblit effectivement la valeur probante de l'analyse des VAN pour l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle il y a deux marchés d'aéronefs monocouloirs distincts.

6.1268. Nous rappelons que l'importance potentielle ("avantage important en matière de coût") de la communité de la flotte pour la décision d'achat d'un client, en particulier sur le segment des aéronefs monocouloirs, a été explicitement reconnue par l'Union européenne. En effet, dans la mesure où la communité de la flotte réduira les coûts afférents aux pièces détachées, à la maintenance et à la formation, il est manifeste qu'elle diminuera les coûts d'exploitation directs d'un aéronef, qui figurent parmi les plus importants facteurs autres que le prix qui seront invariablement pris en considération par les clients lorsqu'ils arrêteront leurs décisions d'achat.[2160] Par conséquent, comme pour les dates de livraison, l'absence de tout type de prise en considération des effets de la communité de la flotte dans l'analyse des VAN effectuée dans la déclaration complémentaire de M. Mourey compromet les conclusions que l'Union européenne a tirées de ses résultats en ce qui concerne l'existence de deux marchés d'aéronefs monocouloirs distincts.

6.1269. Nous notons que la seule raison que l'Union européenne a spécifiquement avancée pour justifier de ne pas avoir procédé à une ou plusieurs analyses des VAN en utilisant différentes hypothèses pour la communité de la flotte est qu'il est probable que ce facteur différera pour chaque client. Bien que nous reconnaissions que cela constitue une complication potentielle, nous ne pensons pas qu'il aurait été nécessaire que l'Union européenne procède à une analyse des VAN différente pour chaque combinaison et panachage possibles des flottes d'aéronefs d'Airbus et de Boeing pour vérifier les conclusions établies sur la base des VAN qui étaient effectivement calculées dans la déclaration complémentaire de M. Mourey. Par exemple, une approche qui aurait pu être étudiée aurait pu consister à calculer d'autres VAN pour l'A320neo, l'A320ceo, le 737NG et le 737MAX en supposant que le client potentiel possédait: a) une flotte composée à 100% d'aéronefs de Boeing; ou b) une flotte composée à 100% d'aéronefs d'Airbus. Les résultats de l'analyse des VAN à partir de ces deux hypothèses auraient pu ensuite être évalués qualitativement à la lumière des renseignements disponibles quant à la mesure dans laquelle les caractéristiques de la flotte des clients potentiels correspondaient ou ressemblaient fortement à ces hypothèses. En tout état de cause, le fait est que l'absence de toute prise en considération de la communité de la flotte dans les VAN calculées dans la déclaration complémentaire de M. Mourey affaiblit leur valeur probante pour la démonstration des affirmations de l'Union européenne concernant la nature de la concurrence entre les aéronefs monocouloirs.

[2159] Déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphe 76.
[2160] Voir, par exemple, la déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 51.

b Analyses des VAN pour un nombre limité de paires d'aéronefs

6.1270. Une deuxième critique que les États-Unis font au sujet de l'analyse des VAN de l'A320neo et de l'A320ceo exposée dans la déclaration complémentaire de M. Mourey est qu'elle a un champ d'application trop limité parce qu'elle ne compare pas la VAN du 737NG avec celle de l'A320neo ou celle de l'A320ceo avec celle du 737MAX. Les États-Unis font valoir que cette omission laisse sans réponse la question de savoir si l'approche de l'Union européenne étaye effectivement une conclusion selon laquelle tous ces modèles d'aéronefs entrent dans le champ du même marché.[2161] De la même façon, ils notent que l'Union européenne n'a pas procédé à une analyse des VAN des paires d'aéronefs 737MAX et A320neo ou de la combinaison des aéronefs 737NG et A320ceo. Ils font valoir qu'en ne le faisant pas, l'Union européenne n'a pas démontré qu'avec son approche des VAN, les deux ensembles de produits auraient relevé de marchés différents. Ils qualifient cette omission de significative parce qu'"elle empêche toute vérification de la validité de la méthode" de l'Union européenne.[2162]

6.1271. L'Union européenne explique que "le rôle des comparaisons des VAN effectuées par M. Mourey est de démontrer les défauts de la délimitation des marchés de produits établie par les États-Unis"[2163], rappelant que la charge de démontrer l'existence des trois marchés allégués de produits qu'ils invoquent pour formuler leur plainte relative à un préjudice grave incombe aux États-Unis, et non à l'Union européenne.

6.1272. Nous pensons comme l'Union européenne que la charge d'établir l'existence des trois marchés allégués de produits LCA incombe aux États-Unis. Toutefois, d'après ce que nous croyons comprendre, l'argument avancé par les États-Unis n'est pas que l'Union européenne était *tenue* d'effectuer une analyse des VAN pour toutes les paires d'aéronefs monocouloirs. Il apparaît que les États-Unis font plutôt valoir le fait de n'avoir pas effectué de comparaisons des VAN pour, en particulier, les paires de LCA dont l'Union européenne fait valoir qu'ils sont en concurrence sur des marchés de produits différents (737NG et A320ceo; 737MAX et A320neo) signifie que la valeur probante de la méthode et des résultats figurant dans la déclaration complémentaire de M. Mourey ne peut pas être vérifiée par un examen de la mesure dans laquelle ils auraient étayé la délimitation du marché privilégiée par l'Union européenne elle-même.

6.1273. Comme nous l'avons expliqué plus haut, l'analyse des VAN effectuée pour l'A320neo et l'A320ceo dans la déclaration complémentaire de M. Mourey ne peut pas *à elle seule* démontrer que les versions de nouvelle génération et les versions actuelles des produits LCA monocouloirs d'Airbus et de Boeing sont en concurrence sur des marchés distincts, parce que l'analyse des VAN comme l'interprétation donnée par l'Union européenne de cette analyse ne prennent pas en compte un certain nombre de facteurs importants autres que *l'efficacité énergétique* qui influent habituellement sur la décision d'achat d'un client. En outre, dans la mesure où il est reconnu dans la déclaration complémentaire de M. Mourey qu'un client type peut décider, eu égard aux différences dans les dates de livraison, d'acheter la version actuelle d'un LCA monocouloir d'Airbus ou de Boeing plutôt qu'un LCA de nouvelle génération, nous pensons que la déclaration complémentaire de M. Mourey étaye effectivement l'affirmation des États-Unis selon laquelle tous les aéronefs monocouloirs *sont* potentiellement substituables. Par conséquent, si l'Union européenne avait effectué et interprété les analyses additionnelles des VAN mentionnées par les États-Unis en se fondant sur la même approche que celle qui est utilisée dans la déclaration complémentaire de M. Mourey, nous sommes d'avis que ces analyses auraient également pâti des mêmes défauts et n'auraient donc pas étayé sa position selon laquelle les aéronefs monocouloirs de nouvelle génération d'Airbus et de Boeing et leurs versions actuelles ne sont pas sur le même marché.

c L'analyse des VAN est faussée par les subventions

6.1274. La dernière critique des États-Unis concernant l'analyse des VAN effectuée pour l'A320neo et l'A320ceo dans la déclaration complémentaire de M. Mourey est qu'elle ne "prend pas en compte le fait que le marché des LCA est déjà faussé par les subventions en cause dans la

[2161] Réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 222.
[2162] Réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 223.
[2163] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 453.

présente procédure".[2164] Selon les États-Unis, toute analyse valable des VAN "devrait apporter des ajustements aux données afin de tenir compte des effets de distorsion des subventions au moyen d'une analyse hypothétique". Citant la déclaration de M. Sanghvi, les États-Unis indiquent qu'en ne le faisant pas, l'Union européenne "est tombée tête baissée dans le piège du sophisme de la cellophane inversé: elle utilise les schémas de substitution qualitativement différents observés dans le monde postérieur au comportement pour faire des inférences sur la substituabilité dans le monde hypothétique".[2165]

6.1275. L'Union européenne fait valoir que la position des États-Unis est viciée sur les plans juridique et factuel pour des raisons qui sont essentiellement les mêmes que celles qu'elle invoque pour répondre à la critique similaire formulée par les États-Unis en ce qui concerne l'utilité du critère SSNIP dans les différends relatifs à un préjudice grave.[2166]

6.1276. Ayant déjà déterminé que l'analyse des VAN de l'A320neo et l'A320ceo qui est effectuée dans la déclaration complémentaire de M. Mourey n'étaye pas les conclusions que l'Union européenne a tirées de ses résultats en ce qui concerne l'existence de deux marchés d'aéronefs monocouloirs distincts, nous estimons qu'il n'est pas nécessaire d'évaluer le bien-fondé de l'argument particulier des États-Unis concernant les distorsions alléguées causées par les subventions. Nous notons toutefois que suivant la logique de la définition du marché que nous avons exposée plus haut, on s'attendrait à ce que, pour éviter le type de problème qui est associé au "sophisme de la cellophane inversé", il ait peut-être été nécessaire de tenir compte dans une certaine mesure des subventions qui étaient soupçonnées de fausser les rapports de concurrence sous-tendant la comparaison des VAN.

Campagnes de vente

6.1277. Les États-Unis affirment que l'existence de la concurrence entre les aéronefs monocouloirs actuels et de nouvelle génération d'Airbus et de Boeing peut aussi être démontrée par les éléments de preuve qu'ils ont présentés en ce qui concerne deux campagnes de vente particulières – la campagne 2011 concernant American Airlines et la campagne 2011-2012 concernant Norwegian Air Shuttle. Ils affirment que lors de la campagne 2011 concernant American Airlines, "l'offre d'A320ceo et d'A320neo d'Airbus a menacé de supplanter complètement le 737NG de Boeing en tant qu'aéronef monocouloir de la compagnie aérienne".[2167] Selon eux, la menace de perdre American Airlines, client de longue date de Boeing exclusivement, a amené Boeing à lancer le 737MAX[2168], initiative qui a fait qu'American Airlines a finalement décidé de scinder la commande et d'acheter une combinaison d'aéronefs actuels et de nouvelle génération tant d'Airbus que de Boeing.[2169] De la même façon, s'agissant de la campagne 2011-2012 concernant Norwegian Air Shuttle, les États-Unis estiment que certains éléments de preuve RCES révèlent que l'offre concernant les aéronefs actuels et de nouvelle génération de Boeing a été affectée par la nouvelle génération d'aéronefs monocouloirs d'Airbus, ce qui montre que tous les modèles de LCA monocouloirs d'Airbus et de Boeing sont en concurrence sur le même marché.[2170]

6.1278. L'Union européenne, en revanche, affirme que les résultats des campagnes de vente 2011 concernant American Airlines et 2011-2012 concernant Norwegian Air Shuttle témoignent de l'*absence* de concurrence entre les produits monocouloirs de nouvelle génération et de génération actuelle pertinents d'Airbus et de Boeing. Tout en reconnaissant que l'A320neo "a remplacé" le 737NG auprès d'American Airlines, elle soutient que cela établit non pas l'existence de "contraintes concurrentielles significatives "dans les conditions factuelles actuelles"", mais en fait seulement le fait que le 737NG ne concurrence pas l'A320neo en raison de l'efficacité énergétique supérieure de

[2164] Réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 214.
[2165] Réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 214 (citant la déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphe 79).
[2166] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 51 du Groupe spécial, paragraphe 444. Voir plus haut les paragraphes 6.1194 et 6.1195.
[2167] Réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial.
[2168] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 314; et déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 25.
[2169] "Boeing launches new 737 'MAX' to take on A320neo", *Sydney Morning Herald*, 31 août 2011 (pièce USA-116).
[2170] Réponse des États-Unis aux questions n° 49 et 50 du Groupe spécial; observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne aux questions n° 55 et 73 du Groupe spécial; et pièce USA-531 (RCES).

ce dernier.[2171] De la même façon, elle fait valoir que les éléments de preuve RCES relatifs à la campagne concernant Norwegian Air Shuttle n'empêchent pas de constater que les LCA monocouloirs actuels et de nouvelle génération devraient être dûment classés comme relevant de marchés de produits distincts.[2172] Nous ne souscrivons pas à la description donnée par l'Union européenne des conséquences qui peuvent être tirées de ces campagnes de vente.

6.1279. La campagne de vente 2011 concernant American Airlines portait sur une "commande record" de 460 dérivés différents d'aéronefs monocouloirs actuels et de nouvelle génération d'Airbus et de Boeing. En particulier, American Airlines a conclu des accords en vue d'acheter 130 A320neo, 130 A320ceo, 100 737MAX et 100 737NG.[2173] Il n'y a pas de désaccord entre les parties sur le fait qu'avant cette commande, American Airlines était un client de longue date de Boeing exclusivement, fait qui aurait donné à Boeing un avantage important dans la concurrence avec Airbus en raison des synergies découlant de l'exploitation d'une flotte composée exclusivement d'aéronefs de Boeing.[2174] Toutefois, dans la déclaration de M. Bair, il est expliqué que la campagne de vente concernant American Airlines a suivi de près le lancement par Airbus de l'A320neo, avant lequel il y avait eu "de nombreux débats parmi les producteurs, les motoristes et les clients sur l'intérêt d'équiper les modèles existants de nouveaux moteurs plutôt que d'investir dans des programmes de LCA monocouloirs entièrement nouveaux".[2175] **[***]**[2176], qui a constitué une considération importante pour American Airlines pendant la campagne de vente 2011.[2177] Par conséquent, à la fin d'août 2011, Boeing a lancé un 737MAX équipé de nouveaux moteurs et l'a proposé à American Airlines, qui est devenue l'un de ses premiers clients. Un article sur la commande d'American Airlines affirme qu'"il a été considéré que la concurrence exercée par l'A320neo d'Airbus avait forcé Boeing à décider de proposer {à American Airlines} son aéronef le plus vendu, le 737, avec un nouveau moteur plutôt que de construire un aéronef entièrement nouveau".[2178]

6.1280. Plutôt que montrer que le 737NG n'est pas en concurrence avec l'A320neo, la campagne de vente 2011 concernant American Airlines illustre clairement, à notre avis, un aspect de l'essence même de la concurrence entre Airbus et Boeing – à savoir l'introduction de produits technologiquement supérieurs dans le but de l'emporter sur la concurrence en attirant des clients acheteurs d'aéronefs monocouloirs. À la différence de l'Union européenne, nous ne pensons pas que la supériorité reconnue en matière de consommation de carburant des LCA monocouloirs de nouvelle génération d'Airbus et de Boeing signifie *nécessairement* qu'ils ne concurrencent pas les versions monocouloirs actuelles offertes par les deux sociétés. À cet égard, nous rappelons que les aéronefs de nouvelle génération des deux constructeurs sont spécifiquement conçus pour effectuer des missions qui recouperont en grande partie celles qui sont déjà effectuées par les versions actuelles. Cela implique que, pour chaque mission, la majorité des clients devront potentiellement choisir entre au moins deux aéronefs de chaque constructeur, une version actuelle et un produit de nouvelle génération.

6.1281. Toutefois, selon l'Union européenne, c'est précisément pendant la campagne 2011 concernant American Airlines "que Boeing a reconnu que le 737NG était incapable de concurrencer

[2171] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial, paragraphes 503 et 504.

[2172] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial, paragraphes 505 à 507.

[2173] "Boeing launches new 737 'MAX' to take on A320neo", *Sydney Morning Herald*, 31 août 2011 (pièce USA-116).

[2174] Ainsi que nous l'avons noté dans la procédure initiale, "{l}orsqu'une compagnie aérienne commande un modèle de LCA particulier à un constructeur donné, les gains d'efficacité que permet l'exploitation d'une flotte d'aéronefs similaires (notamment pour ce qui est des pièces détachées, de la maintenance et de la formation) favorisent les commandes complémentaires du même modèle d'aéronef, ainsi que les commandes d'autres modèles d'aéronefs du même constructeur afin de tirer parti de la communité entre les LCA de la flotte". (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1720). Voir aussi plus haut le paragraphe 6.1216.

[2175] Déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 25.

[2176] Déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 25.

[2177] "Boeing launches new 737 'MAX' to take on A320neo", *Sydney Morning Herald*, 31 août 2011 (pièce USA-116).

[2178] "Boeing launches new 737 'MAX' to take on A320neo", *Sydney Morning Herald*, 31 août 2011 (pièce USA-116).

l'A320neo sur le plan de l'efficacité énergétique, ce qui l'a poussée à lancer le 737MAX".[2179] L'Union européenne avance un argument semblable, encore que moins développé, au sujet des campagnes de vente 2011 concernant Qantas/Jetstar, AirAsia, GoAir, IndiGo, Lufthansa, TAM et Cebu Pacific Air, au sujet desquelles elle affirme que le fait qu'à l'époque, Boeing n'avait pas encore lancé le 737MAX signifiait qu'"elle ne pouvait pas offrir un produit véritablement concurrentiel par rapport à l'A320neo".[2180]

6.1282. D'après ce que nous comprenons, l'affirmation de l'Union européenne implique que *chaque fois* qu'Airbus ou Boeing déciderait d'introduire sur le marché un LCA technologiquement supérieur qui effectuerait essentiellement les mêmes missions que celles qui sont déjà effectuées par les aéronefs existants, la nouvelle offre supérieure ne rencontrerait absolument aucune concurrence de la part des modèles existants, ce qui créerait un marché monopolistique pour le producteur concerné jusqu'à ce que l'autre producteur mette sur le marché un aéronef utilisant une technologie équivalente ou supérieure. Nous estimons que c'est une thèse trop simpliste qui est difficile à concilier avec les conditions de concurrence dans la branche de production des LCA. Comme nous l'avons expliqué précédemment, l'innovation technologique est une caractéristique essentielle de la concurrence que se livrent Airbus et Boeing en vue d'attirer de nouveaux clients et les clients existants. Airbus et Boeing mettront chacune sur le marché de nouveaux produits LCA qui sont technologiquement avancés précisément pour qu'ils *l'emportent sur les aéronefs existants du concurrent*, une dynamique que l'on retrouve, à notre avis, dans la campagne de vente 2011 concernant American Airlines ainsi que dans les autres campagnes de vente 2011 mentionnées par l'Union européenne.[2181]

6.1283. Nous en venons à une conclusion semblable pour ce qui est de la campagne de vente 2011-2012 concernant Norwegian Air Shuttle. En janvier 2012, Norwegian Air Shuttle a commandé 222 aéronefs monocouloirs, comprenant 100 A320neo, 100 737MAX et 22 737NG.[2182] Comme American Airlines, avant sa commande de 2012, Norwegian Air Shuttle exploitait une flotte composée exclusivement d'aéronefs de Boeing.[2183] La commande de 2012 représentait la première vente d'aéronefs à Norwegian Air Shuttle réalisée par Airbus[2184] et, en même temps, la plus grosse vente à une compagnie aérienne européenne jamais réalisée par Boeing.[2185]

6.1284. À notre avis, les éléments de preuve RCES communiqués par les États-Unis révèlent des renseignements étayant l'existence d'une dynamique de négociation entre Boeing et Norwegian Air Shuttle qui est compatible avec l'existence d'une concurrence entre le 737NG et l'A320neo ainsi que le 737MAX. Bien que l'Union européenne décrive certains des renseignements divulgués dans les éléments de preuve RCES communiqués par les États-Unis comme étant "curieux" et propose ses propres explications RCES pour ce qui est indiqué dans la pièce pertinente, elle n'a pas mis en doute l'authenticité des déclarations faites par Boeing dans cette pièce, dont nous estimons qu'elles sont claires et sans ambiguïté. Par conséquent, bien que les autres explications proposées par l'Union européenne soient susceptibles d'éclairer ce qui aurait pu se passer lors d'une ou de plusieurs *autres campagnes de vente*, nous ne sommes pas convaincus, eu égard aux éléments de preuve dont nous disposons, qu'elles reflètent avec exactitude ce qui s'est produit lors de la campagne 2011-2012 concernant Norwegian Air Shuttle. En effet, compte tenu de la nature du

[2179] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial, paragraphe 503.

[2180] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 82; déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphe 19. Voir aussi les observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 62 du Groupe spécial.

[2181] Nous notons que les États-Unis n'ont pas spécifiquement contesté l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle Airbus a remporté en 2011 des commandes de GoAir, IndiGo, Lufthansa et TAM en raison de la supériorité de l'A320neo sur le 737NG. En outre, les commandes de 2011 de Qantas/Jetstar, AirAsia et Cebu Pacific Air nous donnent à penser que la même raison peut expliquer pourquoi Airbus a réalisé les ventes correspondantes.

[2182] Communiqué de presse d'EADS, "Norwegian commits to 100 A320 neo aircraft", janvier 2012 (pièce USA-189); et communiqué de presse de Boeing, "Boeing and Norwegian announce order for 100 737MAX, 22 Next-Generation 737s", janvier 2012 (pièce USA-191).

[2183] Communiqué de presse de Boeing, "Boeing and Norwegian announce order for 100 737MAX, 22 Next-Generation 737s", janvier 2012 (pièce USA-191); et Andrew Parker, "Norwegian carrier aims high with 222 aircraft orders", *Financial Times*, janvier 2012 (pièce USA-192).

[2184] Meera Bhatia, "Norwegian airlines order $21.5 Billion in Boeing, Airbus jets to Squeeze SAS", Bloomberg, janvier 2012 (pièce USA-193).

[2185] Andrew Parker, "Norwegian carrier aims high with 222 aircraft orders", *Financial Times*, janvier 2012 (pièce USA-192).

document RCES que les États-Unis ont communiqué comme élément de preuve, nous avons du mal à interpréter les déclarations en cause comme constituant une description moins qu'exacte de la dynamique effective et de l'état des négociations entre Boeing et Norwegian Air Shuttle à l'attention des décideurs de Boeing.

6.1285. Une autre critique que l'Union européenne formule au sujet des éléments de preuve RCES des États-Unis relatifs à la campagne 2011-2012 concernant Norwegian Air Shuttle est que même si les déclarations de Boeing invoquées par les États-Unis ne sont pas mises en doute, elles n'empêchent pas de constater que l'A320neo et le 737MAX sont sur un marché de produits distinct de celui où se trouve le 737NG.[2186] Nous notons toutefois qu'en formulant cette critique, l'Union européenne n'exclut pas la possibilité que les mêmes déclarations puissent également *étayer* l'existence d'une concurrence entre ces modèles de LCA. Par conséquent, la critique de l'Union européenne n'affaiblit pas la pertinence des renseignements RCES des États-Unis pour leur démonstration de l'existence d'un seul marché de produits LCA monocouloirs.

Conclusion concernant le marché de produits allégué des LCA monocouloirs de passagers

6.1286. Nous rappelons que le désaccord entre les parties au sujet de l'existence et de la nature de la concurrence entre les aéronefs monocouloirs d'Airbus et de Boeing ne porte que sur la question de savoir si la gamme des aéronefs de nouvelle génération des deux producteurs est en concurrence avec leurs versions actuelles de ces aéronefs. Notre examen minutieux des arguments des parties et des éléments de preuve qui ont été communiqués dans le présent différend nous amène à conclure que le degré de substitution du côté de la demande qui existe entre ces deux gammes d'aéronefs monocouloirs est suffisant pour confirmer l'affirmation des États-Unis selon laquelle, aux fins des disciplines de l'Accord SMC relatives au préjudice grave, tous les aéronefs monocouloirs d'Airbus et de Boeing sont en concurrence sur un seul et même marché de produits. Nous arrivons à cette conclusion sur la base de toutes les considérations qui précèdent, que nous résumons comme suit.

6.1287. Premièrement, il y a un degré élevé de communité entre les caractéristiques physiques, les utilisations finales et les clients de toutes les versions de nouvelle génération et actuelles des aéronefs monocouloirs d'Airbus et de Boeing. En particulier, tous les aéronefs de la gamme des aéronefs monocouloirs des deux producteurs ont des capacités en sièges, des envergures de voilure, des longueurs et des poids maximum au décollage qui sont très semblables, voire identiques. La seule caractéristique qui distingue clairement les aéronefs de nouvelle génération des versions actuelles est leur efficacité énergétique supérieure (15%-16%), qui leur permet d'effectuer des vols plus longs avec les mêmes poids au décollage. Toutefois, plutôt que de tirer parti de cette plus grande distance franchissable afin de desservir des routes plus longues, l'acheteur type d'un aéronef monocouloir cherchera à exploiter l'avantage en matière de consommation de carburant que présente un aéronef de nouvelle génération afin de réduire les coûts d'exploitation sur les *mêmes routes et missions* que celles qui sont déjà assurées par la version actuelle de l'aéronef. On peut donc considérer la nouvelle génération d'aéronefs monocouloirs d'Airbus et de Boeing comme des versions modernisées, plus économes en carburant, des monocouloirs actuellement offerts, principalement conçues pour effectuer les mêmes missions que celles qui sont déjà assurées par les clients existants acheteurs d'aéronefs monocouloirs. Il s'ensuit qu'un client type qui souhaite acheter un aéronef monocouloir devra *potentiellement choisir* entre deux aéronefs de chaque constructeur, une version actuelle et un produit de nouvelle génération.

6.1288. Deuxièmement, l'efficacité énergétique supérieure de la nouvelle génération d'aéronefs monocouloirs d'Airbus et de Boeing ne signifie pas que ces aéronefs soient insensibles à la concurrence exercée par les versions actuelles. Bien que l'analyse des VAN présentée par l'Union européenne dans la déclaration complémentaire de M. Mourey démontre que l'A320neo a un avantage sur l'A320ceo en matière de consommation de carburant *lorsque les deux aéronefs sont livrés à la même date*, les deux parties admettent que cet avantage peut être compensé lorsqu'un client ayant un besoin de capacité à court terme estime que le coût correspondant au fait d'attendre qu'un aéronef de nouvelle génération soit disponible l'emporte sur les avantages liés à sa meilleure efficacité énergétique. Bien entendu, cela est possible parce que l'évaluation que fait

[2186] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial, paragraphe 508.

un client de la valeur économique des modalités et conditions de l'offre qui lui est faite pour un aéronef dépendra non seulement des performances en matière de consommation de carburant de l'aéronef considéré, mais aussi d'autres facteurs tels que le prix, les coûts d'exploitation (autres que l'efficacité énergétique), la capacité en sièges, la distance franchissable, l'emport de fret ainsi que les dates de livraison. Par conséquent, dans la mesure où l'analyse des VAN de l'Union européenne montre que l'A320ceo ne peut pas compenser l'avantage que présente l'A320neo en matière de consommation de carburant par une réduction de prix[2187] lorsque *les deux aéronefs sont livrés à la même date*, il ne s'ensuit pas automatiquement que l'A320ceo ne pourra jamais être offert à un prix qui, compte tenu d'autres modalités et conditions potentiellement importantes telles que les dates de livraison, compensera l'efficacité énergétique de l'A320neo. À notre avis, ces considérations démontrent non seulement que les versions actuelles des aéronefs monocouloirs d'Airbus et de Boeing sont en concurrence avec les modèles de nouvelle génération, mais aussi que cette concurrence entraînera inévitablement des contraintes réciproques en matière de prix, dont l'importance dépendra, et variera en fonction, des caractéristiques particulières des exigences des différents clients et des différentes campagnes de vente.

6.1289. Troisièmement, nous ne considérons pas que les campagnes de vente 2011 concernant AirAsia, Cebu Pacific Air, GoAir, IndiGo, Lufthansa, Qantas/Jetstar et TAM, dans lesquelles Airbus a remporté un nombre significatif de commandes d'A320neo, soient des exemples de situations dans lesquelles des clients ont estimé que les versions de nouvelle génération et les versions actuelles des aéronefs monocouloirs d'Airbus et de Boeing n'étaient pas en concurrence. Au lieu de cela, selon nous, le fait que plusieurs compagnies aériennes ont choisi d'acheter l'A320neo *plutôt que le 737NG* donne simplement à penser que chacun des clients concernés a estimé que l'A320neo correspondait mieux à son modèle économique et à ses objectifs stratégiques, eu égard à la valeur économique offerte par *chaque aéronef,* y compris les modalités et conditions de vente proposées. Pour admettre que le 737NG n'était pas en concurrence avec l'A320neo lors de ces ventes, il faudrait que nous soyons convaincus qu'en l'absence de l'A320neo, les mêmes compagnies aériennes auraient préféré *ne pas acheter d'aéronef du tout* – autrement dit, qu'à l'époque des ventes, l'A320neo avait un monopole temporaire. Toutefois, le petit nombre d'éléments de preuve dont nous disposons en ce qui concerne ces ventes n'étaye pas cette thèse. De plus, vu les conditions de concurrence dans la branche de production des LCA et les autres constatations que nous avons formulées plus haut, nous avons du mal à admettre que l'A320neo ait été vendu sur un marché monopolistique (temporaire).

6.1290. De la même façon, le fait qu'Airbus a réussi à remporter un nombre considérable de ventes auprès d'American Airlines et de Norwegian Air Shuttle, clients de Boeing exclusivement, en 2011 et en 2012, nous donne à penser que les modalités et conditions de l'A320neo, examinées à la lumière de ses caractéristiques de performance, étaient capables de compenser l'"avantage {potentiellement} important en matière de coût" que Boeing aurait eu dans ces campagnes en raison des flottes composées exclusivement d'aéronefs monocouloirs de Boeing exploitées par ces clients. Compte tenu de cela, le fait que Boeing a lancé le 737MAX au cours des dernières étapes de la campagne concernant American Airlines en réponse à la présence de l'A320neo illustre le rôle que l'innovation technologique joue dans le renforcement de la *compétitivité* des offres de monocouloirs d'Airbus et de Boeing. À notre avis, ce fait montre non pas que le 737NG ne concurrence pas suffisamment l'A320neo pour que l'on puisse conclure que les deux aéronefs sont sur des marchés de produits différents, mais seulement que l'A320neo, compte tenu des modalités et conditions auxquelles il était offert dans cette campagne de vente, était un concurrent très sérieux.

6.1291. Par conséquent, dans les deux séries de campagnes de vente, le succès de l'A320neo par rapport au 737NG, avec ou sans le 737MAX, implique non pas que les clients concernés ne considéraient pas que tous ces aéronefs étaient substituables, mais seulement que les caractéristiques particulières de l'A320neo par rapport à celles du 737NG, considérées à la lumière des modalités et conditions des offres respectives d'Airbus et de Boeing pour ces aéronefs, représentaient une meilleure proposition de valeur pour leur entreprise. Dans la mesure où la raison du succès de l'A320neo peut être attribuée à son efficacité énergétique supérieure, les campagnes de vente démontrent donc comment Airbus et Boeing utilisent l'innovation

[2187] Nous rappelons que l'Union européenne n'a pas divulgué les renseignements concernant les concessions sur les prix qui ont été utilisés dans la déclaration complémentaire de M. Mourey pour arriver à cette conclusion. Voir plus haut le paragraphe 6.1262.

technologique dans le cadre de leur stratégie visant à *l'emporter sur la concurrence en attirant des clients acheteurs d'aéronefs monocouloirs*.

6.1292. Pour toutes les considérations qui précèdent, et à la lumière de la totalité des éléments de preuve que nous avons examinés, nous constatons que les États-Unis ont établi que toutes les offres de LCA monocouloirs d'Airbus et de Boeing exercent un degré suffisant de contraintes concurrentielles les unes sur les autres pour qu'elles doivent être considérées comme relevant du même marché de produits aux fins des allégations de préjudice grave qu'ils formulent au titre de l'Accord SMC.

Marché allégué des LCA bicouloirs de passagers

6.1293. Les États-Unis soutiennent que les familles de LCA de passagers 767, 777 et 787 de Boeing sont en concurrence sur un seul et même marché de produits que les familles A330 et A350XWB d'Airbus.[2188] Tout en reconnaissant qu'il existe une différence plus grande entre les caractéristiques et spécifités fondamentales de ces aéronefs qu'entre celles des LCA monocouloirs offerts par Airbus et Boeing, ils font valoir qu'il y a d'importants chevauchements entre tous les modèles qui les rendent potentiellement attrayants pour un large éventail de clients.[2189] L'Union européenne, en revanche, fait valoir qu'il y a un certain nombre de marchés distincts pour ces cinq familles de LCA de passagers d'Airbus et de Boeing. En particulier, elle affirme que l'A350XWB et le 787 sont en concurrence étroite sur le même marché de produits des aéronefs de nouvelle génération technologiquement avancés et économes en carburant, et que l'A330 et le 777 se vendent chacun sur leur propre marché monopolistique distinct, celui des petis aéronefs moyen-courriers (dans le cas de l'A330) et celui des grands aéronefs long-courriers (dans le cas du 777) qui peuvent être livrés à court terme. S'agissant du 767, elle soutient que sa technologie, d'après les allégations, "dépassée" et "inférieure" implique qu'il n'est pas en concurrence sur le même marché de produits que l'A330 et qu'en tout état de cause, il a été remplacé par le 787.[2190]

6.1294. Comme les arguments avancés en relation avec le marché de produits allégué des LCA monocouloirs, les affirmations des parties relatives au degré de concurrence entre les 767, 777, 787, A330 et A350XWB ont été axées principalement sur la *substituabilité du côté de la demande*, l'argumentation avancée en ce qui concerne la *substituabilité du côté de l'offre* n'étant que très limitée.[2191] Le débat a donc été centré sur la mesure dans laquelle: a) les caractéristiques physiques et de performance, les utilisations finales et les clients des 767, 777, 787, A330 et

[2188] Les États-Unis font valoir aussi que le marché allégué des LCA bicouloirs de passagers inclut l'A340. Nous notons toutefois que la présence sur le marché de cette famille de LCA d'Airbus a pris fin avant le début de la période postérieure à la mise en œuvre quand Airbus a mis fin au programme relatif à l'A340 en novembre 2011. Par conséquent, la famille de LCA A340 d'Airbus n'est plus disponible et ne peut donc pas entrer dans le champ du marché allégué des LCA bicouloirs de passagers qui existe aujourd'hui.

[2189] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 471 à 484.

[2190] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 607 à 619; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 626 à 628; et réponse de l'Union européenne à la question n° 70 du Groupe spécial.

[2191] Même si les parties conviennent que tous les "modèles dérivés d'une famille de bicouloirs donnée {d'Airbus et de Boeing} (par exemple le 777-200ER et le 777-300ER) sont produits sur les mêmes chaînes d'assemblage, et {que} la même chaîne peut alterner entre les modèles dérivés avec peu de perturbations du processus de production", elles tirent des conclusions différentes quant à ce que cela implique pour la démonstration de l'existence d'un ou de multiples marchés de produits bicouloirs. (Déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 32; réponse de l'Union européenne à la question n° 78 du Groupe spécial; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 78 du Groupe spécial). À notre avis, la pertinence et le bien-fondé des positions des parties dépendra en fin de compte de nos constatations concernant la mesure dans laquelle les cinq familles de LCA bicouloirs d'Airbus et de Boeing sont suffisamment substituables du point de vue de la demande. Si nous acceptions le point de vue des États-Unis selon lequel les cinq familles sont toutes suffisamment substituables, alors il ne serait pas nécessaire d'examiner la question de la substituabilité du côté de l'offre puisque nous aurions déjà constaté que les produits pertinents sont en concurrence les uns contre les autres. Le fait que Boeing et Airbus peuvent être en mesure d'"alterner {leurs activités de production} entre les modèles dérivés avec peu de perturbations" ne contribuerait guère à l'analyse pour ce qui est de comprendre ce qu'est la gamme de produits entrant dans le champ du marché pertinent. D'un autre côté, si nous souscrivions aux affirmations de l'Union européenne au sujet de l'absence de la substituabilité du côté de la demande requise entre les produits pertinents, alors les faits susmentionnés concernant le degré de substituabilité du côté de l'offre existant entre les "modèles dérivés" de LCA d'Airbus et de Boeing (et, en particulier, l'absence de toute substituabilité du côté de l'offre *entre les familles de LCA*) n'affaibliraient pas la théorie de l'Union européenne concernant les marchés de produits multiples.

A350XWB; b) l'existence et la nature de toutes contraintes en matière de prix entre différentes paires de ces produits LCA; et c) les éléments de preuve concernant un certain nombre de campagnes de vente démontraient que les 767, 777, 787, A330 et A350XWB étaient suffisamment substituables du point de vue des clients pour pouvoir être considérés comme relevant tous du même marché de produits. Nous étudions le bien-fondé des arguments des parties concernant chacune de ces trois questions dans les sous-sections qui suivent.

Caractéristiques physiques et de performance, utilisateurs finals et clients

6.1295. Le tableau suivant contient les renseignements fournis par les parties en ce qui concerne certaines des caractéristiques physiques de performance de base des 767, 777, 787, A330 et A350XWB:

Tableau 17: Caractéristiques physiques et de performance de base des LCA bicouloirs d'Airbus et de Boeing[2192]

Modèle	Nombre type de sièges (Airbus/ Boeing)	Poids maximum au décollage (t) (Airbus/ Boeing)	Distance maximale franchissable (NM) (pleine capacité) (Airbus/ Boeing)	Longueur (m)	Envergure de la voilure (m) (Airbus/ Boeing)	Prix catalogue 2011 (millions de $EU)
767-300ER	214/218	187/206	5 600/5 960	55	48	173,1
787-8	246/242	228/251	7 350/7 770	57	60	193,5
A330-200	246/245	238/262	6 850/6 890	59	60	200,8
A350XWB-800	276/256	259/286	8 200/7 750	61	65	236,6
787-9	280/280	247/277	7 600/8 155	63	60	227,8
A330-300	300/275	235/259	5 600/5 635	64	60	222,5
777-200ER	302/314	298/328	7 350/7 510	64	61	244,7
777-200LR	269/314	347/383	9 200/9 290	64	65	275,8
A350XWB-900	315/299	268/295	7 750/7 195	67	65	267,6
A350XWB-1000	369/344	308/340	8 000/7 775	74	65	299,7
777-300ER	360/386	351/388	7 650/7 825	74	65	298,3

6.1296. Les données figurant dans le tableau 17 révèlent que l'écart entre les caractéristiques physiques et de performance de base des familles 767, 777, 787, A330 et A350XWB de LCA d'Airbus et de Boeing est plus grand que les différences existant entre les familles A320 et 737. Il apparaît aussi que l'écart est relativement plus grand, non seulement entre les familles, mais aussi entre les modèles au sein d'une même famille. Néanmoins, il est évident qu'il y a aussi un certain nombre de chevauchements et de points de similitude entre les onze modèles d'aéronefs bicouloirs.

6.1297. S'agissant du nombre type de sièges, les possibilités offertes par la gamme des 6 aéronefs de Boeing vont de 218 sièges sur le 767-300ER à 386 sièges sur le 777-300ER, avec une différence de 81 sièges entre le plus petit et le plus grand des modèles de 777 (sur la base de la moyenne des estimations d'Airbus et Boeing concernant le nombre de sièges). De la même façon, les 5 aéronefs d'Airbus permettent d'asseoir de 246 passagers sur l'A330-200 à 369 passagers sur l'A350XWB-1000, avec une différence de 91 sièges entre le plus petit et le plus grand des modèles d'A350XWB (sur la base de la moyenne des estimations d'Airbus et Boeing concernant le nombre de sièges). Du point de vue des familles d'aéronefs, il y a un chevauchement clair et substantiel entre les capacités type en matière de sièges offertes par quatre des cinq familles, le 767-300ER comptant seulement 27 à 31 et 42 à 56 sièges de moins que l'A330-200 et l'A350XWB-800, respectivement.

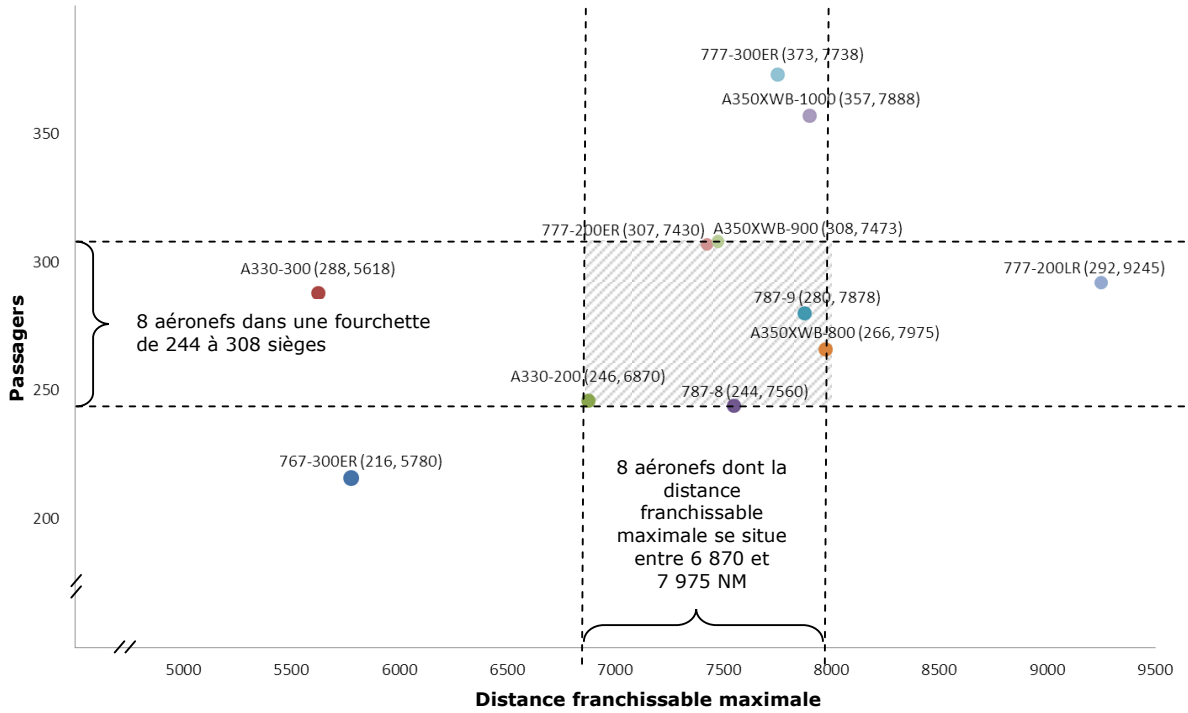
6.1298. Les distances franchissables maximales des aéronefs de Boeing vont de 5 960 NM (milles marins) pour le 767-300ER à 9 290 NM pour le 777-200LR. Là encore, les distances franchissables des aéronefs offerts par Airbus chevauchent ces possibilités, allant de 5 600 NM pour l'A330-300 à

[2192] À l'exclusion de l'A380 et du 747-8I. Les données utilisées dans ce tableau ont été tirées de la déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), tableau 6; et de la déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 31. Comme cela a déjà été noté, les parties ont attribué la divergence entre les chiffres qu'elles ont fournis aux différentes séries de règles et hypothèses utilisées par Airbus et Boeing pour calculer les données correspondantes. (Réponse de l'Union européenne à la question n° 159 du Groupe spécial; observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 159 du Groupe spécial)

8 200 NM pour l'A350XWB-800. S'agissant des familles d'aéronefs, il y a un chevauchement clair et substantiel entre les distances franchissables maximales des familles 777, 787 et A350XWB, la distance maximale de l'A330-200 se situant dans une fourchette de 500 à 900 NM des distances franchissables maximales du 787-8 et du 777-200ER, et dans une fourchette de 400 à 900 NM de la distance franchissable maximale de l'A350XWB-900. L'A330-300 et le 767-300ER ont en commun une distance franchissable maximale très semblable, puisque les deux aéronefs sont capables de franchir une distance inférieure de 900 NM et 1 250 NM, respectivement, à la distance franchissable maximale de l'A330-200.

6.1299. Les options offertes par les cinq familles de LCA bicouloirs d'Airbus et de Boeing en ce qui concerne la capacité en sièges et la distance franchissable peuvent être représentées graphiquement comme suit[2193]:

Figure 9: Options concernant la capacité en sièges et la distance franchissable des bicouloirs



6.1300. Il ressort de ce graphique qu'indépendamment du point de savoir si un client est plus intéressé par une capacité en sièges ou une distance franchissable, il devra prendre en considération de multiples combinaisons de LCA d'Airbus et de Boeing possédant des caractéristiques physiques et de performance comparables, 8 modèles différents étant à la disposition des clients qui souhaitent étudier les aspects économiques des aéronefs ayant *soit* la capacité de transporter de 244 à 308 passagers[2194], *soit* le possibilité de franchir des distances allant de 6 870 NM à 7 975 NM.[2195] De plus, six modèles différents seraient à la disposition des clients intéressés par un aéronef ayant *à la fois* la capacité de transporter de 244 à 308 passagers *et* une distance franchissable maximale de 6 870 NM à 7 975 NM. Par conséquent, du point de vue de la capacité en sièges et de la distance franchissable maximale, les cinq familles de LCA

[2193] Pour chaque aéronef, les chiffres concernant le nombre de sièges et la distance franchissable maximale utilisés aux fins de ce graphique représentent la moyenne des valeurs fournies par Airbus et Boeing qui sont indiquées dans le tableau présenté ci-dessus.

[2194] Les trois modèles qui sont situés en dehors de cette fourchette de sièges sont: a) le 767-300ER (216 sièges); b) l'A350XWB-1000 (356 sièges); et c) le 777-300ER (373 sièges).

[2195] Les trois modèles qui sont situés en dehors de cette fourchette de distances franchissables maximales sont: a) l'A330-300 (5 618 NM); b) le 767-300ER (5 780 NM); et c) le 777-200LR (9 245 NM).

bicouloirs d'Airbus et de Boeing couvrent un large éventail d'utilisations finales qui se chevauchent[2196], quatre de ces familles se situant relativement près les unes des autres.

6.1301. Les deux parties conviennent que même s'il est pertinent pour une détermination des marchés de produits, le chevauchement des utilisations finales à lui seul n'est pas suffisant pour démontrer que deux ou plusieurs produits LCA s'imposent mutuellement des contraintes concurrentielles.[2197] Néanmoins, eu égard au "degré élevé de chevauchement" entre les utilisations potentielles des aéronefs bicouloirs d'Airbus et de Boeing, les États-Unis font valoir que lorsque tous les facteurs affectant la décision d'achat d'un client sont pris en compte, la valeur des diverses caractéristiques de différents aéronefs pour l'activité d'un client peut être réduite ou éliminée par des concessions sur les prix, ce qui rend les cinq familles d'aéronefs bicouloirs potentiellement substituables.[2198]

6.1302. Selon l'Union européenne, toutefois, les offres d'Airbus et de Boeing en matière de bicouloirs "diffèrent sensiblement quant aux caractéristiques de performance et donc quant à leur adéquation avec les exigences des clients en matière de missions pour la desserte des réseaux de routes aériennes".[2199] Pour certaines paires d'aéronefs, l'Union européenne soutient que ces différences sont si grandes qu'elles ne peuvent pas être surmontées ou seraient "très difficiles" à surmonter par une réduction de prix.[2200] Elle affirme donc que les avantages en matière de coûts d'exploitation et de maintenance offerts par les LCA bicouloirs de nouvelle génération d'Airbus et de Boeing, les familles A350XWB et 787, sont si grands que les clients qui sont en mesure d'attendre des créneaux de livraison ne les considèrent pas comme étant substituables à l'une quelconque des versions de l'A330, du 767 ou du 777, ce qui fait qu'ils se font concurrence sur leur propre marché distinct des produits LCA bicouloirs technologiquement avancés.[2201] D'un autre côté, pour les acheteurs d'aéronefs qui recherchent une capacité additionnelle à court terme (c'est-à-dire les clients qui ne peuvent pas attendre que des créneaux de livraison soient disponibles pour l'A350XWB et le 787), l'Union européenne estime qu'un choix sera fait entre les familles A330 et 777, dont elle affirme qu'elles offrent l'une et l'autre des performances supérieures à celles du 767.[2202] À cet égard, elle soutient que le choix entre les familles A330 et 777 sera guidé par les avantages relatifs en matière de performances de chaque aéronef par rapport à l'autre pour les missions pour lesquelles ces aéronefs sont *optimisés*. En particulier, elle fait valoir que les "performances médiocres du 777 sur des missions (du point de vue de la distance franchissable moyenne et du nombre de passagers) pour lesquelles l'A330 est optimisé" impliquent qu'un client souhaitant desservir une route aérienne relativement plus courte avec un plus petit nombre de passagers préférera l'A330. De la même façon, les "performances médiocres de l'A330 sur des missions (distances franchissables plus longues et davantage de passagers) pour lesquelles le 777 a été conçu (pour autant que l'A330 soit tout simplement capable de réaliser ces

[2196] Déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphes 34 à 36; déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 99, 107 et 115 (expliquant que le "787 et les versions plus petites de l'A350XWB sont à peu près de la même taille que l'A330, mais avec des distances franchissables plus longues. Ils peuvent donc effectuer les mêmes missions que celles pour lesquelles l'A330 est généralement commandé", que le 767 et l'A330 "sont à peu près de la même taille, même si le 767 est un peu plus petit, et qu'ils franchissent des distances comparables", et que le "777, comme la version la plus grande de l'A350XWB … a une capacité en sièges supérieure à celle de l'A330. De ce fait, les compagnies aériennes utilisent généralement le 777 et l'A330 pour des missions différentes").

[2197] Réponse de l'Union européenne aux questions n° 52 et 75 à 77 du Groupe spécial; observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne aux questions n° 52 et 75 du Groupe spécial; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 473; et déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 36.

[2198] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 447 et 473; réponse des États-Unis à la question n° 48 du Groupe spécial; observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 48 du Groupe spécial; déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphes 17 et 36; et déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphe 57.

[2199] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 649.

[2200] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 633 à 643 (exposant les résultats des analyses des VAN effectuées dans la déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphes 32 à 63); et réponse de l'Union européenne à la question n° 158 du Groupe spécial. Nous examinons la validité des analyses des VAN dans la sous-section suivante.

[2201] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 612; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 628, 636 et 637.

[2202] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 618; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 634 et 635; réponse de l'Union européenne à la question n° 70 du Groupe spécial; et déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 107 à 114.

missions)" démontrent que les compagnies aériennes ne considèrent pas en général que les deux modèles de LCA sont substituables.[2203]

6.1303. Les États-Unis ne souscrivent pas au point de vue de l'Union européenne, faisant valoir que les implications des avantages relatifs en matière de performances des cinq familles d'aéronefs bicouloirs ne sont pas importantes au point de démontrer qu'elles ne peuvent pas être considérées comme relevant toutes du même marché de produits. Ils soulignent que l'incidence des avantages relatifs en matière de performances variera en fonction des conditions de la demande à laquelle est confrontée une compagnie aérienne particulière dans le contexte de son modèle économique spécifique. Selon eux, par conséquent, lorsque par exemple une compagnie aérienne exploite une route relativement courte pour laquelle la demande de transport de passagers est forte, il peut être rationnel pour elle du point de vue économique d'utiliser des aéronefs bicouloirs franchissant une distance plus longue avec une plus grande capacité en sièges, plutôt que des aéronefs bicouloirs plus petits ayant une distance franchissable plus courte qui seraient normalement plus efficaces pour transporter un plus petit nombre de passagers sur la même distance. À l'inverse, une compagnie aérienne peut vouloir assurer des fréquences plus nombreuses correspondant mieux à son réseau et donc choisir des bicouloirs plus petits plutôt que des bicouloirs plus grands qui pourraient aussi desservir avantageusement les mêmes routes.[2204]

6.1304. Il n'est pas contesté que les LCA bicouloirs de nouvelle génération d'Airbus et de Boeing présentent des avantages en matière de coûts d'exploitation et de maintenance par rapport aux familles 767, 777 et A330.[2205] Toutefois, comme cela est expliqué ailleurs dans le présent rapport, la supériorité technologique d'un modèle de LCA d'Airbus ou de Boeing sur d'autres n'implique pas automatiquement que ce modèle ne sera pas dans un rapport de concurrence avec d'autres modèles de LCA d'Airbus et de Boeing technologiquement inférieurs.

6.1305. Nous rappelons que l'introduction de modèles de LCA technologiquement avancés joue un rôle clé dans la concurrence entre Airbus et Boeing en vue d'attirer de nouveaux clients et les clients existants. Comme l'Union européenne le reconnaît, "Airbus et Boeing se font concurrence en vue d'améliorer la technologie des aéronefs et d'appliquer de nouvelles technologies aux produits existants et nouveaux qu'elles offrent de manière à maximiser l'adéquation de ces produits avec les besoins actuels de la clientèle et les besoins que les clients et/ou les constructeurs prévoient pour l'avenir."[2206] En outre, selon l'Union européenne, "{l'}innovation technologique qui se traduit par un avantage substantiel sur le plan de la valeur pour le client pour le produit d'un constructeur par rapport à celui du concurrent obligera souvent ledit concurrent à répondre avec ses propres produits nouveaux ou améliorés".[2207] Bien entendu, un producteur d'aéronefs sera "contraint" de répondre de cette manière lorsque ses produits plus anciens perdront régulièrement *des ventes potentielles* au profit des aéronefs technologiquement avancés, plus modernes, offerts par son concurrent. Par conséquent, le but même de l'innovation technologique entreprise par Airbus et Boeing est de détourner la clientèle de la gamme des LCA existants de l'autre et ainsi de *l'emporter sur la concurrence* en remportant de nouvelles ventes. Comme cela est expliqué dans la déclaration de Mme Pendaries:

> D'une manière générale, pour qu'un programme d'aéronefs *soit concurrentiel sur le marché*, il est nécessaire que l'aéronef incorpore une technologie ultra moderne, *de manière à offrir aux clients des avantages significatifs par rapport aux aéronefs plus anciens de taille analogue.* Un constructeur vise à atteindre ces niveaux d'amélioration – principalement sous la forme d'une baisse des coûts d'exploitation et/ou d'un

[2203] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 614 et 615; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 638 à 642; et déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 115 à 128.

[2204] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 471 à 473; observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 75 du Groupe spécial; et déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphes 16, 17 et 34 à 36.

[2205] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 477 et 483; déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphes 39 et 41; première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 612; déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 129 à 135; et Sophie Pendaries, responsable de la commercialisation de l'A350XWB, Airbus, "Statement on the Market Significance of Technological Innovations to the A350XWB Programme", 5 juillet 2012, (déclaration de Mme Pendaries) (pièce EU-17) (RCC).

[2206] Réponse de l'Union européenne à la question n° 48 du Groupe spécial.

[2207] Réponse de l'Union européenne à la question n° 48 du Groupe spécial.

> accroissement du potentiel de recettes – *qui ne peuvent normalement pas être compensés par des réductions de prix sur les aéronefs de génération plus ancienne*. Le bénéfice de coûts plus faibles ou de recettes plus importantes est recueilli, année après année, pendant la durée de vie très longue de l'aéronef, ce qui se traduit par un avantage sur le plan de la valeur actuelle qu'*un constructeur d'aéronefs de génération plus ancienne ne pourra pas compenser facilement par des réductions de prix*.[2208] (pas d'italique dans l'original)

6.1306. Bien que l'on ne puisse pas exclure que par suite de cette dynamique concurrentielle, Airbus et/ou Boeing puissent être en mesure d'introduire un LCA qui est si avancé/ou si spécifiquement conçu pour une application particulière par rapport à tous les autres qu'il s'empare d'un segment entièrement nouveau de la demande qui n'existait pas auparavant (et auquel, par conséquent, les LCA existants ne peuvent aucunement satisfaire), le fait que tant Airbus que Boeing s'efforcent généralement de produire des aéronefs qui satisfont à de *multiples exigences* afin de répondre à la *demande globale* (elle-même diverse et influencée par une multitude de facteurs)[2209] donne à penser qu'il est probable que même les modèles de LCA les plus nouveaux et les plus technologiquement avancés se trouveront dans un rapport de concurrence avec les modèles plus anciens de LCA existants. Sans aucun doute, les éléments de preuve que nous avons examinés en ce qui concerne les ventes initiales et actuelles d'Airbus et ses attentes en matière de commercialisation de l'A350XWB donnent à penser que c'est, en effet, ce qu'Airbus pense qu'il se produira pour l'A350XWB – à savoir qu'il devra concurrencer plus que le seul 787 pour maximiser les ventes.

6.1307. Le fait que la famille A350XWB a été initialement pensée et conçue par Airbus pour remporter des ventes contre la famille 787 mais pas seulement est étayé par un certain nombre de documents, à commencer par l'analyse de rentabilité de l'A350XWB[2210], dont nous rappelons qu'elle énonce la justification économique qui a éclairé la décision de lancer le nouveau projet de développement. De la même façon, un autre document RCES, la lettre d'Airbus à **[***]** fournit une confirmation explicite de ce fait.[2211] En outre, une diapositive tirée d'une présentation PowerPoint faite par EADS lors de la "réunion de lancement" de l'A350XWB en décembre 2006 compare diverses caractéristiques de performance de l'A350XWB-900 ("Sièges (3 classes), distance franchissable théorique, masse à vide constructeur par siège, carburant cale par siège, décaissements d'exploitation par siège" et "classification des nuisances sonores à Londres") avec celles du 787-9 *et du 777-200ER*.[2212] À notre avis, le fait qu'Airbus a choisi de mettre en avant les avantages allégués en matière de performance de l'A350XWB-900 par rapport au 787-9 *et au 777-200ER* au moment du lancement donne à penser qu'elle devait s'attendre à ce que des clients potentiels souhaitent connaître les caractéristiques relatives en matière de performances des *trois aéronefs*. Cette interprétation des attentes d'Airbus non seulement transparaît dans ce qui a été rapporté dans la presse à peu près à l'époque du lancement de l'A350XWB[2213], mais est aussi confirmée dans la déclaration faite par M. Christian Scherer, directeur des programmes futurs d'Airbus, dans la procédure initiale, où il expliquait ce qui suit:

[2208] Déclaration de Mme Pendaries (pièce EU-17) (RCC), paragraphe 10.

[2209] Voir plus haut les paragraphes 6.1219 à 6.1222. Voir aussi la réponse de l'Union européenne aux questions n° 48 et 49 du Groupe spécial; la déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 44 à 71; la réponse des États-Unis aux questions n° 48 et 49 du Groupe spécial; et la déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphes 10 à 12 et 16 et 17.

[2210] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositives 11, 21, 51, 92 et 93.

[2211] Lettre, **[***]**, **[***]** (pièce EU-393) (RCES).

[2212] "A350 XWB – xtra efficiency", diapositive 22 tirée de "Taking the lead: the A350 XWB", présentation d'EADS/Airbus, 4 décembre 2006 (pièce USA-350), diapositive 22.

[2213] Voir aussi Robert Wall, "Airbus Relaunches A350", *Aviation Week*, 10 décembre 2006 (pièce EU-98); "Time for a new, improved model: Airbus gets to work on its medium-sized aircraft, but deeper problems remain", *The Economist*, 20 juillet 2006 (pièce USA-28); Scott Hamilton, "A350 Redesign Threatens Boeing 777; Boeing prepares 787 for Challenge", *Leeham.net*, 6 juin 2006, (pièce initiale US-141) (pièce USA-27); Ameet Sachdev, "Airbus redesigns its strategy for long haul: A350 line to carry bulk of the load", *Chicago Tribune*, 18 juillet 2006 (pièce EU-99); et Guy Norris, "Airline criticism of Airbus A350 forces airframer to make radical changes to fuselage, wing and engines", *Flight International*, 8 mai 2006 (pièce USA-26).

> L'A350XWB-800 a été conçu pour concurrencer le 787-8 et le 787-9, alors que l'A350XWB-900 et l'A350XWB-1000 ont été conçus pour concurrencer les LCA de 300 à 400 sièges de Boeing, c'est-à-dire la famille 777.[2214]

6.1308. Dans les années qui ont suivi le lancement de l'aéronef, Airbus a continué de commercialiser la famille A350XWB en tant qu'aéronefs remplaçant à la fois le 787 *et le 777*. Ainsi, par exemple, une diapositive tirée d'une présentation PowerPoint d'Airbus faite en 2008 compare côte à côte la famille A350XWB avec le 787 *et le 777*, décrivant la première comme "une nouvelle famille d'aéronefs technologiquement supérieurs" et les deuxièmes comme "deux types d'aéronefs ayant une génération d'écart".[2215] De même, le 22 juin 2011, Airbus a fait une présentation PowerPoint à l'intention des participants lors du petit déjeuner de travail avec les investisseurs organisé par EADS au Bourget ("EADS – Le Bourget Investor Breakfast Meeting") qui incluait une diapositive montrant les trois versions de la famille A350XWB juste en regard de deux encadrés représentant les familles 787 *et 777*. Comme lors de la présentation de 2008, la diapositive de 2011 décrivait la famille A350XWB comme "Une nouvelle famille d'aéronefs technologiquement supérieurs" et les familles 787 *et 777* comme "Deux types d'aéronefs ayant une génération d'écart".[2216] Plus récemment, en 2012, le directeur d'exploitation d'Airbus chargé des clients, John Leahy, a tenu les propos suivants:

> Je dois féliciter (Boeing) pour le 777; si vous avez besoin à l'heure actuelle d'un avion long-courrier à fuselage large, c'est celui-là qu'il vous faut". Le jour où nous livrerons le premier A350-1000, le 777-300ER deviendra obsolète.[2217]

6.1309. De même, dans la déclaration de Mme Pendaries, l'"importance des innovations technologiques appliquées à l'A350XWB *pour assurer la compétitivité de l'aéronef sur le marché*"[2218] est expliquée au moyen d'une série de comparaisons entre les caractéristiques de performance de l'A350XWB et celles du 787, *du 777 et du 767*.[2219] Par exemple, il est dit dans la déclaration de Mme Pendaries que les innovations incorporées dans l'A350XWB l'ont rendu non seulement "compétitif par rapport aux autres aéronefs de nouvelle génération, tels que le 787 et les futurs modèles 777 améliorés potentiels", mais aussi "considérablement meilleur {sur le plan des performances et des aspects économiques} que les aéronefs actuels de taille analogue tels que les 777 et 767 actuels de Boeing."[2220] À notre avis, le fait que la déclaration de Mme Pendaries cherche à mettre en évidence la "*compétitivité*" de l'A350XWB technologiquement avancé en mettant l'accent sur ses avantages relatifs en matière de performances par rapport au 787, au 777 et au 767 est compatible avec ce qui est déjà indiqué dans les autres éléments de preuve que nous avons examinés plus haut, à savoir que l'A350XWB a été développé dans le but spécifique de *remporter des ventes* auprès d'une clientèle qui sinon serait potentiellement intéressée par les caractéristiques de performance d'au moins trois familles d'aéronefs de Boeing. D'après nous, il n'y aurait pas besoin d'affirmer que l'A350XWB offre une "consommation en carburant plus faible, des capacités accrues quant à la distance franchissable et à la charge utile, des coûts de maintenance plus faibles, des émissions moindres et une production du bruit diminuée" par rapport aux "aéronefs de taille analogue comme les 777 et 767 actuels de Boeing" pour démontrer sa "*compétitivité sur le marché*" si l'A350XWB n'était pas censé cibler les clients *pour lesquels ces différences en matière de performances seraient, selon l'Union européenne, potentiellement décisives.*

6.1310. Les éléments de preuve dont nous disposons donnent aussi à penser qu'Airbus entendait remporter des ventes contre le 787 avec non seulement l'A350XWB, *mais aussi l'A330*. Ainsi, dans une diapositive tirée d'une présentation PowerPoint faite par John Leahy en 2007, les performances de l'A330 (le "bicouloir super efficace") sont comparées à celles du 787, la même

---

[2214] Déclaration de Christian Scherer, Vice-Président exécutif d'Airbus et directeur des programmes futurs, Airbus, "Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer", 5 février 2007, (déclaration de M. Scherer) (pièce EU-361) (RCC), paragraphe 20.

[2215] "A350XWB Shaping efficiency", diapositive tirée de la présentation d'Airbus, juillet 2008 (pièce USA-451).

[2216] Thomas Enders et Fabrice Brégier, "Le Bourget Investor and Analyst Breakfast Meeting", présentation d'EADS/Airbus, 22 juin 2011 (pièce USA-114), page 3.

[2217] Dominic Gates, "Boeing may overtake Airbus as No. 1 Jet-Maker in 2012", *The Seattle Times* citant Bloomberg News, 17 janvier 2012 (pièce USA-11), page 2.

[2218] Déclaration de Mme Pendaries (pièce EU-17) (RCC), paragraphe 1. (pas d'italique dans l'original)

[2219] Déclaration de Mme Pendaries (pièce EU-17) (RCC), paragraphes 2 et 11 à 48.

[2220] Déclaration de Mme Pendaries (pièce EU-17) (RCC), paragraphes 11 et 12.

diapositive concluant que l'"avantage du 787 en matière de coûts de carburant et de coûts de maintenance est plus que compensé par les recettes additionnelles des A330".[2221] Nous pensons comme les États-Unis que l'"intérêt de cette comparaison est, bien entendu, de donner à entendre qu'un client devrait commander l'A330 au lieu du 787; autrement dit, que cet aéronef devrait l'emporter sur l'autre".[2222] En effet, le fait que l'A330 était à l'époque dans un rapport de concurrence avec le 787 est aussi reconnu dans la déclaration de M. Mourey, qui explique qu'"à la suite du lancement du 787 par Boeing {en 2004}, pendant un certain nombre d'années, l'A330 a vu ses prix, ses commandes et sa part de marché diminuer considérablement, les compagnies aériennes commandant des 787 sur la base de promesses de livraison en 2008".[2223] Des renseignements concernant le rapport de concurrence prévu entre le 787 et l'A330 figurent aussi dans l'analyse de rentabilité de l'A350XWB.[2224] Enfin, l'Union européenne fait valoir *non pas* qu'"Airbus est actuellement incapable d'obtenir la moindre vente d'A330 {au détriment du 787}, ou qu'il est impossible pour Airbus de jamais **[***]**", mais seulement ce qui suit:

> {D}ans les cas où l'A330 et le 787 sont offerts avec des dates de livraison semblables, plusieurs facteurs ont creusé davantage l'écart actuel entre ces deux aéronefs s'agissant de la valeur qu'ils présentent pour les clients lorsqu'ils effectuent des missions types, de sorte qu'actuellement, l'A330 *est moins à même de soutenir la concurrence* pour remporter ces ventes **[***]** qu'îl ne l'était dans la période antérieure à 2007.[2225] (pas d'italique dans l'original)

6.1311. À la différence de l'Union européenne et pour les raisons exposées plus haut et précisées plus loin [2226], nous n'interprétons pas l'absence de créneaux de livraison à court terme pour un aéronef par rapport à un autre comme signifiant nécessairement que ces aéronefs ne s'imposent mutuellement aucune contrainte concurrentielle.

6.1312. Passant au rapport de concurrence entre l'A330 et le 777, la position de l'Union européenne est que, bien que leurs utilisations finales se chevauchent quelque peu, ces deux familles ne se font pas actuellement pas concurrence parce qu'elles présentent des aspects économiques nettement différents pour les clients ayant besoin d'aéronefs pour réaliser l'éventail des missions pour lesquelles chaque famille est *spécifiquement conçue et optimisée*. À notre avis, l'une des implications de l'argumentation de l'Union européenne est qu'il y a seulement deux types de clients qui s'intéressent actuellement à l'A330 et au 777 – soit: a) les clients qui recherchent un aéronef pour transporter un nombre relativement grand de passagers sur des routes relativement longues (qui privilégieraient le 777); soit b) les clients qui veulent un aéronef pour transporter un plus petit nombre de passagers sur des routes moyen-courrier (qui choisiraient l'A330). Nous estimons que cette perspective particulière est trop simpliste et en contradiction avec la propre description donnée par l'Union européenne des caractéristiques essentielles de la demande d'aéronefs.

6.1313. Ainsi qu'il a déjà été indiqué, la décision d'un client d'acheter un LCA sera guidée par la valeur globale de l'offre qui lui est faite pour l'aéronef, eu égard à un certain nombre de facteurs, y compris son modèle économique particulier; et l'un des facteurs essentiels du modèle économique d'une compagnie aérienne sera les types de missions qu'elle a l'intention de réaliser. Cela signifie bien entendu que le choix d'un aéronef par un client sera largement dicté par la propre prévision que fait ce client de la demande de transport de passagers et des structures de routes sur la durée de vie commerciale prévue de l'aéronef. Il est expliqué dans la déclaration de M. Mourey que la demande de transport de passagers est un paramètre multiforme qui variera, pour toute route particulière, "à toutes les heures de la journée ou d'une saison ou année sur l'autre", non seulement entre différentes compagnies aériennes mais aussi pour une compagnie aérienne donnée.[2227] En outre, les conditions de la demande de transport de passagers "évolueront au fil du temps" et auront par conséquent une incidence sur les "stratégies {d'une compagnie aérienne} en matière de flotte et de routes, ainsi que sur les aéronefs développés pour y répondre".[2228] Il est

[2221] John Leahy, directeur d'exploitation chargé des clients, Airbus, "Market Update", présentation d'Airbus, 20 juin 2007 (pièce USA-348), page 8.
[2222] Réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial.
[2223] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 88.
[2224] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositives 11 et 21.
[2225] Réponse de l'Union européenne à la question n° 158 du Groupe spécial.
[2226] Voir plus haut les paragraphes 6.1264 à 6.1266 et plus loin les paragraphes 6.1323 à 6.1326.
[2227] Déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphe 91.
[2228] Déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphe 91.

donc probable que le processus de prévision de la capacité en sièges et des structures de routes requises sur la durée de vie commerciale d'un aéronef particulier par un acheteur potentiel de LCA sera très complexe et comportera un certain degré de risque. Si une compagnie aérienne considère qu'elle a surestimé sa demande par rapport aux caractéristiques de performance de l'aéronef qu'elle a acheté, elle ne pourra pas maximiser la valeur de son investissement et pourrait enregistrer une perte. À l'inverse, si sa demande a été sous-estimée, la compagnie aérienne aura une capacité insuffisante et laisserait par conséquent échapper des bénéfices potentiels.[2229] À notre avis, ces considérations donnent à penser ce qui suit:

i. il est probable que les acheteurs de LCA envisageront de multiples manifestations possibles de la demande de transport de passagers dans les plans d'affaires qu'ils utiliseront pour évaluer les aspects économiques d'un aéronef particulier (dont nous rappelons qu'il aura habituellement un cycle de vie de 15 à 20 ans);

ii. les acheteurs de LCA souhaiteront étudier les aspects économiques de l'éventail le plus large possible d'options en matière de LCA capables de correspondre effectivement au plus grand nombre de manifestations possibles de la demande considérée[2230]; et

iii. la tolérance d'un acheteur de LCA par rapport au risque que sa prévision de la demande de transport de passagers puisse se révéler incorrecte jouera un rôle important dans sa décision d'achat.

6.1314. Étant donné ces caractéristiques de la demande d'aéronefs, nous avons du mal à voir en quoi le simple fait que l'A330 peut être mieux adapté que le 777 pour réaliser l'éventail particulier des missions moyen-courrier pour lesquelles il est spécifiquement conçu implique nécessairement qu'il ne sera pas en concurrence avec le 777. Si les avantages relatifs en matière de performances sur des missions *optimisées* étaient une base suffisante pour l'identification des marchés de produits pertinents dans le secteur des LCA, il nous semble que la plupart, voire la totalité, des familles de LCA bicouloirs d'Airbus et de Boeing seraient sur des marchés monopolistiques distincts étroitement définis parce que, d'une manière ou d'une autre, tous les LCA bicouloirs d'Airbus et de Boeing sont différenciés du point de vue de leurs caractéristiques de performance. D'ailleurs, sur cette base, on pourrait même faire valoir que les différents modèles au sein d'une même famille de LCA bicouloirs pourraient être sur des marchés de produits distincts.

6.1315. Le fait que la clientèle potentielle de l'A330 recoupera probablement au moins l'éventail des clients qui s'intéresseront au 777 est étayé par un certain nombre de documents commerciaux d'Airbus. En particulier, dans une présentation sur l'état du marché faite par le directeur d'exploitation d'Airbus, John Leahy, en 2007, le nombre de commandes d'A330 en attente est comparé avec celui du 777 (ainsi que du 767), et la légende qui accompagne le texte indique que "{l}'A330 est clairement le produit vedette de sa génération et le bon choix pour les investisseurs".[2231] De la même façon, dans une présentation sur l'état du marché faite en novembre 2010 par Mark Pearman Wright, responsable de la commercialisation auprès des sociétés de location et des investisseurs, une diapositive compare les commandes nettes obtenues de décembre 2006 à octobre 2010 pour l'A350XWB et l'A330 avec celles obtenues pour le 777 et le 787. La même diapositive présente un graphique à secteurs montrant que ces commandes nettes donnent à Airbus une "part de marché" de 60%, Boeing se retrouvant avec une "part de marché" de 40%.[2232] Une autre présentation PowerPoint d'Airbus faite en 2011 compare une fois encore les commandes en attente pour l'A330 et pour le 777 (et le 767), notant que "l'A330 compte un nombre plus important de commandes en attente" et que le "dynamisme des ventes {le concernant} {est} alimenté par les caractéristiques uniques du marché. La même présentation

[2229] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 152; et réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 212.

[2230] Autrement dit, toutes choses étant égales par ailleurs, il est probable que les compagnies aériennes seront tout particulièrement intéressées par les aéronefs pouvant être utilisés pour desservir un éventail de routes et de missions différentes qui seront compatibles avec son modèle économique, et pas nécessairement celles pour lesquelles un aéronef est optimisé.

[2231] John Leahy, directeur d'exploitation chargé des clients, Airbus, "Market Update", présentation d'Airbus, 20 juin 2007 (pièce USA-348), page 8.

[2232] Mark Pearman Wright, responsable de la commercialisation auprès des sociétés de location et des investisseurs, Airbus, "Airbus Market Update", présentation d'EADS/Airbus, Conférence sur l'aviation de Redburn, novembre 2010 (pièce USA-477).

contient aussi une diapositive montrant des photos d'A330 utilisées par quatre compagnies aériennes différentes, accompagnées de la légende: "A330-300: supplanter les flottes de 777-200" et "{d}es coûts plus faibles, un confort accru".[2233]

6.1316. Des éléments de preuve indiquant l'existence d'au moins un chevauchement de la clientèle potentielle de l'A330 et de celle du 777 figurent aussi dans un article publié par *aspireaviation.com* en 2012, qui présente et examine la décision d'Airbus d'offrir des variantes nouvelles de l'A330-300 ayant une masse maximale au décollage supérieure. Parmi les points soulignés dans cet article figure le fait que selon le directeur d'exploitation d'Airbus, John Leahy, le nouvel "A330-300 amélioré, avec 240 tonnes, pourra couvrir 94% des missions du 777-200ER, alors que les premiers modèles de l'A330-300, avec 212 tonnes, couvraient seulement 65% des marchés du 777-200ER de Boeing, sur une distance franchissable de 3 900 NM".[2234] L'article indique aussi qu'à mesure que les capacités de "l'A330-300 augmentent et qu'il devient plus économe en carburant, Airbus le présente comme l'aéronef "parfait pour remplacer le 777-200ER"", citant encore une fois une déclaration de John Leahy.[2235] De plus, l'article révèle que Malaysia Airlines a annoncé qu'elle avait l'intention de prendre en considération le nouvel A330 pour le remplacement potentiel de sa flotte de 777-200ER existante:

> Nous allons examiner le nouvel aéronef annoncé par Airbus pour voir s'il peut faire ce que font les 777. Nous aimerions avoir de nouveaux modèles comme le 787 ou l'A350, et peut-être qu'un jour ce sera le cas, mais pour l'instant, nous avons besoin de simplifier la flotte et d'exploiter quatre types d'aéronefs au lieu, peut-être, de six ou sept.[2236]

6.1317. L'Union européenne soutient que la documentation et les présentations commerciales invoquées par les États-Unis pourraient tout au plus être considérées comme représentant les points de vue *du producteur et des équipes commerciales* sur la substituabilité, qui ne peuvent pas être utilisés, à eux seuls, pour interpréter la façon dont les *clients* considèrent les aéronefs pertinents.[2237] Nous notons toutefois que les États-Unis présentent les renseignements ci-dessus comme des éléments de preuve indiquant non pas les préférences des clients, mais seulement les propres perceptions de ces préférences par Airbus. À notre avis, ce type d'éléments de preuve peut être extrêmement pertinent pour la tâche consistant à identifier les marchés de produits LCA, compte tenu en particulier de la longue expérience d'Airbus dans une branche de production qui compte seulement un autre concurrent effectif; et *a fortiori* lorsque, comme dans le cas présent, il apparaît que ce concurrent a le même avis sur le rapport de concurrence allégué entre les aéronefs que celui, qui selon nous, peut objectivement être inféré à partir des éléments de preuve que les États-Unis ont avancés concernant les propres perceptions d'Airbus. Par conséquent, nous estimons que les vues et opinions exprimées publiquement par Airbus au sujet des relations commerciales entre ses deux familles d'aéronefs bicouloirs et les aéronefs de Boeing et de leur positionnement par rapport à ceux-ci constituent une partie importante de la configuration des faits que nous devons examiner pour établir notre détermination des marchés de produits pertinents.

6.1318. Outre les éléments de preuve susmentionnés, les États-Unis mettent en avant un certain nombre d'exemples de compagnies aériennes ayant choisi d'exploiter une gamme d'aéronefs bicouloirs différents sur les mêmes routes aériennes, faisant valoir qu'ils étayent le point de vue selon lequel il y a un certain chevauchement dans l'utilisation de tous les aéronefs bicouloirs et que, par conséquent, "on doit se garder de définir étroitement des contours clairs pour segmenter un créneau de produits lorsque la structure de la demande des clients et les modes d'utilisation des produits sont aussi complexes".[2238] Par exemple, ils font observer qu'en 2009, Singapour

[2233] Richard Carcaillet, directeur de la commercialisation des produits A380 d'Airbus, "Product Line Update", présentation d'Airbus, 2011 (pièce USA-340).

[2234] "Airbus is right on A330 improvement strategy", *Aspire Aviation*, 12 juillet 2012 (pièce USA-349), page 1.

[2235] "Airbus is right on A330 improvement strategy", *Aspire Aviation*, 12 juillet 2012 (pièce USA-349), page 3.

[2236] "Airbus is right on A330 improvement strategy", *Aspire Aviation*, 12 juillet 2012 (pièce USA-349), page 2.

[2237] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial, paragraphes 481, 482 et 483.

[2238] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 75 du Groupe spécial.

Airlines a effectué 735 voyages aller-retour avec le 777-200ER entre Singapour et Taipei et aucun avec l'A330-300. Toutefois, en 2011, Singapour Airlines a réalisé 890 missions aller-retour sur la même route avec l'A330-300 et n'a pas utilisé le 777-200ER à cette fin. De la même façon, ils soulignent qu'en 2009, Malaysia Airlines a effectué 144 voyages aller-retour avec le 777-200ER entre Kuala Lumpur et Brisbane et aucun avec l'A330-300 mais qu'en 2011, elle a effectué 175 voyages aller-retour sur cette route avec l'A330-300 et aucun avec le 777.[2239]

6.1319. L'Union européenne fait valoir que le remplacement du 777-200ER par l'A330-300 sur les routes aériennes régionales par Singapour Airlines et Malaysia Airlines démontre les rôles distincts auxquels les deux aéronefs sont adaptés, ainsi que l'influence des investissements réalisés par Airbus dans l'A330 après son lancement. Selon elle, Singapour Airlines et Malaysia Airlines avaient l'une et l'autre commandé initialement le 777-200ER en 1995 en raison principalement de son avantage sur les autres aéronefs en matière de distance franchissable et de taille (et, dans le cas de Singapour Airlines, en raison de la communité de la flotte de bicouloirs). L'Union européenne affirme toutefois que les deux compagnies aériennes ont néanmoins commencé à exploiter l'aéronef sur certaines routes régionales "où sa longue distance franchissable n'était pas requise". S'agissant de Malaysia Airlines, elle affirme qu'"au fil des ans, la compagnie aérienne a été obligée d'utiliser de plus en plus le 777-200ER sur des routes régionales car son réseau vers l'Europe diminuait, alors que son réseau vers l'Asie augmentait". En outre, elle soutient que dans le même temps, "les vieux A330-300 de Malaysia Airlines étaient incapables de desservir la route aérienne reliant Kuala Lumpur à Brisbane sans imposer des limites non rentables en matière de charge utile". En 2010, Malaysia Airlines a commandé une version plus moderne de l'A330-300, capable d'assurer ces missions plus efficacement que le 777-200ER. De même, l'Union européenne souligne que Singapour Airlines a décidé de louer huit A330 en 2009 et onze A330 en 2010 pour desservir des routes aériennes régionales à moyen-courrier, y compris la route reliant Singapour à Brisbane.[2240] Ainsi, elle fait valoir qu'après avoir exploité pendant quelque temps le 777-200ER sur les routes régionales entre Singapour et Taipei et entre Kuala Lumpur et Brisbane, les deux compagnies aériennes ont remplacé cet aéronef par l'A330-300, "compte tenu du fait qu'étant plus léger, ce dernier était mieux adapté aux routes régionales et donc plus efficace sur ces routes". Eu égard à cela, l'Union européenne conclut que "ces éléments de preuve sont incompatibles avec la délimitation des marchés de produits proposée par les États-Unis".[2241]

6.1320. Nous ne souscrivons pas aux conclusions que l'Union européenne tire des éléments de preuve relatifs à l'expérience de Singapour Airlines et de Malaysia Airlines concernant l'utilisation de l'A330-300 et du 777-200ER sur les mêmes routes aériennes régionales. Premièrement, s'agissant de Malaysia Airlines, il n'est pas entièrement clair pour nous que les éléments de preuve étayent l'une des principales affirmations de l'Union européenne. Nous notons, en particulier, que celle-ci soutient que l'une des raisons pour lesquelles Malaysia Airlines exploitait le 777-200ER sur la route reliant Kuala Lumpur à Brisbane était que la version de l'A330-300 qu'elle exploitait à l'époque était "non rentable" sur cette route.[2242] Cependant, les données de fait dont nous disposons donnent à penser que Malaysia Airlines utilisait sa flotte *existante* d'A330 "non rentables" sur la route reliant Kuala Lumpur à Brisbane en 2011 parce que les nouveaux A330 *commandés seulement en 2010* n'auraient pas pu être livrés pour une mise en service en 2011.[2243] Deuxièmement, et en tout état de cause, même si les A330 exploités par Malaysia Airlines sur la route reliant Kuala Lumpur à Brisbane en 2011 étaient des versions plus nouvelles de l'A330-300 (comme c'était le cas pour Singapour Airlines), nous n'estimons pas que le choix d'un LCA au lieu de l'autre fait par les deux compagnies aériennes signifie que les aéronefs n'exerçaient pas et ne peuvent pas aujourd'hui exercer de contraintes concurrentielles l'un sur l'autre.

6.1321. Même s'il était particulièrement adapté pour des missions moyen-courrier à long-courrier, le 777-200ER a été utilisé tant par Malaysia Airlines que par Singapour Airlines jusqu'en 2011 sur

[2239] Déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 39.
[2240] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1597 et 1598.
[2241] Réponse de l'Union européenne à la question n° 75 du Groupe spécial.
[2242] Réponse de l'Union européenne à la question n° 75 du Groupe spécial.
[2243] En 2010, les livraisons d'A330 en attente étaient de **[***]**. Crawford Hamilton, responsable de la commercialisation de l'A330, Airbus, "Statement on the Market Significance of Technological and Production Improvements to A330 Programme", 5 juillet 2012, (déclaration relative à la commercialisation de l'A330) (pièce EU-12) (RCC), paragraphe 61 (figure 9). Il apparaît aussi que le fait que Malaysia Airlines exploitait sa flotte existante d'A330 en 2011 est étayé par certains éléments de preuve RCES. (Voir **[[**RCES**]]** pièce EU-366 (RCES), page 2.)

des routes régionales qui pouvaient aussi être desservies par l'A330-300. Cela n'est pas, toutefois, un phénomène inhabituel parce que, selon l'Union européenne, il est "tout à fait courant" dans la branche de production que les compagnies aériennes exploitent le "777 sur des routes aériennes plus courtes pour en maximiser l'utilisation, ce qui dénote l'existence de contraintes d'exploitation dans l'utilisation de l'aéronef sur des routes long-courrier".[2244] De plus, dans le cas de Malaysia Airlines, l'utilisation accrue du 777-200ER sur des routes régionales a été également déterminée par une modification de la structure de la demande. Confrontée à une diminution de la demande de missions moyen-courrier à long-courrier et une augmentation de la demande sur les routes régionales, Malaysia Airlines a dû organiser sa flotte de manière à en maximiser la valeur globale pour ses activités. Cela impliquait d'utiliser le 777 pour des missions qui n'étaient pas vraiment optimales, ce qui devait néanmoins être plus rationnel économiquement pour Malaysia Airlines que l'utilisation de sa flotte d'A330 existante.

6.1322. La décision de Malaysia Airlines et de Singapour Airlines d'utiliser le 777-200ER jusqu'en 2011 sur des routes aériennes qui auraient pu, sinon, être desservies par l'A330-300 en raison, entre autres choses, des "limites non rentables en matière de charge utile" et de la technologie plus ancienne de l'A330-300[2245] montre comment, pour les deux compagnies aériennes, les performances relatives supérieures du 777 (même sur des missions qui n'étaient pas vraiment optimales) ont fait de cet aéronef une proposition plus attrayante que l'A330 à cette époque. Toutefois, lorsque la technologie de l'A330 a été modernisée, les deux compagnies aériennes *ont remplacé* le 777-200ER par la nouvelle version de l'A330-300, estimant qu'elle était plus adaptée à leurs activités que le 777, auparavant supérieur. Ainsi, à notre avis, le fait que Malaysia Airlines et Singapour Airlines ont abandonné le 777 en faveur de l'A330 non seulement fournit un exemple clair de la substituabilité du côté de la demande entre deux produits différenciés mais aussi démontre le rôle important et non contesté que le développement technologique joue dans le choix d'un aéronef par un client, en mettant en lumière une dimension essentielle de la concurrence entre Airbus et Boeing.

6.1323. Un autre facteur important qui influencera le choix d'un aéronef par un client, et sera parfois même décisif, est la disponibilité de l'aéronef en temps voulu. Pourtant, bien que l'Union européenne reconnaisse ce fait, l'une des implications de son affirmation selon laquelle l'A330 et le 777 sont actuellement vendus sur leurs propres marchés de monopolistiques "temporels" distincts en raison, entre autres choses, de leur disponibilité à court terme par rapport à l'A350XWB et au 787[2246] est qu'Airbus et Boeing ne sont pas en concurrence en ce qui concerne les délais de livraison qu'ils proposent aux acheteurs des aéronefs.

6.1324. À la différence de l'Union européenne, nous n'interprétons pas l'absence de créneaux de livraison à court terme pour l'A350XWB et le 787 comme signifiant nécessairement que ces derniers n'exercent aucune contrainte concurrentielle sur l'A330 ou le 777. Une fois encore, nous rappelons que le choix d'un aéronef par un client dépendra de son évaluation de la valeur économique que représente la *totalité* des modalités et conditions attachées au marché qui lui est proposé. Ainsi, un client qui préfère attendre qu'un A350XWB ou un 787 devienne disponible plus tard peut décider de ne pas acheter l'A330 ou le 777 parce que, après comparaison *des aspects économiques des deux options* (par exemple acheter à un prix relativement plus élevé un aéronef ayant des coûts d'exploitation relativement faibles qui *n'est pas* disponible à court terme ou acheter à un prix moindre un aéronef ayant des coûts d'exploitation plus importants qui *est* disponible à court terme), l'option la plus avantageuse pour son modèle économique et ses objectifs stratégiques est l'aéronef de nouvelle génération. Inversement, un client peut décider d'acheter l'A330 ou le 777 *au lieu de* l'A350XWB ou du 787, nonobstant l'avantage en matière de coût d'exploitation que présente ce dernier parce que les aspects économiques de l'attente d'une date de livraison font de l'aéronef de nouvelle génération une proposition commerciale qui est pire que l'achat de la version actuelle. La déclaration de M. Mourey décrit comme suit ce scénario particulier (dans la mesure où il se rapporte à l'A330):

> L'absence de créneaux de livraison disponibles à court terme peut rendre l'achat d'un 787 commercialement non viable par rapport à celui d'un A330 qui est disponible

[2244] Réponse de l'Union européenne à la question n° 75 du Groupe spécial, note de bas de page 491.
[2245] Réponse de l'Union européenne à la question n° 75 du Groupe spécial.
[2246] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 505 et 613; réponse de l'Union européenne à la question n° 70 du Groupe spécial; et déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 39 à 43, 54, 101, 102 et 106.

> beaucoup plus tôt et produit rapidement des réductions de coûts d'exploitation – même si ce n'est pas dans la même mesure que le 787. Avec des livraisons disponibles seulement des années et des années plus tard, l'achat du 787 impliquerait de devoir continuer à exploiter des aéronefs moins efficaces sur une plus longue période et donc de supporter des coûts plus importants.
>
> La même logique s'applique à l'A350XWB, dont les modèles plus petits sont de la même taille que l'A330. Ces modèles n'ont pas encore été mis en service et les taux de production seront relativement faibles pendant les toutes premières années. Étant donné le nombre déjà important de commandes existantes en attente, il existe une absence analogue de créneaux de livraisons disponibles à court terme.
>
> …
>
> Ainsi, contrairement au 787 et à l'A350XWB, l'A330 était livrable à court terme et ce, en nombre suffisant pour répondre à la demande du fait de l'accélération de la production. De ce fait, l'A330 a été très attrayant pour les compagnies aériennes, non seulement comme aéronef de remplacement permettant de réduire rapidement les coûts de carburant mais aussi à des fins d'expansion de la flotte. C'était une offre attrayante dans ce contexte car les créneaux de livraison beaucoup plus tardifs du 787 ou de l'A350XWB auraient impliqué de renoncer à des recettes additionnelles et à des vols additionnels et donc de renoncer à des bénéfices additionnels.[2247]

6.1325. De fait, c'est précisément à cause du rôle important que la disponibilité d'un aéronef peut jouer dans la *comparaison* de la valeur économique de *différents aéronefs* qu'un client potentiel pourra exiger explicitement une date de livraison particulière ou faire jouer la concurrence entre Airbus et Boeing en ce qui concerne les délais de livraison au cours d'une campagne de vente.[2248] Sachant parfaitement que la date à laquelle un aéronef sera disponible peut être potentiellement décisive pour certains acheteurs, Airbus et Boeing s'efforceront de compenser tout désavantage connu en ce qui concerne les délais de livraison en faisant d'autres concessions ou en offrant des solutions "provisoires" jusqu'à ce que les LCA voulus soient disponibles.[2249] De plus, lorsque ce sera possible, elles essaieront aussi d'"accélérer" les activités de production et ainsi d'offrir un plus grand nombre de créneaux de livraison à court terme chaque fois qu'elles auront le sentiment qu'il existe une possibilité de réaliser davantage de ventes. Comme cela est expliqué dans la déclaration concernant la commercialisation de l'A330:

> {P}our être certains de pouvoir offrir aux compagnies aériennes les créneaux de livraison dont elles ont besoin, nous avons continuellement accéléré notre production d'A330 en nous efforçant de contenir le nombre de commandes en attente … D'après notre expérience, faire tout notre possible pour que le carnet de commandes corresponde à environ **[***]** années de production nous a permis d'offrir aux compagnies aériennes les créneaux de livraison dont elles avaient besoin. L'augmentation importante du nombre de commandes entre 2007 et 2009 et l'augmentation correspondante du nombre de commandes en attente nous ont amenés à accroître la capacité de production, ramenant le nombre de ces commandes dans notre fourchette optimale de **[***]** années.
>
> …
>
> {L}'avantage que des créneaux de livraison disponibles à court terme donnent à Airbus sur le plan de la vente de ses aéronefs est particulièrement grand actuellement

[2247] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 101, 102 et 106.

[2248] Voir, par exemple, **[[**RCES**]]** pièce EU-362 (RCES), et **[[**RCES**]]** pièce EU-366 (RCES); **[[**RCES**]]** pièce USA-184 (RCES).

[2249] D'après la déclaration de M. Scherer, en fonction des circonstances particulières d'une vente, deux exemples possibles de concessions susceptibles d'être offertes pour surmonter un désavantage concernant les modalités de livraison pourraient être: a) "une autre réduction du prix net"; ou b) une assistance "pour l'obtention de locations provisoires d'aéronefs additionnels". (déclaration de M. Scherer (pièce EU-361) (RCC), paragraphe 77) D'autres éléments de preuve montrant que les dates de livraison sont un objet de concurrence dans la branche de production figurent dans les documents RCES suivants: **[[**RCES**]]** pièce USA-196 (RCES); **[[**RCES**]]** pièce USA-204 (RCES); **[[**RCES**]]** pièce USA-219 (RCES); **[[**RCES**]]** pièce USA-220 (RCES); **[[**RCES**]]** pièce USA-221 (RCES); **[[**RCES**]]** pièce USA-227 (RCES); et **[[**RCES**]]** pièce USA-231 (RCES).

> dans le cas de l'A330. Les autres aéronefs dotés de capacités analogues (ou meilleures) en matière de distances franchissables, de charge utile et/ou d'efficacité énergétique dont les compagnies aériennes voudraient prendre livraison, c'est-à-dire l'A350XWB et le 787, ne sont pas disponibles à court terme. Ainsi, récemment plus encore que par le passé, la capacité d'Airbus d'offrir des créneaux de livraison à court terme attrayants est un facteur déterminant pour l'obtention de commandes d'A330.[2250]

6.1326. Ainsi, plutôt que comme un avantage plaçant l'A330 et le 777 sur leurs propres *marchés monopolistiques "temporaires"*, nous considérons la disponibilité à court terme relative des deux aéronefs, par rapport aux perspectives de livraison actuelles à plus long terme de l'A350XWB et du 787, comme un avantage "temporaire" concernant *l'un* des facteurs que les clients intéressés par un aéronef capable d'assurer l'éventail des missions présentant des chevauchements qui sont couvertes par les quatre familles de LCA prendront en compte dans leurs décisions d'achat.

6.1327. Enfin, il est manifeste que l'éventail des missions et des performances d'exploitation qui sont offertes par le 767 est quelque peu limité par rapport à celui des versions plus grandes du 787 et des familles 777 et A350XWB. Néanmoins, il est reconnu dans la déclaration de M. Mourey que le 767 et l'A330 "sont à peu près de la même taille" et offrent une "distance franchissable comparable".[2251] En outre, nous disposons d'éléments de preuve donnant à penser que Boeing continue de considérer que les deux familles de LCA sont en "concurrence"[2252], et les États-Unis soulignent que les ventes et la durée de vie commerciale du 767-300ER n'ont pas pris fin, 49 commandes de l'aéronef ayant été enregistrées au cours des 5 années postérieures à 2007.[2253] Il est donné acte de ce fait dans la déclaration complémentaire de M. Mourey, qui indique pareillement que "Boeing continue de vendre {le 767-300ER} en petites quantités à un petit nombre de compagnies aériennes qui ont chacune leur propre raison spécifique de l'acheter en petit nombre".[2254] À cet égard, il est instructif de noter que la déclaration de M. Mourey affirme que les ventes tant du 767 que de l'A330 ont été fortement affectées par l'introduction du 787 en 2004[2255], laissant entrevoir la possibilité que les clients aient choisi l'aéronef de nouvelle génération de Boeing de préférence à la fois à l'A330 *et au 767*. D'autres éléments de preuve montrent qu'en 2007, Airbus commercialisait l'A330 en comparant ses résultats en matière de ventes et ses caractéristiques d'exploitation avec celles non seulement du 777 et du 787 m*ais aussi du 767*.[2256] Cela est compatible avec les affirmations figurant dans la déclaration de M. Bair, où il est expliqué que Boeing a lancé le 787 en réponse au succès relatif de l'A330 *par rapport au 767* et, en outre, que les retards dans les livraisons du 787 ont créé des possibilités de ventes additionnelles pour les LCA bicouloirs existants, qui ont profité, pour "la grande majorité d'entre elles", à l'A330.[2257] On s'accorde à reconnaître que le succès initial du 787 a amené Airbus à répondre par le lancement de l'A350 Original "en tant que version considérablement améliorée de l'A330", suivi en décembre 2006 par l'A350XWB en tant qu'"aéronef remplaçant à terme de l'A330".[2258] L'A350XWB étant le "remplaçant à terme" d'un aéronef qui, à l'époque, était considéré par Airbus comme un rival plus performant du 767, la seule conséquence logique est qu'il attirerait inévitablement un éventail de clients comprenant certains de ceux qui auraient pu souhaiter étudier l'adéquation du 767 ou de l'A330.

6.1328. Par conséquent, même si le 767 a été clairement conçu pour assurer un éventail d'utilisations finales qui sont extrêmement proches de celles pour lesquelles l'A330 a été spécifiquement conçu, le résumé ci-dessus des corrélations entre le lancement, le développement

---

[2250] Déclaration relative à la commercialisation de l'A330 (pièce EU-12) (RCC), paragraphes 60 et 62. Voir aussi la déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 104 à 106.

[2251] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 107.

[2252] "767 Overview", présentation de Boeing, juillet 2012 (pièce USA-532) (comparant les "coûts de trajet relatifs" des trois versions du 767 avec ceux de l'A330-200 et affirmant que "le 767 utilise moins de carburant que la concurrence"); réponse des États-Unis aux questions n° 49 et 50 du Groupe spécial.

[2253] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 476; et déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 38. L'Union européenne ne nie pas que le 767-300ER continue d'être vendu.

[2254] Déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphe 32.

[2255] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 88.

[2256] John Leahy, Directeur d'exploitation chargé des clients, Airbus, "Market Update", présentation d'Airbus, 20 juin 2007 (pièce USA-348), page 8.

[2257] Déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 38.

[2258] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 89.

et la commercialisation des cinq familles d'aéronefs bicouloirs d'Airbus et de Boeing donne à penser que la clientèle potentielle du 767 était (et continue d'être aujourd'hui) ciblée de façon crédible par au moins les plus petites versions de l'A330, de l'A350XWB et du 787.

6.1329. En fin de compte par conséquent, les arguments et éléments de preuve que nous avons examinés dans la présente sous-section nous amènent à conclure que du point de vue de l'utilisation finale et des clients potentiels, Airbus et Boeing ont choisi de positionner leurs cinq familles d'aéronefs bicouloirs sur des créneaux légèrement différents mais comparables et se chevauchant parfois sur le continuum des besoins et exigences des clients, le 767 et l'A330 étant situés à une extrémité et les plus grandes versions des familles 777 et A350XWB, à l'autre extrémité.

Contraintes en matière de prix

6.1330. Les États-Unis soutiennent que différentes combinaisons d'aéronefs bicouloirs d'Airbus et de Boeing s'imposent mutuellement des contraintes concurrentielles (y compris en ce qui concerne la fixation des prix), de sorte que des "chaînes de substitution" sont créées qui relient les cinq familles de LCA en un seul et même marché de produits.[2259] S'appuyant sur la déclaration de M. Sanghvi et la pratique de la Commission européenne, ils expliquent la logique qui sous-tend leur argumentation concernant les "chaînes de substitution" de la manière suivante:

> Pour illustrer l'analyse des chaînes de substitution, les éléments de preuve concernant le comportement des clients peuvent établir qu'il y a transfert entre les produits A et B, ce qui fait de ces produits des substituts. Les éléments de preuve peuvent aussi établir que les produits B et C sont des substituts, sans établir que A et C sont des substituts. Dans ces circonstances, comme la Commission européenne le fait observer, "{m}ême si {les produits A et C} ne sont pas directement substituables l'un à l'autre au niveau de la demande, ils peuvent se trouver classés dans le même marché de produits en cause parce que l'existence du produit de substitution B influe sur leurs prix respectifs". Cette analyse peut être répétée, aboutissant à une "chaîne de substitution" dans laquelle *certains produits qui ne sont pas directement concurrents peuvent néanmoins exercer des contraintes mutuelles sur leurs prix en raison de leur relation commune avec d'autres produits*.[2260] (pas d'italique dans l'original; notes de bas de page omises)

6.1331. Selon les États-Unis, l'étude effectuée dans la déclaration de M. Sanghvi en ce qui concerne certains éléments de preuve qui, d'après les allégations, montrent l'existence d'une substitution potentielle du côté de la demande entre différentes paires d'aéronefs démontre la présence de ces "chaînes de substitution" entre les cinq familles de LCA bicouloirs d'Airbus et de Boeing.

6.1332. La déclaration de M. Sanghvi passe en revue 22 éléments de preuve "prenant la forme de documents concernant des campagnes de vente de LCA, de documentations commerciales de Boeing et d'Airbus et de déclarations des experts de Boeing et d'Airbus"[2261] et en déduit qu'il existe

[2259] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 476, 477 et 483; réponse des États-Unis aux questions n° 48 et 49 du Groupe spécial; déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphes 38, 39 et 41; déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphes 33 à 42 et 61 à 65.

[2260] Réponse des États-Unis à la question n° 49 du Groupe spécial, paragraphe 153 (citant la déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphes 36 à 38 et la communication sur la définition du marché (pièce USA-551), paragraphe 57).

[2261] Tout en reconnaissant que les schémas de substitution "sont mesurés par l'élasticité-prix croisée de la demande" lorsqu'ils sont étudiés quantitativement, la déclaration de M. Sanghvi affirme que le "marché des LCA ne nous fournit tout simplement pas une vaste série de données comme le font les achats par les consommateurs de produits de consommation conditionnés, où des milliers, voire des millions, de ventes, avec tous les renseignements sur les prix et géographiques y relatifs, sont suivies individuellement". Par conséquent, eu égard aux "achats très complexes et irréguliers qui sont faits de manière peu fréquente, en vue d'une livraison plusieurs années plus tard" et aux "multiples dimensions" de la décision d'un client d'acheter un LCA, y compris les "liens subtils, non observés, entre ces dimensions qui sont particulières à chaque client et chaque famille de modèles à chaque instant", la déclaration de M. Sanghvi conclut qu'"on ne peut pas procéder de façon fiable aux types d'estimations économétriques des élasticités-prix croisées qui sont habituellement effectuées dans une analyse de la concurrence". (déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphes 42 et 61) Voir en outre plus haut notre propre analyse de la difficulté d'effectuer des analyses quantitatives significatives de la demande de produits LCA, aux paragraphes 6.1185 à 6.1189.

une concurrence directe entre: a) la famille 767 et la famille A330; b) la famille A330 et les familles 777 et 787; et c) les familles 777 et 787 et la famille A350XWB.[2262] Eu égard à la théorie des "chaînes de substitution", la déclaration de M. Sanghvi conclut que ces relations "établissent un marché unique des LCA bicouloirs".[2263] Les États-Unis expliquent donc que si "le 767 est en concurrence avec l'A330, et si l'A330 est en concurrence avec le 787 et le 777 et que le 787 et le 777 sont en concurrence avec l'A350XWB, ils doivent tous être sur le même marché, même s'il y a peu de concurrence directe entre les modèles qui sont aux extrémités de la gamme".[2264]

6.1333. L'Union européenne rejette les affirmations des États-Unis, faisant valoir que l'analyse effectuée et les conclusions formulées dans la déclaration de M. Sanghvi sont "sérieusement viciées" pour un certain nombre de raisons. Premièrement, elle soutient que les sources des éléments de preuve et renseignements examinés dans la déclaration de M. Sanghvi ont été "soigneusement choisies par le conseil de Boeing", ne sont pas représentatives de la nature de la concurrence entre les aéronefs pertinents ni instructives à cet égard, ce qui implique qu'elles ne peuvent pas servir à tirer des conclusions "utiles", "solides et significatives" au sujet de la définition du marché".[2265] Deuxièmement, elle critique l'analyse figurant dans la déclaration de M. Sanghvi parce que, d'après ce qu'elle allègue, cette analyse ne révèle pas les critères utilisés pour déterminer que deux ou plusieurs produits LCA "apparaissaient comme étant en concurrence" dans les éléments de preuve examinés. De plus, elle affirme que dire simplement deux ou plusieurs aéronefs ont pu "appar{aître} comme étant en concurrence" est insuffisant pour établir la force du rapport de concurrence entre ces produits de façon à permettre une détermination du point de savoir s'ils exercent des contraintes concurrentielles significatives les uns sur les autres et devraient donc être considérés comme relevant du même marché de produits.[2266] Troisièmement, elle affirme que l'application de la théorie des "chaînes de substitution" "n'est pas judicieuse d'un point de vue conceptuel lorsque, comme dans la branche de production des LCA, les prix sont fixés pour des clients individuels à l'issue d'une négociation (par opposition avec les marchés où les prix sont affichés)".[2267] S'appuyant sur l'opinion exprimée dans la déclaration de M. Sevy, elle explique ce qui suit:

> {U}ne "chaîne de concurrence" fonctionne sur les marchés où les prix sont affichés parce que, "dès lors qu'il y a un chevauchement (potentiel) important entre les clients de deux produits, on s'attend à ce que les prix de ces produits soient liés, en raison de la concurrence pour la captation des clients communs". Autrement dit, "s'il y a un chevauchement important entre les clients du produit A et ceux du produit B et qu'il y a un chevauchement important entre les clients du produit B et ceux du produit C", alors il n'est pas nécessaire d'établir l'existence d'un chevauchement entre les clients de A et de C pour supposer raisonnablement qu'il y a un rapport entre les prix appliqués {pour} A et les prix appliqués {pour} C, parce que ces prix sont "déterminés par le prix du produit B, qui s'applique conjointement et pareillement à tous les clients, y compris ceux qu'il a en commun avec A et ceux qu'il a en commun avec C" … .
>
> Cependant, ces rapports ne s'appliquent pas sur le marché des LCA. M. Sevy explique que, *parce que les prix sont fixés individuellement lors de chaque transaction*, les prix appliqués pour B aux clients qui achètent aussi A peuvent n'avoir pas de rapport avec les prix appliqués pour B aux clients qui achètent aussi C. On ne peut pas supposer qu'il y aura chevauchement ou corrélation entre les prix le long de la chaîne allant de

[2262] Déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphe 65; "Examples in evidence of LCA Modern Competition, tables 1, 2 and 3" tiré de la déclaration d'expert de M. Chetan Sanghvi, NERA, 21 mai 2013, (pièce USA-559) (RCES), tableau 3. Dans sa déclaration, M. Sanghvi présente aussi ses conclusions pour chaque modèle (dans le tableau 2) et constate qu'il existe des rapports de concurrence directs entre: a) le 767 et l'"A330 et l'A330-200"; b) l'A330, les "777, 777-200, 787 et 787-7"; c) le 777 et l'"A330-300, l'A350-1000 et l'A350XWB"; d) le 777-200 et l'A350-900; et e) le 787-8 et l'A350XWB-800.

[2263] Déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphe 61.

[2264] Réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial.

[2265] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 50 du Groupe spécial, paragraphes 316 à 319; déclaration de M. Sevy (pièce EU-395), paragraphes 84 à 93.

[2266] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 50 du Groupe spécial, paragraphes 321 à 326; et déclaration de M. Sevy (pièce EU-395), paragraphe 86.

[2267] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 50 du Groupe spécial, paragraphes 327 à 335.

> A à B à C et, en l'absence d'assurance quant à cette corrélation, la chaîne de substitution se rompt.[2268] (italique dans l'original; notes de bas de page omises)

6.1334. Enfin, l'Union européenne rejette les conclusions énoncées dans la déclaration de M. Sanghvi, faisant valoir qu'elles sont établies sans qu'aucune explication ne soit fournie concernant une méthode ou base permettant de "faire la distinction entre les rapports de concurrence plus étroits qui placent les produits sur le même marché et les rapports plus lâches qui sont insuffisants pour le faire". Selon elle, par conséquent, si la logique de la théorie des "chaînes de substitution" appliquée dans la déclaration de M. Sanghvi était appliquée à *tous* les produits LCA, il y aurait des raisons de constater qu'il y a un seul marché de produits LCA, au lieu des trois marchés proposés par les États-Unis. Spécifiquement, l'Union européenne fait valoir qu'"en appliquant systématiquement ses propres hypothèses et méthode aux aéronefs monocouloirs et aux très gros porteurs … M. Sanghvi {serait amené} à conclure que les LCA monocouloirs et ce qu'il est convenu d'appeler les "aéronefs très gros porteurs" "apparaissent comme étant en concurrence" avec les LCA bicouloirs et se trouvent donc dans les mêmes "chaînes de substitution"".[2269]

6.1335. Nous ne sommes pas convaincus que l'analyse des "chaînes de substitution" présentée dans la déclaration de M. Sanghvi soit suffisamment solide pour démontrer que les cinq familles de LCA d'Airbus et de Boeing s'imposent mutuellement des contraintes en matière de prix. Pour accepter les conclusions énoncées dans la déclaration de M. Sanghvi, il faudrait être convaincu qu'il existera toujours un certain degré de corrélation entre les prix des aéronefs situés aux deux bouts des "chaînes de substitution". Ainsi, par exemple, il faudrait considérer que les contraintes alléguées en matière de prix imposées par le 767 sur l'A330 transparaîtraient d'une manière générale dans le prix de l'A330 lorsqu'il est en concurrence avec d'autres LCA de Boeing. Or, comme cela est expliqué *à la fois* dans la déclaration de M. Sevy et dans celle de M. Sanghvi, ainsi que dans celles de M. Mourey et de M. Bair, le prix des LCA est déterminé par un processus de négociation bilatérale entre les fournisseurs et les acheteurs des LCA, les prix nets, en particulier, étant extrêmement confidentiels. En outre, en raison du rôle important que les facteurs autres que les prix peuvent jouer dans l'évaluation que fait un client potentiel de la valeur économique d'une offre particulière concernant un aéronef, il est probable que le prix net qu'Airbus et Boeing seront prêtes à offrir pour le même modèle de LCA variera d'un client à l'autre en fonction de la mesure dans laquelle elles pourront répondre aux exigences du client considéré qui ne sont pas liées au prix. En fin de compte, le prix net d'un LCA d'Airbus ou de Boeing sera donc fonction des circonstances spécifiques d'une campagne de vente et d'une négociation particulières.

6.1336. Pour revenir à l'exemple ci-dessus, nos observations relatives à l'analyse des "chaînes de substitution" impliquent que le fait qu'Airbus a pu offrir l'A330 à un certain prix dans une situation de concurrence avec le 767 ne signifie pas *nécessairement* qu'Airbus offrira le même A330 au même prix dans une situation différente de concurrence avec d'autres aéronefs de Boeing. En effet, la nature même de la formation du prix dans la branche de production des LCA est telle que l'on ne peut pas simplement supposer qu'il y a corrélation des prix entre les extrêmes de toutes "chaînes de substitution". En fait, comme cela est souligné dans la communication de la Commission européenne sur la définition du marché:

> D'un point de vue pratique, le concept des "chaînes de substitutions" doit être corroboré par des éléments de fait, par exemple l'interdépendance au niveau des prix aux limites extrêmes des chaînes de substitution, pour pouvoir, dans un cas concret, définir un marché en cause plus large. Les niveaux de prix aux extrêmes des chaînes doivent aussi être du même ordre de grandeur.[2270]

6.1337. Ainsi, bien qu'une "analyse des chaînes de substitution" puisse être un outil utile pour identifier les marchés de produits pertinents dans un univers de produits différenciés, il est difficile d'attribuer une valeur probante autre que seulement très faible à l'exercice effectué dans la déclaration de M. Sanghvi, en l'absence de tout élément de preuve indiquant une corrélation des prix entre les extrêmes des "chaînes de substitution" que les États-Unis nous demandent

[2268] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 50 du Groupe spécial, paragraphes 329 et 330 (citant la déclaration de M. Sevy (pièce EU-395), paragraphes 99 à 104).

[2269] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 50 du Groupe spécial, paragraphes 336 à 343; et déclaration de M. Sevy (pièce EU-395), paragraphes 108 à 115.

[2270] Communication sur la définition du marché (pièce USA-551), paragraphe 58.

d'admettre. Finalement, comme d'autres méthodes servant à déterminer la substituabilité du côté de la demande de différents aéronefs d'Airbus et de Boeing, l'application d'une analyse des "chaînes de substitution" dans le secteur des LCA pâtit des mêmes importants problèmes relatifs à la méthode et aux données (y compris s'agissant de la disponibilité de renseignements fiables sur les prix) qui font de la présentation d'éléments de preuve quantitatifs exacts et fiables concernant la substituabilité du côté de la demande entre différents aéronefs une tâche monumentale.[2271]

6.1338. Comme elle l'avait fait en réponse aux allégations des États-Unis concernant l'existence d'un marché de produits unique constitué de tous les aéronefs monocouloirs d'Airbus et de Boeing, l'Union européenne présente un certain nombre de comparaisons des VAN de différentes combinaisons d'offres d'aéronefs bicouloirs des cinq familles d'Airbus et de Boeing, faisant valoir qu'elles démontrent que la théorie des États-Unis relative au marché des produits bicouloirs n'est pas défendable. La déclaration complémentaire de M. Mourey présente huit de ces comparaisons: une entre l'A330-200 et le 767-300ER, et une entre l'A330-200 et le 787-8; et deux entre l'A330-300 et le 787-9, deux entre l'A330-200 et le 777-200ER, et deux entre l'A330-300 et le 777-200ER.[2272] Selon l'Union européenne, les résultats de ces comparaisons des VAN révèlent que "pour nombre des aéronefs dont les États-Unis allèguent qu'ils exercent des contraintes concurrentielles significatives les uns sur les autres, les prix ne peuvent pas compenser de manière réaliste les différences dans les coûts et recettes d'exploitation de l'aéronef".[2273] L'Union européenne fait donc valoir que les analyses des VAN exposées dans la déclaration complémentaire de M. Mourey confirment l'absence de "tout véritable rapport de concurrence, ou de toutes contraintes concurrentielles significatives", entre: a) le 767 et tout LCA d'Airbus (ou de Boeing); b) le 787 et l'A330; et c) le 777 et l'A330.[2274]

6.1339. Les États-Unis critiquent les comparaisons des VAN effectuées par l'Union européenne pour les quatre principaux motifs suivants: a) elles ne tiennent pas compte des *prix* des aéronefs ni d'un certain nombre de *facteurs autres que le prix* qui déterminent régulièrement la décision d'achat d'une compagnie aérienne; b) elles appliquent certaines *hypothèses* d'exploitation qui privilégient les produits LCA d'un constructeur ou d'un autre, sans explication ni justification; c) elles sont effectuées seulement pour des *paires limitées* d'aéronefs; et d) elles ne tiennent pas compte du fait que le marché des LCA est déjà *faussé* par les subventions en cause dans la présente procédure.[2275] Les premier, troisième et quatrième de ces défauts allégués sont essentiellement les mêmes que ceux qui ont été avancés par les États-Unis en réponse à l'invocation par l'Union européenne des comparaisons des VAN de l'A320ceo et de l'A320neo. La réponse de l'Union européenne aux trois mêmes critiques, dans la mesure où elles se rapportent à l'existence du marché allégué de produits LCA bicouloirs, fait écho à celle que nous avons exposée ailleurs dans le présent rapport.[2276] Nous incorporons donc *mutatis mutandis* l'exposé et l'évaluation que nous avons faits précédemment des arguments des parties sur ces trois points dans la présente section de notre rapport et passons à l'examen sur le fond de l'échange de vues concernant les hypothèses d'exploitation utilisées dans les comparaisons pertinentes des VAN des différentes paires d'aéronefs bicouloirs.

6.1340. La principale objection formulée par les États-Unis contre les *hypothèses* utilisées dans la déclaration complémentaire de M. Mourey pour générer les résultats des VAN pertinents est qu'elles reflètent un ensemble de préférences des clients qui sont très proches des conditions d'exploitation optimisées de l'un ou l'autre des aéronefs des deux constructeurs. Bien que les États-Unis admettent que les clients dont les préférences sont très proches de ces conditions privilégieront l'aéronef pertinent sur une base autre que le prix, ils affirment que "d'autres clients (voire le même client lorsqu'il considère d'autres éléments du réseau desservi par sa flotte) privilégieront un éventail de caractéristiques qui se situent entre celles des modèles disponibles". Selon eux, ces autres clients considéreront très différemment l'écart entre les VAN des modèles, réduisant le niveau de concessions sur les prix qui sera exigé pour compenser le désavantage quant aux caractéristiques de l'aéronef qui convient le moins ou, dans certains cas, intervertissant même l'ordre de préférence des modèles de LCA.[2277]

[2271] Voir plus haut les paragraphes 6.1181 à 6.1189 et 6.1205.
[2272] Déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphes 32 à 63.
[2273] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 633.
[2274] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 633 à 643.
[2275] Réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphes 205 à 225.
[2276] Voir plus haut les paragraphes 6.1257 à 6.1259 et 6.1275.
[2277] Réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 216.

6.1341. En conséquence, les États-Unis affirment que les résultats des quatre comparaisons de VAN effectuées pour les deux paires d'A330 et de 777 sont simplement fonction des hypothèses particulières utilisées pour la demande de transport de passagers et la distance de la route. Dans les cas où l'A330-200 et l'A330-300 ont une VAN supérieure à celle du 777-200ER, ils soutiennent que c'est parce que les hypothèses relatives à la demande de transport de passagers et aux routes qui sont appliquées dans l'analyse favorisent les caractéristiques particulières de l'A330, qui a une capacité en passagers moindre et une distance franchissable maximale plus courte que celles du 777-200ER. Par ailleurs, ils font valoir que dans les cas où le 777-200ER a l'avantage pour ce qui est de la VAN, c'est parce que les hypothèses particulières utilisées pour la demande de transport de passagers et les routes sont beaucoup plus proches de la capacité d'emport plus grande et de la capacité de franchissement de distances plus longues du 777. Ils soulignent que ces exemples ne tiennent pas compte de la possibilité que des clients différents puissent prévoir une demande qui se situe quelque part entre les hypothèses utilisées dans la déclaration complémentaire de M. Mourey ou que des clients puissent vouloir utiliser un aéronef sur une route plus courte aujourd'hui mais sur une route plus longue dans le futur. Ils font valoir que pour ces clients, l'écart entre les VAN sera différent et qu'en fait, il arrivera un moment où, compte tenu des exigences particulières du client, les VAN seront peut-être bien identiques.[2278] Ils formulent des observations semblables en ce qui concerne la comparaison des VAN de l'A330-200 et du 767-300ER, faisant valoir que l'avantage de l'A330 est fonction des hypothèses concernant la demande de transport de passagers. Selon eux, cet avantage s'inverse lorsqu'un ensemble différent d'hypothèses crédibles est utilisé.[2279]

6.1342. L'Union européenne répond à la critique formulée par les États-Unis en faisant valoir que les analyses exposées dans la déclaration complémentaire de M. Mourey "vis{aient} à comparer les VAN générées par une paire d'aéronefs effectuant *les missions habituellement exigées de ces aéronefs*", c'est-à-dire les "missions pour lesquelles ces aéronefs sont couramment et habituellement exploités".[2280] De plus, selon elle, "mis à part formuler l'hypothèse qu'il doit y avoir des clients ayant" des besoins différents, les États-Unis ne proposent pas de justification pour leur affirmation selon laquelle les résultats des comparaisons des VAN ne sont guère utiles pour l'identification des marchés de produits pertinents parce qu'ils n'étudient pas les résultats qui seraient générés sur la base d'hypothèses correspondant à d'autres types de missions. L'Union européenne affirme en revanche que les hypothèses appliquées dans la déclaration complémentaire de M. Mourey sont toutes soigneusement expliquées et justifiées. Ainsi, par exemple, elle affirme que la déclaration complémentaire de M. Mourey justifie le choix d'appliquer l'hypothèse d'une route de 2 400 NM pour la première des deux comparaisons effectuées entre la VAN de l'A330-200 et celle du 777-200ER au motif que c'"est le secteur moyen sur lequel {l'A330-200} est habituellement exploité".[2281] En outre, dans la deuxième comparaison effectuée entre les VAN de ces deux aéronefs, les hypothèses sont modifiées afin "de refléter les missions types pour lesquelles le 777-200ER est préféré à l'A330-200". De la même façon, une route de 1 800 NM est utilisée pour l'une des comparaisons entre l'A330-300 et le 777-200ER "parce que c'est le secteur moyen sur lequel {l'A330-300} est habituellement exploité".[2282] Toutefois, là encore, la deuxième comparaison effectuée entre ces deux aéronefs "prend en considération un scénario type dans lequel le 777-200ER possède un avantage concurrentiel plus grand – où ses performances supérieures sur les distances long-courrier sont exploitées". En conséquence, la déclaration complémentaire de M. Mourey ""suppos{e} un secteur beaucoup plus long de 6 000 NM, typique de l'avantage {du 777-200ER} relatif à la distance franchissable", et où "l'A330-300 atteint ses limites en matière de performance et sera donc obligé de réduire la

[2278] Réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphes 217 à 219.
[2279] Réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 220.
[2280] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphes 457 (italique dans l'original) et 458.
[2281] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 462 (citant la déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphes 33 et 53).
[2282] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 465 (citant la déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphe 41).

capacité en matière de charge utile/transport de passagers pour pouvoir franchir la distance requise"".[2283]

6.1343. Il ressort de la propre description que fait l'Union européenne de la méthode utilisée pour effectuer les analyses des VAN de l'A330 et du 777 que les hypothèses concernant la demande de transport de passagers et les routes ont été conçues de manière à refléter les *conditions d'exploitation optimisées* dans lesquelles on s'attendrait généralement à ce que l'un des deux aéronefs ait un avantage concurrentiel sur l'autre. Il n'est donc pas surprenant que l'aéronef dont l'avantage concurrentiel a été repris dans les hypothèses utilisées dans une comparaison particulière ait généré une VAN supérieure. L'Union européenne fait valoir que cette approche est logique parce que les acheteurs d'aéronefs sont "futés" et "ne prendront probablement pas un aéronef en considération pour une mission pour laquelle il n'offre pas les performances et les aspects économiques appropriés".[2284]

6.1344. Nous convenons qu'il est peu probable qu'un acheteur d'aéronef souhaite étudier les aspects économiques d'un aéronef qui ne peut manifestement pas assurer l'éventail des missions qu'il réalise ou voudrait réaliser. Toutefois, selon nous, admettre que les différences dans les VAN de l'A330 et du 777 lorsque ceux-ci réalisent des *missions optimisées* démontrent que les deux aéronefs ne s'imposent pas mutuellement des contraintes concurrentielles équivaudrait à constater que seuls deux types de clients souhaitent à l'heure actuelle prendre en considération les deux aéronefs – soit: a) les clients qui recherchent un aéronef pour transporter un nombre relativement grand de passagers sur des routes relativement longues (qui privilégieraient le 777); soit b) les clients qui veulent un aéronef pour transporter un plus petit nombre de passagers sur des routes moyen-courrier (qui choisiraient l'A330). Pour les raisons que nous avons déjà exposées plus haut, nous constatons que la position de l'Union européenne est trop simpliste et en contradiction avec même sa propre description des caractéristiques essentielles de la demande d'aéronefs.[2285] En tout état de cause, dans la mesure où d'autres facteurs tels que les prix, la date de livraison et la communité de la flotte joueront invariablement un rôle important dans l'évaluation que fera un client potentiel de l'importance économique d'un aéronef particulier pour ses activités, montrer simplement qu'un LCA aura sur un autre un avantage relatif à la VAN sur la base des hypothèses appliquées dans la déclaration complémentaire de M. Mourey ne serait pas suffisant, à notre avis, pour démontrer l'absence de substituabilité du côté de la demande entre les deux aéronefs.

6.1345. Par conséquent, comme dans le cas de nos conclusions concernant les analyses des VAN présentées pour montrer que l'A320neo et l'A320ceo n'exercent pas de contraintes concurrentielles l'un sur l'autre, nous constatons que les comparaisons des VAN présentées dans la déclaration complémentaire de M. Mourey pour les huit paires pertinentes de LCA bicouloirs d'Airbus et de Boeing ne démontrent pas l'absence de "tout véritable rapport de concurrence, ou de toutes contraintes concurrentielles significatives", entre: a) le 767 et tout LCA d'Airbus (ou de Boeing); b) le 787 et l'A330; et c) le 777 et l'A330. À notre avis, à la lumière des observations et constatations que nous avons formulées dans la présente sous-section et la sous-section précédente de notre rapport, tout ce que les analyses des VAN démontrent en fin de compte, c'est que, *si l'on exclut le prix, la communité de la flotte, la date de livraison et d'autres facteurs autres que le prix* qui pourraient être potentiellement pertinents pour la décision d'achat d'un client, l'un des deux LCA bicouloirs comparés dans sept des huit analyses aura sur l'autre un avantage relatif à la VAN en raison de ses performances supérieures sur les missions pour lesquelles il a été spécifiquement conçu.[2286] Toutefois, pour les raisons que nous avons déjà expliquées, nous ne sommes pas convaincus que cet avantage serait suffisant à lui seul pour démontrer que l'aéronef ayant la VAN inférieure n'impose aucune contrainte concurrentielle sur l'autre.

[2283] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 466 (citant la déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphe 59).

[2284] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 458.

[2285] Voir plus haut les paragraphes 6.1311 à 6.1322.

[2286] L'une des comparaisons montre comment la VAN de l'A330-200 sera supérieure à celle du 787-8 lorsque le deuxième sera livré cinq ans après le premier, ce qui montre, d'après les allégations, comment les dates de livraisons peuvent être décisives dans la décision d'un client particulier d'acheter un aéronef bicouloir de génération actuelle (l'A330 ou le 777) *au lieu* d'un aéronef bicouloir de nouvelle génération ayant de meilleures performances (l'A350XWB ou le 787). (déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphes 45 à 48)

Campagnes de vente

6.1346. Les États-Unis font valoir que l'existence des rapports de concurrence allégués entre l'A330 et le 787, et l'A330, A350XWB et le 777 est également étayée par les éléments de preuve RCES et autres qu'ils ont présentés qui révèlent les offres et considérations stratégiques de Boeing, ainsi que les demandes formulées par certains clients, dans un certain nombre de campagnes de vente.[2287] Les campagnes de vente particulières de bicouloirs auxquelles ils font référence impliquaient 4 compagnies aériennes et ont eu les résultats suivants: a) US Airways a commandé 92 aéronefs d'Airbus, dont 22 A350XWB-800, 60 aéronefs de la famille A320 et 10 A330-200, en 2007; b) TAM a commandé 22 A350XWB et 4 A330-200 en 2008; et c) Cathay Pacific Airlines a commandé 30 A350XWB et 15 A330-300 entre 2010 et 2011.[2288] Les États-Unis trouvent des éléments additionnels à l'appui de leur position dans des éléments de preuve RCES concernant les considérations commerciales de Boeing dans deux campagnes de vente menées en 2010 qui impliquaient Thomas Cook (pour les aéronefs monocouloirs) et Malaysia Airlines (pour les aéronefs bicouloirs).[2289]

6.1347. L'Union européenne met en doute la valeur probante des éléments de preuve des États-Unis relatifs aux campagnes de vente pour un certain nombre de raisons. Premièrement, tout en reconnaissant que les résultats de toute campagne de vente refléteront la préférence d'un client particulier pour un aéronef par rapport à un autre, elle affirme que cela ne signifie pas nécessairement que tous les aéronefs pris en considération par ce client particulier sont également substituables et relèvent donc du même marché de produits. Elle souligne qu'avant de formuler de quelconques conclusions au sujet de la substituabilité du côté de la demande de deux ou plusieurs aéronefs offerts et pris en considération dans une campagne de vente particulière, il serait nécessaire de procéder à un examen détaillé des raisons sous-tendant une décision d'achat de façon à ce que la dynamique concurrentielle entre les produits pertinents puisse être évaluée dans son juste contexte. Elle fait donc valoir que les éléments de preuve relatifs aux campagnes de vente doivent être considérés avec prudence et, en fin de compte, utilisés "uniquement comme une confirmation de la délimitation des marchés de produits établie sur la base d'autres éléments de preuve, y compris quantitatifs" parce qu'à eux seuls, des éléments de preuve montrant que deux aéronefs ont été offerts dans une campagne de vente sont insuffisants sur les plans juridique et factuel pour établir l'existence d'une substituabilité générale du côté de la demande.[2290] Deuxièmement, dans la mesure où les éléments de preuve invoqués par les États-Unis révèlent seulement le point de vue de Boeing sur la dynamique concurrentielle alléguée d'une campagne de vente particulière, l'Union européenne fait valoir qu'ils ne sont "pas pertinents" et "pas instructifs" pour l'établissement de la *substituabilité du côté de la demande* parce qu'ils ne donnent aucune indication sur la façon de voir des clients.[2291]

6.1348. À notre avis, des éléments de preuve montrant qu'Airbus et Boeing ont présenté ou formellement offert un ou plusieurs produits LCA afin qu'ils soient pris en considération dans une campagne de vente particulière seront extrêmement pertinents pour notre tâche consistant à déterminer l'existence des marchés de produits pertinents. On a peine à croire qu'Airbus ou Boeing, acteurs avertis ayant une grande expérience pour ce qui est de collaborer avec des clients potentiels et de comprendre, d'influencer et d'anticiper leurs besoins dans une branche de production qui a été un duopole effectif pendant au moins plusieurs décennies, se donneraient la peine de participer à une campagne de vente si l'une ou l'autre société ne pensait pas qu'elle avait une chance raisonnable de convaincre un client d'acheter ses propres produits LCA de préférence à ceux de son rival ou du moins d'imposer un certain degré de contrainte concurrentielle sur l'offre

[2287] Réponse des États-Unis aux questions n° 49, 50 et 55 du Groupe spécial.

[2288] Réponse des États-Unis aux questions n° 49, 50, 67 et 68 du Groupe spécial; **[[**RCES**]]** pièce USA-204 (RCES); communiqué de presse d'EADS, "TAM airlines orders 20 A320 Family and five A350-900 aircraft", 8 juin 2010 (pièce USA-210); **[[**RCES**]]** pièce USA-213 (RCES); **[[**RCES**]]** pièce USA-219 (RCES); communiqué de presse d'EADS, "Malaysia Airlines orders 17 A330s", 31 mars 2010 (pièce USA-238); communiqué de presse de Malaysia Airlines, "MAS and Airbus sign MOU for orders of up to 25 A330-300s", 22 décembre 2009 (pièce USA-239); **[[**RCES**]]** pièce USA-370 (RCES); **[[**RCES**]]** pièce USA-527 (RCES); **[[**RCES**]]** pièce USA-533 (RCES); et **[[**RCES**]]** pièce USA-538 (RCES).

[2289] Réponse des États-Unis aux questions n° 49 et 50 du Groupe spécial; **[[**RCES**]]** pièce USA-534 (RCES); et **[[**RCES**]]** pièce USA-537 (RCES).

[2290] Réponse de l'Union européenne à la question n° 55 du Groupe spécial, paragraphes 259 et 264; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 53 du Groupe spécial.

[2291] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial (RCES).

de son rival. De fait, eu égard à ces conditions de concurrence et à d'autres conditions de concurrence particulières dans la branche de production des LCA, nous avons constaté dans la procédure initiale que l'on s'attendrait à ce qu'il y ait une concurrence entre les aéronefs d'Airbus et de Boeing même dans les situations où les deux constructeurs *ne feraient* ou *ne seraient invités à faire* aucune offre formelle:

> Compte tenu de l'importance des coûts des LCA pour la bonne marche des affaires des clients, nous ne pouvons pas accepter la thèse selon laquelle des clients connaissant bien le marché ne prendraient pas en considération les produits concurrents offerts par les deux producteurs dans la plupart des cas, même si des offres formelles ne sont ni demandées ni faites dans un cas donné.[2292]

6.1349. Nous rappelons que l'Organe d'appel s'est appuyé sur ces constatations factuelles pour rejeter l'appel de l'Union européenne concernant la conclusion du Groupe spécial initial selon laquelle une commande d'A380 passée par Emirates Airlines en 2000 constituait des "pertes de ventes" pour la branche de production des LCA des États-Unis, nonobstant l'absence de toute offre formelle d'aéronefs de la part de Boeing. En particulier, l'Organe d'appel a interprété les constatations factuelles du Groupe spécial initial comme signifiant que, compte tenu "des conditions de concurrence dans la branche de production des LCA, il n'était pas nécessaire pour Boeing d'avoir fait une offre formelle à Emirates Airlines – ou de "se présenter" pour reprendre l'expression de l'Union européenne – pour que les ventes puissent être considérées comme des ventes que Boeing "n'{avait} pas obtenues" car "même en l'absence d'une offre formelle de Boeing, on pouvait s'attendre à ce qu'Emirates ait pris en considération les produits fabriqués par Boeing avant de prendre sa décision d'achat".[2293] D'après nous, par conséquent, des éléments de preuve montrant qu'Airbus et Boeing ont *l'une et l'autre effectivement participé* à la même campagne de vente devraient, *a fortiori*, être interprétés comme donnant fortement à penser que la décision d'achat finale du client considéré a été éclairée par son examen des points forts et des points faibles relatifs des aéronefs des deux sociétés au regard de ses propres besoins – autrement dit, comme des éléments de preuve qui, à tout le moins, tendraient à étayer une constatation selon laquelle les produits en cause étaient en concurrence les uns avec les autres en vue de remporter les ventes auprès du client considéré.

6.1350. De la même façon, bien que nous admettions que les vues de Boeing au sujet du degré de concurrence qui existe entre ses propres aéronefs et ceux qui sont offerts par Airbus dans une campagne de vente particulière ne peuvent pas, à elles seules, démontrer l'existence d'une *substituabilité du côté de la demande*, nous estimons que ces vues, lorsqu'elles sont exprimées dans le contexte d'analyses et/ou de déclarations faites à la même époque qu'une campagne de vente particulière, seront très pertinentes pour notre tâche consistant à identifier les marchés de produits pertinents. De fait, ainsi qu'il a déjà été indiqué, la Commission européenne prend régulièrement ces éléments de preuve en compte pour ses propres déterminations des marchés de produits dans les affaires en matière de concurrence.[2294] Nous ne partageons donc pas l'avis de l'Union européenne lorsqu'elle fait valoir que ces éléments de preuve ne sont "pas pertinents" et "pas instructifs" pour l'analyse qui doit être effectuée.

6.1351. S'agissant des campagnes de vente spécifiques, l'Union européenne affirme que, lorsqu'ils sont correctement interprétés, les éléments de preuve RCES présentés par les États-Unis pour les campagnes impliquant US Airways, TAM et Malaysia Airlines démontrent que les aéronefs offerts respectivement par Airbus et Boeing *ne sont pas* sur le même marché de produits. Parce que la substance des argumentations des parties concernant ces campagnes de vente est RCES, elle ne peut pas être divulguée dans le présent rapport. Néanmoins, l'élément central de l'argument de l'Union européenne est que les éléments de preuve des États-Unis montrent que même selon Boeing, les aéronefs offerts par Airbus et Boeing dans ces trois campagnes de vente ont généré des VAN substantiellement différentes pour les clients concernés, ce qui, selon l'Union

[2292] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1722.
[2293] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1223.
[2294] Voir plus haut le paragraphe 6.1207.

européenne, ne constitue "guère un élément de preuve" indiquant que les paires de produits pertinents sont sur le même marché de produits.[2295]

6.1352. De la même façon, l'Union européenne fait valoir que les éléments de preuve que les États-Unis ont présentés pour les campagnes de vente impliquant Cathay Pacific confirment que les différences quant à la disponibilité et aux coûts d'exploitation entre les aéronefs pertinents démontrent que ceux-ci sont sur des marchés de produits distincts. En outre, elle affirme que les aéronefs offerts par Airbus et Boeing ont été évalués par Cathay Pacific au regard de la satisfaction d'exigences *différentes* ainsi que du "renforcement du moyen de pression {de Cathay Pacific} sur les constructeurs de LCA". Elle fait valoir aussi que les éléments de preuve des États-Unis sont contredits par "tous les autres éléments de preuve montrant la dynamique concurrentielle dans les campagnes de vente".[2296]

6.1353. Enfin, l'Union européenne dit que les États-Unis donnent une présentation erronée de la teneur des éléments de preuve RCES concernant la campagne de vente de 2010 impliquant Thomas Cook, affirmant que ces éléments de preuve démontrent que non pas *tous* les aéronefs mentionnés par les États-Unis, mais seulement les aéronefs de nouvelle génération d'Airbus et de Boeing, étaient considérés comme des substituts potentiels.[2297]

6.1354. En octobre 2007, US Airways a signé un contrat en vue d'acheter 92 aéronefs à Airbus, dont 22 A350XWB-800, 60 aéronefs de la famille A320 et 10 aéronefs A330-200.[2298] Les éléments de preuve communiqués par les États-Unis révèlent que Boeing avait offert à US Airways l'un des aéronefs bicouloirs dont l'Union européenne fait valoir qu'il n'est pas en concurrence avec l'un des deux aéronefs bicouloirs d'Airbus finalement commandés.[2299] L'évaluation interne faite par Boeing des VAN offertes par les deux aéronefs montrait que **[***]**.[2300] L'Union européenne ne nie pas que Boeing ait pris part à cette campagne de vente avec l'aéronef en question. Toutefois, selon elle, en ce qui concerne la VAN **[***]** démontre que le client n'aurait pas pu considérer les deux aéronefs comme des concurrents crédibles pour les ventes. Nous ne sommes pas convaincus par les affirmations de l'Union européenne.

6.1355. Premièrement, il est manifeste que l'élément de preuve RCES montrant la comparaison des VAN était un document interne établi par Boeing spécifiquement pour éclairer ses décisions commerciales relatives à la campagne de vente impliquant US Airways. On a du mal à comprendre pourquoi Boeing aurait voulu faire cette comparaison si elle n'avait pas estimé qu'elle avait une certaine pertinence pour la situation particulière de concurrence avec Airbus dans la campagne de vente impliquant US Airways. Cela signifie bien entendu que Boeing avait dû estimer que la même comparaison aurait constitué à tout le moins une considération potentiellement pertinente pour le client également. Deuxièmement, les deux parties admettent que la taille de l'avantage relatif à la VAN dont jouit un aéronef par rapport à un autre variera (et que cet avantage pourra d'ailleurs quelquefois s'inverser) selon les hypothèses utilisées dans le calcul. Cela donne à penser que l'évaluation faite par Boeing concernant la VAN **[***]** pouvait refléter la véritable distance concurrentielle entre les deux produits uniquement si elle rendait compte de tous les facteurs de prix et autres que le prix dont on s'attendrait à ce qu'ils aient éclairé la décision d'achat d'US Airways. Il est cependant manifeste que cela n'était pas le cas. Troisièmement, et comme cela a déjà été expliqué, étant donné la nature différenciée des produits LCA, le simple fait qu'un aéronef peut jouir d'un avantage relatif à la VAN **[***]** par rapport à un autre n'exclut pas nécessairement la possibilité que les deux aéronefs puissent être concurrents. Ce désavantage peut dénoter simplement le fait que les caractéristiques spécifiques d'un aéronef particulier correspondent mieux aux besoins d'un client, ce qui en fait le meilleur choix *dans la concurrence pour les ventes*

[2295] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial, paragraphes 490, 494 et 496 (RCES).

[2296] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 63 (RCES), 67 et 68 du Groupe spécial; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1352 à 1359.

[2297] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial (RCES).

[2298] Communiqué de presse d'EADS, "US Airways firms up order for 92 Airbus aircraft: order includes 33 A350 XWBs", 5 octobre 2007 (pièce USA-201).

[2299] James Wallace, "Boeing seeking prize US Airways order", *Seattle Post*, 14 mai 2007 (pièce USA-205); Daniel Michaels, L. Lynn Lunsford et Melanie Trottman, "Airbus seals US Airways order, in a big boost for A350 jetliner", *The Wall Street Journal*, 18 juin 2007 (pièce USA-206); et **[[**RCES**]]** pièce USA-533 (RCES).

[2300] **[[**RCES**]]** pièce USA-533 (RCES).

au client considéré. En conséquence, dans la mesure où l'élément de preuve RCES communiqué par les États-Unis révèle quelles étaient les considérations commerciales *effectives* de Boeing à l'époque de la campagne de vente impliquant US Airways, nous constatons qu'il étaye l'affirmation selon laquelle les aéronefs bicouloirs présentés par Airbus et Boeing sont en concurrence sur le même marché de produits.

6.1356. TAM Linhas Aéreas a commandé 22 A350XWB et 4 A330-200 en janvier 2008.[2301] L'élément de preuve RCES présenté par les États-Unis consiste en une présentation interne de six pages faite par Boeing pour éclairer et établir son offre initiale dans cette campagne de vente. Un certain nombre de pages dans cette présentation révèlent comment Boeing a identifié les principales possibilités et défini l'élément fondamental de sa stratégie de campagne en mettant en lumière, entre autres choses, la façon dont les différents aéronefs de deux de ses trois familles de LCA bicouloirs pourraient concurrencer deux familles d'aéronefs bicouloirs d'Airbus. La même présentation générait aussi des comparaisons de VAN sur la base de deux séries différentes d'hypothèses pour deux paires d'aéronefs d'Airbus et de Boeing (dont l'Union européenne fait valoir qu'ils ne sont pas en concurrence sur le même marché de produits) qui montraient **[***]**.[2302] De la même façon, l'élément de preuve RCES présenté par les États-Unis en ce qui concerne la campagne de vente de 2010 impliquant Malaysia Airlines révèle que Boeing estimait que, selon certaines hypothèses, sa propre offre de bicouloirs **[***]** l'aéronef pertinent d'Airbus (dont l'Union européenne fait valoir qu'il n'est pas en concurrence sur le même marché de produits par rapport à l'aéronef de Boeing).[2303]

6.1357. De nouveau, l'Union européenne soutient que la disparité entre les VAN des différents aéronefs présentées dans les pièces des États-Unis démontre que les paires de produits pertinentes ne sont pas en concurrence sur le même marché de produits. Toutefois, pour les mêmes raisons que celles qui sont exposées plus haut, nous ne sommes pas convaincus par ses arguments.[2304] À notre avis, les éléments de preuve présentés dans les deux pièces RCES relatives aux campagnes de vente impliquant TAM Linhas Aéreas et Malaysia Airlines étayent l'affirmation des États-Unis selon laquelle les LCA d'Airbus et de Boeing pertinents étaient en concurrence pour les ventes aux mêmes clients.

6.1358. En **[***]**, Cathay Pacific **[***]**. L'un des documents RCES invoqués par les États-Unis est un extrait de **[***]**. Ce document indique explicitement que **[***]** deux familles d'aéronefs bicouloirs de Boeing et deux familles d'aéronefs bicouloirs d'Airbus dans des combinaisons qui, selon l'Union européenne, ne se font pas mutuellement concurrence sur le même marché de produits.[2305] Une présentation très semblable, montrant aussi que **[***]**.[2306] En réponse à **[***]**, Boeing a offert les LCA **[***]** a effectué une analyse des différents points forts et points faibles de ses propositions par rapport aux aéronefs pertinents d'Airbus. La même analyse révèle que Boeing a examiné les VAN d'une paire particulière de LCA bicouloirs d'Airbus et de Boeing (dont l'Union européenne fait valoir qu'ils ne sont pas en concurrence sur le même marché de produits), et montre que l'aéronef de Boeing **[***]**.[2307]

6.1359. Selon l'Union européenne, ces éléments de preuve ne démontrent pas que les aéronefs bicouloirs pertinents se faisaient concurrence mutuellement parce que, du moins s'agissant de la paire A350XWB et 777-300ER, l'Union européenne soutient que Cathay Pacific évaluait les deux aéronefs au regard d'exigences différentes. L'Union européenne trouve des éléments à l'appui de cette affirmation dans le fait que Cathay Pacific a commandé *à la fois* l'A350XWB et le 777-300ER en 2010.[2308] Elle fait valoir que le 777-300ER a été commandé "parce qu'il répondait au besoin de créneaux de livraison rapprochés de la compagnie aérienne", alors que l'A350XWB a été

[2301] Communiqué de presse d'EADS, "Brazilian carrier TAM to acquire 22 A350 XWBs and four additional A330-200s", 29 juin 2007 (pièce USA-208).
[2302] **[[**RCES**]]** pièce USA-538 (RCES), pages 2 à 6.
[2303] **[[**RCES**]]** pièce USA-537 (RCES), page 2.
[2304] Voir plus haut le paragraphe 6.1355.
[2305] **[[**RCES**]]** pièce USA-527 (RCES), pages 3 et 4.
[2306] **[[**RCES**]]** pièce EU-255 (RCES).
[2307] **[[**RCES**]]** pièce USA-536 (RCES).
[2308] Communiqué de presse de Cathay Pacific, "Cathay Pacific signs agreement with Boeing to purchase six more 777-300ER aircraft", 21 septembre 2010 (pièce EU-252).

commandé en vue d'une livraison ultérieure lorsqu'il serait disponible. De plus, elle fait valoir que **[***]** démontre que les deux aéronefs ne peuvent pas être en concurrence "sur cette base".[2309]

6.1360. À notre avis, les éléments de preuve RCES communiqués par les États-Unis démontrent très clairement et explicitement que Cathay Pacific souhaitait prendre en considération différentes combinaisons de LCA bicouloirs d'Airbus et de Boeing dont l'Union européenne fait valoir qu'ils ne sont pas en concurrence sur le même marché de produits. Bien que les éléments de preuve RCES révèlent que Cathay Pacific, comme d'autres clients, souhaitait acquérir un nombre spécifique d'aéronefs avec toute une série de créneaux de livraison différents, nous n'estimons pas que cela implique que Cathay Pacific avait l'intention de prendre en considération les combinaisons pertinentes de LCA d'Airbus et de Boeing **[***]** au regard d'*exigences différentes*. En revanche, les éléments de preuve donnent à penser que Cathay Pacific souhaitait voir quelles combinaisons d'aéronefs chaque producteur pourrait offrir pour répondre à ses préférences en matière de livraison. Par conséquent, comme nous l'avons déjà expliqué, le fait qu'un aéronef a pu être choisi plutôt qu'un ou plusieurs autres en raison de sa *disponibilité* reflète l'avantage concurrentiel de cet aéronef, et non sa position sur un marché "monopolistique temporel".

6.1361. Enfin, les États-Unis font valoir qu'un élément de preuve RCES relatif à une offre faite par Boeing à Thomas Cook en 2010 montre qu'une paire d'aéronefs bicouloirs dont l'Union européenne affirme qu'ils n'exercent pas de contraintes concurrentielles l'un sur l'autre sont effectivement en concurrence sur le même marché de produits. L'élément de preuve qu'ils invoquent est un extrait de deux pages d'une présentation interne de Boeing, dont la page de couverture donne à penser qu'il s'agit d'une offre d'*aéronef monocouloir* faite par Boeing. La deuxième page de la pièce des États-Unis (la page 8 de la présentation) expose l'évaluation que fait Boeing de la valeur d'un de ses modèles d'aéronefs bicouloirs par rapport aux aéronefs bicouloirs existants d'Airbus et de Boeing exploités par Thomas Cook.[2310] L'Union européenne fait valoir que les États-Unis font une présentation erronée de la teneur de cet élément de preuve qui, selon elle, montre que les seuls aéronefs bicouloirs d'Airbus et de Boeing effectivement en concurrence étaient ceux dont elle admet qu'ils s'imposent mutuellement des contraintes concurrentielles.[2311] À notre avis, l'élément de preuve RCES donne à penser que Boeing s'attendait à ce qu'il y ait une possibilité de vente d'aéronefs bicouloirs à Thomas Cook dans un proche avenir et qu'à cette fin, elle avait identifié son principal concurrent comme étant un aéronef d'Airbus dont l'Union européenne admet qu'il relève du même marché de produits que l'aéronef de Boeing pertinent. Bien que d'autres LCA bicouloirs d'Airbus et de Boeing soient étudiés, il est manifeste que cela n'est pas dans le but d'identifier les aéronefs dont on s'attend à ce qu'ils soient en concurrence pour les possibles ventes futures. Nous n'estimons donc pas que cet élément de preuve démontre que Boeing considérait que Thomas Cook s'intéresserait à plus d'une paire d'aéronefs bicouloirs d'Airbus et de Boeing aux fins de la campagne de vente attendue dans l'avenir. Néanmoins, l'élément de preuve montre effectivement (une fois de plus) le rôle important que l'innovation technologique joue dans le choix d'un aéronef par un client et donc, en fin de compte, dans la concurrence entre Airbus et Boeing en vue de remporter des ventes.

Conclusion concernant le marché de produits allégué des LCA bicouloirs

6.1362. Nous rappelons que le désaccord entre les parties au sujet de l'existence d'un marché de produits unique pour les cinq familles de LCA bicouloirs est fondé sur des divergences de vues en ce qui concerne: a) la mesure dans laquelle les produits bicouloirs technologiquement avancés de nouvelle génération d'Airbus et de Boeing sont en concurrence avec tous les autres; b) la mesure dans laquelle l'A330 et le 777 sont vendus sur leurs propres marchés monopolistiques "temporel" distincts; et c) la mesure dans laquelle le 767 a même un rapport de concurrence quelconque avec les quatre autres familles de LCA bicouloirs. Notre examen minutieux des argumentations des parties et des éléments de preuve qu'elles ont présentés nous amène à conclure que les États-Unis ont démontré qu'aux fins des disciplines de l'Accord SMC relatives au préjudice grave, les cinq familles d'aéronefs bicouloirs de passagers d'Airbus et de Boeing pouvaient être considérées comme relevant du même marché de produits. Nous arrivons à cette conclusion sur la base des considérations qui précèdent, que nous résumons comme suit.

[2309] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 63 et 68 du Groupe spécial (RCES); et **[[**RCES**]]** pièce EU-256 (RCES).

[2310] **[[**RCES**]]** pièce USA-534 (RCES).

[2311] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial (RCES).

6.1363. Premièrement, du point de vue des caractéristiques physiques de base et des utilisations finales, les cinq familles de LCA bicouloirs d'Airbus et de Boeing sont, dans leur ensemble, capables de satisfaire un éventail relativement large d'exigences en matière de missions, qui va des routes aériennes régionales desservies par les familles d'aéronefs 767 et A330 plus petits porteurs jusqu'aux missions long-courrier de plus grande capacité pour lesquelles les plus grandes versions du 777 et de l'A350XWB ont été spécifiquement conçues. Par rapport au degré élevé de communité qui existe entre les caractéristiques physiques et les utilisations finales de leurs offres de monocouloirs, il est manifeste que les cinq familles d'aéronefs bicouloirs d'Airbus et de Boeing présentent des différences plus importantes, même entre des modèles d'une même famille (par exemple la capacité en sièges du 777-200LR par rapport à celle du 777-300ER ou celle de l'A350XWB-800 par rapport à celle de l'A350XWB-1000). Néanmoins, parmi l'éventail des besoins des clients potentiels qui peuvent être satisfaits par les cinq familles de LCA, il y a des chevauchements importants, six versions de quatre familles (A330-200, 777-200ER, A350XWB-900, 787-8, 787-9 et A350XWB-800) étant positionnées relativement près les unes des autres. Cela donne à penser que, bien qu'il soit probable que la clientèle potentielle des aéronefs bicouloirs d'Airbus et de Boeing sera plus variée que celle qui est susceptible d'acheter leurs aéronefs monocouloirs, tout client individuel devra probablement choisir entre de multiples combinaisons d'aéronefs bicouloirs d'Airbus et de Boeing relativement comparables.

6.1364. Deuxièmement, à la différence de l'Union européenne, nous ne considérons pas que les performances d'exploitation supérieures de la nouvelle génération d'aéronefs bicouloirs d'Airbus et de Boeing par rapport à leurs modèles de génération actuelle indiquent que ces aéronefs sont vendus sur des marchés de produits distincts. Alors que l'on s'accorde à reconnaître que l'A350XWB et le 787 auront un avantage général en matière de coût d'exploitation par rapport aux modèles existants d'aéronefs bicouloirs d'Airbus et de Boeing, il est également admis par les deux parties que l'incidence de cet avantage sur les VAN respectives des aéronefs diminuera et finalement s'inversera lorsque, par exemple, la date de livraison du produit de nouvelle génération sera retardée par rapport à celle de l'aéronef de génération actuelle. De fait, en raison du rôle important que jouent les considérations relatives à la livraison dans la décision d'achat d'un client potentiel, Airbus et Boeing se feront régulièrement concurrence sur la date de disponibilité de leur aéronef, y compris en "accélérant" la production chaque fois que cela sera possible et/ou en offrant des solutions "provisoires". Par conséquent, plutôt que comme un avantage plaçant l'A330 et le 777 sur leurs propres marchés de produits "temporaires", nous considérons la disponibilité à court terme relative des deux aéronefs, par rapport aux perspectives de livraison actuelles à plus long terme de l'A350XWB et du 787, comme un avantage "temporaire" concernant l'*un* des facteurs que les clients intéressés par un aéronef capable d'assurer l'éventail des missions présentant des chevauchements qui sont couvertes par les quatre familles de LCA prendront en compte dans leurs décisions d'achat.

6.1365. Bien entendu, la nature multiforme de la demande d'aéronefs implique que des facteurs autres que le prix, à l'exclusion des modalités de livraison (par exemple la communité de la flotte) pourraient aussi contribuer à diminuer les avantages en matière de performance des aéronefs de nouvelle génération sur les aéronefs de génération actuelle, de sorte qu'une réduction de prix pourrait jouer un plus grand rôle dans la décision d'achat d'un client. À cet égard, nous rappelons que l'Union européenne affirme non pas que l'A330 n'est pas du tout en concurrence avec le 787 mais seulement qu'"il est moins à même de soutenir la concurrence" du 787 lorsqu'il est offert "à une date de livraison semblable" et "**[***]**". De la même façon, les éléments de preuve que nous avons examinés au sujet des ventes initiales et actuelles d'Airbus et ses attentes d'Airbus en matière de commercialisation de l'A350XWB donnent à penser qu'Airbus prévoit que l'A350XWB devra concurrencer plus que le seul 787 pour maximiser les ventes, une attente dont nous pensons qu'elle est confirmée par les éléments de preuve relatifs aux campagnes de vente que nous avons examinés dans la mesure où ceux-ci révèlent la présence des deux générations d'aéronefs bicouloirs d'Airbus et de Boeing. À notre avis, ces considérations et d'autres donnent à penser que le 787 et l'A350XWB font face, non pas simplement aux contraintes concurrentielles qu'ils exercent l'un sur l'autre, mais aussi à celles qui sont exercées par d'autres aéronefs bicouloirs.

6.1366. Troisièmement, s'agissant du rapport de concurrence entre l'A330 et le 777, nous ne jugeons pas fondée l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle les deux familles d'aéronefs ne s'imposent mutuellement aucune contrainte concurrentielle dans la mesure où chacune a sur l'autre un avantage relatif à la VAN, d'après les allégations, insurpassable *lorsqu'elle effectue des missions pour lesquelles elle a été spécifiquement conçue*. Ainsi qu'il a déjà été indiqué, nous

avons constaté que l'invocation par l'Union européenne des analyses des VAN effectuées dans la déclaration complémentaire de M. Mourey n'était pas convaincante pour un certain nombre de raisons. Tout d'abord, les avantages relatifs à la VAN, d'après les allégations, insurpassables calculés pour différents aéronefs dans la déclaration complémentaire de M. Mourey reposent sur l'hypothèse qu'Airbus ou Boeing transmet au client le bénéfice économique intégral de l'avantage en matière de coût d'exploitation qu'un aéronef a sur l'autre. Ainsi, par exemple, l'avantage relatif à la VAN, d'après les allégations, insurpassable de l'A330 sur le 777 suppose qu'Airbus transmette au client la valeur intégrale de l'avantage en matière de coût d'exploitation qu'apporte l'exploitation de l'A330 pour des missions optimisées par rapport à celle du 777. Autrement dit, le montant intégral de l'avantage relatif à la VAN, d'après les allégations, insurpassable n'existerait que si Airbus choisissait de ne pas s'attribuer, totalement ou partiellement, ledit avantage en augmentant les prix.[2312] Comme cela est souligné dans la déclaration de M. Sanghvi, cette incapacité d'augmenter les prix suppose une concurrence. En tout état de cause, les conclusions que l'Union européenne tire des comparaisons des VAN de l'A330 et du 777 ne tiennent pas compte de la possibilité que des clients puissent souhaiter étudier les aspects économiques des deux aéronefs aux fins d'un éventail de missions qui se situent quelque part entre les missions pour lesquelles ces aéronefs ont été spécifiquement conçus, ni, d'ailleurs, de la possibilité qu'un client donné prévoie que l'aéronef acheté sera utilisé pour un éventail des missions pouvant évoluer au fil du temps. De la même façon, en raison de la nature multiforme de la demande d'aéronefs, on ne peut pas exclure que l'avantage relatif à la VAN de l'A330 par rapport au 777 lorsqu'il réalise des missions optimisées puisse être diminué (voire inversé) lorsque des facteurs autres que le prix tels que les modalités de livraison et la communité de la flotte sont pris en compte. Toutes ces considérations confirment ce qui est, selon nous, indiqué dans les documentations commerciales et les éléments de preuve concernant les campagnes de vente que nous avons examinés, à savoir qu'il est probable qu'au moins une partie de la clientèle potentielle des deux aéronefs voudra examiner les aspects économiques des deux aéronefs, en particulier s'agissant de l'A330-200 et du 777-200ER.

6.1367. Enfin, nous notons que les éléments de preuve que nous avons examinés révèlent que les rapports de concurrence entre les cinq familles d'aéronefs bicouloirs d'Airbus et de Boeing ont constamment évolué, reflétant non seulement l'évolution des conditions de la demande mais aussi le rythme et la nature de l'innovation dans le secteur des aéronefs. Ainsi, l'introduction du 787 relativement économe en carburant à une époque où les prix du carburant augmentaient a diminué l'attrait des modèles d'aéronefs bicouloirs existants, moins efficaces, qui autrement auraient été pris en considération par les clients potentiels, amenant Airbus à présenter en réponse son propre aéronef de nouvelle génération, l'A350XWB, qui a eu une incidence très semblable sur le marché. De la même façon, les améliorations apportées à l'A330 depuis son lancement ont renforcé sa position concurrentielle par rapport au 767 (auparavant son principal rival) ainsi qu'au 777 *et* au 787. À notre avis cependant, dire qu'*à chaque fois* qu'un aéronef technologiquement avancé ou plus efficace nouvellement introduit remporte des ventes au détriment des modèles existants, cela signifie que cet aéronef ne subit aucune contrainte concurrentielle de la part des aéronefs qui n'ont pas été choisis par ces clients serait incorrect et simplifierait à l'excès la dynamique complexe de la concurrence dans la branche de production des LCA.

6.1368. Airbus et Boeing investissent dans l'innovation dans le secteur des aéronefs précisément parce qu'elles veulent l'*emporter sur la concurrence* en remportant des ventes au détriment des *modèles existants de LCA*. La nature multiforme de la demande d'aéronefs et le grand nombre de ventes qui doivent être obtenues pour qu'un nouveau programme d'aéronef soit un succès signifient qu'Airbus et Boeing s'efforceront généralement de réaliser ces investissements dans des aéronefs capables de satisfaire à de multiples exigences afin de répondre à la *demande globale*, ce qui donne à penser que même l'aéronef le plus nouveau et le plus avancé technologiquement subira probablement des contraintes concurrentielles de la part des modèles de LCA existants. Dans cet environnement concurrentiel, il est manifeste que le LCA bicouloir le plus ancien, le 767, se distingue comme étant, globalement, le concurrent le plus faible des cinq familles d'aéronefs bicouloirs d'Airbus et de Boeing. Néanmoins, il n'est pas contesté que l'aéronef continue de

[2312] Nous rappelons que sur le segment des monocouloirs, Airbus et Boeing ont "partagé" les avantages en matière de coût d'exploitation découlant de l'efficacité énergétique accrue de leurs offres de nouvelle génération en augmentant leurs prix par rapport à ceux des modèles de génération actuelle d'un montant inférieur au montant intégral de la valeur de leurs avantages en matière de coût d'exploitation. Comme nous l'avons déjà expliqué, le fait que les deux constructeurs n'ont pas été en mesure de s'attribuer le montant intégral de ces avantages suppose l'existence de contraintes concurrentielles.

remporter des ventes, encore qu'en petites quantités et auprès de clients relativement peu nombreux.[2313] Eu égard à ce que nous savons des conditions de concurrence dans la branche de production des LCA, le fait que même un nombre limité de clients ont choisi le 767 donne à penser que, dans certaines conditions, celui-ci demeure capable d'imposer des contraintes concurrentielles sur d'autres modèles de LCA bicouloirs d'Airbus et de Boeing.[2314] De plus, tout comme il y a des ventes qui ont été remportées par le 767, il est probable aussi qu'il y ait des ventes dans lesquelles le 767 n'a pas été acheté mais dans lesquelles il aurait parfaitement pu être pris en considération et/ou choisi par un client si l'aéronef plus moderne n'avait pas été présenté. Dans ces situations également, le 767 aura peut-être imposé des contraintes concurrentielles sur l'autre aéronef retenu.

6.1369. En fin de compte, par conséquent, comme les rapports de concurrence existant entre d'autres versions de LCA bicouloirs d'Airbus et de Boeing, le rapport de concurrence entre le 767, proposé seul[2315], et les quatre familles plus modernes d'aéronefs bicouloirs d'Airbus et Boeing variera en intensité en fonction des circonstances particulières d'une campagne de vente ou des besoins du client. Globalement, toutefois, il est manifeste que hormis dans les cas impliquant la version plus petite de l'A330, il est probable que le 767 imposera des contraintes concurrentielles relativement faibles sur les autres versions des aéronefs bicouloirs d'Airbus et de Boeing, en particulier les versions plus grandes des familles A350XWB et 777. Mais d'après nous, le fait que le 767 est aujourd'hui un concurrent relativement faible par rapport à ses rivaux d'Airbus ne fait que confirmer l'existence des fortes contraintes concurrentielles que ces aéronefs ont pu imposer sur sa capacité de remporter des ventes, ce qui révèle la mesure dans laquelle Airbus est en position dominante dans *la concurrence* avec Boeing pour certaines ventes. Constater, dans ces circonstances, que le 767 devrait être considéré comme relevant de son propre marché de produits distinct signifierait que nous serions *juridiquement* dans l'impossibilité de déterminer si la cause de l'incapacité du 767 de remporter des ventes a été l'une ou plusieurs des subventions dont les États-Unis font valoir qu'elles ont permis la présence sur le marché *des aéronefs même qui imposent ces contraintes concurrentielles*. Pour les raisons qui ont déjà été expliquées, nous ne pouvons trouver aucun élément à l'appui de cette approche dans l'Accord SMC.[2316]

6.1370. Par conséquent, pour toutes les considérations qui précèdent, et à la lumière de la totalité des éléments de preuve que nous avons examinés, nous constatons que les États-Unis ont établi que les cinq familles de LCA bicouloirs d'Airbus et de Boeing exercent des contraintes concurrentielles les unes sur les autres à des degrés divers mais globalement suffisants pour qu'elles doivent être considérées comme relevant toutes du même marché de produits aux fins des allégations de préjudice grave qu'ils formulent au titre de l'Accord SMC.

Marché allégué des aéronefs très gros porteurs de passagers

6.1371. Les États-Unis font valoir que l'A380 et le 747-8I sont en concurrence sur un seul et même marché de produits VLA. Ils font valoir que l'A380 et le 747-8I, qui sont les plus grands aéronefs (même s'ils ne sont pas identiques) disponibles sur le marché, se substituent imparfaitement l'un à l'autre car tous deux peuvent être utilisés pour couvrir essentiellement les mêmes missions long-courrier, pour lesquelles il y a des contraintes de créneaux et une demande

[2313] Les données tirées de la base de données d'Ascend indiquent qu'au cours des 6 années qui vont de 2007 à 2012, Boeing a vendu un total de 75 767-300ER aux clients suivants: LAN Airlines (Chili); ANA et Japan Airlines (Japon); Uzbekistan Airways (Ouzbékistan); Azerbaijan Airlines (Azerbaïdjan); MIAT – Mongolian Airlines (Mongolie); Air Asthana (Kazakhstan); et à un "client commercial non annoncé". (base de données d'Ascend, Boeing and Airbus Deliveries in Units 2001-2011, Commercial Operators, données demandées le 13 janvier 2012 (pièce USA-112); et base de données d'Ascend, Boeing and Airbus Deliveries in Units (2001-2013), Commercial Operators, données demandées le 30 mars 2014 (pièce USA-577))

[2314] Nous rappelons que le 767-300ER a le prix-catalogue le plus bas de tous les LCA bicouloirs d'Airbus et de Boeing, soit environ 50 millions de dollars EU de moins que l'A330-300 (son rival le plus proche du point de vue de la distance franchissable maximale) et environ 30 millions de dollars EU de moins que l'A330-200 (son rival d'Airbus le plus proche du point de vue de la capacité en sièges maximale).

[2315] Pour examiner la question de savoir s'il faudrait constater que le 767 relève du même marché de produits que d'autres LCA bicouloirs d'Airbus et de Boeing, nous pensons qu'il est important de rappeler que les achats de LCA peuvent porter sur de multiples modèles de LCA dans le cadre de ventes d'aéronefs groupées, auquel cas d'autres facteurs peuvent entrer en ligne de compte, plaçant la combinaison d'un ou plusieurs 767 et d'autres LCA de Boeing dans une position concurrentielle plus forte que cela n'aurait été le cas si le 767 avait été mis seul en situation de concurrence.

[2316] Voir plus haut les paragraphes 6.1209 à 6.1211.

de transport de passagers importante.[2317] L'Union européenne affirme cependant que l'A380 et le 747-8I sont vendus sur deux marchés monopolistiques distincts.[2318] Selon elle, les différences considérables qui existent entre ces deux produits LCA, en particulier s'agissant de la capacité en sièges et des technologies, génèrent un avantage insurpassable en faveur de l'A380 du point de vue des recettes potentielles et des coûts d'exploitation, plaçant ainsi l'aéronef sur un marché de produits différent de celui du 747-8I.[2319]

6.1372. Comme leurs précédentes analyses concernant la définition du marché, les arguments des parties relatifs au degré de concurrence entre l'A380 et le 747-8I ont été axés sur la *substituabilité du côté de la demande*.[2320] En particulier, le débat a été centré sur la mesure dans laquelle: a) les caractéristiques physiques et de performance, les utilisations finales et les clients de l'A380 et du 747-8I; b) l'existence et la nature de toutes contraintes en matière de prix entre les deux produits LCA; et c) les éléments de preuve concernant un certain nombre de campagnes de vente démontraient que l'A380 et le 747-8I étaient suffisamment substituables du point de vue des clients pour pouvoir être considérés comme relevant du même marché de produits. Nous étudions le bien-fondé des arguments des parties concernant chacune de ces trois questions dans les sous-sections qui suivent.

Caractéristiques physiques et de performance, utilisations finales et clients

6.1373. Le tableau suivant contient les renseignements fournis par les parties en ce qui concerne certaines des caractéristiques physiques et de performance de base de l'A380 et du 747-8I:

Tableau 18: Caractéristiques physiques et de performance de base des VLA d'Airbus et de Boeing[2321]

Modèle	Nombre type de sièges (Airbus/ Boeing)	Poids maximum au décollage (t) (Airbus/ Boeing)	Distance franchissable maximale (NM) (pleine capacité) (Airbus/Boeing)	Longueur (m)	Envergure de voilure (m) (Airbus/ Boeing)	Prix catalogue 2011 (millions de $EU)
A380-800	525/555	560/633,9	8 500/7 870	72,72/72,70	79,75/79,80	375,3
747-8I	405/467	447,7/493,5	7 600/7 760	76,30	68,50	332,9

6.1374. Lorsqu'elles sont examinées à la lumière des renseignements présentés dans les tableaux 16 et 17, les données figurant dans le tableau 18 montrent que l'A380 et le 747-8I sont les plus grands aéronefs civils produits par les deux constructeurs. Bien que les dimensions de ces deux produits LCA ne soient pas identiques, les longueurs de leur fuselage sont très proches et leurs envergures de voilure sont semblables. L'A380 est un aéronef plus grand que le 747-8I, ses sièges étant répartis sur deux ponts s'étendant sur toute la longueur du fuselage, tandis que le 747-8I a un pont supérieur qui s'étend seulement sur une partie de la longueur du fuselage. Compte tenu de sa taille globale et de sa capacité d'emport de passagers supérieures[2322], l'A380 a un poids maximum au décollage notablement plus élevé. De plus, d'après les données fournies par l'Union

[2317] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 492; et réponse des États-Unis aux questions n° 50 (paragraphe 156), 52 (paragraphe 166) et 63 (paragraphe 247) du Groupe spécial.

[2318] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 621.

[2319] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 620 à 633.

[2320] De nouveau, les parties ne procèdent à aucun examen véritable de la *substituabilité du côté de l'offre* des LCA considérés. Même si certaines déclarations figurant dans la déclaration de M. Bair donnent à penser que les processus de développement et de production des deux LCA sont largement semblables, aucune des parties n'a, à un stade quelconque de la présente procédure, ne serait-ce que donné à penser qu'il existait un quelconque degré de substitution du côté de l'offre entre le 747-8I ou l'A380, respectivement, et les autres modèles de LCA de chaque constructeur. (déclaration de M. Bair (pièce USA-339), paragraphe 44)

[2321] Les données utilisées dans ce tableau sont tirées de la déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), tableau 7, et de la déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 43. S'agissant de certaines caractéristiques, les parties ont présenté au Groupe spécial des renseignements divergents, comme le montre le tableau. Ainsi qu'il a déjà été noté, elles ont attribué la divergence entre les chiffres aux différentes séries de règles et hypothèses utilisées par Airbus et Boeing pour calculer les données. (réponse de l'Union européenne à la question n° 159 du Groupe spécial; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 159 du Groupe spécial)

[2322] Déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphe 71. Voir aussi UK Advertising Standards Authority, ASA Adjudication on Boeing United Kingdom Ltd, 7 août 2013 (pièce USA-574), page 3.

européenne, l'A380 est également capable de franchir jusqu'à 900 NM de plus que le 747-8I. Toutefois, selon les États-Unis, la distance franchissable maximale de l'A380 ne dépasse que de 110 NM celle du 747-8I.

6.1375. Ainsi qu'il a déjà été indiqué, Boeing a lancé le 747-8I en 2005 en réponse au lancement de l'A380 par Airbus en 2000.[2323] Le 747-8I est un dérivé parmi plusieurs autres du 747-100 original, qui a été lancé en 1966. Il a un fuselage plus large que celui du 747-400 et est doté de nouveaux moteurs et de nouvelles ailes.[2324] En tant qu'aéronef dérivé, le 747-8I s'est vu accorder un certificat de type modifié, qui limite l'étendue des modifications pouvant être incorporées à sa conception.[2325] Le 747-8I a une consommation globale de carburant par trajet plus faible et une capacité de chargement plus grande que celles de l'A380.[2326] Cependant, le coût d'exploitation par passager de l'A380 (lorsqu'il vole à sa capacité maximale) est plus faible que celui du 747-8I.[2327] De plus, alors que le 747-8I utilise un système essentiellement mécanique pour le contrôle de ses opérations de vol, l'A380 utilise une technologie relativement moderne de "commandes de vol électriques", qui est considérée comme plus légère et plus efficace.[2328] L'A380 est également plus silencieux que le 747-8I et obtient par exemple dans les aéroports britanniques de Londres-Heathrow et Londres-Gatwick un "quota de bruit" de 0,5 pour l'arrivée et 2 pour le départ (comparés à 1 et 2, respectivement, pour le 747-8I).[2329]

6.1376. Les États-Unis admettent qu'un certain nombre de caractéristiques distinctives de l'A380 (y compris sa plus grande capacité en sièges) peuvent en faire une option plus attrayante que le 747-8I aux yeux de certains clients.[2330] Selon eux cependant, ces caractéristiques particulières signifient pas que les deux LCA ne sont pas en concurrence sur le même marché de produits.[2331] À cet égard, ils rappellent que tous les LCA sont des produits différenciés et que malgré leurs différences, l'A380 et le 747-8I sont les deux seuls LCA spécifiquement développés par Airbus et Boeing pour desservir les routes long-courrier, à grande capacité (plus de 400 sièges) et soumises à des contraintes de créneaux qui sont exploitées par les compagnies aériennes commerciales.[2332] Conformément à cette utilisation finale et cette clientèle potentielle communes, les États-Unis estiment qu'Airbus et Boeing "tentent {chacune} régulièrement de renforcer l'intérêt des clients pour son aéronef très gros porteur en en comparant les caractéristiques avec celles du modèle de VLA de l'autre producteur".[2333] Ils font ainsi valoir que les clients qui assurent ou veulent exploiter des missions long-courrier, à grande capacité et soumises à des contraintes de créneaux peuvent percevoir et perçoivent en effet les deux produits LCA comme étant les "plus proches substituts l'un de l'autre"[2334], un fait qui, selon eux, "est devenu immédiatement évident lorsque Air France,

[2323] Voir plus haut le paragraphe 6.1220. Il y a deux versions du 787-8: une pour les passagers, le 747-8I (Intercontinental), et l'autre pour le fret, le 747-8F (Freighter (Cargo)). Les allégations de préjudice grave formulées par les États-Unis concernent seulement le 747-8I. Les États-Unis ne font pas valoir que le 747-8F est vendu sur le même marché de produits que l'A380 et le 747-8I.

[2324] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 303.

[2325] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 156.

[2326] Déclaration de M. Bair (pièce USA-339), paragraphe 45; déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 152; et déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphe 71.

[2327] Voir plus loin le paragraphe 6.1378.

[2328] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 155.

[2329] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 173. Il est également affirmé dans la déclaration de M. Mourey que l'A380 s'est "révélé très populaire auprès des passagers aériens", en partie en raison de son "attrait général en tant que plus grand des LCA, mais principalement {en raison} du confort en cabine qu'offre l'A380". (déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 170)

[2330] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 488; réponse des États-Unis à la question n° 53 du Groupe spécial, paragraphe 175; observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 53 du Groupe spécial; et déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 45.

[2331] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 487; réponse des États-Unis à la question n° 53 du Groupe spécial, paragraphe 175; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 53 du Groupe spécial.

[2332] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 487; déclaration de M. Bair (pièce USA-339), paragraphes 44 à 47. Une route aérienne soumise à des contraintes de créneaux est décrite dans la déclaration de M. Bair comme une route qui "comporte au moins un aéroport de destination où les créneaux d'atterrissage des aéronefs sont si rares qu'il serait très difficile pour une compagnie aérienne d'augmenter le trafic de passagers en augmentant la fréquence des vols". (déclaration de M. Bair (pièce USA-339), note de bas de page 2)

[2333] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 487.

[2334] Réponse des États-Unis à la question n° 53 du Groupe spécial, paragraphe 174.

Singapore Airlines et Qantas" ont commandé l'A380 pour remplacer leurs flottes respectives de 747 plus anciens.[2335]

6.1377. L'Union européenne fait valoir toutefois que la plus grande capacité d'emport de passagers et les technologies avancées de l'A380 signifient que, pour les clients relativement confiants dans leur capacité de le remplir, l'A380 a un avantage insurpassable en matière de coût d'exploitation par siège et génère des recettes plus élevées par rapport au 747-8I, ce qui le place sur un marché de produits distinct.[2336] Elle soutient que des facteurs tels que la croissance de la demande mondiale de transport de passagers, les contraintes de créneaux dans les aéroports-pivots saturés, la hausse des coûts de carburant et les limitations en matière de bruit ont tous "fortement accru" cet avantage.[2337] Elle nie que les décisions de certaines compagnies aériennes d'acheter l'A380 de préférence au 747-X (par la suite appelé 747-8I) pour exploiter les mêmes routes auparavant desservies par le 747-400 témoignent de ce que les clients perçoivent les deux aéronefs comme étant substituables.[2338] Selon l'Union européenne, ces décisions peuvent plutôt s'expliquer par la modification des conditions de concurrence depuis l'époque où les 747-400 ont été achetés[2339] – conditions qui, d'après elle, se sont traduites entre autres choses par une demande accrue d'aéronefs plus grands tels que l'A380.[2340] L'Union européenne fait donc valoir que l'A380 et le 747-8I répondent à des besoins différents des clients et, pour cette raison, ne sont pas considérés par ces derniers comme des produits substituables.[2341]

6.1378. Même si l'Union européenne nie l'existence d'une concurrence plus que "faible ou minime" entre le 747-8I et l'A380[2342], la déclaration de M. Mourey reconnaît que les deux aéronefs "sont les plus proches l'un de l'autre" du point de vue de la taille[2343] et, en outre, "ont des capacités semblables en matière de distance franchissable", ce qui signifie qu'ils peuvent tous les deux "être utilisés généralement sur les mêmes routes long-courrier".[2344] Les parties semblent donc convenir que les différences entre l'A380 et le 747-8I du point de vue de la taille et de la distance franchissable n'excluent pas la possibilité que d'une manière générale, les deux aéronefs puissent être utilisés pour la desserte des mêmes routes long-courrier. De plus, nous ne considérons pas que les parties contestent l'affirmation selon laquelle, lorsque la capacité en sièges est déterminée sur la base des mêmes règles et hypothèses[2345], l'A380 offre aux clients des coûts d'exploitation par siège plus faibles et des recettes potentielles plus importantes que ceux offerts par le 747-8I

[2335] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 489.

[2336] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 626 à 629; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 691; réponse de l'Union européenne à la question n° 49 du Groupe spécial, paragraphe 222; déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 151, 152 et 160; et déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphes 67 à 69.

[2337] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 693.

[2338] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 703; et déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphes 78, 89 et 90.

[2339] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 703.

[2340] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 140 à 144; et déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphe 90.

[2341] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 691. Voir aussi la déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 160 à 176.

[2342] Voir, par exemple, la déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphe 65; et la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 690.

[2343] Déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphe 79.

[2344] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 149.

[2345] Les parties ont expliqué que les chiffres relatifs à la capacité maximale en sièges dans une configuration en trois classes qui ont été fournis pour l'A380 et le 747-8I ont été calculés sur la base d'hypothèses différentes, y compris en ce qui concerne l'espace entre sièges adjacents ("espacement des sièges"). (réponse de l'Union européenne à la question n° 159 du Groupe spécial; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 159 du Groupe spécial). Les chiffres fournis par l'Union européenne sont établis sur la base des "règles de base" d'Airbus et prévoient un espacement des sièges plus grand que celui qui est appliqué par Boeing et qui a été utilisé pour calculer les chiffres présentés par les États-Unis. Un analyste du secteur a décrit ces derniers chiffres comme datant "des années 1980", cadrant "assez étroitement" avec la classe Affaires actuelle, et "correspondant davantage aux classes Affaires, Économique Premium et Économique qu'aux classes Première, Affaires et Économique". Le même analyste a qualifié les règles de base d'Airbus comme "plus réalistes" et "plus représentatives de la capacité actuelle". (Leeham News and Comment, "Comparing the 747-8I and the A380 after the Advertising Battle Commenced", 28 novembre 2012 (pièce EU-172), page 1). Ces renseignements donnent à penser que, dans la pratique, la différence de capacité en sièges pour les clients potentiels peut être plus proche des estimations de l'Union européenne que de celles des États-Unis. En fin de compte cependant, cela dépendra de la configuration et du niveau de confort spécifiques choisis par les clients individuels conformément à leur modèle économique particulier.

pour les missions exigeant une capacité en sièges proche de la capacité maximale de l'A380; et, inversement, le 747-8I offre des coûts d'exploitation par siège plus faibles que ceux de l'A380 pour les missions exigeant une capacité en sièges proche de sa capacité maximale.[2346] Selon nous, le point de divergence essentiel entre les parties porte donc avant tout sur les conclusions qui peuvent être tirées quant au degré de substituabilité du côté de la demande qui existe entre l'A380 et le 747-8I du fait de leurs avantages relatifs en matière de performances.

6.1379. Comme nous l'avons expliqué précédemment, le choix d'un aéronef par un client sera largement dicté par sa propre prévision de la demande de transport de passagers sur la durée de vie commerciale prévue de l'aéronef. La position de l'Union européenne est que l'A380 est la seule option économiquement acceptable pour les clients qui s'attendent à ce que la demande de transport de passagers soit constamment proche de sa capacité maximale en sièges. L'Union européenne soutient que pour ces clients, le 747-8I n'est pas une solution de remplacement viable, l'A380 demeurant de ce fait sur son propre marché monopolistique distinct. D'après ce que nous croyons comprendre, par conséquent, l'argumentation de l'Union européenne repose sur son point de vue selon lequel l'A380 sera pris sérieusement en considération par les acheteurs type de LCA *seulement* quand il s'agira d'assurer des routes ou missions qui ne peuvent pas être aussi assurées efficacement par le 747-8I.[2347] À notre avis, toutefois, un certain nombre de caractéristiques de la demande et de l'offre de produits LCA donnent à penser que la clientèle potentielle de l'A380 est probablement plus large, englobant non seulement les compagnies aériennes qui prévoient des niveaux constamment élevés de demande de transport de passagers, mais aussi celles dont les prévisions à cet égard, plus basses ou variables, chevauchent les capacités de l'A380 et du 747-8I.

6.1380. Nous rappelons que la demande de transport de passagers (et donc la capacité en sièges requise) est un paramètre multiforme qui variera, pour toute route particulière, "à toutes les heures de la journée ou d'une saison ou année sur l'autre", non seulement entre différentes compagnies aériennes mais aussi pour une compagnie aérienne donnée.[2348] En outre, les conditions de la demande de transport de passagers "évolueront au fil du temps" et auront par conséquent une incidence sur les "stratégies {d'une compagnie aérienne} en matière de flotte et de routes, ainsi que sur les aéronefs développés pour y répondre".[2349] Il est donc probable que le processus de prévision de la capacité en sièges requise sur la durée de vie commerciale d'un aéronef particulier par un acheteur potentiel de LCA sera très complexe et comportera un certain degré de risque. Si une compagnie aérienne considère qu'elle a surestimé sa demande par rapport à la capacité en sièges de l'aéronef qu'elle a acheté, elle ne pourra pas maximiser la valeur de son investissement et pourrait enregistrer une perte. À l'inverse, si la demande a été sous-estimée, la compagnie aérienne aura une capacité insuffisante et laisserait par conséquent échapper des bénéfices potentiels.[2350] Comme il a déjà été indiqué, ces considérations donnent à penser ce qui suit:

> viii. Il est probable que les acheteurs de LCA envisageront de multiples manifestations possibles de la demande de transport de passagers dans les plans d'affaires qu'ils utiliseront pour évaluer les aspects économiques d'un aéronef particulier;

[2346] Réponse des États-Unis à la question n° 53 du Groupe spécial; première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 626 et 627; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 694 et 695; déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 152 et 160 à 165; déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphes 71, 74 et 75. L'Union européenne fait valoir que lorsque la capacité en sièges d'une mission particulière sera censée être "très inférieure" à ce qui serait nécessaire pour justifier l'achat de l'A380, les clients opteront pour le 777-300ER ou l'A350XWB-1000, et non pas pour le 747-8I, parce que les paramètres économiques par siège des aéronefs bicouloirs plus petits sont meilleurs que ceux du 747-8I. Nous notons toutefois qu'il apparaît que cette déclaration repose sur l'hypothèse que le client considéré rechercherait un aéronef ayant une capacité en sièges dans une configuration en "3 classes" beaucoup plus faible que celle du 747-8I car, selon l'UE, le 777-300ER contient 100 sièges de moins que le 747-8I.

[2347] Si telle n'était pas l'hypothèse sous-tendant son argument, l'Union européenne ferait alors forcément valoir que l'A380 est en concurrence avec le 747-8I auprès des mêmes clients, ce qui impliquerait que les deux aéronefs sont vendus sur le même marché de produits.

[2348] Déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphe 91.

[2349] Déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphe 91.

[2350] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 152; et réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 212.

ix. Les acheteurs de LCA souhaiteront étudier les aspects économiques de l'éventail le plus large possible d'options en matière de LCA capables de correspondre effectivement au plus grand nombre de manifestations possibles de la demande considérée[2351]; et

x. La perception qu'aura un acheteur de LCA du risque que sa prévision de la demande de transport de passagers puisse se révéler incorrecte, et sa tolérance par rapport à ce risque, joueront un rôle important dans sa décision d'achat.

6.1381. Dans ce contexte, il est instructif de constater que "les ventes d'A380 d'Airbus sont en deçà des prévisions initiales", "certaines compagnies aériennes ayant hésité à accroître leur capacité car elles trouvent difficile d'évaluer le risque de surestimer la demande de transport de passagers et de ne pas pouvoir remplir de grands aéronefs tels que l'A380".[2352] De plus, conjuguée aux prix "très instables" du carburant, "l'évolution incertaine de la demande de transport de passagers fait qu'il est difficile pour les compagnies aériennes d'évaluer l'étendue de l'avantage qu'offre l'A380 du point de vue de l'efficacité énergétique par siège et le risque que représentent ses coûts plus importants par trajet".[2353] À notre avis, cela donne à penser que certaines compagnies aériennes qui exploitent actuellement, ou veulent exploiter, des missions long-courrier sont incapables de prévoir, avec un degré de certitude suffisant, l'augmentation de la capacité en sièges qui serait nécessaire pour faire de l'A380 leur *seule et unique* option.[2354] Pour ces compagnies aériennes, il est évident que les conditions de la demande dont l'Union européenne fait valoir qu'elles démontreraient l'absence de concurrence "significative" entre l'A380 et le 747-8I ne se sont pas encore concrétisées. Ces caractéristiques de la demande de LCA, aussi bien générales que propres à l'A380, ne militent pas en faveur de l'argument selon lequel les clients potentiels de l'A380 envisageront sérieusement d'acheter cet aéronef *seulement* pour des missions qui ne peuvent pas être aussi assurées par le 747-8I. À notre avis, cela implique qu'il y a actuellement des clients qui étudieront les aspects économiques tant de l'A380 que du 747-8I aux fins de la réalisation de missions comparables.

6.1382. Il apparaîtrait aussi que l'existence d'une clientèle en partie commune pour l'A380 et le 747-8I est compatible avec la structure de l'interaction concurrentielle qui détermine les décisions d'Airbus et de Boeing en matière d'offre. Nous rappelons qu'Airbus et Boeing ont cherché à répondre à la demande de LCA en développant le moins de gammes de produits possible répondant à un large éventail de besoins. Ce faisant, les deux constructeurs ont produit une gamme d'offres comparables mais non identiques, sachant que le producteur qui répond aux principales exigences de performance du plus grand nombre de clients remportera davantage de ventes. Inévitablement, les choix stratégiques de chaque société en matière d'offre reflèteront ses conclusions quant au meilleur placement de ses produits dans le continuum global des profils de clients, par rapport aux produits de l'autre société.[2355] Par conséquent, pour admettre que l'avantage relatif de l'A380 sur le 747-8I en matière de performances le place sur un marché monopolistique, il nous faudrait admettre que l'A380 a été développé exclusivement pour répondre aux besoins d'un segment de clientèle particulier, que le 747 (ou d'ailleurs tout autre aéronef) ne pourrait pas attirer.

6.1383. Nous notons toutefois qu'il ressort des multiples références figurant dans l'analyse de rentabilité de l'A380 que **[***]**.[2356] En outre, un certain nombre de présentations d'Airbus depuis le lancement de l'A380 font régulièrement la promotion de ses caractéristiques par rapport à celles du 747. Ainsi, par exemple, dans un diaporama intitulé "A380 Update: Four Years in Service" (Le point sur l'A380: quatre années de service), les poids maximums de l'A380 au décollage et à

[2351] Autrement dit, toutes choses étant égales par ailleurs, il est probable que les compagnies aériennes seront tout particulièrement intéressées par les aéronefs pouvant être utilisés pour desservir un éventail de routes et de missions différentes.

[2352] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 145.

[2353] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 146.

[2354] Cependant, M. Mourey décrit l'absence de demande comme un "phénomène temporaire" et estime que "la croissance générale de la demande de trafic aérien qui s'est manifestée au cours de la dernière décennie et qui continue d'être prévue pour le futur" donne à Airbus "l'assurance qu'{elle} vendra un grand nombre d'A380 dans les années à venir". (déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 147)

[2355] Voir en outre, plus haut, les paragraphes 6.1219 à 6.1223.

[2356] Par exemple, l'analyse de rentabilité de l'A380 révèle que l'on s'attendait à ce que le projet se traduise par "**[***]**". Ainsi, il était prévu que la famille A380 "**[***]**". (analyse de rentabilité de l'A380 (pièce EU-20) (RCES), pages 5, 7, 13 et 30)

l'atterrissage sont comparés avec ceux du 747-400 et du 747-8I, le texte d'accompagnement alléguant que les performances de l'A380 sont "inégalées".[2357] Dans deux autres "points" faits par Airbus par le biais de présentations en 2011 et 2012 il est allégué que "le choix préféré des compagnies aériennes"[2358] et le "VLA de prédilection"[2359], c'est l'A380 plutôt que le 747-8I. Le "point" de 2012 présente aussi le nombre de commandes de 747-8I dans un graphique à secteurs qui sert à montrer le "carnet de commandes de VLA existantes", prévoit une "demande ouverte sur 20 ans" et affirme que "l'A380 dominera ce marché".[2360] De la même façon, dans une précédente présentation d'Airbus de 2005, le nombre d'aéroports censés être prêts à accueillir l'A380, plus grand, en 2006 et 2010 est indiqué sous la forme d'un pourcentage de tous les vols internationaux de 747 gérés par les mêmes aéroports.[2361] À notre avis, ces renseignements (dont certains avaient déjà été présentés durant la procédure initiale)[2362] donnent fortement à penser qu'en dehors du contexte de la présente procédure, Airbus a constamment été d'avis qu'il était très probable que les acheteurs potentiels d'A380 prendraient aussi sérieusement en considération le 747-8I sur un segment du marché des LCA qui n'était couvert par aucun autre aéronef.

6.1384. Enfin, et en tout état de cause, il ne découle pas automatiquement de l'avantage marqué de l'A380 en matière de coûts d'exploitation par siège et de recettes potentielles pour les missions long-courrier où la demande de transport de passagers est constamment supérieure au niveau pouvant être assuré par le 747-8I que les compagnies aériennes ne prendront pas sérieusement en considération les deux aéronefs comme des solutions de remplacement potentielles dans une campagne de vente. Il est important de rappeler que plus la capacité en sièges attendue d'une mission particulière sera proche de la capacité maximale en sièges du 747-8I, plus l'avantage de l'A380 sur le 747-8I en matière de coûts d'exploitation par siège et de recettes potentielles diminuera. Plus petite sera la différence, plus grande sera la possibilité que l'avantage de l'A380 puisse être surpassé par une combinaison d'autres facteurs éclairant la décision d'achat d'un client, y compris le prix, la communité de la flotte et/ou la date de livraison.[2363] Tout cela donne à penser que même sur des routes où il est prévu que la capacité en sièges requise dépassera probablement celle qui est offerte par le 747-8I, il peut fort bien être rationnel et normal pour un client de prendre en considération les deux LCA car chacun fera partie d'une transaction de vente grobale ayant ses propres avantages et désavantages au regard du modèle économique du client. En outre, ainsi que les États-Unis l'ont expliqué:

> {L}es meilleures prévisions du client peuvent indiquer qu'il pourra remplir un aéronef plus grand mais, selon sa situation financière et sa tolérance au risque, {ce client} peut décider de renoncer aux bénéfices potentiels qu'il pourrait obtenir avec un aéronef plus grand et exploiter à la place un aéronef plus petit pour faire en sorte de ne pas perdre des sommes d'argent substantielles dans le cas où la demande serait plus faible que prévu.[2364]

6.1385. Il s'ensuit donc que même dans une situation où un client potentiel prévoit des niveaux de demande de transport de passagers qui font jouer l'avantage de l'A380 en matière de performances, ce client pourra préférer acheter le 747-8I, plus petit, s'il conclut que le risque de perdre de l'argent serait trop grand dans le cas où sa prévision de la demande se révélerait trop optimiste.

[2357] "A380 Update: Four Years in Service", présentation d'Airbus, 15 octobre 2011 (pièce USA-353), pages 1 et 2.

[2358] Richard Carcaillet, Directeur de la commercialisation des produits A380 d'Airbus, "Product Line Update", présentation d'Airbus, 2011 (pièce USA-340), page 5.

[2359] Richard Carcaillet, Directeur de la commercialisation des produits A380 d'Airbus, "Product Line Update", présentation d'Airbus, octobre 2012 (pièce USA-492), page 1.

[2360] Richard Carcaillet, Directeur de la commercialisation des produits A380 d'Airbus, "Product Line Update", présentation d'Airbus, octobre 2012 (pièce USA-492), page 2.

[2361] Andreas Sperl, Directeur financier, Airbus, "Update on the A380 program", 20 juin 2005 (pièce USA-111), page 4.

[2362] Voir, par exemple, le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1226 à 1227 (citant, outre l'analyse de rentabilité de l'A380 (pièce EU-20) (RCES), le Mémorandum d'offre d'EADS (pièce EU-55)).

[2363] Cela serait vrai également si l'on prenait en compte, la "valeur résiduelle" meilleure, d'après les allégations, qu'aura probablement l'A380 par rapport au 747-8I. Voir, par exemple, la déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC).

[2364] Réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphe 212.

6.1386. Par conséquent, à la lumière des considérations qui précèdent, nous constatons que malgré certaines différences appréciables entre leurs caractéristiques physiques et de performance, l'A380 et le 747-8I sont suffisamment semblables pour être pris en considération par les compagnies aériennes voulant acheter un LCA pour exploiter des missions long-courrier soumises à des contraintes de créneaux qui exigent une capacité maximale de plus de 400 sièges. Non seulement les deux LCA sont les plus grands aéronefs produits par Airbus et Boeing, mais ils ont aussi été développés spécifiquement pour répondre aux besoins, à tout le moins, d'une clientèle partiellement commune. À notre avis, le fait que l'A380 a un avantage sur le 747-8I en matière de coûts d'exploitation et de recettes potentielles lorsque la capacité en sièges requise est proche de son maximum n'implique pas nécessairement que cet aéronef est seul sur son propre marché. La raison en est que, compte tenu de la dynamique complexe de la décision d'achat d'un client, l'avantage de l'A380 peut dénoter simplement sa capacité à *évincer* le 747-8I auprès des clients situés à la limite supérieure de l'éventail des compagnies aériennes qui souhaiteront étudier les aspects économiques des deux LCA aux fins de l'exploitation de la gamme particulière des missions envisagées dans leurs plans d'affaires personnels.

Contraintes en matière de prix

6.1387. Les États-Unis affirment que l'existence de la concurrence entre l'A380 et le 747-8I sur un seul et même marché de produits est également attestée par la pression sur les prix que chaque aéronef impose à l'autre.[2365] Ils trouvent des éléments spécifiques à l'appui de ce point de vue dans certaines pièces RCES dont ils allèguent qu'elles révèlent les analyses des VAN effectuées par Boeing et ses considérations sur les prix pour ce qui est des deux aéronefs dans les campagnes de vente concernant Emirates en 2007 et British Airways en 2006.[2366] En outre, ils font valoir que l'existence de contraintes réciproques en matière de prix découle logiquement de la dynamique de négociation des ventes dans la branche de production des LCA, où "les sociétés négocient les prix sur la base de la meilleure solution de rechange à un accord négocié (MESORE) qui s'offre à chaque acteur".[2367] D'après ce que nous comprenons, ils font donc valoir que, comme le 747-8I sera habituellement la seule MESORE potentielle face à l'A380 pour les clients qui veulent acheter un aéronef afin de desservir des routes long-courrier à grande capacité soumises à des contraintes de créneaux, il sera naturellement utilisé par ces clients pour obtenir des concessions sur les prix de l'A380 (et inversement).[2368] Ils affirment que c'est précisément ce qui est reconnu dans la déclaration de M. Mourey, où il est dit que malgré les prétendus avantages de l'A380 sur le 747, les clients potentiels tenteront de convaincre Airbus qu'ils prennent sérieusement en considération la solution de remplacement de Boeing afin de "faire pression sur les prix d'Airbus", une dynamique dont M. Mourey indique qu'elle est "habituellement facilitée par les offres de 747-8 bon marché faites par Boeing".[2369]

6.1388. Alors que l'Union européenne admet que la présence de l'A380 a causé une pression significative sur les prix du 747-8I[2370], elle nie que le 747-8I exerce une contrainte sur la fixation par Airbus des prix de l'A380 d'une manière substantielle.[2371] Elle rejette la valeur probante des

[2365] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 488; réponse des États-Unis aux questions n° 53 (paragraphe 176 (RCES)) et 54 (paragraphe 177) du Groupe spécial; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 54 du Groupe spécial.

Déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 45; réponse des États-Unis aux questions n° 53 (paragraphe 176 (RCES)) et 54 (paragraphe 177) du Groupe spécial; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 54 du Groupe spécial.

[2366] Réponse des États-Unis aux questions n° 53 (paragraphe 176 (RCES)) et 58 du Groupe spécial; **[[**RCES**]]** pièce USA-539 (RCES); et **[[**RCES**]]** pièce USA-557 (RCES).

[2367] Réponse des États-Unis à la question n° 54 du Groupe spécial, paragraphe 177; et déclaration de M. Sanghvi (pièce USA-530), paragraphes 40 et 41. Il est expliqué dans la déclaration de M. Sanghvi que "la MESORE pour chaque partie … est simplement ce que cette partie peut obtenir par elle-même sans transiger avec l'autre, de sorte que cela constitue la limite inférieure de ce qu'elle devra obtenir dans toute transaction qui sera conclue. Du fait que même l'expert de l'UE concède qu'il n'y a effectivement que deux constructeurs de LCA, la MESORE type … face à Airbus est Boeing et *vice versa* (en particulier s'agissant de la vente des nouveaux modèles de LCA)".

[2368] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 54 du Groupe spécial, paragraphe 187.

[2369] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 54 du Groupe spécial, paragraphe 187 (citant la déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 165).

[2370] Voir, par exemple, la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 693.

[2371] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 631; deuxième communication écrite de l'Union européenne paragraphe 693; réponse de l'Union européenne à la question n° 54 du Groupe

éléments de preuve RCES invoqués par les États-Unis au sujet des campagnes de vente concernant Emirates en 2007 et British Airways en 2006, faisant valoir que dans les deux cas, les calculs des VAN utilisés pour éclairer l'analyse de Boeing sont fondés sur des hypothèses fondamentalement viciées et, par conséquent, donnent une représentation erroné de l'interaction concurrentielle entre les deux aéronefs.[2372] L'Union européenne affirme en outre que l'existence de solutions de remplacement ou de substituts potentiels pour un produit "n'implique rien pour ce qui est de l'intensité du rapport de concurrence entre les produits".[2373] Pour elle, le fait que des produits de remplacement et de substitution puissent exister "pose simplement – sans y apporter de réponse – la question de savoir si des aéronefs "de remplacement" particuliers exercent des contraintes concurrentielles significatives l'un sur l'autre".[2374] Ainsi, le fait que le 747-8I peut être la "solution de remplacement la plus approchante" pour l'A380 ne révèle pas, selon l'Union européenne, le degré de concurrence qui existe entre les deux produits et, pour cette raison, il est insuffisant sur les plans juridique et factuel pour établir l'existence de la substituabilité du côté de la demande qui est requise.[2375]

6.1389. De la même façon, l'Union européenne soutient que le simple fait qu'Airbus pourrait décider d'offrir des concessions sur les prix de l'A380 dans une campagne de vente où Boeing a également offert le 747-8I n'implique pas nécessairement l'existence d'une concurrence par les prix avec le 747-8I, car certains **[***]** seront toujours accordés dans une négociation de vente, indépendamment de la question de savoir si **[***]**.[2376] À cet égard, elle note que, contrairement à ce à quoi on s'attendrait normalement dans un rapport de concurrence significative par les prix, la disponibilité du 747-8I n'a pas abouti à **[***]**.[2377]

6.1390. Nous pensons comme l'Union européenne que le simple fait qu'un aéronef peut être une "solution de remplacement" d'un autre aéronef aux fins de la réalisation des mêmes missions ne renseigne guère sur le degré de concurrence qui existe entre ces deux aéronefs. Toutefois, étant donné que les deux seuls aéronefs dans la branche de production des LCA qui soient capables de transporter plus de 400 passagers sur des missions long-courrier sont l'A380 et le 747-8I, il est difficile de ne pas souscrire à l'idée que les compagnies aériennes qui recherchent un aéronef ayant ces qualités étudieront les aspects économiques des deux offres, y compris en cherchant à obtenir d'Airbus et de Boeing des concessions sur les prix et, plus généralement, en faisant jouer une offre d'aéronef contre l'autre dans les négociations avec les deux constructeurs. Bien que l'Union européenne affirme que cette dynamique ne peut pas être la raison pour laquelle Airbus offrirait des concessions sur les prix dans les campagnes de vente impliquant l'A380, elle ne fait pas valoir que le prix fixé par Boeing pour le 747-8I n'aura jamais d'incidence sur le niveau des concessions sur les prix accordées pour l'A380. De la même manière, dans la déclaration de M. Mourey, on ne nie pas que le prix fixé pour le 747-8I puisse affecter les concessions offertes par Airbus sur le prix de l'A380. En fait, dans la déclaration de M. Mourey, on dit simplement que le prix du 747-8 fixé par Boeing ne serait jamais suffisant pour "convaincre une compagnie aérienne qui a besoin d'un aéronef de la taille de l'A380 de l'abandonner au profit d'un aéronef qui n'est pas vraiment optimal".[2378]

6.1391. S'agissant des analyses des VAN et des considérations sur les prix figurant dans les éléments de preuve RCES relatifs aux campagnes de vente concernant Emirates en 2007 et British Airways en 2006, nous pensons comme l'Union européenne qu'il apparaît que certaines des hypothèses utilisées dans les calculs des VAN de Boeing favorisent le 747-8I par rapport à l'A380, en ce sens qu'elles déterminent la valeur économique potentielle des deux aéronefs sur la base de

spécial, paragraphe 258 et note de bas de page 434; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 54 du Groupe spécial, paragraphe 392.

[2372] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 53 et 58 du Groupe spécial (RCES).

[2373] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 54 du Groupe spécial, paragraphe 394.

[2374] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 54 du Groupe spécial, paragraphes 281 et 394.

[2375] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 53 du Groupe spécial, paragraphes 381 et 382.

[2376] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 629; et déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 166.

[2377] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 631; et Indexed A380 Revenue Evolution, 2001-2011 (pièce EU-75) (RCC).

[2378] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 165.

données qui mettent en lumière les atouts relatifs de l'offre de Boeing par rapport à l'A380. Bien entendu, l'utilisation de ces hypothèses a également une incidence sur les concessions sur les prix considérées dans les analyses quand il s'agit de comprendre quel niveau de prix pourrait potentiellement rendre un aéronef préférable à l'autre. Il est cependant manifeste que les analyses contenues dans les pièces RCES des États-Unis ont été, en fait, établies à l'époque où Boeing participait aux deux campagnes de vente et, de ce fait, ont servi à éclairer la propre prise de décision interne de Boeing. De plus, des parties des éléments de preuve RCES relatifs à la campagne concernant Emirates révèlent que certaines des hypothèses attaquées par l'Union européenne ont été utilisées parce qu'Emirates avait apparemment indiqué qu'elle serait disposée à les prendre en considération.[2379] Néanmoins, nous ne disposons d'aucun élément qui donne à penser que les considérations de Boeing dans les deux campagnes se limitaient aux deux analyses. De la même façon, il n'y a aucune indication sur le point de savoir si Boeing considérait que les hypothèses utilisées dans ses calculs des VAN reflétaient les scénarios de mission les plus probables de ses clients potentiels. Eu égard à ce qui précède, nous considérons que les éléments de preuve RCES invoqués par les États-Unis ne représentent rien de plus que le point de vue de Boeing selon lequel à un certain moment durant les campagnes de vente concernant Emirates en 2007 et British Airways en 2006, **[***]**.

6.1392. Comme elle l'avait fait pour une série de paires d'aéronefs bicouloirs d'Airbus et de Boeing, l'Union européenne a communiqué ses propres analyses des VAN de l'A380 et du 747-8I, spécifiquement établies et présentées dans la déclaration complémentaire de M. Mourey aux fins du présent différend. Les analyses figurant dans la déclaration complémentaire de M. Mourey calculent les VAN des flux de coûts et de recettes de chaque aéronef lorsqu'il est utilisé dans une configuration "type" sur une route de 6000 NM pendant 15 ans, avec une capacité d'emport de 75%, compte tenu d'un ensemble de sept hypothèses d'exploitation qui sont toutes RCES.[2380] L'Union européenne affirme que les résultats de cette comparaison des VAN montrent que pour "toute mission où la capacité plus grande de l'A380 est justifiée"[2381], l'A380 a sur le 747-8I un avantage relatif à la VAN qui est "tellement immense qu'il serait impossible pour Boeing de le compenser par des réductions de prix et d'inciter ainsi les clients à ne pas choisir l'A380".[2382]

6.1393. Les États-Unis critiquent les analyses des VAN de l'A380 et du 747-8I effectuées par l'Union européenne à peu près pour les mêmes raisons que celles pour lesquelles ils ont critiqué les autres analyses des VAN présentées par l'Union européenne dans le présent différend, à savoir que ces analyses: a) ne tiennent pas compte des *prix* des aéronefs ni d'un certain nombre de *facteurs autres que le prix* qui déterminent régulièrement la décision d'achat d'une compagnie aérienne; b) appliquent certaines *hypothèses* d'exploitation sans explication ni justification; et c) ne tiennent pas compte du fait que le marché des LCA est déjà *faussé* par les subventions en cause dans la présente procédure.[2383] De même, la réponse de l'Union européenne aux critiques des États-Unis reprend celle que nous avons exposée ailleurs dans le présent rapport.[2384] Nous incorporons donc *mutatis mutandis* l'exposé et l'évaluation que nous avons faits précédemment des arguments des parties sur ces points dans la présente section de notre rapport.

6.1394. Par conséquent, comme dans le cas des conclusions que nous avons formulées au sujet des analyses des VAN présentées pour d'autres paires d'aéronefs, nous constatons que l'analyse des comparaisons des VAN effectuée dans la déclaration complémentaire de M. Mourey pour l'A380 et le 747-8I ne démontre pas que les deux aéronefs ne se concurrencent pas mutuellement sur le même marché de produits. À notre avis, tout ce que les analyses des VAN démontrent en fin de compte, c'est que, si l'on exclut le prix, la communité de la flotte, la date de livraison et d'autres facteurs qui pourraient être potentiellement pertinents pour la décision d'achat d'un client, l'A380 aura un avantage sur le 747-8I en matière de coûts d'exploitation et de recettes pour les missions où le deuxième ne peut pas satisfaire la demande de capacité en sièges, laquelle ne pourra être satisfaite que par un seul aéronef dans la branche de production des LCA – l'A380. Pour les raisons que nous avons déjà expliquées, nous ne sommes pas convaincus que cet avantage peut

[2379] **[[**RCES**]]** pièce USA-247 (RCES), pages 2 et 3. Toutefois, aucun élément de preuve du même type n'a été présenté qui donnerait à penser qu'il en allait de même pour la campagne concernant British Airways.

[2380] Réponse de l'Union européenne à la question n° 53 du Groupe spécial, paragraphe 254; et déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphe 71.

[2381] Réponse de l'Union européenne à la question n° 53 du Groupe spécial, paragraphe 255.

[2382] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 693.

[2383] Réponse des États-Unis à la question n° 61 du Groupe spécial, paragraphes 205 à 225.

[2384] Voir plus haut les paragraphes 6.1256 à 6.1275 et 6.1342 à 6.1345.

démontrer à lui seul que l'A380 et le 747-8I ne sont pas en concurrence sur un seul et même marché de produits.

6.1395. Enfin, l'Union européenne fait valoir aussi que le fait que **[***]** témoigne d'une absence de **[***]** de la part du 747-8I. À notre avis, toutefois, deux raisons au moins donnent à penser que cela n'est peut-être pas nécessairement le cas: premièrement, d'après ce que nous comprenons, **[***]**; et deuxièmement, en tout état de cause, l'existence d'une pression sur les prix peut être démontrée non seulement par des éléments de preuve indiquant **[***]**. Les éléments de preuve que l'Union européenne a présentés ne révèlent rien sur la survenue ou non de ce dernier phénomène.

Campagnes de vente

6.1396. Les États-Unis ont aussi fait spécifiquement valoir que l'existence d'une substitution du côté de la demande et d'une concurrence effective entre le 747-8I et l'A380 est étayée par des éléments de preuve relatifs aux campagnes de vente concernant Emirates, Hong Kong Airlines, Asiana Airlines et Skymark dans le cadre desquelles ces compagnies aériennes ont commandé 71 A380 entre 2007 et 2012.[2385] Pour chacune de ces campagnes de vente, ils présentent des éléments de preuve RCES relatifs à la stratégie de négociation de Boeing, y compris des considérations sur la valeur et sur les prix, dont ils font valoir qu'ils démontrent que l'A380 et le 747-8I se faisaient activement concurrence afin de remporter les ventes pertinentes.[2386]

6.1397. Comme elle l'avait fait pour les arguments des États-Unis concernant la pertinence des éléments de preuve relatifs aux campagnes de vente pour la démonstration de l'existence du marché des produits bicouloirs, l'Union européenne fait valoir que, les éléments de preuve montrant que deux aéronefs étaient présents ou ont été offerts dans une campagne de vente particulière sont insuffisants sur les plans juridique et factuel pour établir l'existence d'une substituabilité générale du côté de la demande. Selon elle, par conséquent, avant de formuler de quelconques conclusions au sujet de la substituabilité du côté de la demande de deux ou plusieurs aéronefs présentés dans une campagne de vente, il serait nécessaire de procéder à un examen détaillé des raisons sous-tendant une décision d'achat de façon à ce que la dynamique concurrentielle entre les produits pertinents puisse être considérée dans son juste contexte. Pour l'Union européenne, les éléments de preuve relatifs aux campagnes de vente doivent donc être considérés avec prudence et, en fin de compte, utilisés "uniquement comme une confirmation de la délimitation des marchés de produits établie sur la base d'autres éléments de preuve, y compris quantitatifs".[2387]

6.1398. Plus spécifiquement, l'Union européenne soutient que les éléments de preuve RCES avancés par les États-Unis pour la campagne de vente concernant Emirates ne sont pas fiables ou, en tout état de cause, sont incompatibles avec l'existence d'une concurrence entre l'A380 et le 747-8I, parce qu'ils sont fondés sur des hypothèses viciées et/ou décrites de façon inexacte dans les communications des États-Unis.[2388] S'agissant de la campagne concernant Asiana Airlines, elle fait valoir que les renseignements se rapportant spécifiquement aux considérations de Boeing qui sont révélés dans les éléments de preuve RCES des États-Unis montrent que le 747-8I ne pouvait pas concurrencer l'A380. En tout état de cause, elle fait valoir que les éléments de preuve relatifs aux vues de Boeing quant au degré de concurrence entre les deux aéronefs dans la campagne de vente concernant Asiana Airlines sont insuffisants pour établir le degré requis de substituabilité du côté de la demande.[2389] De la même façon, elle fait valoir que les éléments de preuve RCES des États-Unis relatifs à la campagne concernant Hong Kong Airlines ne sont pas fiables non plus parce

[2385] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 483 à 486 et 493 à 503; et réponse des États-Unis à la question n° 49 du Groupe spécial.
[2386] Réponse des États-Unis aux questions n° 49, 50 et 53 du Groupe spécial; **[[**RCES**]]** pièce USA-539 (RCES); **[[**RCES**]]** pièce USA-540 (RCES); **[[**RCES**]]** pièce USA-541 (RCES); et **[[**RCES**]]** pièce USA-542 (RCES).
[2387] Réponse de l'Union européenne à la question n° 55 du Groupe spécial, paragraphes 259 et 264; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 53 du Groupe spécial.
[2388] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1492 à 1494; observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 53 (paragraphe 389), 63 (paragraphes 516 à 518) et 67 (paragraphe 573) du Groupe spécial.
[2389] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial, paragraphes 519 et 520.

qu'ils ne révèlent rien des vues du client sur la substituabilité de l'A380 et du 747-8I.[2390] De plus, comme dans le cas de la campagne concernant Asiana Airlines, elle affirme que les éléments de preuve RCES relatifs aux considérations de Boeing dans la campagne concernant Hong Kong Airlines mettent en lumière la supériorité de l'A380 sur le 747-8I, ce qui implique que les deux aéronefs ne relèvent pas du même marché de produits.[2391] Enfin, elle fait valoir que les éléments de preuve RCES des États-Unis relatifs à la campagne concernant Skymark sont incomplets et ne peuvent donc pas étayer la totalité des affirmations des États-Unis. De plus, elle soutient que les éléments de preuve RCES que les États-Unis ont effectivement présentés ne sont pas instructifs et, lorsqu'ils sont dûment examinés, montrent seulement dans quelle mesure l'A380 est un aéronef supérieur au 747-8I.[2392]

6.1399. Ainsi qu'il a déjà été expliqué, nous ne souscrivons pas aux réserves de l'Union européenne quant à la valeur probante des éléments de preuve relatifs aux campagnes de vente invoqués par les États-Unis. À notre avis, des éléments de preuve indiquant la participation à la fois d'Airbus et de Boeing dans une campagne de vente concernant une compagnie aérienne particulière donneraient fortement à penser que la décision d'achat finale d'un client sera éclairée par son examen des points forts et des points faibles des offres respectives des deux sociétés. De la même façon, bien que nous admettions que les propres vues de Boeing au sujet du degré de concurrence entre l'A380 et le 747-8I dans une campagne de vente pertinente ne peuvent pas, à elles seules, démontrer l'existence d'une substituabilité du côté de la demande, nous pensons effectivement que ces vues, lorsqu'elles sont exprimées dans le contexte d'analyses et/ou de déclarations faites à la même époque qu'une campagne de vente particulière, seront très pertinentes pour notre tâche consistant à identifier les marchés de produits pertinents.[2393]

6.1400. S'agissant des campagnes de vente spécifiques en cause, nous notons qu'il ressort des éléments de preuve RCES des États-Unis que Boeing a offert le 747-8I en tant que solution de remplacement de l'A380 à chacune des compagnies aériennes considérées. Les mêmes éléments de preuve révèlent que Boeing a élaboré sa stratégie de négociation, ses évaluations économiques et ses considérations sur les prix dans le contexte de ses propres attentes au sujet des avantages et désavantages probables de l'A380 pour chacune de ces compagnies aériennes. Par conséquent, les éléments de preuve RCES des États-Unis montrent clairement que Boeing non seulement voyait une possibilité de vendre le 747-8I à chacune des compagnies aériennes considérées mais voyait aussi qu'il devrait concurrencer l'A380 pour remporter ces ventes. Ces vues de l'époque au sujet de l'existence d'une concurrence active entre l'A380 et le 747-8I sont compatibles avec les éléments de preuve que nous avons examinés au sujet des propres attentes initiales et actuelles d'Airbus (en dehors de la présente procédure) concernant le placement de l'A380 sur le marché des LCA.[2394]

6.1401. L'Union européenne met en doute non pas l'authenticité des éléments de preuve RCES des États-Unis, mais seulement l'équité et l'exactitude des analyses effectuées par Boeing ou des conclusions qui peuvent être tirées des déclarations et considérations de Boeing quant au degré de concurrence qui existe effectivement entre l'A380 et le 747-8I. Ainsi, elle ne conteste pas que Boeing ait véritablement offert le 747-8I dans l'intention de remporter des ventes au détriment de l'A380. À notre avis, lorsqu'il est examiné à la lumière des considérations que nous avons exposées au paragraphe précédent, ce fait donne fortement à penser que les compagnies aériennes considérées ont dû vivement souhaiter étudier la valeur des offres des deux sociétés dans chacune des campagnes de vente. En tout état de cause, nous ne sommes pas convaincus par les critiques spécifiques formulées par l'Union européenne contre les éléments de preuve RCES des États-Unis. Comme nous l'avons expliqué précédemment, des parties des éléments de preuve RCES relatifs à la campagne de vente concernant Emirates révèlent que certaines des hypothèses attaquées par l'Union européenne ont été utilisées parce qu'Emirates avait apparemment indiqué

[2390] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 63, paragraphes 66, 522 et 555.

[2391] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial, paragraphe 523.

[2392] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 63 du Groupe spécial, paragraphes 524 à 526.

[2393] Nous rappelons que la Commission européenne a pour pratique de prendre ces éléments de preuve en compte pour ses propres déterminations des marchés de produits aux fins de la politique de concurrence. Voir plus haut les paragraphes 6.1207 et 6.1236.

[2394] Voir plus haut le paragraphe 6.1383.

qu'elle serait disposée à les prendre en considération.[2395] Cela donne à penser que cet aspect de l'analyse de Boeing n'avait pas été conçu de façon à générer un résultat biaisé mais avait plutôt été induit par les demandes du client potentiel. En outre, contrairement à l'Union européenne, nous ne pensons pas que la proposition de valeur supérieure que représente pour un client un LCA par rapport à un autre témoigne nécessairement de l'absence de concurrence. Par conséquent, même à supposer que l'Union européenne ait eu raison de faire valoir que les éléments de preuve RCES des États-Unis relatifs aux campagnes de vente concernant Asiana Airlines, Hong Kong Airlines et Skymark confirment la proposition de valeur supérieure de l'A380, cela ne signifierait pas nécessairement que l'aéronef n'était pas en concurrence avec le 747-8I pour ces ventes. Selon nous, ces éléments de preuve pourraient simplement refléter le fait que l'A380 était mieux placé pour *l'emporter sur son concurrent,* le 747-8I, dans le cadre de ces ventes.

6.1402. Le fait que le 747-8I et l'A380 se font régulièrement concurrence en vue d'attirer les mêmes clients est également étayé par les campagnes de vente concernant Qantas et British Airways dans le cadre desquels 20 A380 ont été commandés en 2006 et 2007. À notre avis, les arguments et éléments de preuve que les États-Unis ont avancés pour ce qui est de ces commandes démontrent clairement que Qantas et British Airways considéraient sérieusement que les offres d'Airbus et de Boeing étaient activement en concurrence pour remporter les ventes.[2396] L'Union européenne ne conteste pas l'existence d'une concurrence entre l'A380 et le 747-8I dans ces campagnes de vente. Par contre, comme elle le fait s'agissant des commandes d'A380 susmentionnées passées par Emirates, Asiana Airlines, Hong Kong Airlines et Skymark, elle soutient que les communications des États-Unis révèlent seulement que le 747-8I et l'A380 étaient les "meilleures solutions de remplacement" l'un de l'autre, sans démontrer qu'ils exerçaient des "contraintes concurrentielles significatives" l'un sur l'autre.[2397] Nous rappelons toutefois que pour des raisons déjà expliquées, la position de l'Union européenne concernant le degré requis de concurrence nécessaire pour montrer que deux produits relèvent du même marché de produits n'est pas étayée par les indications données par l'Organe d'appel dans la procédure initiale, ni par le texte de l'Accord SMC.[2398] En outre, dans l'une au moins des campagnes de vente susmentionnées, il apparaît qu'Airbus a reconnu explicitement l'existence d'une pression concurrentielle "intense", son directeur général de l'époque, Tom Enders, ayant décrit la campagne de vente concernant British Airways comme ayant impliqué "une évaluation concurrentielle intensive d'un an".[2399] En outre, il a été dit dans la presse que pour remporter les commandes de British Airways, Airbus avait été obligée d'offrir des réductions de prix importantes:

> Selon les analystes, British Airways avait probablement obtenu des réductions importantes vu que Boeing et Airbus luttaient pour obtenir les commandes qui ont fait la une des médias.
>
> "Avec la remise conséquente probablement accordée pour l'A380 et une réduction raisonnable appliquée également sur les 24 787, nous estimerions la valeur réelle de la commande à environ 3 milliards de livres (6 milliards de dollars)", a dit l'analyste Andrew Fitchie à Collins Stewart.
>
> {Le directeur général de British Airways Willie} Walsh s'est abstenu de commenter les réductions, courantes dans la branche de production, mais a dit: "Je me félicite de la façon dont Boeing et Airbus ont abordé la situation."[2400]

[2395] Voir plus haut le paragraphe 6.1391.

[2396] Réponse des États-Unis aux questions n° 58 (paragraphes 190 et 191) et 67 (paragraphes 304, 307 et 308) du Groupe spécial; communiqué de presse d'EADS, "Qantas signs firm order for eight additional A380s", 21 décembre 2006 (pièce USA-246); communiqué de presse d'EADS, "British Airways to buy 12 Airbus A380 aircraft for long haul fleet", 27 septembre 2007 (pièce USA-256); Angela Jameson, "Boeing and Airbus in BA fleet dogfight", *The Times*, 18 octobre 2006 (pièce USA-257); Pete Harrison et Jason Neely, "British Airways ditches Boeing jumbo for Airbus A380", Reuters, publié dans *USA Today*, 27 septembre 2007 (pièce USA-259); **[[**RCES**]]** pièce USA-258 (RCES); **[[**RCES**]]** pièce USA-548 (RCES); et **[[**RCES**]]** pièce USA-557 (RCES).

[2397] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 67 du Groupe spécial, paragraphes 572 à 577.

[2398] Voir plus haut les paragraphes 6.1209 à 6.1212.

[2399] Communiqué de presse d'EADS, "British Airways to buy 12 Airbus A380 aircraft for long haul fleet", 27 septembre 2007 (pièce USA-256).

[2400] Pete Harrison et Jason Neely, "British Airways ditches Boeing jumbo for Airbus A380", Reuters, publié dans *USA Today*, 27 septembre 2007 (pièce USA-259).

6.1403. Nous trouvons la commande de British Airways particulièrement instructive aussi parce que c'était la première fois que British Airways avait choisi un aéronef d'Airbus plutôt que de Boeing pour exploiter des routes long-courrier. Autrement dit, British Airways a choisi l'A380 plutôt que le 747-8I pour desservir des routes qui étaient auparavant desservies par sa flotte plus ancienne de 747, routes qui pouvaient désormais être desservies tout aussi bien par le 747-8I que par l'A380 dès lors que les conditions de la demande ne dépassaient pas la capacité maximale en sièges de l'offre de Boeing.

6.1404. Enfin, l'Union européenne affirme que les éléments de preuve relatifs à un certain nombre de campagnes de vente dans lesquelles les compagnies aériennes ont acheté à la fois un petit nombre d'A380 et un petit nombre de 747-8I confirment que les deux produits LCA ne sont pas interchangeables et sont, par conséquent, sur des marchés de produits différents. En particulier, elle fait référence: a) aux commandes de quatre A380 et quatre 747-8I passées par Transaero en l'espace de deux mois en 2011; b) aux commandes d'A380 et de 747-8I passées par Korean Air en 2008 et en 2009; et c) à la commande de 20 747-8I passée en 2006 par Lufthansa, qui suivait de près une commande d'A380.[2401] Selon l'Union européenne, il ne "serait guère logique" que ces compagnies aériennes aient acheté les deux aéronefs dans un délai aussi court s'ils étaient considérés comme interchangeables. L'Union européenne conclut donc que "ces achats donnent à penser que les compagnies aériennes estiment que les aéronefs remplissent des fonctions différentes dans leurs flottes – et, par conséquent, ne sont pas substituables".[2402]

6.1405. Bien que nous pensions comme l'Union européenne que les éléments de preuve dont nous disposons donnent à penser que les trois compagnies aériennes ont acheté l'A380 et le 747-8I afin de pourvoir à des segments de leurs activités correspondant à des capacités différentes, nous ne pensons pas que cela seul implique que les deux LCA ont été vendus à chaque client en l'absence de concurrence effective. L'A380 et le 747-8I ne sont pas des substituts parfaits. Que l'A380 et le 747-8I puissent avoir été commandés pour remplir des missions différentes pourrait donc s'expliquer par le fait que ce sont des produits différenciés ayant leurs propres points forts et points faibles selon la mission particulière considérée. De nouveau, comme nous l'avons déjà dit un certain nombre de fois, le fait qu'un LCA aura une valeur économique supérieure à celle d'un autre dans certaines conditions de demande ne rend pas ce LCA insensible à la concurrence. L'avantage économique d'un aéronef sur un autre pourrait simplement refléter le fait que cet aéronef est mieux placé pour *l'emporter sur la concurrence* et remporter les ventes lorsque les deux produits sont imparfaitement substituables. Par conséquent, les éléments de preuve et arguments que l'Union européenne a avancés en ce qui concerne les commandes d'A380 et de 747-8I passées par Transaero, Korean Air et Lufthansa ne sont pas nécessairement incompatibles avec une constatation selon laquelle les deux produits relèvent du même marché de produits.

Conclusion concernant le marché de produits allégué des VLA

6.1406. Nous rappelons que le principal point de désaccord entre les parties pour ce qui est de savoir si l'A380 et le 747-8I devraient être considérés comme relevant du même marché de produits aux fins du présent différend sur la mise en conformité porte avant tout sur les conclusions qui peuvent être tirées quant au degré de substituabilité du côté de la demande qui existe entre les deux produits du fait de leurs avantages relatifs en matière de performances. Notre examen minutieux des positions des parties nous amène à conclure que les États-Unis se sont acquittés de la charge qui leur incombait de démontrer qu'aux fins du présent différend, l'A380 et le 747-8I pouvaient tous les deux être considérés comme se faisant mutuellement concurrence sur un unique marché de produits des VLA – un segment de marché caractérisé par des missions long-courrier, soumises à des contraintes de créneaux et qui exigent une capacité d'emport généralement supérieure à celle que peuvent offrir les autres LCA bicouloirs, c'est-à-dire supérieure à 400 sièges. Nous arrivons à cette conclusion sur la base de toutes les considérations qui précèdent, que nous résumons comme suit.

[2401] Réponse de l'Union européenne à la question n° 55 du Groupe spécial, note de bas de page 440 (citant des renseignements et déclarations figurant dans le communiqué de presse de Boeing, "Korean Air Announce Order for New 747-8 Intercontinental", 4 décembre 2009 (pièce EU-322); et dans "Lufthansa orders Airbus, Boeing jets", Reuters, 6 décembre 2006 (pièce EU-360)).

[2402] Réponse de l'Union européenne à la question n° 55 du Groupe spécial, paragraphe 263.

6.1407. Premièrement, l'A380 et le 747-8I sont les plus grands aéronefs civils produits par Airbus et Boeing et peuvent généralement être utilisés tous les deux pour desservir les mêmes routes long-courrier.[2403] Bien que la plus grande capacité en siège et les technologies relativement modernes de l'A380 impliquent que cet aéronef a un avantage sur le 747-8I en matière de coûts d'exploitation par siège et de recettes, plus la capacité en sièges attendue d'une mission particulière sera proche de la capacité maximale en sièges du 747-8I, plus cet avantage diminuera. Plus petite sera la différence, plus grande sera la possibilité que l'avantage de l'A380 puisse être surpassé par une combinaison d'autres facteurs éclairant la décision d'achat d'un client, y compris le prix, la communité de la flotte et/ou la date de livraison.[2404] Il ressort donc des conditions de concurrence dans la branche de production des LCA que l'A380 et le 747-8I auront une clientèle potentielle qui inclura les compagnies aériennes dont les exigences en matière de missions chevauchent les capacités des deux aéronefs.[2405] Par conséquent, contrairement à l'Union européenne, nous ne considérons pas que l'avantage de l'A380 sur le 747-8I en matière de coûts d'exploitation par siège et de recettes pour des missions où la capacité d'emport de passagers est proche de son maximum démontre que l'aéronef est vendu sur son propre marché monopolistique. En revanche, dans la mesure où l'avantage de l'A380 peut être déterminant dans une vente particulière, nous pensons qu'il montre en quoi Airbus sera mieux placée pour *l'emporter sur la concurrence* de Boeing auprès d'un client potentiel situé à la limite supérieure de l'éventail des compagnies aériennes qui souhaitera étudier les aspects économiques des deux LCA aux fins de l'exploitation de la gamme des missions long-courrier envisagées dans son plan d'affaires.

6.1408. Deuxièmement, l'A380 et le 747-8I étant les deux seuls aéronefs capables de transporter beaucoup plus de 400 passagers sur des routes long-courrier, on a peine à croire que les compagnies aériennes qui souhaitent acheter des LCA ayant des capacités telles que les leurs ne tenteraient pas de négocier pour obtenir d'Airbus et Boeing des réductions de prix sur la base des atouts de l'offre de vente respective de chaque société, même lorsque la supériorité d'un aéronef sur l'autre peut être relativement évidente. L'Union européenne ne nie pas que l'A380 soit confronté à une certaine pression sur les prix exercée par le 747-8I, mais selon elle, une telle pression n'exerce pas de contraintes sur le comportement concurrentiel d'Airbus vis-à-vis des clients potentiels qui recherchent un aéronef dont la capacité maximale en sièges est proche de celle de l'A380. Toutefois, ainsi qu'il a déjà été indiqué, les caractéristiques de la demande et de l'offre de LCA donnent à penser que la clientèle potentielle de l'A380 ne sera pas limitée simplement aux compagnies aériennes voulant transporter 525 passagers sur des missions long-courrier. En tout état de cause, le fait qu'Airbus peut être confrontée à une pression sur les prix de la part du 747-8I qui est relativement moindre lorsqu'un acheteur potentiel recherche un LCA dont la capacité en sièges est proche de la capacité maximale de l'A380 ne témoigne pas nécessairement de l'absence de contraintes réciproques en matière de prix. En fait, selon nous, cette situation pourrait simplement refléter ce à quoi on pourrait naturellement s'attendre sur un marché de produits différenciés qui sont des substituts imparfaits. En effet, étant donné qu'il y aura toute une série de demandes de clients portant sur des LCA ayant une capacité d'emport de passagers supérieure à 400 sièges, on s'attendrait à constater des degrés divers de contraintes réciproques en matière de prix entre l'A380 et le 747-8I, selon que les besoins d'un client particulier correspondront plus ou moins étroitement à l'avantage relatif d'un aéronef sur l'autre. Chaque extrémité de cette gamme de besoins des clients, un aéronef imposera une pression plus grande sur les prix de l'autre. Toutefois, cela signifie non pas qu'il y a absence de concurrence, mais seulement que les contraintes concurrentielles imposées par un LCA sur l'autre seront plus ou moins intenses en fonction du produit qui répondra le mieux aux besoins pertinents d'un client potentiel.

6.1409. Enfin, même si nous ne disposons pas d'éléments de preuve concernant des évaluations effectives des aspects économiques de l'A380 et du 747-8I effectuées par des *clients*, les éléments de preuve RCES des États-Unis concernant l'analyse par Boeing de l'interaction concurrentielle entre les deux aéronefs dans les campagnes de vente concernant Emirates en 2007 et British Airways en 2006 donnent à penser que, selon Boeing, à un certain moment pendant ces campagnes, **[***]**. Cela est conforme non seulement aux éléments de preuve montrant qu'Airbus estimait que la concurrence pour les ventes auprès de British Airways était "intense", mais aussi aux éléments de preuve que nous avons examinés au sujet de quatre autres campagnes de vente (Asiana Airlines, Hong Kong Airlines, Skymark et Qantas), lors desquelles il est manifeste que

[2403] Voir plus haut le paragraphe 6.1378.
[2404] Voir plus haut le paragraphe 6.1384.
[2405] Voir plus haut les paragraphes 6.1379 à 6.1383.

Boeing présentait le 747-8I comme une solution de remplacement de l'A380 en vue de remporter les ventes auprès des clients concernés. De plus, le fait que l'A380 et le 747-8I se feront généralement concurrence en vue d'attirer les mêmes clients potentiels est également étayée par les multiples références figurant dans un certain nombre de documents d'Airbus différents, non spécifiquement établis aux fins de la présente procédure, qui donnent à penser qu'Airbus a constamment été d'avis que la clientèle potentielle de l'A380 chevaucherait celle du 747-8I sur un segment du marché des LCA qui n'est occupé par aucun autre aéronef.

6.1410. Par conséquent, pour toutes les raisons qui précèdent, nous constatons que les États-Unis ont établi qu'aux fins de l'évaluation de leurs allégations de préjudice grave au titre de l'article 6.3 de l'Accord SMC, l'A380 et le 747-8I peuvent être considérés comme se faisant mutuellement concurrence sur un unique marché de produits des VLA. Nous notons que cette conclusion reflète la confirmation explicite par l'Organe d'appel de la constatation du Groupe spécial initial selon laquelle "il y a une concurrence entre l'Airbus A380 et le Boeing 747 et selon {laquelle} Airbus et Boeing étaient en concurrence pour {les commandes d'A380 passées par} Emirates" Airlines en 2000.[2406]

Conclusion générale concernant l'existence de trois marchés distincts de produits pour les LCA de passagers

6.1411. Dans la présente section de notre rapport, nous avons constaté que les États-Unis avaient démontré qu'il serait approprié d'évaluer le bien-fondé de leurs allégations de préjudice grave dans le présent différend sur la mise en conformité sur la base des trois marchés distincts de produits suivants: a) le marché de produits des LCA monocouloirs sur lequel Airbus et Boeing vendent les familles de LCA A320neo, A320ceo, 737MAX et 737ng; b) le marché de produits des aéronefs bicouloirs sur lequel Airbus et Boeing vendent les familles de LCA A330, A350XWB, 767, 777 et 787; et c) le marché de produits des VLA sur lequel Airbus et Boeing vendent l'A380 et le 747.

6.1412. Pour arriver à cette conclusion, nous avons expliqué comment la branche de production des LCA continuait aujourd'hui d'être un duopole effectif Airbus-Boeing, dans lequel chaque producteur avait une gamme d'aéronefs comparable à offrir aux clients potentiels et dans lequel la concurrence entre ces deux acteurs avait lieu à différents niveaux, y compris les prix, la technologie ainsi que le calendrier et la disponibilité des aéronefs nouveaux et améliorés, conformément à leurs réponses face à la nature complexe, en constante évolution et souvent particulière de la demande d'aéronefs. Du point de vue des acheteurs des aéronefs, il n'y a pas de substituts parfaits dans cet environnement concurrentiel mais seulement des degrés divers de substitution imparfaite. Trouver exactement où tracer la ligne de démarcation entre ces rapports afin de définir les limites *précises* à l'intérieur desquelles les "marchés de produits" pertinents peuvent exister pose divers problèmes importants du point de vue des preuves et sur le plan conceptuel.[2407]

6.1413. Tout au long de la présente procédure, l'Union européenne a souligné que son objection concernant la délimitation de trois marchés de produits faite par les États-Unis ne signifiait pas qu'elle estimait qu'il n'y avait qu'une concurrence très minime entre Airbus et Boeing. Au contraire, selon elle, la grande majorité des commandes de LCA concernent des aéronefs qui sont en concurrence sur trois des six (ou sept) marchés de produits dont elle avance l'existence, 87% des ventes réalisées sur la période 2007–2012 (92% en 2012) concernant des aéronefs dont elle allègue qu'ils subissent des contraintes concurrentielles significatives de la part d'un aéronef de l'autre fabricant de cellules, à savoir les familles 737NG et A320ceo, les familles 737MAX et

[2406] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1227 et 1228.

[2407] Voir plus haut l'analyse figurant aux paragraphes 6.1185 à 6.1189 où nous notons, entre autres choses, que l'Union européenne a elle-même reconnu les difficultés liées au fait d'essayer de diviser le continuum des rapports de concurrence existant entre des *produits différenciés* en un ou plusieurs marchés distincts de produits, et a dit ce qui suit dans sa communication à la table ronde de 2012 du Comité de la concurrence de l'OCDE sur la définition du marché:

> Bien qu'il ait beaucoup été question de la meilleure façon de définir des marchés dans des ouvrages spécialisés, le fait est que dans nombre de branches de production constituées de produits différenciés, il n'y a pas clairement de bonne manière de tracer des limites qui ne soient pas, dans une certaine mesure, inévitablement arbitraires.

A320neo et les familles 787 et A350XWB.[2408] Elle ne nie pas qu'il existe divers degrés de concurrence moins que vive entre d'autres combinaisons d'aéronefs d'Airbus et de Boeing ni que, dans certains cas, le produit LCA d'un constructeur puisse imposer des contraintes concurrentielles significatives sur un autre produit LCA sans devoir subir de quelconques contraintes concurrentielles, ou le même niveau de contrainte concurrentielle, de la part de ce produit lui-même. Elle admet ainsi, par exemple, qu'il y a actuellement une concurrence "limitée" ou "très peu" de concurrence entre les générations nouvelle et actuelle d'aéronefs monocouloirs et bicouloirs d'Airbus et de Boeing, respectivement[2409]; qu'il y a "peu" de concurrence ou une "faible" concurrence entre l'A330 et les trois familles de LCA bicouloirs de Boeing[2410]; et qu'il y a une concurrence "très limitée" ou "très faible" entre l'A380 et le 747-8.[2411]

6.1414. Bien que nous ne souscrivions pas à la totalité des affirmations de l'Union européenne concernant le degré de concurrence qui existe entre ces combinaisons et d'autres de LCA d'Airbus et de Boeing, il est manifeste qu'en fin de compte, l'objection de l'Union européenne concernant les trois marchés de produits avancés par les États-Unis est fondée sur son avis selon lequel il pourra être constaté que deux produits relèvent du même "marché" de produits, au sens de l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC, uniquement lorsqu'ils s'imposeront *mutuellement* des contraintes concurrentielles *significatives*.[2412] Toutefois, comme cela est expliqué plus haut, nous ne considérons pas que l'Organe d'appel ait formulé la moindre déclaration ou constatation décisive dans la procédure initiale au sujet du degré ou de l'intensité de concurrence requis à cette fin.[2413] De plus, nous rappelons que même dans le contexte de la politique de la concurrence, les décisions sur le point de savoir si une contrainte concurrentielle existante est suffisamment forte pour permettre de constater que deux produits relèvent du même marché de produits devront parfois tenir compte de la mesure dans laquelle les rapports de concurrence *existants* peuvent avoir été faussés par un subventionnement. Une contrainte concurrentielle existante qui est faible peut apparaître comme étant plus forte lorsque les effets du subventionnement sont pris en compte.[2414]

6.1415. En tout état de cause, nous ne voyons aucun élément textuel permettant d'interpréter le mot "marché" qui apparaît à l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC d'une manière qui signifierait que l'existence d'un "préjudice grave" pourrait être constatée *uniquement* dans le contexte de marchés de produits où il y a une *concurrence vive ("significative" ou "étroite")*, par opposition aux marchés où la concurrence entre les produits est relativement faible ou même, dans certaines circonstances, aux marchés où des contraintes concurrentielles fortes sont imposées par un produit sur un ou plusieurs autres produits, qui eux-mêmes n'imposent guère, voire pas du tout, de contraintes concurrentielles sur le concurrent le plus fort. Accepter les affirmations de l'Union européenne au sujet du degré ou de l'intensité de concurrence qui doit exister pour qu'il soit établi que deux produits relèvent du même marché de produits impliquerait que les effets défavorables d'une subvention qui transforme un rapport de concurrence par ailleurs vive en un rapport de non-concurrence du tout ou de concurrence insignifiante ne pourraient *jamais* être traités dans le cadre des disciplines des articles 5 et 6 de l'Accord SMC; et que les Membres de l'OMC seraient privés de mesure corrective au titre de l'Accord SMC contre l'utilisation de subventions visant à diminuer ou éliminer complètement la capacité d'un produit similaire de soutenir la concurrence sur le marché international.

[2408] Réponse de l'Union européenne aux questions n° 48, 49, 54 et 71 du Groupe spécial; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 48, 63 et 64 du Groupe spécial.

[2409] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 491, 602, 604 et 718; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 636, 639 et 677; déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 82; et déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphes 10, 13, 19 et 22.

[2410] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 860; déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphes 10, 26, 35, 43, 50, 51 et 60.

[2411] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 629; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 690; réponse de l'Union européenne à la question n° 58 du Groupe spécial; déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphe 176; et déclaration complémentaire de M. Mourey (pièce EU-124) (RCC/RCES), paragraphe 65.

[2412] Voir, par exemple, la première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 580; et la réponse de l'Union européenne à la question n° 50 du Groupe spécial.

[2413] Voir plus haut les paragraphes 6.1209 à 6.1211.

[2414] L'erreur qui se produirait en cas de non-prise en compte de ces effets de distorsion des subventions est connu dans le domaine de la politique de la concurrence sous le nom de "sophisme de la cellophane inversé". Voir plus haut les paragraphes 6.1190 à 6.1203.

6.1416. Eu égard à ces considérations et à d'autres, notre examen minutieux des très nombreux arguments et éléments de preuve communiqués par les parties, y compris les multiples rapports d'expert et RCES concernant les stratégies de commercialisation et les campagnes de vente, nous amène à conclure qu'il serait approprié d'examiner les allégations de préjudice grave formulées par les États-Unis sur la base des trois marchés distincts de produits que nous avons identifiés plus haut. Nous tenons toutefois à souligner qu'en formulant cette constatation, nous ne considérons *pas* que le degré de concurrence existant sur chacun de ces marchés sera identique entre toutes les paires ou combinaisons d'aéronefs. Il y aura des rapports de concurrence plus faible et des rapports de concurrence plus forte sur chaque marché en fonction des circonstances particulières d'une vente. En outre, des rapports de concurrence importants peuvent aussi exister entre des paires ou combinaisons d'aéronefs *à cheval* sur deux, voire sur les trois, marchés de produits.[2415] Par conséquent, bien qu'il soit manifeste que les trois marchés de produits sur lesquels les États-Unis ont choisi de s'appuyer pour formuler leur plainte de non-mise en conformité ne rendent pas compte avec exhaustivité de la façon dont la concurrence a lieu entre les aéronefs dans le secteur des LCA à tout moment, nous sommes convaincus qu'actuellement (comme lors de la procédure initiale)[2416], ils représentent les trois segments sur lesquels la plupart des interactions concurrentielles entre les aéronefs pertinents auront habituellement lieu.

6.1417. Nous entreprenons maintenant l'examen du bien-fondé des communications des États-Unis concernant les effets actuels allégués des subventions contestées sur les trois marchés de produits pertinents.

6.6.4.5 Effets des subventions contestées

6.6.4.5.1 Arguments des États-Unis

6.1418. Les États-Unis font valoir que les 36 "mesures" de mise en conformité alléguées de l'Union européenne composent "un "plan d'inaction""[2417] qui, pour l'essentiel, fait fond sur des formalités, des arguments juridiques concernant le temps écoulé et des événements du passé qui n'ont pas empêché le Groupe spécial et l'Organe d'appel de formuler des constatations d'effets défavorables dans la procédure initiale. Selon eux, l'approche principalement "passive" de l'Union européenne concernant la mise en conformité ne fait rien pour éliminer les effets défavorables causés par le recours aux subventions parce qu'elle ne s'attaque pas aux effets profonds de création d'offre des subventions contestées, qui subsistent pendant la période postérieure à la mise en œuvre, causant un préjudice grave aux intérêts des États-Unis au sens de l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC.[2418]

6.1419. Les États-Unis affirment que pour analyser ces effets allégués, le Groupe spécial devrait procéder de la même façon que lors de la procédure initiale, c'est-à-dire: a) agréger les effets de toutes les subventions AL/FEM contestées et déterminer la mesure dans laquelle elles sont une cause "réelle et substantielle" des cas allégués de préjudice grave; et b) déterminer la mesure dans laquelle les effets des autres subventions non AL/FEM "complètent et amplifient" les effets

[2415] Il est affirmé dans la déclaration de M. Mourey que le 747-8 peut quelquefois faire face à la concurrence du 777-300ER, plus petit mais plus "efficace", ainsi que de l'A350XWB-1000. (déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), paragraphes 152 à 176). Selon les États-Unis, il y a "relativement peu d'éléments de preuve dans le dossier concernant une substitution entre les LCA monocouloirs et bicouloirs ou entre des LCA bicouloirs et des LCA très gros porteurs". (réponse des États-Unis à la question n° 50 du Groupe spécial). Nous notons que différentes combinaisons d'aéronefs pourraient aussi être vendues dans le cadre d'*offres groupées*, si bien que la concurrence entre elles s'exercerait à cheval sur deux, voire sur les trois, marchés de produits.

[2416] Nous rappelons que pendant la procédure initiale de l'Organe d'appel, il est apparu que les parties admettaient (ou du moins ne contestaient pas l'idée) que la concurrence dans la branche de production des LCA pouvait être considérée comme ayant lieu sur trois marchés distincts d'aéronefs de passagers, à savoir les marchés des monocouloirs, des bicouloirs et des VLA. L'Organe d'appel a ensuite "complété l'analyse" sur la base des trois mêmes marchés de produits. Voir plus haut l'analyse figurant aux paragraphes 6.1157 et 6.1162 à 6.1167.

[2417] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 257.

[2418] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 240 à 289 et 317 à 532; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 357 à 403 et 494 à 747; réponse des États-Unis aux questions n° 38 à 44, 154 à 159 et 162 du Groupe spécial; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne aux questions n° 38, 39, 45 à 47, 147 à 153 et 157 à 159 du Groupe spécial.

des subventions AL/FEM.[2419] Selon les États-Unis, ces déterminations devraient être faites sur la base d'une analyse "unitaire" du lien de causalité qui applique une hypothèse axée sur la compréhension de ce à quoi ressemblerait la situation du marché pendant la période de référence pertinente "en l'absence" des effets des subventions contestées.

6.1420. Les États-Unis rappellent que les constatations adoptées du Groupe spécial et de l'Organe d'appel confirment que les effets agrégés de l'AL/FEM ont permis à Airbus de lancer et de mettre sur le marché une gamme complète de produits LCA à un moment et d'une manière qui auraient été impossibles autrement, ce qui a eu une incidence profonde sur la capacité d'Airbus de soutenir la concurrence de la branche de production des LCA des États-Unis pendant la période de référence 2001-2006. Ils soulignent que ces constatations ont amené le Groupe spécial et l'Organe d'appel à conclure que la conception, la structure et le fonctionnement mêmes de l'AL/FEM faisaient qu'Airbus n'aurait probablement pas existé du tout pendant la période de référence 2001-2006 en l'absence d'AL/FEM et, par conséquent, que les subventions AL/FEM étaient une cause "réelle et substantielle" des diverses formes de préjudice grave causé aux intérêts des États-Unis.[2420] Compte tenu de cela, les États-Unis soutiennent que le manquement allégué de l'Union européenne à l'obligation de prendre des mesures pour éliminer les "effets sur les produits" de l'AL/FEM signifie que les mêmes effets de l'AL/FEM ont subsisté jusqu'à aujourd'hui, l'offre de produits d'Airbus étant toujours composée de modèles de LCA dont le Groupe spécial et l'Organe d'appel ont constaté dans la procédure initiale qu'ils n'auraient pas été lancés et mis sur le marché sans AL/FEM.

6.1421. De même, les États-Unis font valoir que le dernier modèle de LCA d'Airbus, l'A350XWB, n'aurait pas pu être lancé et/ou développé comme il l'a été et au moment où il l'a été sans AL/FEM parce que le programme n'aurait pas pu être viable ou financé d'une autre façon par Airbus sans l'octroi d'une AL/FEM en **[***]** et **[***]** et/ou, en tout état de cause, sans les effets d'apprentissage et effets financiers importants des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB. En particulier, ils soutiennent que la conclusion des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB après décembre 2006 n'implique pas qu'Airbus n'avait pas besoin des subventions des pouvoirs publics pour lancer et/ou développer le programme, étant donné que l'adoption formelle d'accords d'AL/FEM des mois ou quelques années après le lancement commercial d'un programme n'est pas inhabituelle et suit un schéma semblable à celui de l'octroi des AL/FEM antérieures. Par ailleurs, selon les États-Unis, des éléments de preuve indiquent que les États membres de l'Union européenne s'étaient engagés à octroyer une AL/FEM pour l'A350XWB avant le lancement de l'aéronef. En tout état de cause, les États-Unis disent que d'un point de vue aussi bien technique que financier, Airbus n'aurait pas été en mesure de lancer l'A350XWB et de le mettre sur le marché sans, entre autres choses, l'expérience acquise avec la conception, le développement, la gestion et la production de tous ses autres modèles de LCA qui n'auraient probablement pas existé sans les subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB.[2421] Ils font donc valoir que rien ne permet de constater qu'Airbus aurait pu développer, produire et vendre la gamme complète de LCA qu'elle offre actuellement en l'absence des subventions AL/FEM contestées.[2422]

6.1422. Les États-Unis rejettent l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle les effets des subventions contestées se sont dissipés du fait du temps écoulé, rappelant que l'Organe d'appel a expliqué dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* qu'un Membre tenu de se mettre en conformité avec l'article 7.8 de l'Accord SMC "n'aurait normalement pas la faculté de s'abstenir d'engager une action quelconque en partant de l'idée que la subvention arriverait à expiration ou que ses effets défavorables disparaîtraient d'eux-mêmes".[2423] Selon eux, en invoquant le temps écoulé, l'Union européenne ne prend pas la juste mesure des effets profonds et durables des subventions AL/FEM, sans lesquelles, comme le Groupe spécial et l'Organe d'appel l'ont constaté dans la procédure initiale, Airbus n'existerait probablement pas.[2424]

[2419] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 282 à 284; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 383 à 386; et réponse des États-Unis à la question n° 38 du Groupe spécial.

[2420] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 326 à 347; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 397 et 401.

[2421] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 550 et 559 à 672.

[2422] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 321 à 325 et 348 à 399; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 358, 401, 402, 494 et 548 à 672.

[2423] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 395 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 236).

[2424] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 397 et 400.

6.1423. Les États-Unis ne partagent pas non plus l'avis de l'Union européenne selon lequel certains investissements dans l'A320 et l'A330 réalisés après leur lancement ont supprimé le lien de causalité "réel et substantiel" entre les subventions AL/FEM contestées et les cas allégués de préjudice grave.[2425] Ils font valoir, entre autres choses, que les améliorations progressives apportées aux deux modèles qui ont été financées par les investissements postérieurs au lancement n'ont été possibles que grâce aux effets des subventions incompatibles avec les règles de l'OMC qui avaient dans un premier temps permis à Airbus de développer et mettre sur le marché les A320 et A330 originaux.[2426] En tout état de cause, les États-Unis soutiennent que les améliorations des aéronefs en cause n'étaient pas de celles qui pouvaient supprimer le lien de causalité "réel et substantiel" entre les subventions AL/FEM et la présence de l'A320 et de l'A330 sur le marché de produits pendant la période postérieure à la mise en conformité.[2427]

6.1424. Par conséquent, les États-Unis font valoir que les effets agrégés des subventions AL/FEM contestées, y compris celles qui ont été accordées pour l'A350XWB, ont permis à Airbus d'être présente sur le marché des LCA avec une gamme complète de modèles d'aéronefs qu'elle continue de vendre et livrer aujourd'hui, ce qui constitue une cause "réelle et substantielle" de préjudice grave pour leurs intérêts sous la forme: i) d'un détournement des importations de LCA de Boeing des marchés des aéronefs monocouloirs, bicouloirs et très gros porteurs de l'Union européenne et d'une entrave à ces importations, au sens de l'article 6.3 a) de l'Accord SMC; ii) d'un détournement des exportations de LCA de Boeing des marchés des aéronefs monocouloirs, bicouloirs et très gros porteurs de six pays tiers et d'une entrave à ces exportations, au sens de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC; et iii) de pertes de ventes notables, au sens de l'article 6.3 c).[2428]

6.1425. Enfin, selon les États-Unis, les subventions non AL/FEM qu'ils contestent dans le présent différend continuent de contribuer au préjudice grave subi par la branche de production des LCA des États-Unis de la même façon qu'elles causaient un préjudice grave à leurs intérêts, comme cela a été constaté dans la procédure initiale. En particulier, ils rappellent que l'Organe d'appel a constaté que les prises de participation au capital social des pouvoirs publics français et allemands avaient eu "un lien réel avec la capacité d'Airbus de développer et mettre sur le marché des modèles particuliers de LCA, à la fois en assurant la pérennité et la stabilité financière d'Aérospatiale et de Dasa et en augmentant la capacité d'emprunt de ces sociétés à la suite de nouveaux investissements dans la production et le développement de modèles particuliers de LCA d'Airbus financés par l'AL/FEM".[2429] De même, les États-Unis notent que l'Organe d'appel est parvenu à une conclusion semblable en ce qui concerne les subventions régionales contestées pour le développement d'infrastructures, dont ils affirment qu'il a été constaté qu'elles avaient "un lien de causalité réel avec la création ou le développement d'installations de production pour divers modèles de LCA d'Airbus".[2430] Compte tenu du manquement allégué de l'Union européenne à l'obligation de prendre des mesures pour éliminer les effets de ces mesures, les États-Unis concluent que les mêmes effets subsistent aujourd'hui, contribuant ainsi aux formes de préjudice grave dont ils allèguent l'existence au titre de l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC.[2431]

6.6.4.5.2 Arguments de l'Union européenne

6.1426. L'Union européenne fait valoir que les États-Unis n'ont pas démontré que les subventions contestées avaient causé un préjudice grave à leurs intérêts pendant la période postérieure à la mise en œuvre et, par conséquent, que l'Union européenne et certains États membres ne s'étaient pas conformés à la prescription de l'article 7.8 de l'Accord SMC imposant de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables". Elle demande donc au Groupe spécial de rejeter l'intégralité des allégations de non-mise en conformité des États-Unis.

[2425] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 503 à 525.
[2426] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 511 à 515.
[2427] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 516 à 525.
[2428] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 348 et 407 à 533; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 673 à 747; et réponse des États-Unis aux questions n° 40, 154 et 162 du Groupe spécial.
[2429] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 400 à 403 et 406 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1390).
[2430] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 400 et 404 à 406 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1397).
[2431] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 90 à 103 et 406; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 385.

6.1427. L'Union européenne soutient que les États-Unis font erreur lorsqu'ils font valoir que les subventions AL/FEM pour l'A350XWB étaient, à elles seules ou conjointement avec d'autres subventions antérieures à l'A350XWB, essentielles pour qu'Airbus soit en mesure de lancer et mettre sur le marché l'A350XWB. Selon elle, la position des États-Unis est indéfendable parce que les faits montrent non seulement que l'A350XWB a été lancé trois ans *avant* la conclusion des accords d'AL/FEM pertinents, mais aussi, entre autres choses, qu'Airbus avait obtenu plus de 400 commandes d'aéronefs à ce moment-là et était résolue à mettre en œuvre le programme et en mesure de le financer indépendamment de tout financement des États membres de l'Union européenne. De même, elle affirme que le programme de l'A350XWB n'a tiré avantage d'aucun effet "secondaire" des subventions antérieures à l'A350XWB parce que l'aéronef était un modèle entièrement nouveau, ce qui le distinguait de tous les autres aéronefs à fuselage large offerts par Airbus. Elle fait donc valoir que les allégations des États-Unis concernant les effets des subventions contestées sur le lancement et la mise sur le marché de l'A350XWB ne peuvent pas être retenues.[2432]

6.1428. L'Union européenne affirme que les arguments des États-Unis concernant les effets des subventions antérieures à l'A350XWB sur tous les autres modèles pertinents de LCA d'Airbus sont également viciés. Au cœur de l'objection de l'Union européenne il y a le point de vue selon lequel la position des États-Unis repose sur une hypothèse erronée résultant d'une application incorrecte du critère de causalité "en l'absence de" utilisé dans des différends antérieurs relatifs à un préjudice grave.

6.1429. Se référant à certaines déclarations faites par l'Organe d'appel dans la procédure initiale et dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*[2433], l'Union européenne rappelle que le critère "en l'absence de" ne sera pas toujours suffisant pour démontrer l'existence d'un lien de causalité dans un différend relatif à des effets défavorables. Selon elle, le fait qu'une analyse "en l'absence de" peut indiquer qu'une subvention est une cause "*nécessaire*" de certains effets ne signifie pas toujours que la même subvention sera aussi une cause "*substantielle*" de ces effets.[2434] Cela étant, et compte tenu du temps qui s'est écoulé entre l'octroi des subventions contestées, la fin de la période de référence utilisée dans la procédure initiale et la période postérieure à la mise en œuvre, l'Union européenne fait valoir que l'hypothèse correcte dans le présent différend devrait porter sur le point de savoir non pas si Airbus aurait été en mesure d'offrir et de vendre les LCA pertinents sans les subventions contestées (comme les États-Unis l'affirment d'après les allégations), mais plutôt si, sans certains événements qui ont eu lieu pendant ce laps de temps, comme les investissements non subventionnés dans l'A320 et l'A330, ""le produit initialement lancé à l'aide des subventions {serait} concurrentiel sur les marchés de LCA aujourd'hui"".[2435] L'Union européenne dit que c'est uniquement en adoptant une hypothèse de ce genre que le Groupe spécial sera en mesure de dûment tenir compte de la manière dont un facteur "de non-imputation essentiel" dans le présent différend[2436], le temps écoulé, a atténué les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB de sorte qu'elles ne peuvent plus être considérées comme une cause "réelle et substantielle" des cas de préjudice grave que les États-Unis allèguent avoir subi pendant la période postérieure à la mise en œuvre.[2437]

6.1430. L'Union européenne fait valoir que les affirmations des États-Unis sont déficientes à cet égard parce qu'elles ne respectent pas les indications spécifiques de l'Organe d'appel, y compris la déclaration selon laquelle "on peut s'attendre … à ce que les effets de *toute subvention* diminuent et finalement cessent avec le temps".[2438] En conséquence, vu les périodes exceptionnellement

[2432] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1080 à 1204; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 870 à 1203.

[2433] Voir, par exemple, la première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 637 (citant les rapports de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1233; et *US – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 374).

[2434] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 637-642 (citant les rapports de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros* porteurs, paragraphe 1233; et *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 374); et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 600 à 607.

[2435] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 603 (citant la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 506).

[2436] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 727.

[2437] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 554 à 557 et 640 à 651; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 584 à 598.

[2438] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 640 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1238); deuxième

longues qui sont en cause dans le présent différend – certaines subventions AL/FEM datant de près de 45 ans –, l'Union européenne fait valoir que les États-Unis ne sont pas en droit d'invoquer les constatations formulées dans la procédure initiale concernant l'hypothèse et l'"effet sur le produit", et de simplement présumer que les mêmes effets et la même hypothèse sont valables pendant la période postérieure à la mise en œuvre.[2439]

6.1431. De plus, selon l'Union européenne, les investissements dans l'A320 et l'A330 réalisés par Airbus après leur lancement sont des événements qui doivent être pris en compte dans l'examen de l'incidence du temps écoulé sur les effets des subventions AL/FEM initiales. L'Union européenne affirme que la nécessité constante de se mettre au diapason des avancées technologiques de la concurrence dans la branche de production des LCA signifie que le temps écoulé aura nécessairement diminué l'importance de toutes les subventions antérieures à l'A350XWB pour la présence commerciale actuelle de l'aéronef que ces subventions ont initialement financé et/ou aidé à mettre sur le marché.[2440] Elle affirme que cette dynamique transparaît dans les investissements notables dans l'A320 et l'A330 qu'Airbus a réalisés après leur lancement, qui lui ont permis de maintenir et d'améliorer la compétitivité des deux aéronefs et de mieux s'adapter à l'évolution de la demande.[2441] Elle soutient que ce sont ces investissements plus tardifs et non subventionnés, et non pas les subventions contestées, qui sont "la" cause *substantielle* des ventes et parts de marché actuelles des familles A320 et A330. Elle estime donc que les investissements non subventionnés dans l'A320 et l'A330 ont rompu la chaîne de causalité entre les subventions antérieures à l'A350XWB et les formes alléguées de préjudice grave causé aux intérêts des États-Unis pendant la période postérieure à la mise en œuvre.[2442]

6.1432. En tout état de cause, l'Union européenne fait valoir que les États-Unis n'ont pas démontré comment et pourquoi des effets quelconques des subventions AL/FEM et non AL/FEM contestées devraient être, respectivement, agrégés et cumulés dans l'évaluation par le Groupe spécial du bien-fondé des allégations de préjudice grave des États-Unis. Elle soutient que l'argument des États-Unis concernant l'agrégation des effets des subventions AL/FEM contestées est vicié parce qu'il fait abstraction des marchés distincts sur lesquels les différentes subventions causent, d'après les allégations, des effets défavorables. Elle dit que les arguments des États-Unis sont sans fondement parce qu'ils ne tiennent pas compte de la nécessité d'agréger les effets des subventions AL/FEM contestées par marché afin de suivre la logique axée sur le marché de l'analyse du préjudice grave qui doit être effectuée dans le présent différend sur la mise en conformité.[2443] De plus, elle fait valoir que les États-Unis n'ont tout simplement présenté aucun argument ni élément de preuve pour étayer leur demande visant à ce que le Groupe spécial cumule les effets de toutes les subventions non AL/FEM restantes.[2444]

6.1433. Enfin, subsidiairement par rapport à ce qui précède, dans la mesure où le Groupe spécial constaterait que les effets de l'une quelconque des subventions contestées continuent de soutenir le lancement, le développement et la production de LCA d'Airbus[2445], l'Union européenne fait valoir, pour plusieurs raisons sans lien avec les subventions, que les États-Unis n'ont pas démontré l'existence d'un préjudice grave sous la forme: i) d'un détournement des importations de LCA de Boeing des marchés des aéronefs monocouloirs, bicouloirs et très gros porteurs de l'Union européenne et d'une entrave à ces importations, au sens de l'article 6.3 a) de l'Accord SMC; ii) d'un détournement des exportations de LCA de Boeing des marchés des aéronefs monocouloirs, bicouloirs et très gros porteurs de six pays tiers et d'une entrave à ces importations, au sens de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC; et iii) de pertes de ventes notables, au sens de l'article 6.3 c).[2446]

---

communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 588; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 42 du Groupe spécial.

[2439] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 594 et 595.

[2440] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 728.

[2441] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 729 et 876.

[2442] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 730 à 799 et 877 à 924; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 739 à 821.

[2443] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 569 à 574; réponse de l'Union européenne à la question n° 38 du Groupe spécial; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 38 du Groupe spécial.

[2444] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 714.

[2445] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 716, 859 et 966.

[2446] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 800 à 857, 925 à 964 et 1031 à 1079; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1207 à 1695; réponse de l'Union

6.6.4.5.3 Arguments des tierces parties

6.6.4.5.3.1 Australie

6.1434. L'Australie fait valoir que l'Union européenne est tenu d'entreprendre une action positive pour retirer toutes les subventions actuelles accordées à Airbus dont il a été constaté qu'elles n'étaient pas conformes, ou d'entreprendre une action positive pour éliminer les effets défavorables de ces subventions. De plus, selon elle, lorsqu'un Membre plaignant aura démontré que le Membre mettant en œuvre n'a entrepris aucune action appropriée, il aura établi *prima facie* la non-mise en conformité. La charge de démontrer l'existence des événements intermédiaires qui rompent le lien entre les mesures non conformes, les effets défavorables et la mise en conformité des mesures devrait alors incomber au Membre mettant en œuvre.[2447]

6.6.4.5.3.2 Brésil

6.1435. Le Brésil rappelle que dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, l'Organe d'appel a dit que "la conformité avec l'article 7.8 de l'Accord SMC impliquer{ait} généralement une certaine action de la part du Membre défendeur" et qu'un "Membre n'aurait normalement pas la faculté de s'abstenir d'engager une action quelconque en partant de l'idée que la subvention arriver{ait} à expiration ou que ses effets défavorables disparaîtr{aient} d'eux-mêmes".[2448] Par conséquent, selon le Brésil, on s'attendra généralement à ce qu'un Membre mettant en œuvre entreprenne une action positive appropriée et il ne pourra pas être considéré comme s'étant conformé à l'article 7.8 de l'Accord SMC s'il n'intervient pas activement pour éliminer les effets défavorables.

6.1436. Le Brésil estime que pour déterminer si les effets défavorables de subventions dont l'existence a été constatée dans une procédure initiale ont été éliminés, les caractéristiques du marché et des branches de production visés doivent être pleinement prises en compte. Des concepts tels que "détournement et entrave", "sous-cotation des prix" et "accroissement de la part du marché mondial", visés à l'article 6.3 de l'Accord SMC, devraient être interprétés d'une manière qui incorpore les effets durables de ces phénomènes sur le marché. De plus, il convient d'accorder toute l'attention voulue aux particularités du produit considéré: les effets défavorables de subventions non récurrentes octroyées à des producteurs d'aéronefs vont probablement durer beaucoup plus longtemps que les effets de subventions non récurrentes accordées à des producteurs de biens non durables. Dans le cas des producteurs d'aéronefs, les effets défavorables peuvent durer longtemps dans le futur, même lorsque les événements mentionnés à l'article 6.3 se produisent au cours d'une période bien définie dans le passé.[2449]

6.6.4.5.3.3 Canada

6.1437. Le Canada fait valoir que seules les subventions qui n'ont ni expiré ni été retirées avant la fin du délai raisonnable accordé à un Membre pour mettre en œuvre les recommandations et décisions de l'ORD devraient servir de base à l'analyse du préjudice grave dans une procédure de mise en conformité. Selon lui, il doit y avoir une cohérence entre les deux options dont dispose un Membre au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC, c'est-à-dire qu'un Membre doit soit retirer les subventions qui causent des effets défavorables, soit éliminer les effets défavorables causés par ces subventions avant la fin du délai raisonnable dont il dispose pour se conformer aux recommandations de l'ORD. Si une subvention a été retirée ou a expiré, le Canada soutient qu'il ne peut pas être demandé à un Membre d'éliminer les effets défavorables de cette subvention.

6.1438. Le Canada estime que, comme dans le cas d'une procédure initiale, la méthode appropriée pour effectuer cette évaluation dans une procédure de mise en conformité consiste à effectuer une analyse hypothétique pour déterminer quelle serait la situation en l'absence des subventions en cause. S'agissant du marché des produits LCA monocouloirs, le Canada fait valoir

européenne à la question n° 39 du Groupe spécial; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 40, 43, 44, 154 et 162 du Groupe spécial.

[2447] Déclaration de l'Australie en tant que tierce partie, paragraphes 8 et 9; et réponse de l'Australie en tant que tierce partie à la question n° 1 du Groupe spécial.

[2448] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 236.

[2449] Communication du Brésil en tant que tierce partie, paragraphe 12; et déclaration du Brésil en tant que tierce partie, paragraphe 15.

que le Groupe spécial devrait déterminer qu'elle est l'incidence de toutes subventions continuant d'exister et si cette incidence cause un préjudice grave. En ce qui concerne le marché des produits VLA, le Canada ne partage pas l'avis de l'Union européenne selon lequel le but de l'analyse hypothétique du Groupe spécial devrait être de déterminer si, en l'absence de l'AL/FEM pour l'A380, cet aéronef aurait quand même été lancé. Selon lui, l'analyse hypothétique appropriée consiste à évaluer quelle serait la situation si l'Union européenne avait retiré la subvention avant la fin du délai raisonnable, par exemple, en augmentant le taux de rendement des subventions AL/FEM pour l'A380.[2450]

6.6.4.5.3.4 Japon

6.1439. Le Japon estime que l'élimination des effets défavorables aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC serait établie si le Membre octroyant une contribution financière apportant un avantage ne permettait plus à l'entreprise bénéficiaire d'utiliser les avantages conférés par la contribution financière pour diminuer le prix de vente de ses produits, par exemple en faisant en sorte que l'avantage soit retourné aux pouvoirs publics ayant octroyé la contribution. Le Japon, fait valoir qu'en pareil cas les effets défavorables des subventions devraient être considérés comme ayant été éliminés. Si, dans cette situation, une entreprise bénéficiaire est toujours commercialement en mesure de vendre ses produits à un prix compétitif, il serait, par définition, plus efficace du point de vue économique de lui permettre de le faire, plutôt que de la mettre dans l'incapacité de le faire. Selon le Japon, cette interprétation de ce que signifie "éliminer" les effets défavorables est étayée par les décisions rendues par l'Organe d'appel dans les affaires *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* et *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*.[2451]

6.6.4.5.4 Évaluation par le Groupe spécial

6.6.4.5.4.1 Introduction

6.1440. Conformément à l'approche suivie par le Groupe spécial pour évaluer les effets des subventions en cause dans la procédure initiale[2452], les États-Unis ont tout d'abord cherché à

[2450] Communication du Canada en tant que tierce partie, paragraphes 42 à 50; et déclaration du Canada en tant que tierce partie, paragraphes 16 à 19.

[2451] Déclaration du Japon en tant que tierce partie, paragraphes 20 à 26; et communication du Japon en tant que tierce partie, paragraphes 65 à 70 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil),* paragraphe 236; et le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs, paragraphes* 710, 713, 714, 744 et 745).

[2452] L'Organe d'appel a décrit l'approche suivie par le Groupe spécial notamment dans les termes suivants, entre autres:

> Après avoir déterminé que chacune des mesures d'AL/FEM permettait des lancements de modèles particuliers de LCA d'Airbus et était donc une cause substantielle du détournement et des pertes notables de ventes de LCA de Boeing, le Groupe spécial a cherché à déterminer si les subventions non AL/FEM "complétaient et amplifiaient" les effets des mesures d'AL/FEM, même si chacune des subventions non AL/FEM, prise individuellement, n'aurait pas permis des lancements de modèles particuliers de LCA d'Airbus et n'aurait donc pas été une cause substantielle du détournement et des pertes notables de ventes. Dès lors que le Groupe spécial a déterminé que les subventions AL/FEM étaient une cause substantielle du détournement et des pertes de ventes observés, il n'était pas nécessaire d'établir que les subventions non AL/FEM étaient aussi des causes substantielles des mêmes phénomènes. … Étant donné que le Groupe spécial avait déterminé que les subventions AL/FEM étaient une cause substantielle des phénomènes sur le marché allégués, il était admissible et suffisant qu'il évalue s'il existait un lien de causalité réel entre les subventions non AL/FEM et les mêmes phénomènes sur le marché, de telle sorte que ces subventions non AL/FEM complétaient ou amplifiaient les effets de l'AL/FEM. … {L}e Groupe spécial n'était pas tenu, dans ces circonstances, d'établir que les subventions non AL/FEM étaient elles-mêmes une cause substantielle ou qu'elles étaient "nécessaires pour permettre une décision de lancement à un moment donné".

(Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1378) (note de bas de page omise)

Voir aussi la description de l'approche suivie par le Groupe spécial dans la procédure initiale dans le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphes 1282 et 1287 à 1289.

démontrer dans leurs communications dans la présente procédure de mise en conformité que les subventions AL/FEM contestées étaient une cause "réelle et substantielle" de diverses formes de préjudice grave au sens de l'article 6.3 de l'Accord SMC, avant d'essayer de montrer que les effets des subventions non AL/FEM pouvaient être cumulés avec ceux des subventions AL/FEM, dans la mesure où ces subventions étaient, elles-mêmes, une cause "réelle" des mêmes formes de préjudice grave. Nous ne considérons pas que l'Union européenne ait formulé la moindre objection contre cette approche générale, que nous avons l'intention de suivre pour évaluer le bien-fondé des allégations des États-Unis. Par conséquent, dans le reste de la présente sous-section de notre rapport, nous examinons les arguments des parties concernant les effets des subventions contestées en deux temps essentiellement. Tout d'abord, nous nous concentrons sur les affirmations des parties concernant la question de savoir si les subventions AL/FEM contestées constituent une cause "réelle et substantielle" de préjudice grave pour les intérêts des États-Unis au sens de l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC. Après avoir répondu à cette question par l'affirmative, nous examinons ensuite la mesure dans laquelle les subventions non AL/FEM peuvent être considérées comme une cause "réelle" des mêmes formes de préjudice grave et, de ce fait, la question de savoir si les États-Unis ont le droit de cumuler les effets des subventions non AL/FEM et ceux des subventions AL/FEM. Toutefois, avant de procéder à l'évaluation de ces questions de fond, nous examinons les arguments des parties concernant les deux questions préliminaires suivantes: a) la période de référence pertinente qui devrait être utilisée pour l'évaluation du bien-fondé des allégations de préjudice grave des États-Unis; et b) la mesure dans laquelle les États-Unis ont démontré qu'ils avaient le droit d'agréger les effets des subventions AL/FEM contestées.

6.6.4.5.4.2 Période de référence pertinente

6.1441. Les États-Unis soutiennent qu'un groupe spécial chargé de déterminer la mise en conformité d'un Membre défendeur avec une recommandation formulée par un groupe spécial initial et/ou de l'Organe d'appel conformément à l'article 7.8 de l'Accord SMC doit examiner toutes les données pertinentes concernant une période qui lui permette de s'acquitter du mandat qui lui incombe. Pour eux, cela signifie qu'un groupe spécial de la mise en conformité chargé de déterminer si un Membre défendeur a agi d'une manière compatible avec la prescription imposant de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" devrait examiner tous les éléments de preuve pertinents relatifs à des facteurs incluant les subventions en question, les produits en cause, les conditions de concurrence, la nature des mesures de mise en conformité déclarées du Membres mettant en œuvre et le moment où elles ont été adoptées, ainsi que toutes mesures qui réduisent à néant ou compromettent la mise en conformité de ce Membre avec les décisions et recommandations adoptées.[2453] Ainsi, compte tenu de la nature des "mesures" de mise en conformité alléguées de l'Union européenne et du moment où elles ont été adoptées (certaines datant déjà de 1997 et un bon nombre d'entre elles étant antérieures à la période de référence initiale 2001-2006), les États-Unis font valoir qu'il serait approprié et particulièrement important que le Groupe spécial dans le présent différend sur la mise en conformité adopte une perspective à long terme.[2454] À cette fin, ils disent que le Groupe spécial devrait évaluer le bien-fondé de leurs allégations de non-mise en conformité sur la base de la totalité des données et éléments de preuve pertinents, depuis 1997 jusqu'à la période la plus récente pour laquelle des données sont raisonnablement disponibles, en se concentrant en particulier sur la période allant de 2007 à aujourd'hui.[2455]

6.1442. Bien qu'il apparaisse qu'elle s'est initialement élevée contre les affirmations des États-Unis relatives à l'examen d'éléments de preuve couvrant un laps de temps commençant avant la fin de la période de mise en œuvre[2456], l'Union européenne a par la suite précisé qu'elle ne voyait "aucune raison juridique de limiter la période de référence pour laquelle des données {étaient} collectées à la période postérieure à la fin de la période de mise en œuvre".[2457] En effet,

[2453] Réponse des États-Unis à la question n° 34 du Groupe spécial, paragraphe 85.
[2454] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 289; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 390.
[2455] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 289; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 387 à 394.
[2456] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 568 ("Somme toute, le Groupe spécial doit évaluer l'existence d'effets défavorables actuels "dans les conditions factuelles actuelles" sur une période de référence postérieure à la fin de la période de mise en œuvre le 1er décembre 2011"). (note de bas de page omise)
[2457] Réponse de l'Union européenne à la question n° 34 c) du Groupe spécial, paragraphe 90.

un peu comme les États-Unis, l'Union européenne soutient que pour évaluer si un "détournement" existe après la fin de la période de mise en œuvre, "il peut être utile d'examiner l'évolution des parts de marché et des volumes de livraison après la fin de la période de référence utilisée dans la procédure initiale".[2458] L'Union européenne prévient toutefois que l'analyse du Groupe spécial doit en définitive accorder une importance particulière aux données postérieures à la période de mise en œuvre parce qu'une constatation de non-mise en conformité avec la prescription imposant de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" peut uniquement être formulée en ce qui concerne la situation du marché qui existait après le 1er décembre 2011.[2459]

6.1443. Il est bien établi qu'un groupe spécial chargé d'examiner le bien-fondé d'allégations formulées au titre de l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC doit s'efforcer avant tout de déterminer dans quelle mesure les subventions contestées sont une cause "réelle et substantielle" de préjudice grave *actuellement*[2460] ou, selon les termes du Groupe spécial de la mise en conformité *États-Unis – Coton upland (*article 21*:5 – Brésil)*, "*dans les conditions factuelles actuelles*".[2461] Toutefois, comme nous l'avons expliqué dans la procédure initiale, le fait que des données immédiates ne sont pas disponibles signifie qu'"{i}l est … impossible … d'évaluer la situation "actuelle", … et par conséquent, {qu'}un examen du passé est nécessaire pour tirer des conclusions" concernant le présent.[2462]

6.1444. Les parties conviennent qu'en ce qui concerne les constatations qui doivent être formulées dans la présente procédure, il peut être possible et même approprié que le Groupe spécial examine des données relatives à une période passée antérieure à la fin de la période de mise en œuvre. Nous partageons ce point de vue. De plus, nous ne voyons pas la nécessité de choisir une quelconque période de référence *a priori*. En l'absence de toute indication spécifique sur cette question dans les dispositions juridiques pertinentes[2463], nous estimons que le meilleur moyen de nous acquitter de notre devoir de procéder à une évaluation objective de la question conformément à l'article 11 du Mémorandum d'accord consisterait à examiner l'intégralité des éléments de preuve avancés par les États-Unis, ainsi que tous les éléments de preuve présentés à titre de réfutation par l'Union européenne, y compris les renseignements les plus récents lorsqu'ils sont pertinents et fiables. Vu la nature des arguments des États-Unis concernant les effets durables des subventions contestées, les durées de vie commerciale relativement longues des produits LCA subventionnés et le moment où certaines des mesures de mise en conformité déclarées de l'Union européenne ont été prises, cette approche implique, selon nous, que des parties de notre analyse soient éclairées par les événements survenus sur une période relativement longue. Par conséquent, plutôt que de formuler des jugements *a priori* concernant une période de référence définie et limitée, nous prendrons en considération tous les renseignements pertinents portés à notre connaissance et nous les évaluerons à la lumière des arguments des parties. Nous le ferons, cependant, sans perdre de vue que les allégations de non-mise en conformité formulées par les États-Unis n'aboutiront que si ces derniers peuvent établir l'existence d'un préjudice grave *actuel* causé à leurs intérêts au sens de l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC *pendant la période postérieure à la mise en œuvre*, c'est-à-dire un préjudice grave *actuel* causé pendant la période *postérieure au 1er décembre 2011*. Pour cette raison, notre conclusion finale concernant la mesure dans laquelle les États-Unis ont établi le bien-fondé de leurs allégations de préjudice grave sera axée sur les données relatives au marché les plus récentes présentées par les parties au présent différend qui couvriront la *période postérieure à la mise en œuvre*, étant donné que c'est uniquement par rapport aux effets dont l'existence pendant la période *postérieure* au 1er décembre 2011 a été constatée qu'il pourra être constaté que l'Union européenne et certains États membres ne se sont pas conformés à leur obligation de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" avant la fin de la période de mise en œuvre.

[2458] Réponse de l'Union européenne à la question n° a) du Groupe spécial, paragraphe 85.
[2459] Réponse de l'Union européenne à la question n° 34 a) du Groupe spécial, paragraphe 85; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 34 c) du Groupe spécial, paragraphe 133.
[2460] Rapports des Groupes spéciaux *États-Unis – Coton upland* (article 21:5 – Brésil), paragraphe 10.18; et *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1694 et 7.1714.
[2461] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphes 10.104 et 10.248. (italique dans l'original)
[2462] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1694.
[2463] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1693.

6.6.4.5.4.3 Agrégation des effets des subventions AL/FEM

6.1445. Dans la procédure initiale, le Groupe spécial a procédé à une évaluation collective des effets des subventions contestées en recourant à un processus de "cumul".[2464] Comme l'Organe d'appel l'a expliqué, ce processus comportait une évaluation de la mesure dans laquelle les effets des subventions AL/FEM contestées étaient une cause "réelle et substantielle" de préjudice grave, suivie d'une détermination de la question de savoir si les effets des subventions non AL/FEM étaient une cause "réelle", des mêmes formes de préjudice grave, de sorte qu'ils pouvaient être cumulés avec ceux des subventions AL/FEM. L'Organe d'appel a approuvé l'approche du Groupe spécial, constatant qu'elle était admissible au titre de l'article 6.3 de l'Accord SMC.[2465]

6.1446. Le Groupe spécial initial a commencé son évaluation des effets des subventions AL/FEM contestées en centrant son attention sur le tout premier programme de LCA d'Airbus, l'A300. Après avoir rappelé ses constatations relatives au fait que, par nature, l'AL/FEM accroissait les bénéfices et réduisait les risques[2466], au niveau de risque important associé à l'A300, qui était le premier programme de LCA d'Airbus, ainsi qu'à l'historique et aux risques afférents au développement des LCA en général[2467], le Groupe spécial a conclu que "l'AL/FM était nécessaire pour qu'Airbus puisse lancer l'A300 tel qu'il était initialement conçu et au moment où elle l'{avait} fait".[2468] Il a ensuite examiné les effets de l'AL/FEM sur chaque modèle successif de LCA d'Airbus, modèle par modèle. À l'instar de ses conclusions concernant l'A300, ses conclusions concernant les effets de l'AL/FEM sur les modèles de LCA ultérieurs d'Airbus étaient éclairées par son évaluation de la teneur et de la valeur probante des différents éléments de preuve présentés par les États-Unis.[2469] L'analyse du Groupe spécial a pris en compte non seulement les effets *directs* des subventions AL/FEM octroyées aux fins d'un programme de LCA spécifique, mais aussi les effets *indirects* d'"apprentissage", de gamme et financiers de ces subventions sur d'autres programmes de LCA d'Airbus.[2470] Compte tenu de ses constatations concernant ces deux types d'effets sur les activités d'Airbus, le Groupe spécial a conclu que "la capacité d'Airbus de lancer, développer et mettre sur le marché chacun de ses modèles de LCA était subordonnée à l'octroi d'une AL/FEM

[2464] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphe 1288.

[2465] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1378.

[2466] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1888 à 7.1912.

[2467] Afin de définir "le cadre et le contexte" de son analyse des effets défavorables, le Groupe spécial a exposé la façon dont il comprenait "la structure de base de la branche de production des LCA dans son ensemble, ainsi que les conditions et la nature de la concurrence sur le marché des LCA". Ce faisant, il a observé que la production et la mise sur le marché des LCA étaient "extrêmement complexe{s} et onéreu{ses}"; que l'entrée dans la branche de production " exige{ait} d'importants investissements préalables"; et que "{l}es économies d'échelle liées aux énormes coûts de développement irrécupérables donn{aient} aux entreprises en place un avantage compétitif considérable". Il a en outre expliqué que "{l}es effets d'apprentissage entraîn{aient} des économies d'échelle dynamiques qui renfor{çaient} encore cet avantage" et que "{l}es économies de gamme {faisaient} qu'il {était} difficile d'entrer sur un seul segment du marché". (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1717). Le Groupe spécial a fait référence à ces considérations dans son évaluation des effets des subventions AL/FEM.

[2468] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1933 et 7.1934.

[2469] En plus du rapport Dorman, pour s'efforcer d'étayer leurs arguments concernant les effets de l'AL/FEM, les États-Unis ont présenté des éléments de preuve consistant en un certain nombre de déclarations publiques d'Airbus ou des États membres des CE, une décision sur les aides publiques des CE et les analyses de rentabilité d'Airbus pour l'A380, l'A340-500/600 et l'A330-200. (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1913 à 7.1931)

[2470] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1935 à 7.1948. Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1269, 1281, 1352, 1355 et 1356. Bien que le Groupe spécial initial n'ait pas spécifiquement qualifié ces effets d'effets "directs" et "indirects", nous pensons que la classification des effets en "directs" et "indirects" est utile pour comprendre l'évaluation faite par le Groupe spécial des effets des subventions AL/FEM. À cet égard, nous notons que les termes employés par les États-Unis pour décrire des effets qui sont pour l'essentiel les mêmes sont "primaires" et "secondaires". (Voir, par exemple, la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 400 à 402.) Bien que l'Union européenne admette que l'AL/FEM peut avoir des effets "primaires" et "secondaires", elle soutient que les États-Unis font erreur lorsqu'ils font valoir que le Groupe spécial initial et l'Organe d'appel ont reconnu que ces effets duraient aussi longtemps que les programmes de LCA bénéficiaires restaient en place. (Voir, par exemple, la réponse de l'Union européenne à la question n° 46 du Groupe spécial, paragraphes 114, 117, 119 et 123.)

subventionnée"[2471], et, donc, que les subventions AL/FEM étaient une cause "réelle et substantielle" de préjudice grave pour les intérêts des États-Unis.[2472]

6.1447. Selon les États-Unis, l'évaluation faite par le Groupe spécial initial des effets des subventions AL/FEM contestées l'a été sur une base "agrégée"[2473], description que l'Union européenne ne conteste pas. À notre avis, l'analyse faite par le Groupe spécial des effets des subventions AL/FEM contestées est dans une large mesure compatible avec les indications ultérieures fournies par l'Organe d'appel concernant le moment et la façon d'agréger des subventions.[2474] Dans l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, l'Organe d'appel a expliqué ce qui suit:

> {U}n groupe spécial peut regrouper des mesures de subventionnement dont la conception, la structure et le fonctionnement sont suffisamment semblables pour vérifier leurs effets agrégés dans une analyse intégrée de la causalité et déterminer s'il existe un lien de causalité réel et substantiel entre ces subventions multiples, prises conjointement, et les phénomènes sur le marché pertinents indiqués à l'article 6.3 de l'Accord SMC … .[2475]

6.1448. Le fait que le Groupe spécial initial a jugé que les mesures AL/FEM contestées avaient une "conception, {une} structure et {un} fonctionnement" semblables ressort, entre autres, de la description qu'il a donnée des caractéristiques essentielles des mesures d'AL/FEM contestées, qui ont été qualifiées de "prêts" non commerciaux non garantis, assortis de conditions de remboursement différé et subordonné au succès, octroyés à Airbus aux fins spécifiquement du développement de LCA.[2476] Il ressort également de l'analyse du lien de causalité du Groupe spécial que ce dernier a étudié les effets des subventions AL/FEM à la fois sur une base individuelle et sur une base intégrée. Comme cela a déjà été indiqué, dans son analyse des effets, le Groupe spécial a recensé deux types d'effets de l'AL/FEM: des effets directs et des effets indirects. Il a examiné l'incidence de ces deux types d'effets sur les activités d'Airbus modèle par modèle. Ce faisant, il a expliqué dans quelle mesure pris isolément, et conjointement, les effets directs et indirects de l'AL/FEM avaient permis à Airbus de lancer, développer et mettre sur le marché chaque modèle de LCA ayant existé pendant la période de référence 2001-2006.[2477] Les constatations du Groupe spécial concernant ces effets ont finalement débouché sur la conclusion que les subventions

---

[2471] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1949.

[2472] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1377 et 1378.

[2473] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 282; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 383; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 38 du Groupe spécial, paragraphe 75.

[2474] Nous notons que l'Organe d'appel n'a pas décrit l'approche suivie par le Groupe spécial initial pour déterminer les effets des subventions AL/FEM contestées comme comportant une "agrégation". Toutefois, il apparaît que dans sa description ultérieure de l'analyse faite par le Groupe spécial dans l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, l'Organe d'appel laisse entendre qu'il a pu considérer que l'approche du Groupe spécial était dans l'ensemble conforme à une analyse "agrégée" des effets. (Voir, en particulier, le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphes 1287 et 1288.)

[2475] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphe 1285.

[2476] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.367 à 7.375 et 7.1881.

[2477] Bien que le Groupe spécial n'ait pas fait explicitement référence aux effets indirects dans son exposé de l'incidence de l'AL/FEM sur le programme relatif à l'A300, il a cité dans son analyse de l'effet de l'AL/FEM sur le programme relatif à l'A310 des éléments de preuve qui démontraient clairement que le développement et la mise sur le marché de l'A300-600 avaient également été affectés par les effets d'"apprentissage" indirects résultant du lancement et du développement de l'A310. (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1935 (citant un article paru dans l'édition du 24 février 1986 de *Aviation Week & Space Technology*, qui rapportait les paroles suivantes d'un dirigeant d'Airbus: ""Dans les années 1980, nous avons été en mesure d'élargir notre famille en lançant l'A310 qui incorporait de nombreuses améliorations au niveau des systèmes et du groupe motopropulseur qui avaient été obtenues au cours des années écoulées depuis la conception de l'A300", a dit un responsable d'Airbus. "Puis nous avons fait l'inverse et intégré bon nombre des améliorations de l'A310 dans l'A300 pour créer un aéronef modernisé que nous avons appelé l'A300-600. Nous appliquerons la même philosophie avec notre nouvel aéronef. En outre, il est fort probable que la technologie utilisée pour l'A320/A330/A340 sera utilisée pour créer un A300 et/ou un A310 amélioré dans les années 1990."")

AL/FEM contestées étaient une cause "réelle et substantielle" de préjudice grave pour les intérêts des États-Unis.[2478]

6.1449. Nous croyons comprendre qu'en demandant au Groupe spécial d'agréger les effets des subventions AL/FEM contestées dans la présente procédure, les États-Unis font valoir que le Groupe spécial devrait suivre la même approche pour l'essentiel que celle qui a servi à analyser le lien de causalité dans la procédure initiale[2479], laquelle a été confirmée par l'Organe d'appel.[2480] Bien qu'elle ne conteste pas de façon générale l'idée que les subventions AL/FEM "peuvent être agrégées aux fins de l'évaluation de leur lien de causalité actuel allégué avec le lancement d'un produit particulier et, par la suite, {tous} effets défavorables *actuels*"[2481], l'Union européenne soutient que dans le présent différend sur la mise en conformité, le Groupe spécial peut agréger les effets des subventions AL/FEM contestées *uniquement* s'il est "*montré qu'elles existent à l'heure actuelle* et n'ont donc pas été retirées".[2482]

6.1450. Comme nous avons déjà rejeté les affirmations de l'Union européenne concernant le retrait allégué des subventions AL/FEM et la prétendue prescription imposant de démontrer l'existence d'un "subventionnement actuel" dans le contexte de l'article 7.8 de l'Accord SCM[2483], nous ne voyons aucune base qui étaye l'objection de l'Union européenne concernant la demande des États-Unis visant l'agrégation des effets des subventions AL/FEM. Selon nous, rien n'empêche de procéder à une évaluation des effets des subventions AL/FEM contestées dans la présente procédure de la même manière pour l'essentiel que le Groupe spécial l'a fait dans la procédure initiale. Toutefois, ainsi que les deux parties l'ont souligné, dans la présente procédure de mise en conformité, nous devons procéder à l'évaluation des effets des subventions AL/FEM en vue de déterminer le bien-fondé des allégations de préjudice grave des États-Unis sur trois marchés de produits différents – les marchés des monocouloirs, des bicouloirs et des VLA – et non sur un *marché unique des produits LCA* (comme le Groupe spécial l'a fait dans la procédure initiale).[2484]

6.1451. À cet égard, nous rappelons que même si l'Organe d'appel a infirmé la constatation du Groupe spécial concernant "un seul marché de produits" dans la procédure initiale[2485], il a quand même confirmé l'évaluation du Groupe spécial concernant les effets des subventions AL/FEM[2486], et a finalement conclu qu'ils constituaient une base suffisante pour établir que les subventions AL/FEM étaient une cause "réelle et substantielle" des pertes de ventes et du détournement subis par Boeing sur les marchés des monocouloirs, des bicouloirs et des VLA.[2487] Étant donné notre constatation selon laquelle il serait approprié d'examiner les allégations de préjudice grave formulées par les États-Unis dans le présent différend sur la base des trois mêmes marchés de produits LCA que l'Organe d'appel a utilisés pour "compléter l'analyse" dans la procédure initiale[2488], nous pensons que l'approche utilisée pour l'évaluation des effets directs et indirects de l'AL/FEM dans la procédure initiale peut également être applicable pour la tâche qui nous incombe de déterminer les effets des subventions AL/FEM dans la présente procédure. Par conséquent, dans le présent différend sur la mise en conformité, nous suivrons la même démarche analytique

[2478] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1377 et 1378.

[2479] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 282 ("{L}es États-Unis considèrent qu'une analyse intégrée des effets de toutes les AL/FEM est appropriée … C'est l'approche qui a été suivie par le Groupe spécial initial et confirmée par l'Organe d'appel."). Voir aussi la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 383.

[2480] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1378.

[2481] Réponse de l'Union européenne à la question n° 38 du Groupe spécial, paragraphe 105. (italique dans l'original)

[2482] Réponse de l'Union européenne à la question n° 38 du Groupe spécial, paragraphe 105. (italique dans l'original)

[2483] Voir plus haut les paragraphes 6.839 à 6.841 et 6.1101 à 6.1103.

[2484] Réponse des États-Unis à la question n° 38 du Groupe spécial, paragraphe 99; observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 38 du Groupe spécial, paragraphe 75; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 569 à 574.

[2485] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1137.

[2486] Voir, par exemple, le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1264 à 1266, 1269 à 1272, 1377 et 1378.

[2487] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1414 l), m), o) et p).

[2488] Voir plus haut la section 6.6.4.4.

que celle qui a été confirmée par l'Organe d'appel dans la procédure initiale pour déterminer les effets des subventions AL/FEM contestées. Nous le ferons sans perdre de vue qu'en examinant les arguments des parties concernant la mesure dans laquelle les subventions AL/FEM confèrent un avantage concurrentiel pertinent et identifiable à Airbus, nous ne devons pas combiner les effets de subventions AL/FEM multiples d'une manière qui dispense les États-Unis de la charge qui leur incombe de démontrer que les subventions AL/FEM contestées sont une cause "réelle et substantielle" de préjudice grave sur chacun des marchés de produits concernés.[2489]

6.6.4.5.4.4 Effets des subventions AL/FEM

Introduction

6.1452. Dans la présente partie de notre évaluation des affirmations des États-Unis concernant les effets des subventions contestées, nous examinons dans quelle mesure les États-Unis ont démontré que les *effets des subventions AL/FEM contestées* étaient une cause "réelle et substantielle" des formes de préjudice grave qu'ils continuaient de subir, d'après ce qu'ils alléguaient, au cours de la période postérieure à la mise en œuvre.

6.1453. Suivant la façon dont les parties ont présenté leurs arguments, nous évaluerons les allégations de préjudice grave des États-Unis sur la base d'une analyse "unitaire" du lien de causalité.[2490] L'Organe d'appel a précisé dans la procédure initiale que pour effectuer une analyse "unitaire", il faudrait déterminer les effets des subventions pertinentes en effectuant une analyse hypothétique, qui "suppos{ait} une comparaison entre la situation réelle du marché observée par l'entité juridictionnelle et la situation du marché qui aurait existé en l'absence des subventions contestées".[2491] Dans la présente procédure, les parties ont exprimé des points de vue très différents sur ce que devrait être l'hypothèse appropriée, y compris sur le rôle que les hypothèses utilisées dans la procédure initiale devraient jouer dans son identification. Nous commençons donc notre évaluation du bien-fondé des arguments des parties en examinant leur désaccord au sujet de l'hypothèse appropriée.

6.1454. Après avoir constaté que, conformément aux indications de l'Organe d'appel, l'hypothèse appropriée devrait être "la situation du marché {au cours de la période postérieure à la mise en œuvre} qui aurait existé en l'absence des subventions contestées" et que l'identification de cette hypothèse devrait être éclairée par les hypothèses utilisées dans la procédure initiale, nous rappelons les constatations du Groupe spécial et de l'Organe d'appel relatives aux effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB qui sont en cause dans la présente procédure de mise en conformité, y compris les scénarios hypothétiques qui constituaient le fondement des décisions et recommandations adoptées. Nous évaluons ensuite le bien-fondé des arguments des parties concernant les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB sur Airbus au cours de la période postérieure à la mise en œuvre avant d'entreprendre l'examen des effets de l'AL/FEM sur le lancement et la mise sur le marché de l'A350XWB.

Hypothèse appropriée

6.1455. Dans la procédure initiale, l'Organe d'appel a précisé que pour effectuer une analyse "unitaire" du lien de causalité, il faudrait déterminer les effets des subventions en cause dans un différend relatif à un préjudice grave en effectuant une analyse hypothétique, qui "suppos{ait} une comparaison entre la situation réelle du marché observée par l'entité juridictionnelle et la

---

[2489] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphe 1290.

[2490] Les constatations relatives au préjudice grave formulées par le Groupe spécial dans la procédure initiale suivaient une analyse "en deux étapes", qui correspondait à la présentation par les États-Unis de leurs allégations. Une analyse "en deux étapes" vise d'abord à identifier les phénomènes sur le marché décrits à l'article 6.3 a) à d) de l'Accord SMC et ensuite, comme deuxième étape, à examiner s'il y a un lien de causalité entre les phénomènes et les subventions contestées. Bien que l'Organe d'appel ait reconnu la validité de cette approche dans la procédure initiale, il a dit explicitement qu'une "analyse unitaire" serait préférable. (rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte),* paragraphes 1107 et 1109)

[2491] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1110.

situation du marché qui aurait existé *en l'absence des subventions contestées*".[2492] De plus, il a expliqué qu'"une approche possible de l'évaluation du lien de causalité {était} un examen visant à identifier ce qui se serait produit "en l'absence" *des subventions*".[2493] À notre avis, il découle de ces indications que l'hypothèse appropriée s'agissant de déterminer si les *subventions AL/FEM contestées* sont une cause "réelle et substantielle" du préjudice grave pour les intérêts des États-Unis dans le présent différend est la situation du marché qui aurait existé au cours de la période postérieure à la mise en œuvre en l'absence *des subventions AL/FEM contestées*. C'est essentiellement ce que nous considérons que les États-Unis font valoir lorsqu'ils affirment que "{l}'analyse hypothétique correcte {porte sur le point de savoir} si, en l'absence d'AL/FEM, Airbus aurait été en mesure d'offrir et de vendre {par exemple} l'A320 et l'A330 comme elle l'a fait" au cours de la période postérieure à la mise en œuvre.[2494] L'Union européenne est cependant d'avis qu'il faudrait appliquer une hypothèse différente pour déterminer le bien-fondé des allégations des États-Unis.

6.1456. Bien que l'Union européenne reconnaisse explicitement que pour démontrer le bien-fondé de leurs allégations de préjudice grave, les États-Unis "doivent établir l'existence d'un "rapport réel et substantiel de cause à effet" actuel entre les subventions alléguées et les phénomènes sur le marché allégués"[2495], elle fait valoir que l'"hypothèse appropriée" à cette fin devrait poser la question de savoir, "par exemple, si, en l'absence "des investissements non subventionnés, … le produit initialement lancé à l'aide des subventions {serait} concurrentiel sur les marchés de LCA aujourd'hui"".[2496] Nous ne pouvons pas accepter l'axe d'examen proposé par l'Union européenne. À notre avis, l'hypothèse correcte, *aux fins de la détermination des effets des subventions AL/FEM contestées*, ne devrait pas être centrée sur l'identification de la situation du marché pertinente en l'absence des investissements dans l'A320 et l'A330 réalisés par Airbus après leur lancement, ou de tous autres facteurs de non-imputation allégués. En revanche, comme l'Organe d'appel l'a déjà souligné, lors d'une analyse "unitaire" du lien de causalité au moyen d'un critère "en l'absence de", l'hypothèse appropriée doit viser à identifier la situation du marché *en l'absence des subventions contestées*, et non pas la situation du marché en l'absence d'événements quelconques dont il est allégué qu'avec le temps, ils ont rompu le lien de causalité entre les subventions contestées et les cas allégués de préjudice grave. Bien que nous pensions comme l'Union européenne que de tels événements doivent être pris en compte lors de la détermination de la situation du marché *en l'absence des subventions AL/FEM contestées*, ils ne peuvent pas, par définition, être le seul objet d'une analyse hypothétique qui vise à isoler les effets des subventions AL/FEM contestées.

6.1457. D'après ce que nous croyons comprendre, il apparaît que la position des États-Unis est que le *point de départ* de l'identification de l'hypothèse devant être utilisée dans la présente procédure de mise en conformité devrait être l'hypothèse qui constituait le fondement des constatations relatives au préjudice grave adoptées.[2497] Ainsi, par exemple, après avoir rappelé que le Groupe spécial et l'Organe d'appel ont constaté que l'AL/FEM avait amené Airbus à lancer et mettre sur le marché chacun de ses modèles de LCA à un moment et d'une manière qui auraient été impossibles autrement[2498], les États-Unis affirment ce qui suit:

> Étant donné que, selon le scénario hypothétique le plus probable, Airbus n'aurait probablement même pas existé sans AL/FEM en 2006, rien {eu égard au fait allégué que l'Union européenne n'a pris aucune mesure de mise en conformité véritable} ne permet d'affirmer que, à compter de 2006, Airbus aurait commencé à exister, puis

[2492] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1110. (pas d'italique dans l'original)

[2493] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1233 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphes 374 et 375) (pas d'italique dans l'original). Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 435 à 438.

[2494] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 506.

[2495] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 634.

[2496] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 603 (citant la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 506). Dans le même paragraphe, l'Union européenne dit qu'il "s'agit de l'hypothèse formulée par l'Union européenne".

[2497] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 335 à 352; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 367 à 373.

[2498] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 335 à 347.

> aurait développé, produit et vendu les LCA A320, A330, A340, A350 et A380 comme elle l'a fait pendant la période 2007-2011.[2499] (note de bas de page omise)

6.1458. L'Union européenne formule essentiellement deux objections à l'encontre de l'argumentation des États-Unis. Premièrement, elle fait valoir que la position de ces derniers repose "uniquement sur des constatations qui se rapportent à la période de référence initiale 2001-2006", de sorte qu'elle ne "prend {pas} en compte l'incidence du temps écoulé sur la fiabilité de ces constatations" aux fins de l'identification de la situation du marché au cours de la période postérieure à la mise en œuvre.[2500] Elle dit que les États-Unis n'ont pas le droit de simplement "i) … commencer par les effets défavorables dont l'existence a été constatée pendant la période de référence initiale; ii) démontrer que, d'après les allégations, l'Union européenne *n'a rien fait* pour éliminer ces effets défavorables passés; et iii) conclure qu'ils ont démontré l'existence d'effets défavorables actuels, y compris d'un lien de causalité existant actuellement".[2501] Pour elle, l'approche des États-Unis "fait abstraction du fait que le temps écoulé, et les événements qui se sont produits pendant ce temps, doivent, en droit, aboutir à la dissipation des effets défavorables".[2502] Par conséquent, selon l'Union européenne, les États-Unis ne font que présumer l'existence d'un lien de causalité.[2503]

6.1459. Deuxièmement, l'Union européenne dit que les États-Unis auraient le droit d'utiliser les constatations adoptées du Groupe spécial et de l'Organe d'appel comme "point de référence" pertinent pour l'hypothèse appropriée uniquement dans les cas où "aucune subvention n'{aurait} été retirée et aucun changement n'{aurait} eu lieu sur les marchés".[2504] Toutefois, pour l'Union européenne, aucune de ces deux conditions n'est remplie dans la présente procédure.

6.1460. À notre avis, la description que donne l'Union européenne des affirmations des États-Unis ne prend pas en compte l'intégralité des arguments des États-Unis et, en particulier, le fait que leur allégation de non-mise en conformité repose non seulement sur leur position concernant la nature et la durée des effets des subventions AL/FEM contestées, mais aussi sur leur rejet de chacune des "mesures" de mise en conformité notifiées par l'Union européenne et de chacun de ses arguments y afférents, y compris ceux qui se rapportent aux événements qui se sont produits au fil du temps, comme les changements allégués sur les marchés de produits et les investissements postérieurs au lancement, ainsi qu'à un certain nombre de facteurs de non-imputation. Ainsi, en cherchant à s'appuyer sur les constations adoptées formulées par le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans la procédure initiale en tant que *point de départ* de l'hypothèse devant être appliquées dans la présente procédure, les États-Unis n'ont pas, selon nous, présumé l'existence d'un lien de causalité. Au contraire, ils ont cherché à s'appuyer sur ces constatations en tant qu'éléments de preuve concernant les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB *au cours de la période 2001-2006* et, sur cette base, à tirer des conclusions sur les effets des subventions AL/FEM *au cours de la période postérieure à la mise en œuvre*, compte tenu de leurs propres points de vue concernant la nature et la durée des effets des subventions AL/FEM au-delà de 2006.

6.1461. Nous ne pouvons pas non plus juger fondée l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle les constatations adoptées du Groupe spécial initial et de l'Organe d'appel peuvent servir de "point de référence" pour l'analyse hypothétique uniquement "dans les cas où aucune subvention n'a été retirée et aucun changement n'a eu lieu sur les marchés". Premièrement, nous rappelons que nous avons précédemment rejeté les assertions de l'Union européenne concernant le retrait allégué des subventions contestées.[2505] Par conséquent, nous ne jugeons pas nécessaire de nous prononcer dans la présente partie de notre rapport sur les mérites de la position de l'Union européenne concernant des subventions dont il est allégué qu'elles ont été retirées (quoique nous tenions compte, bien entendu, de tous éléments de preuve pertinents concernant des faits nouveaux relatifs aux subventions dans la mesure où ils ont des conséquences pour leurs effets continus). Deuxièmement, le fait que des changements aient pu avoir lieu sur les marchés pertinents pendant les années qui se sont écoulées depuis l'adoption des constatations du Groupe

[2499] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 348.
[2500] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 587.
[2501] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 593. (italique dans l'original)
[2502] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 593. (note de bas de page omise)
[2503] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 594 à 596.
[2504] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 597.
[2505] Voir plus haut les paragraphes 6.1101 à 6.1103.

spécial initial et de l'Organe d'appel n'empêche pas, selon nous, que ces constatations soient pertinentes pour l'analyse hypothétique qui doit être effectuée dans le présent différend sur la mise en conformité. Indépendamment de tous changements qui ont pu avoir lieu sur les marchés pertinents depuis la fin de 2006, nous estimons que les constatations du Groupe spécial initial et de l'Organe d'appel concernant les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB pendant la période 2001-2006 sont très pertinentes pour l'évaluation qui doit être effectuée dans le présent différend. Non seulement ces constatations adoptées établissent quels étaient les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB pendant la période 2001-2006, mais elles décrivent aussi la conception, la structure et le fonctionnement de ces subventions et, par conséquent, la façon dont l'AL/FEM a influé sur les activités d'Airbus jusqu'à la fin de 2006. Par conséquent, à l'instar des États-Unis, nous pensons qu'il est approprié d'examiner les constatations adoptées du Groupe spécial et de l'Organe d'appel concernant les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB pendant la période 2001-2006 en tant que *point de départ* de l'analyse hypothétique qui doit être effectuée dans la présente procédure de mise en conformité.

6.1462. Il est clair, toutefois, que les constatations adoptées du Groupe spécial et de l'Organe d'appel concernant les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB ne peuvent pas être simplement transposées dans la période postérieure à la mise en œuvre et utilisées par les États-Unis comme base pour établir le bien-fondé de leurs allégations. Au contraire, l'analyse hypothétique qui doit être effectuée dans le présent différend exige l'examen de la mesure dans laquelle la conception, la structure et le fonctionnement des subventions AL/FEM contestées (y compris les nouvelles subventions AL/FEM pour l'A350XWB) font que les mêmes effets que ceux dont l'existence a été constatée pendant la période de référence 2001-2006 ou des effets semblables continuent d'exister *pendant la période postérieure à la mise en œuvre*, compte tenu des affirmations des parties concernant les "mesures" de mise en conformité notifiées et d'autres arguments connexes de l'Union européenne, y compris *entre autres* ceux qui ont trait à l'incidence du temps écoulé, aux investissements dans l'A320 et l'A330 réalisés par Airbus après leur lancement, et à d'autres facteurs de non-imputation.

6.1463. Ainsi, pour examiner le bien-fondé des arguments des parties concernant le lien de causalité dans le présent différend, nous chercherons à déterminer si les États-Unis ont établi l'existence d'un "rapport réel et substantiel de cause à effet"[2506] entre les subventions AL/FEM contestées et les allégations de préjudice grave des États-Unis en effectuant une analyse hypothétique visant à identifier la situation sur les marchés de produits pertinents en l'absence des subventions AL/FEM contestées après le 1er décembre 2011. Nous sommes conscients que cette détermination doit être guidée par la nécessité de faire en sorte que les effets de facteurs autres que les subventions AL/FEM contestées ne soient pas indûment imputés à ces subventions.[2507] De plus, nous reconnaissons que les résultats d'une analyse "en l'absence de" ne suffiront pas toujours à démontrer l'existence d'un lien de causalité, en particulier "dans le cas où une cause nécessaire est trop lointaine et où d'autres causes intermédiaires sont dans une mesure substantielle à l'origine du phénomène observé sur le marché"[2508] dont il est allégué qu'il constitue une forme de préjudice grave. Par conséquent, pour effectuer notre analyse hypothétique, nous chercherons à "comprendre les interactions entre {les subventions AL/FEM contestées} et les divers autres facteurs de causalité {allégués}, et procéder{ons} à une évaluation de leur lien avec les effets pertinents, ainsi que de l'importance relative {des subventions AL/FEM contestées} et des autres facteurs pour ce qui est d'entraîner ces effets"[2509] au cours de la période postérieure à la mise en œuvre. Notre point de départ pour cette analyse sera les constatations adoptées du Groupe spécial et de l'Organe d'appel concernant les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB dans la procédure initiale. Nous présentons ces constatations dans la sous-section suivante de notre rapport.

[2506] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 438.

[2507] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1232.

[2508] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1233.

[2509] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphe 914.

Effets "sur les produits" des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB en 2001-2006

6.1464. Nous rappelons que le Groupe spécial dans la procédure initiale est arrivé à ses constatations finales relatives au lien de causalité après avoir: a) déterminé que "la capacité d'Airbus de lancer, développer et mettre sur le marché chacun de ses modèles de LCA était subordonnée à l'octroi d'une AL/FEM subventionnée"[2510]; b) constaté que l'effet "sur les produits" de l'AL/FEM était "complété et amplifié" par les subventions non AL/FEM[2511]; et c) examiné deux scénarios hypothétiques "plausibles" et deux scénarios hypothétiques "improbables" décrivant la situation du marché pendant la période 2001-2006 en l'absence des subventions contestées.[2512] L'Organe d'appel a soigneusement examiné les constatations du Groupe spécial[2513], et a conclu que le Groupe spécial avait établi à bon droit que les effets des subventions AL/FEM et de certaines des subventions non AL/FEM contestées, étaient, *respectivement*, une cause "réelle et substantielle" et une cause "réelle" des diverses formes de préjudice grave aux intérêts des États-Unis au sens de l'article 6.3 a) b) et c) de l'Accord SMC.[2514]

6.1465. En appel, l'Union européenne a fait valoir que les constatations du Groupe spécial relatives au lien de causalité étaient centrées sur les deux hypothèses "improbables" qu'elle avait avancées, et que le Groupe spécial avait incorrectement appliqué ces hypothèses lorsqu'il avait établi l'existence d'un lien de causalité en ce qui concerne le détournement et les pertes de ventes subis par Boeing sur les segments de marché pertinents.[2515] L'Organe d'appel n'a pas souscrit à la description donnée par l'Union européenne des constatations du Groupe spécial, précisant que "si l'on devait dire du Groupe spécial qu'il a "mis l'accent" sur des scénarios particuliers, ce serait sur les scénarios 1 et 2 – scénarios qu'il jugeait "plausibles"".[2516]

6.1466. Le Groupe spécial a exposé les quatre scénarios hypothétiques après avoir soigneusement examiné l'historique de la production des LCA[2517], les arguments des parties concernant la nature de la concurrence et les concurrents qui pourraient exister en l'absence d'AL/FEM et, enfin, huit articles distincts parus dans des publications économiques et portant sur divers aspects (y compris la concurrence) de la branche de production des LCA et de l'organisation industrielle.[2518] Selon les hypothèses "plausibles" du Groupe spécial, une société Airbus non

[2510] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1879 à 7.1949.

[2511] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1950 à 7.1961.

[2512] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1984. Voir aussi la description de l'évaluation du lien de causalité faite par le Groupe spécial dans le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1242 à 1260.

[2513] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1242 à 1300 et 1306 à 1400.

[2514] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1300, 1377 à 1379, 1390, 1391, 1400, 1410 et 1412. L'Organe d'appel a constaté que les constatations relatives au lien de causalité formulées par le Groupe spécial en ce qui concerne les subventions pour la R&DT contestées ne pouvaient pas être maintenues parce que le Groupe spécial n'avait pas établi "l'existence d'un lien de causalité réel entre les subventions pour la R&DT et la capacité d'Airbus de lancer et mettre sur le marché ses modèles de LCA". (rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1411)

[2515] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 228 à 231 et 1262.

[2516] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1263.

[2517] Nous rappelons qu'avant la fusion de Boeing avec McDonnell Douglas en 1997, un troisième producteur de LCA des États-Unis, Lockheed, avait été un producteur actif de LCA jusqu'à sa sortie du marché en 1981, en partie, selon les États-Unis, à cause de la concurrence d'Airbus. (rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1979 et note de bas de page 5754)

[2518] Les articles pertinents étaient les suivants: R. Baldwin & P. Krugman, "Industrial Policy and International Competition in Wide-Bodied Jet Aircraft", dans R. Baldwin (ed.), *Trade Policy Issues and Empirical Analysis* (National Bureau of Economic Research, 1988); P. Dasgupta et J. Stiglitz, "Learning-by-doing, market structure and industrial and trade policies", *Oxford Economic Papers*, 40, 246, 1988; Gernot Klepper, "Entry Into the Market for Large Transport Aircraft", *European Economic Review*, 34, 775, 1990; T. Breshnahan et P. Reiss, "Entry and Competition in Concentrated Markets", *Journal of Political Economy*, Vol. 95 (5), 1991, pages 977 à 1009; L. Cabral et M.H. Riordan, "The learning curve, market dominance, and predatory pricing", *Econometrica*, 62(5), 1115, 1994; Damien Neven et Paul Seabright, "European Industrial Policy: The Airbus Case", 1995; Thomas L. Boeder et Gary J. Dorman, "The Boeing/McDonnell Douglas Merger: The Economics,

subventionnée n'aurait pas été présente sur le marché pendant la période 2001-2006, et la branche de production des LCA aurait été caractérisée par l'existence soit d'un monopole de Boeing, soit d'un duopole constitué de Boeing et d'un autre producteur de LCA des États-Unis (peut-être McDonnell Douglas).[2519] D'après l'Organe d'appel, selon l'un et l'autre de ces scénarios:

> {L}e Groupe spécial n'avait pas besoin de pousser plus avant son analyse hypothétique. Sans les subventions, Airbus n'aurait pas existé selon ces scénarios et il n'y aurait pas d'aéronefs Airbus sur le marché. Aucune des ventes que la société subventionnée Airbus a réalisées n'aurait eu lieu. Comme Boeing (ou l'autre constructeur des États-Unis envisagé par le Groupe spécial) serai(en)t le(s) seul(s) fournisseur(s) de LCA, c'est elle (ou eux) qui aurai(en)t effectué les ventes. Ainsi, la conclusion selon les {deux} scénarios {hypothétiques "plausibles"} satisfait, sans plus, au critère du "rapport réel et substantiel" énoncé par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*. Ce raisonnement établit que les subventions sont une cause suffisante des pertes de ventes et du détournement.[2520]

6.1467. Étant donné que le Groupe spécial avait évalué les effets des subventions AL/FEM et des subventions non AL/FEM contestées séparément[2521], et qu'il avait constaté que seules les subventions AL/FEM étaient une cause "réelle et *substantielle*" de préjudice grave[2522], nous croyons comprendre que la déclaration de l'Organe d'appel selon laquelle "la conclusion selon les {deux} scénarios {hypothétiques "plausibles"} satisfait, sans plus, au critère du "rapport réel et substantiel" signifie qu'il a admis que l'existence et la présence sur le marché d'Airbus au cours de la période 2001-2006 étaient subordonnées aux effets des subventions AL/FEM contestées, causant ainsi un préjudice grave aux intérêts des États-Unis. En effet, comme nous l'expliquons de façon plus détaillée plus loin, la conclusion finale de l'Organe d'appel dans cette partie de son examen des constatations du Groupe spécial relatives au lien de causalité était, entre autres choses, que "l'analyse du Groupe spécial {avait} suffisamment établi l'existence d'un lien de causalité "réel et substantiel" entre les subventions AL/FEM et le détournement et les pertes de ventes".[2523]

6.1468. Après avoir confirmé les hypothèses "plausibles" du Groupe spécial et les constatations connexes relatives au lien de causalité, l'Organe d'appel a examiné le fondement et les implications des deux scénarios hypothétiques "improbables" du Groupe spécial. Selon les deux scénarios hypothétiques "improbables" du Groupe spécial, il était envisagé qu'une société Airbus non subventionnée ferait concurrence pendant la période 2001-2006, en tant que société "beaucoup plus faible" "disposant au mieux d'une gamme plus limitée de modèles de LCA à offrir", soit à Boeing soit à Boeing et à un autre producteur des États-Unis.[2524] Bien que l'Organe d'appel n'ait pas explicitement constaté que le Groupe spécial *aurait dû* pousser ces hypothèses plus loin qu'il ne l'avait effectivement fait dans son rapport, il a convenu avec l'Union européenne que "le

---

Antitrust Law, and Politics of the Aerospace Industry", *Antitrust Bulletin*, printemps 2000; et C. Lanier Benkard, "A Dynamic Analysis of the Market for Wide-Bodied Commercial Aircraft", *Review of Economic Studies,* 71, 581, 2004.

[2519] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1984.

[2520] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1264.

[2521] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1377 et 1378.

[2522] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1300, 1377 à 1379, 1390, 1391, 1400, 1410 et 1412. Nous rappelons qu'en ce qui concerne les subventions non AL/FEM, l'Organe d'appel a constaté que le Groupe spécial avait dûment établi que leurs effets étaient une cause "réelle" de préjudice grave pour les intérêts des États-Unis. De fait, selon l'Organe d'appel, ayant déterminé que "les subventions d'AL/FEM étaient une cause substantielle du détournement et des pertes de ventes observés, il n'était pas nécessaire d'établir que les subventions non AL/FEM étaient aussi des causes substantielles des mêmes phénomènes". Ainsi, compte tenu des constatations relatives au lien de causalité formulées par le Groupe spécial en ce qui concerne les subventions AL/FEM, l'Organe d'appel a conclu qu'"il était admissible et suffisant {que le Groupe spécial} évalue s'il existait un lien de causalité réel entre les subventions non AL/FEM et les mêmes phénomènes sur le marché, de telle sorte que ces subventions non AL/FEM complétaient ou amplifiaient les effets de l'AL/FEM". (rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1378)

[2523] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1300.

[2524] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1984 et 7.1993.

Groupe spécial aurait pu fournir une analyse plus complète" selon ces scénarios.[2525] Il a noté, toutefois, qu'un facteur important à prendre en considération pour déterminer dans quelle mesure le Groupe spécial était tenu de pousser plus loin son analyse était le fait que le Groupe spécial avait constaté que les deux scénarios "plausibles" selon lesquels Airbus ne serait pas entrée sur le marché en l'absence des subventions correspondaient à l'état des choses le "plus probable" pendant la période 2001-2006.[2526] Eu égard à cela, il a expliqué ce qui suit:

> Néanmoins, si nous prenons l'analyse du Groupe spécial dans son ensemble, nous comprenons que ce dernier a conclu que, selon les scénarios {hypothétiques "improbables"}, une société Airbus non subventionnée aurait été sensiblement retardée dans ses efforts pour développer des LCA capables d'entrer en concurrence sur le marché et qu'elle n'aurait pas été en mesure de surmonter ce désavantage compétitif avant la fin de la période de référence.[2527]

6.1469. L'Organe d'appel a ensuite entrepris d'examiner de manière plus approfondie les constatations du Groupe spécial relatives au lien de causalité telles qu'elles se rapportaient aux deux scenarios hypothétiques "improbables"[2528], et a finalement décidé ce qui suit:

> {L}a conclusion du Groupe spécial selon laquelle une société Airbus non subventionnée n'aurait pas "eu la présence commerciale … qui l'{avait} caractérisée au cours de la période allant de 2001 à 2006", qui découlait de son avis selon lequel une société Airbus non subventionnée "aurait été un constructeur de LCA … beaucoup plus faible" "disposant au mieux d'une gamme plus limitée de modèles de LCA à offrir", constituait une base suffisante pour établir un "rapport réel et substantiel de cause à effet" en l'espèce.[2529] (note de bas de page omise)

6.1470. Une fois de plus, compte tenu de l'évaluation séparée faite par le Groupe spécial des effets des subventions AL/FEM et des subventions non AL/FEM contestées, ainsi que de la constatation selon laquelle seules les subventions AL/FEM étaient une cause "réelle et *substantielle*" de préjudice grave, nous considérons que la confirmation par l'Organe d'appel de l'analyse hypothétique "improbable" du Groupe spécial et de ses constatations connexes relatives au lien de causalité signifie que l'Organe d'appel a reconnu que, dans les scénarios hypothétiques "improbables", les subventions AL/FEM contestées étaient indispensables pour qu'Airbus soit capable de concurrencer Boeing avec une gamme complète de produits LCA de qualité au cours de la période 2001-2006 et, de ce fait, étaient la cause d'un préjudice grave pour les intérêts des États-Unis.

6.1471. Ayant confirmé les quatre scénarios hypothétiques du Groupe spécial et ses constatations connexes relatives au lien de causalité, l'Organe d'appel a continué son analyse et examiné si, comme l'Union européenne l'avait fait valoir, un "examen plus complet des scénarios hypothétiques {"improbables"} dans le sens des cinq questions dont l'Union européenne affirm{ait} qu'elles devaient être examinées par le Groupe spécial pour "compléter l'hypothèse" conduirait à une conclusion différente".[2530] Avant de le faire, toutefois, il a noté que, dans ses communications écrites, l'Union européenne avait accepté non seulement "la constatation du Groupe spécial selon laquelle une société Airbus non subventionnée aurait eu une "présence commerciale" moindre au cours de la période 2001-2006 par rapport à la part de marché et aux ventes qu'Airbus {avait} effectivement obtenues", mais aussi le fait qu'"une société Airbus non subventionnée n'aurait pas été en mesure de lancer les projets de LCA A300, A310 et A340

[2525] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1267.
[2526] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1266.
[2527] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1267.
[2528] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1267 à 1269.
[2529] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1270.
[2530] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1273.

pendant la période de référence 2001-2006".[2531] Par conséquent, l'Organe d'appel a centré son évaluation sur le bien-fondé des arguments restants de l'Union européenne concernant le fait allégué que le Groupe spécial n'avait pas "complété les hypothèses {"improbables"}" sur la question de savoir s'il y avait ""d'importantes constatations du Groupe spécial et des éléments de preuve substantiels versés au dossier qui étay{aient} la conclusion selon laquelle une société Airbus non subventionnée aurait pu lancer, vendre et livrer, pendant la période 2001-2006, un LCA monocouloir et un LCA bicouloir de 200 à 300 sièges, et lancer et vendre un LCA de 500 sièges et plus en 2001"".[2532]

6.1472. L'Organe d'appel a examiné les affirmations de l'Union européenne et constaté que rien ne justifiait de les accepter, concluant ce qui suit en ce qui concerne le lancement possible d'un aéronef de type A320 et d'un aéronef de type A330 en 1987 et 1991:

> Nous ne sommes pas convaincus que les éléments de preuve versés au dossier auraient dû amener le Groupe spécial à conclure qu'une société Airbus non subventionnée aurait pu lancer un LCA monocouloir de 100 à 200 sièges en 1987 ou à peu près à cette date et un LCA bicouloir de 200 à 300 sièges en 1991 ou à peu près à cette date.[2533]

6.1473. Ainsi, après avoir constaté: a) que "la conclusion {du Groupe spécial} selon les scénarios {hypothétiques "plausibles"} satisfai{sait}, sans plus, au critère du "rapport réel et substantiel" énoncé par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*"[2534]; b) que la conclusion du Groupe spécial selon les scénarios hypothétiques "plausibles" "constituait une base suffisante pour établir un "rapport réel et substantiel de cause à effet""[2535]; et c) qu'en tout état de cause, il n'y avait aucun élément de preuve dans le dossier qui étayait le point de vue de l'Union européenne selon lequel une "société Airbus non subventionnée aurait pu lancer un LCA monocouloir de 100 à 200 sièges en 1987 ou à peu près à cette date et un LCA bicouloir de 200 à 300 sièges en 1991 ou à peu près à cette date"[2536], l'Organe d'appel a conclu ce qui suit:

> Par conséquent, nous *rejetons* les allégations de l'Union européenne selon lesquelles le Groupe spécial "avait présumé l'existence d'un lien de causalité" et n'avait pas établi la "chaîne de causalité" requise dans son évaluation du point de savoir si le détournement et les pertes de ventes étaient l'effet des subventions AL/FEM au sens de l'article 6.3 a), b) et c) de l'*Accord SMC*. Pour des raisons semblables, nous *rejetons* les allégations de l'Union européenne selon lesquelles le Groupe spécial n'a pas procédé à une évaluation objective des faits au titre de l'article 11 du Mémorandum d'accord. Par contre, nous *constatons* que l'analyse du Groupe spécial a suffisamment établi l'existence d'un lien de causalité "réel et substantiel" entre les subventions AL/FEM et le détournement et les pertes de ventes.[2537] (pas d'italique dans l'original)

6.1474. De même, dans une sous-section ultérieure de son rapport, l'Organe d'appel a rejeté l'assertion de l'Union européenne selon laquelle une société Airbus non subventionnée aurait pu lancer et vendre un LCA de 500 sièges et plus en 2001. En particulier, il a constaté que, *même à supposer* qu'Airbus ait pu lancer un LCA monocouloir et un LCA bicouloir en 1987 et 1991 ou à peu

[2531] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1273 (citant la communication de l'Union européenne en tant qu'appelant, note de bas de page 456).

[2532] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1273 (citant la communication de l'Union européenne en tant qu'appelant, note de bas de page 456). L'Organe d'appel a examiné les arguments de l'Union européenne concernant le lancement d'un aéronef de type A380 dans une section séparée de son rapport. (rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1273 et 1306 à 1356).

[2533] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1275.

[2534] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1264.

[2535] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1270.

[2536] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1275.

[2537] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1300.

près à ces dates, respectivement, il n'y avait pas de fondement étayant l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle "sans AL/FEM" Airbus aurait pu lancer l'A380 (c'est-à-dire un LCA de 500 sièges et plus) en 2000.[2538]

6.1475. Nous considérons qu'en rejetant l'appel de l'Union européenne de la manière indiquée ci-dessus, l'Organe d'appel a confirmé l'analyse du lien de causalité faite par le Groupe spécial et, en particulier, son recours aux scénarios hypothétiques soit "plausibles" *soit* "improbables" pour établir l'existence du lien de causalité "réel et substantiel" requis entre les effets des *subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB* et les allégations de préjudice grave formulées par les États-Unis au titre de l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC. Il s'ensuit donc qu'en fonction des (différentes) probabilités attribuées aux hypothèses pertinentes, les effets des *subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB* au cours de la période 2001-2006 peuvent être qualifiées d'indispensables pour:

a. l'*existence même* d'Airbus, ce qui implique qu'en l'absence des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB, Airbus n'aurait pas été présente sur le marché (le scénario "plausible"); ou

b. la capacité d'Airbus d'offrir *une gamme complète de LCA concurrentiels*, ce qui implique qu'en l'absence des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB, une société Airbus "beaucoup plus faible" "disposant au mieux d'une gamme plus limitée de modèles de LCA à offrir"[2539] aurait été présente sur le marché (le scénario "improbable").

6.1476. En examinant comment faire fond sur ces constatations adoptées aux fins de l'analyse que nous devons effectuer dans le présent différend sur la mise en conformité, nous rappelons que l'Organe d'appel a conclu que les constatations du Groupe spécial concernant les hypothèses "plausibles" satisfaisaient "sans plus" au critère du lien de causalité "réel et substantiel".[2540] L'Organe d'appel a souligné qu'il ne pouvait "pas … ignorer" ces constatations, et a indiqué qu'"{a}u contraire", les constatations du Groupe spécial selon lesquelles deux des quatre scénarios hypothétiques étaient "plausibles" et que les deux autres seulement "improbables" constituaient des "considérations importantes pour déterminer la mesure dans laquelle le Groupe spécial était tenu de pousser plus avant l'analyse hypothétique" au-delà des scénarios "plausibles".[2541] De fait, il n'a indiqué nulle part que le Groupe spécial *aurait dû* pousser plus avant cette analyse, se bornant à convenir avec l'Union européenne que ce dernier "*aurait pu* fournir une analyse plus complète" des scénarios "improbables".[2542]

6.1477. Selon nous, l'évaluation par l'Organe d'appel de l'analyse du lien de causalité effectuée par le Groupe spécial montre non seulement que les constatations du Groupe spécial concernant les scénarios "plausibles" constituaient *à elles seules* une base suffisante pour établir l'existence d'un lien de causalité en ce qui concerne les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB, mais aussi que le Groupe spécial *n'avait pas* besoin d'étudier de quelconques autres scénarios hypothétiques moins probables pour procéder à une "évaluation objective de la question". D'ailleurs, sur ce dernier point, nous notons que dans un appel ultérieur, l'Organe d'appel a précisé qu'un "groupe spécial {n'était} pas tenu d'identifier et d'étudier tous les scénarios hypothétiques possibles concernant le marché" dans un différend relatif à un préjudice grave, "en particulier dans les cas où les parties elles-mêmes n'{avaient} pas développé de tels scénarios possibles ni étayé leur probabilité".[2543] De plus, selon l'Organe d'appel, la "mesure dans laquelle un groupe spécial pourra ou devra préciser les détails spécifiques de la variante qu'il aura

[2538] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1273 et 1352 à 1355.
[2539] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1984 et 7.1993.
[2540] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1264.
[2541] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1266 et 1272.
[2542] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1267. (pas d'italique dans l'original)
[2543] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphe 1020.

élaborée variera en fonction de l'affaire, mais, ayant choisi un scénario raisonnable, un groupe spécial devrait développer son analyse hypothétique d'une manière cohérente et constante".[2544]

6.1478. Eu égard à ces considérations, nous allons évaluer les effets allégués "sur les produits" des subventions AL/FEM contestées dans le présent différend sur la mise en conformité en utilisant, comme *principal* point de départ de notre analyse, les constatations adoptées relatives aux hypothèses "plausibles" formulées dans la procédure initiale. En effet, vu la conclusion de l'Organe d'appel selon laquelle ces constatations, "sans plus", étaient suffisantes pour établir l'existence d'un lien de causalité "réel et substantiel" entre les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB et les cas allégués de préjudice grave causé aux intérêts des États-Unis pendant la période 2001-2006[2545], nous pensons que notre "évaluation objective de la question" dans le présent différend sur la mise en conformité pourrait être effectuée sur cette seule base.[2546] Néanmoins, conformément à l'approche adoptée dans la procédure initiale pour l'évaluation du bien-fondé des affirmations des États-Unis concernant les effets allégués de l'AL/FEM "sur les produits", nous étudierons également les arguments des parties concernant les effets des subventions AL/FEM contestées au cours de la période postérieure à la mise en œuvre en utilisant le scénario hypothétique "improbable" comme point de départ de notre analyse.

6.1479. Par conséquent, dans les sous-sections qui suivent, nous évaluons le bien-fondé des arguments des parties concernant les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM contestées au cours de la période postérieure à la mise en œuvre, en utilisant les constatations adoptées concernant les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB jusqu'à la fin de 2006 comme point de départ de notre analyse. Nous commençons cette évaluation en déterminant tout d'abord les effets des AL/FEM antérieures à l'A350XWB au cours de la période postérieure à la mise en œuvre, avant d'examiner dans quelle mesure les subventions AL/FEM contestées (y compris les subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB) ont amené Airbus à lancer et mettre sur le marché l'A350XWB comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait.

Effets des AL/FEM antérieures à l'A350XWB "sur les produits" – A320, A330 et A380 – au cours de la période postérieure à la mise en œuvre[2547]

Introduction

6.1480. Nous rappelons qu'il a été constaté que les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB *au cours de la période 2001-2006* avaient été provoqués par soit: a) l'existence même et la présence sur le marché d'Airbus, selon les deux scénarios hypothétiques "plausibles"; soit b) la capacité d'Airbus d'offrir une gamme complète de produits LCA concurrentiels, selon les deux scénarios hypothétiques "improbables". À notre avis, il découle de ces constatations que, pour que l'argument des États-Unis selon lequel les subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB ont essentiellement les mêmes effets "sur les produits" *aujourd'hui* soit admis, il faudrait que nous soyons convaincus qu'Airbus n'aurait *pas*, en l'absence de ces subventions, développé et mis sur le marché depuis la fin de 2006 des familles de LCA A320, A330 et A380 identiques ou comparables à celles qu'elle a effectivement vendues et livrées après le 1er décembre 2011. En d'autres termes, en utilisant les scénarios hypothétiques "plausibles" comme point de départ de notre évaluation, nous devrions être convaincus que les États-Unis ont démontré soit: a) qu'une société Airbus non subventionnée n'existerait pas aujourd'hui; soit b) qu'une quelconque entité Airbus non subventionnée qui aurait commencé à exister après la fin de 2006 n'aurait pas développé et mis sur le marché l'A320, l'A330 et l'A380 (ou une gamme comparable de produits LCA), au cours des cinq à neuf années ayant suivi.

[2544] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphe 1020.

[2545] Nous tenons également compte des indications fournies dans le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphe 1020.

[2546] En effet, si nous devions constater que les États-Unis n'ont pas établi le bien-fondé de leurs arguments, en utilisant les scénarios hypothétiques "plausibles" (c'est-à-dire la non-existence d'Airbus) comme point de départ de notre examen, il est clair que même en prenant les scénarios hypothétiques "improbables" (c'est-à-dire une société Airbus "beaucoup plus faible") comme point de départ de notre analyse, nous devrions aussi juger sans fondement les allégations des États-Unis.

[2547] Nous examinons les effets de l'AL/FEM sur le lancement et la mise sur le marché de l'A350XWB séparément plus loin aux paragraphes 6.1535 à 6.1778.

6.1481. Compte tenu de ce que nous savons au sujet de la complexité de la production des LCA ainsi que de la dynamique et de l'historique de la concurrence dans la branche de production des LCA[2548], il nous est difficile de croire qu'une quelconque entité Airbus non subventionnée qui aurait commencé à exister après la fin de 2006 aurait pu développer une gamme complète de LCA identiques ou comparables en un laps de temps si court. D'ailleurs, l'Union européenne n'a à aucun moment dans la présente procédure fait valoir que, en l'absence des subventions AL/FEM contestées, Airbus aurait commencé à exister à un moment quelconque après 2006 et développé une gamme complète de LCA avant le 1er décembre 2011 (ou à n'importe quel moment par la suite). Elle n'a pas non plus fait valoir qu'une société Airbus non subventionnée "beaucoup plus faible", disposant "au mieux d'une gamme plus limitée de modèles de LCA à offrir"[2549] pendant la période 2001-2006, aurait pu développer une gamme de LCA identique ou comparable à celle qu'elle offre aujourd'hui. Au contraire, l'argument fondamental avancé par l'Union européenne en réponse aux allégations des États-Unis concernant les effets actuels des subventions AL/FEM contestées "sur les produits" s'articule autour de son point de vue selon lequel les effets, quels qu'ils soient, dont l'existence a été constatée jusqu'à la fin de 2006 aujourd'hui soit: a) se sont dissipés avec le temps; soit b) ont été sensiblement atténués par un certain nombre d'investissements non subventionnés d'Airbus dans l'A320 et l'A330. De plus, et à titre subsidiaire, l'Union européenne dit que les effets, quels qu'ils soient, des subventions AL/FEM contestées qui persistent actuellement ne sont la cause d'aucun effet défavorable actuel parce que les allégations des États-Unis concernant les pertes de ventes et le détournement subis par Boeing sur les divers marchés de produits LCA peuvent être expliquées par un certain nombre de facteurs différents qui sont sans rapport avec les effets de l'AL/FEM. Nous examinons les deux premières réponses de l'Union européenne aux arguments des États-Unis dans les sous-sections qui suivent. Le bien-fondé de l'argumentation subsidiaire de l'Union européenne est examiné dans la partie finale de notre analyse des allégations des États-Unis concernant les pertes de ventes, l'entrave et le détournement subis par Boeing sur les divers marchés de produits LCA.

Temps écoulé

6.1482. Rappelant que l'Organe d'appel a constaté dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* que la conformité avec l'article 7.8 de l'Accord SMC "impliquer{ait} généralement une certaine action de la part du Membre défendeur"[2550], et qu'un Membre défendeur "n'aurait normalement pas la faculté de s'abstenir d'engager une action quelconque en partant de l'idée que la subvention arriver{ait} à expiration ou que ses effets défavorables disparaîtr{aient} d'eux-mêmes"[2551], les États-Unis font valoir que l'invocation par l'Union européenne du temps écoulé pour établir qu'il y a eu mise en conformité dans le présent différend ne peut pas être admise parce qu'elle ne prend pas la juste mesure de la nature durable et profonde des effets des subventions AL/FEM contestées.[2552] Ils disent que si, comme l'Organe d'appel l'a constaté, s'abstenir d'engager une action positive est "normalement" insuffisant, c'est particulièrement inadéquat dans les circonstances de l'espèce, étant donné qu'il a été constaté que l'AL/FEM causait des effets défavorables dans une branche de production de produits ayant un long cycle de vie. Ainsi, indépendamment de l'expiration alléguée des subventions les plus anciennes examinées dans le cadre de la procédure initiale, les États-Unis allèguent que les subventions AL/FEM contestées continuent de causer un préjudice grave à leurs intérêts, la gamme de produits actuelle d'Airbus étant encore constituée de LCA créés à l'aide de l'AL/FEM; Airbus et Boeing continuant d'être en concurrence pour remporter des ventes; et Airbus conservant sa position de plus grand producteur mondial de LCA. Dans ce contexte, les États-Unis disent que s'il était constaté que l'Union européenne s'est conformée à ses obligations au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC sans avoir engagé la moindre action positive de mise en conformité, "les indications de l'Organe d'appel seraient alors prises à contre-pied car il n'y aurait aucune raison de principe

[2548] Voir, par exemple, le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1623, 7.1717, 7.1718, 7.1914 à 7.1916 et 7.1981 à 7.1984.
[2549] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1984 et 7.1993.
[2550] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 3 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 236).
[2551] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 395 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 236).
[2552] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 397 et 400.

pour laquelle un Membre défendeur auquel incombe une obligation de mise en conformité au titre de l'article 7.8 ne pourrait pas suivre l'exemple de l'Union européenne".[2553]

6.1483. L'Union européenne rejette la position des États-Unis, faisant valoir qu'ils se méprennent sur les conséquences des constatations de l'Organe d'appel pour le présent différend sur la mise en conformité. Elle fait observer que les déclarations de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* n'établissent pas qu'une action positive est *nécessaire* pour se conformer aux prescriptions de l'article 7.8 de l'Accord SMC, mais simplement qu'une action positive sera exigée dans des circonstances "habituelles" ou "normales". De plus, elle soutient que les arguments des États-Unis concernant la nature durable des effets des subventions AL/FEM contestées font abstraction de l'indication de l'Organe d'appel selon laquelle "l'on pouvait s'attendre, en général, à ce que les effets de toute subvention diminuent et finalement cessent avec le temps".[2554] Selon elle, il découle de cette indication et d'autres de l'Organe d'appel que l'importance du temps écoulé pour une détermination de la mise en conformité avec l'article 7.8 de l'Accord SMC dépendra du contexte temporel spécifique du différend pertinent. À cet égard, l'Union européenne dit que vu le "temps qui s'est écoulé depuis la fin de la période de référence initiale" et "l'octroi en 1969 des premières subventions en cause dans la procédure initiale"[2555], les circonstances temporelles du présent différend ne sont pas "habituelles" ou "normales"[2556], ce qui rend le temps écoulé particulièrement important. Comme, à son avis, les États-Unis n'ont pas tenu compte de l'incidence du temps écoulé sur les effets des subventions AL/FEM contestées, elle dit que les États-Unis n'ont pas établi l'existence du lien de causalité "réel et substantiel" nécessaire pour étayer leurs allégations de préjudice grave.[2557]

6.1484. Nous sommes d'accord avec l'Union européenne lorqu'elle fait valoir qu'il n'y a aucune *obligation* d'engager une action positive pour se conformer à la prescription de l'article 7.8 de l'Accord SMC imposant de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorable" dans les situations où il est allégué que les effets d'une subvention se sont dissipés avec le temps. À notre avis, cette conclusion découle nécessairement des disciplines de l'article 5 de l'Accord SMC fondées sur les effets. Ainsi, dans la mesure où les États-Unis font valoir que l'Union européenne et certains États membres ne se sont pas conformés à l'article 7.8 *uniquement* en raison de l'absence d'une quelconque action positive de leur part pour "éliminer les effets défavorables", les États-Unis donnent une interprétation erronée de l'article 7.8 ainsi que des indications fournies par l'Organe d'appel dans des différends antérieurs.

6.1485. Cela étant dit, toutefois, nous ne considérons pas que les États-Unis n'ont pas tenu compte du temps écoulé dans les arguments qu'ils ont présentés concernant les effets des subventions AL/FEM contestées. Au contraire, les États-Unis ont à plusieurs reprises explicitement reconnu que les effets des subventions AL/FEM contestées diminueraient avec le temps et cesseraient finalement.[2558] À la différence de l'Union européenne, toutefois, ils soutiennent que le temps écoulé *n'a pas* mis fin aux effets des subventions AL/FEM contestées. Au lieu de cela, selon eux, du fait, entre autres choses, de la conception, de la structure et du fonctionnement de l'AL/FEM, de l'importance des subventions AL/FEM et des longs cycles de vie des produits LCA, les effets des subventions AL/FEM contestées sont d'une nature si profonde et durable que, dans l'ensemble, les mêmes effets "sur les produits" dont l'existence a été constatée au cours de la période 2001-2006 continuent d'exister actuellement.[2559]

[2553] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 396.

[2554] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 493, 507 et 554 à 557 (citant, entre autres, le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 709, 713, 714, 1236 et 1238); et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 593.

[2555] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 590 et 591.

[2556] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 34; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 83, 88, 89 et 1213.

[2557] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 493, 507, 554 à 557, 640, 644, 645, 650, 727, 872, 874 et 875; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 590 à 593; réponse de l'Union européenne à la question n° 46 du Groupe spécial; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 42 du Groupe spécial.

[2558] Deuxième communication écrite de États-Unis, paragraphes 400 à 402; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 46 du Groupe spécial, paragraphe 89.

[2559] Deuxième communication écrite de États-Unis, paragraphes 395 à 402; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 46 du Groupe spécial.

6.1486. Par conséquent, selon nous, le désaccord entre les parties ne porte pas sur le point de savoir si les effets des subventions AL/FEM contestées *peuvent* se dissiper ou *finiront* par se dissiper avec le temps, mais plutôt sur le point de savoir si, *en fait*, avec le temps qui s'est écoulé, ces effets ont cessé pendant la période qui est pertinente pour le présent différend sur la mise en conformité.

6.1487. Nous rappelons que dans la procédure initiale, l'Organe d'appel a à plusieurs reprises souligné l'importance du temps écoulé pour l'évaluation des effets d'une subvention, y compris au moyen des déclarations suivantes:

> Le Groupe spécial était d'avis que le concept d'"avantage persistant" pouvait être pertinent aux fins de l'évaluation de la manière dont l'*effet* d'une subvention devait être analysé sur la durée, et a estimé qu'il s'agissait là d'un aspect de l'analyse du lien de causalité à entreprendre conformément aux articles 5 et 6 de l'*Accord SMC* et qu'il relevait de l'évaluation des "effets" d'une subvention au titre de ces dispositions. À notre avis, il est pertinent d'examiner la trajectoire de la durée de vie d'une subvention pour déterminer si un Membre cause, en recourant à une quelconque subvention, des effets défavorables pour les intérêts d'un autre Membre au sens de l'article 5 de l'*Accord SMC* De plus, un groupe spécial devrait prendre en considération, dans les cas où cela est pertinent pour l'analyse des effets défavorables, le fait que les effets d'une subvention se dissiperont généralement avec le temps et cesseront.[2560] (italique dans l'original; non souligné dans l'original; note de bas de page omise)
>
> Dans des sections précédentes du présent rapport, nous avons constaté qu'une contestation des subventions accordées avant le 1er janvier 1995 n'était pas exclue. Nous avons également constaté, toutefois, qu'afin d'évaluer correctement une allégation au titre de l'article 5 de l'*Accord SMC*, un groupe spécial devait prendre en compte dans son analyse *ex ante* la façon dont on s'attend à ce qu'une subvention se matérialise dans le temps. Un groupe spécial est également tenu d'examiner si la durée de vie d'une subvention a pris fin, par exemple, du fait de l'amortissement de la subvention sur la période considérée ou parce que la subvention a été retirée au bénéficiaire. En outre, nous avons souligné que les effets d'une subvention en général diminueraient et cesseraient avec le temps.
>
> S'agissant des effets des subventions dans le temps, le Groupe spécial a constaté ce qui suit:
>
> > {b}ien que *l'effet d'une subvention unique puisse fort bien se dissiper avec le temps*, ..., le fait que les subventions en cause dans le présent différend ont été octroyées à plusieurs reprises pendant tout l'historique du développement des LCA d'Airbus pour le même produit *a plutôt eu l'effet contraire*, en raison de l'effet d'apprentissage et des retombées, de même que des synergies de production inhérentes à cette branche de production, qui étendent l'effet de l'AL/FEM accordée pour le développement d'un modèle de LCA, et d'autres subventions, aux modèles aussi bien postérieurs qu'antérieurs.
>
> Nous ne partageons pas le point de vue selon lequel c'est uniquement l'effet d'une "subvention unique" qui se dissiperait avec le temps, tandis que des subventions multiples peuvent avoir "l'effet contraire". À l'inverse, on peut s'attendre, en général, à ce que les effets de *toute subvention* diminuent et finalement cessent avec le temps. Cela est vrai pour un acte de subventionnement unique comme pour des actes de subventionnement multiples. La question de savoir s'il y a des effets résiduels est une question factuelle qu'il faudra peut-être examiner.[2561] (italique dans l'original; non souligné dans l'original; note de bas de page omise)

[2560] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 714.

[2561] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1236 à 1238.

6.1488. Comme les parties, nous considérons que la position de l'Organe d'appel est que les effets d'une quelconque subvention cesseront finalement avec le temps. De plus, il ressort aussi clairement des déclarations de l'Organe d'appel que la *durée* précise des effets d'une subvention *dépendra des faits spécifiques de l'affaire considérée*, y compris tous faits pertinents éclairant la façon dont la "durée de vie" d'une subvention se sera matérialisée dans le temps. Nous notons, toutefois, qu'en soulignant l'importance, pour une analyse des effets défavorables, de l'examen de "la trajectoire de la durée de vie d'une subvention", de "la façon dont on s'attend à ce qu'une subvention se matérialise dans le temps" et de la question de savoir "si la durée de vie d'une subvention a pris fin", l'Organe d'appel n'a à aucun moment assimilé la fin de la "durée de vie" d'une subvention à la dissipation complète de ses effets. Au contraire, ailleurs dans son rapport, il a explicitement reconnu que la "durée de vie" d'une subvention ne définirait pas nécessairement la durée de ses effets. Par exemple, en confirmant la constatation du Groupe spécial concernant le champ d'application temporel de l'article 5 de l'Accord SMC, l'Organe d'appel a expliqué ce qui suit:

> De par ses termes, l'article 5 de l'Accord SMC impose aux Membres l'obligation de ne pas causer d'effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres en recourant à l'une quelconque des subventions définies à l'article premier. *Nous ne souscrivons pas à l'idée que cette obligation ne s'applique pas aux subventions qui ont pris fin avant la période de référence. En fait, nous n'excluons pas que, dans certaines circonstances, il puisse être constaté qu'une subvention antérieure qui n'existe plus cause ou a causé des effets défavorables qui restent actuels pendant la période de référence*.
>
> … Nous souhaitons souligner, toutefois, que *les effets d'une subvention se dissipent généralement avec le temps et cesseront à un moment donné, après que la subvention est arrivée à expiration*. De fait, de même qu'une subvention qui a une durée de vie déterminée et se matérialise avec le temps, les effets d'une subvention se déploient et diminuent avec le temps.[2562] (pas d'italique dans l'original)

6.1489. Ainsi, la mesure dans laquelle les effets d'une subvention se dissiperont avec le temps et cesseront finalement sera une question *factuelle* qui pourra être éclairée, mais *pas nécessairement définie*, par la façon dont la "durée de vie" de cette subvention aura évolué avec le temps.

6.1490. Passant aux effets des subventions AL/FEM contestées au cours de la période postérieure à la mise en œuvre, nous rappelons que les durées de vie *ex ante* de toutes les subventions AL/FEM pour l'A300, l'A310 et l'A320 ont pris fin avant que s'achève la période de référence 2001-2006.[2563] Or il a été constaté dans la procédure initiale que les effets de ces mêmes subventions, ainsi que les effets de toutes les autres subventions AL/FEM contestées, étaient une cause "réelle et substantielle" de préjudice grave pour les intérêts des États-Unis. Ainsi, par exemple, le Groupe spécial dans la procédure initiale a constaté que les États-Unis avaient étayé leurs allégations de pertes de ventes notables subies par Boeing dans les campagnes de vente d'A320 menées en 2004 auprès d'Air Berlin et en 2005 auprès de Czech Airlines et d'Air Asia, alors qu'à l'époque les durées de vie *ex ante* des subventions AL/FEM pour l'A300, l'A310 et l'A320 avaient déjà expiré. L'Organe d'appel a confirmé ces constatations, concluant spécifiquement que ces mêmes "pertes de ventes étaient l'effet des mesures d'AL/FEM contestées".[2564]

6.1491. Évidemment, le Groupe spécial et l'Organe d'appel ont pu parvenir à leurs conclusions respectives en raison de la *nature* des effets de l'AL/FEM. Nous ne voyons aucune raison pour laquelle la logique qui a motivé ces constatations, que nous expliquons et examinons plus avant ci-après, ne devrait pas être également applicable aux fins de la détermination de la mesure dans laquelle les effets des subventions AL/FEM contestées dans la présente procédure de mise en conformité se sont dissipés et ont cessé avec le temps. D'ailleurs, à cet égard, nous rappelons que l'Organe d'appel a précédemment dit ce qui suit:

> {L}es procédures au titre de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord ne se déroul{ent} pas isolément, mais s'inscriv{ent} dans une "suite d'événements", et …

[2562] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 712 et 713.

[2563] Voir plus haut les paragraphes 6.879 et 6.1076.

[2564] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1414 p).

> "on pourrait avoir des doutes au sujet de la nature objective de l'évaluation faite par un groupe spécial au titre de l'article 21:5 si, s'agissant d'une question spécifique, celui-ci devait s'écarter du raisonnement figurant dans le rapport du groupe spécial initial en l'absence de toute modification des éléments de preuve correspondants versés au dossier".[2565] (notes de bas de page omises)

6.1492. Une fois de plus, nous rappelons qu'il a été constaté dans la procédure initiale que les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB ont permis à Airbus de lancer et mettre sur le marché la gamme complète de LCA d'Airbus qui était vendue et livrée pendant la période 2001-2006. Ces constatations reposaient sur l'existence de deux types d'effets imputables aux subventions AL/FEM: a) des *effets directs* – à savoir les effets de tel ou tel prêt 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; et b) des *effets indirects* – à savoir les effets d'"apprentissage", de gamme et financiers que tel ou tel prêt AL/FEM accordé 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.[2566]

6.1493. Les États-Unis soutiennent que les *effets directs* de l'AL/FEM diminueront avec le temps, vu que la "compétitivité d'un modèle {spécifiquement financé} diminue avec l'arrivée de produits et technologies nouveaux concurrents, et que les exploitants retirent ce modèle de leurs flottes". Par conséquent, ils reconnaissent que les *effets directs* de tel ou tel prêt AL/FEM "diminueront notablement avec la suppression d'un quelconque programme de LCA".[2567] Quant aux *effets indirects* de l'AL/FEM, les États-Unis disent qu'ils "persisteront aussi longtemps que les programmes de LCA bénéficiaires ultérieurs resteront en place, même si {leur} importance … dans le temps varie selon les circonstances".[2568] Par conséquent, les États-Unis font valoir que les *effets indirects* de l'AL/FEM accordée pour un "modèle relativement ancien (par exemple l'A300) tendront à diminuer avec le temps, en particulier lorsque les ventes de ce modèle (et par conséquent les revenus qu'il génère) sont modestes ou faibles, et lorsque les avantages liés à la technologie et aux effets d'apprentissage … ont une applicabilité plus limitée sur des modèles plus récents".[2569]

6.1494. L'Union européenne conteste les assertions des États-Unis concernant la durée des effets directs et indirects de l'AL/FEM.[2570] Selon elle, la position des États-Unis fait abstraction des conséquences des indications de l'Organe d'appel concernant l'importance du temps écoulé pour l'identification des effets des subventions AL/FEM contestées. À titre d'exemple, l'Union européenne rappelle que l'Organe d'appel a constaté dans la procédure initiale qu'"il {était} probable que les AL/FEM accordées pour l'A300 et l'A310 causer{aient} des effets défavorables minimes, si tant est qu'elles en causent, pendant la période de référence de 2001 à 2006".[2571] De plus, elle soutient que les assertions des États-Unis ne tiennent pas compte du fait que "les derniers des prêts {AL/FEM} pour l'A300 et l'A310 … ont été accordés à peu près en même temps que les prêts {AL/FEM} pour l'A320 et l'A330/A340 de base".[2572]

6.1495. Nous notons que, bien qu'elle fasse valoir que la durée des effets des subventions AL/FEM pour l'A300/A310 devrait être éclairée par le fait que "les derniers des prêts {AL/FEM} pour l'A300 et l'A310 … ont été accordés à peu près en même temps" que les prêts {AL/FEM} pour l'A320 et l'A330/A340 de base, l'Union européenne n'a donné aucune explication quant à la mesure dans laquelle cette coïncidence temporelle influe sur la façon dont les effets directs et indirects des subventions dont l'existence a été constatée dans la procédure initiale ont pu évoluer depuis la fin de 2006. L'Union européenne rappelle la constatation de l'Organe d'appel selon laquelle "il est probable que les {subventions} AL/FEM accordées pour l'A300 et l'A310 causeront des effets

---

[2565] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 386 (citant les rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux VI (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 103; et *Mexique – Sirop de maïs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 121).

[2566] Voir en outre, plus haut, la note de bas de page 2470.

[2567] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 400.

[2568] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 401.

[2569] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 402.

[2570] Réponse de l'Union européenne à la question n° 46 du Groupe spécial, paragraphe 120.

[2571] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 42 du Groupe spécial (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1241).

[2572] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 42 du Groupe spécial, paragraphes 213 à 215.

défavorables minimes, si tant est qu'elles en causent, pendant la période de référence de 2001 à 2006"; toutefois, elle n'explique pas clairement les incidences de cette constatation pour ce qui est de déterminer dans quelle mesure les effets de ces subventions peuvent ou non continuer d'exister actuellement.

6.1496. Bien qu'il soit vrai que l'Organe d'appel a constaté dans la procédure initiale qu'"il {était} probable que les {subventions} AL/FEM accordées pour l'A300 et l'A310 causer{aient} des effets défavorables minimes, si tant est qu'elles en causent, pendant la période de référence de 2001 à 2006"[2573], il est important de rappeler qu'il a également confirmé l'intégralité des constatations relatives au lien de causalité formulées par le Groupe spécial en ce qui concerne les subventions AL/FEM. Comme cela a déjà été expliqué, ces constatations étaient inextricablement liées aux conclusions du Groupe spécial concernant les effets directs et indirects de toutes les subventions AL/FEM, y compris celles qui avaient été accordées pour le lancement et le développement de l'A300 et de l'A310. En particulier, nous rappelons que le Groupe spécial a évalué les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB sur le lancement et la mise sur le marché des LCA d'Airbus modèle par modèle. Pour étudier les effets des subventions AL/FEM pour l'A310, le Groupe spécial a commencé son analyse en formulant les observations suivantes sur l'importance de l'expérience acquise dans le développement et la production d'un modèle de LCA pour le développement et la production des modèles ultérieurs:

> Ces économies de gamme et d'échelle statiques et dynamiques ("courbe d'apprentissage") réalisées dans le contexte d'un modèle de LCA qui constituent une partie importante du développement et de la production d'autres modèles de LCA ont aussi été reconnues par les économistes. Il n'est pas contesté que les projets de LCA mettent en jeu une technologie de développement et de production complexe. Par conséquent, les connaissances et l'expérience acquises dans le développement et la production d'un modèle d'aéronef abaisseront généralement les coûts de développement et de production des aéronefs qui suivront.[2574] (note de bas de page omise)

6.1497. Gardant ces considérations à l'esprit, le Groupe spécial a dit qu'il était convaincu que les éléments de preuve démontraient que "l'A310 {avait} bénéficié du développement antérieur réussi de l'A300". Il a donc constaté que "si Airbus n'avait pas obtenu d'AL/FEM pour l'A300, et n'avait donc pas lancé, développé, et à partir de 1974, vendu l'A300 tel qu'il était conçu, il ne {faisait} guère de doute pour {lui} qu'elle n'aurait pas pu lancer l'A310 tel qu'il avait été initialement conçu en 1978".[2575] En d'autres termes, il a constaté que le lancement et la mise sur le marché de l'A310 dépendaient non seulement des *effets directs* des subventions AL/FEM pour l'A310, mais aussi des *effets indirects* des subventions AL/FEM pour l'A300.

6.1498. Lorsqu'il a examiné les effets de l'AL/FEM sur les modèles de LCA d'Airbus restants, le Groupe spécial a formulé les constatations suivantes en ce qui concerne les *effets indirects* des subventions AL/FEM pour l'A300/A310:

S'agissant de l'A320 –

> Il ne fait guère de doute pour nous que le lancement de l'A320 en 1984, tel qu'il était initialement conçu, a été très largement rendu possible par les lancements réussis de l'A300 et de l'A310 durant la décennie précédente qui ont bénéficié de l'AL/FEM. Par conséquent, il est clair que l'AL/FEM accordée pour ces modèles de LCA antérieurs a aussi bénéficié au lancement de l'A320. En outre, comme nous l'avons déjà relevé, l'obtention d'un financement aux conditions du marché pour l'A300 et l'A310, par rapport à l'AL/FEM, avait un coût important. Cependant, même à supposer qu'Airbus ait pu lancer les deux modèles de LCA tels qu'ils avaient été initialement conçus en 1969 et 1978, en ayant recours uniquement à un financement aux conditions du marché (ce qui pour nous aurait été hautement improbable), il aurait été

[2573] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1239 à 1241.

[2574] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1936.

[2575] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1936.

extrêmement difficile, voire impossible, de lancer l'A320 en 1984 tel qu'il avait été initialement conçu, sans avoir accès à l'AL/FEM.[5650]

_____

[5650] Nous notons, à cet égard, que si l'A310 a été lancé en 1978, il a été mis en service et livré à un client pour la première fois en 1985. Ainsi, l'AL/FEM accordée pour le projet A310 n'était pas encore remboursée et ce LCA n'avait pas encore généré de revenus importants au moment où la décision de lancer l'A320 était prise et mise en œuvre. L'A300 n'était en service que depuis 1974 et, à ce que nous croyons comprendre, la plus grande partie de l'AL/FEM accordée pour ce projet n'était toujours pas remboursée au moment où la décision de lancer l'A320 a été prise en 1984.[2576] (note de bas de page de l'original)

S'agissant de l'A330/A340 –

Là encore, nous considérons que l'AL/FEM accordée pour les modèles de LCA antérieurs, l'A300, l'A310 et l'A320, a joué un rôle important en permettant à Airbus de lancer le projet A330/A340 en 1987.[5654] Cependant, même à supposer qu'Airbus ait pu lancer ces modèles antérieurs sans avoir accès à l'AL/FEM (ce qui, selon nous, aurait été encore moins probable que le lancement de l'A320, si une AL/FEM n'avait pas été auparavant accordée pour ce modèle, ainsi que pour l'A300 et l'A310), il aurait été extrêmement difficile, voire impossible, de lancer le projet A330/A340 en 1987 tel qu'il avait été initialement conçu, sans avoir accès à l'AL/FEM.

_____

[5654] À nouveau, nous notons que si l'A320 a été lancé en 1984, il a été livré pour la première fois à un client en 1988, après le lancement de l'A330/A340 en 1987. Ainsi, ce modèle de LCA ne générait pas encore de revenus au moment où la décision de lancer l'A330/A340 a été prise en 1987, et les remboursements de l'AL/FEM reçue pour l'A320 n'avaient pas encore commencé.[2577] (note de bas de page de l'original)

Concernant l'A330-200 et l'A340-500/600 –

{C}omme on l'a déjà évoqué, les LCA ont une technologie de production complexe qui entraîne des effets d'apprentissage importants. Les connaissances et l'expérience acquises dans le développement et la production d'un modèle d'aéronef abaisseront les coûts de développement et de production des lancements d'aéronefs ultérieurs. C'est particulièrement vrai pour les aéronefs dérivés, car le modèle ultérieurement lancé est une variation d'un modèle existant, comme c'est le cas pour ces modèles de LCA.[5657] Par conséquent, nous considérons que la viabilité économique, et de fait l'existence même de l'A330-200, dépend de l'aéronef qui l'a précédé, notamment l'aéronef originel A330 dont il est dérivé. Les coûts de développement relativement faibles de l'A330-200 tiennent à notre avis au fait qu'il s'agit d'un dérivé de l'A330/A340, dont le lancement, comme nous l'avons conclu plus haut, n'aurait pas eu lieu tel qu'il a eu lieu et quand il a eu lieu s'il n'y avait pas eu d'AL/FEM accordée pour cet aéronef. Ainsi, il se peut que l'octroi particulier d'une AL/FEM spécifique pour l'A330-200 n'ait pas été nécessaire à son lancement, mais globalement, nous concluons qu'elle était nécessaire pour le lancement de l'A330-200, car sans l'octroi d'une AL/FEM pour le développement du modèle originel (et de tous les modèles qui ont précédé ce modèle) l'A330-200 n'aurait pas pu être lancé à l'époque où il l'a été sans engendrer des coûts nettement plus élevés. (note de bas de page omise)

_____

[5657] "{C}ertaines étapes de production ne sont pas propres à un type particulier d'aéronef, de sorte que les effets d'apprentissage qui sont obtenus dans la production d'un aéronef générique peuvent influer sur le coût marginal de la production d'un autre aéronef générique." Klepper, pièce US-377. Le fait que de tels effets croisés sont importants pour les versions modernisées

[2576] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1938.

[2577] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1939.

> d'un aéronef, ce qu'on appelle les dérivés, est illustré pour l'Airbus A300 et son dérivé l'A310 dans Klepper, pièce US-377, page 778.[2578] (note de bas de page de l'original)
>
> Comme l'A330-200, l'A340-500 et l'A340-600 sont des aéronefs dérivés dont le développement était subordonné au développement et à la production antérieurs du modèle A340 originel dont ils sont dérivés. Pour les raisons exposées plus haut, dans l'examen de l'impact de l'AL/FEM sur le lancement d'un tel aéronef dérivé, nous jugeons approprié non seulement de prendre en considération l'AL/FEM directement liée au modèle d'aéronef particulier, mais aussi le rôle que l'AL/FEM a joué dans le lancement de l'aéronef dont il est issu, ainsi que de tous les autres LCA d'Airbus lancés avant lui.[2579] (note de bas de page omise)

6.1499. En ce qui concerne l'A380 –

> Enfin, s'il n'y avait pas eu l'AL/FEM accordée pour les lancements des modèles de LCA antérieurs, nous ne pensons pas qu'il aurait été possible pour Airbus de lancer l'A380 en 2000. Nous avons constaté que le coût pour Airbus de l'obtention d'un financement aux conditions du marché pour l'A300, l'A310, l'A320 et l'A330/A340 aurait été supérieur d'un grand nombre de points de pourcentage à ce qu'il a été effectivement en raison de l'AL/FEM dans chaque cas. Compte tenu du montant de financement transféré à Airbus au titre des différents contrats d'AL/FEM, et au vu des énormes risques liés au marché des LCA et des effets relatifs à la courbe d'apprentissage qui sont nécessaires pour réussir dans ce secteur, nous avons constaté qu'Airbus n'aurait pas pu lancer tous ces modèles, tels qu'ils avaient été initialement conçus et aux époques où elle l'a fait, sans AL/FEM. … Ainsi, 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. Cependant, les capacités techniques d'Airbus provenaient en partie de son expérience dans le développement de son modèle de LCA antérieur financé en grande partie par l'AL/FEM. En outre, en raison du montant d'endettement important qu'aurait engendré le développement de ses modèles de LCA antérieurs, nous estimons qu'Airbus n'aurait pas été en mesure d'obtenir un financement aux conditions du marché pour l'A380, si elle n'avait pas financé le développement de son modèle de LCA antérieur en grande partie par l'AL/FEM.[2580]

6.1500. L'Organe d'appel a examiné ces constatations du Groupe spécial, et y a explicitement fait référence dans son examen du fondement de la détermination de ce dernier selon laquelle une société Airbus non subventionnée opérant selon les scénarios hypothétiques "improbables" serait un "constructeur … beaucoup plus faible" disposant "au mieux d'une gamme plus limitée de modèles de LCA à offrir".[2581] Il n'a relevé aucune erreur dans la logique et le raisonnement du Groupe spécial, et a finalement déclaré ce qui suit:

> {L}a conclusion du Groupe spécial selon laquelle une société Airbus non subventionnée n'aurait pas "eu la présence commerciale … qui l'{avait} caractérisée au cours de la période allant de 2001 à 2006", qui découlait de son avis selon lequel une société Airbus non subventionnée "aurait été un constructeur de LCA … beaucoup plus faible" "disposant au mieux d'une gamme plus limitée de modèles de LCA à

[2578] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1940.
[2579] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1941.
[2580] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1948.
[2581] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1269.

> offrir", constituait une base suffisante pour établir un "rapport réel et substantiel de cause à effet" en l'espèce.[2582] (note de bas de page omise)

6.1501. L'Organe d'appel s'est également explicitement fondé sur les constatations du Groupe spécial relatives aux effets d'"apprentissage" et financiers de l'AL/FEM pour rejeter l'argument de l'Union européenne selon lequel le Groupe spécial avait fait erreur en ne constatant pas que, selon les scénarios hypothétiques "improbables", une société Airbus non subventionnée aurait été en mesure de lancer un aéronef du type de l'A320 et un aéronef du type de l'A330 "en 1987 ou à peu près à cette date" et "en 1991 ou à peu près à cette date", respectivement.[2583] Sur cette question bien précise, l'Organe d'appel a formulé, entre autres, les constatations suivantes:

> Nous ne sommes pas convaincus que les éléments de preuve versés au dossier auraient dû amener le Groupe spécial à conclure qu'une société Airbus non subventionnée aurait pu lancer un LCA monocouloir de 100 à 200 sièges en 1987 ou à peu près à cette date et un LCA bicouloir de 200 à 300 sièges en 1991 ou à peu près à cette date. Comme il est indiqué plus haut, le Groupe spécial a constaté que le développement de LCA était "*extrêmement complexe et onéreux*" *et* "*exige{ait} d'importants investissements préalables*". Il a également décrit les *importantes économies de gamme et d'échelle ainsi que les effets d'apprentissage* qui caractérisent la branche de production des LCA. En outre, le Groupe spécial a aussi constaté que l'AL/FEM couvrait de 90 à 100% des coûts de développement de l'A300 et de l'A310 à un taux d'intérêt nul, jusqu'à 90% des coûts de développement de l'A320 et de 60 à 90% des coûts de développement de l'A330/A340, et que *l'obtention d'un financement aux conditions du marché pour l'A300 et l'A310 avait un coût important par rapport à l'AL/FEM*. …
>
> … Comme le Groupe spécial l'a constaté, "*{l}es économies d'échelle liées aux énormes coûts de développement irrécupérables donn{aient} aux entreprises en place un avantage compétitif considérable*" et "*{l}es effets d'apprentissage entraîn{aient} des économies d'échelle dynamiques* qui renforç{aient} encore cet avantage". Selon le scénario présenté par l'Union européenne, l'aéronef de type A320 aurait été le premier aéronef lancé par une société Airbus non subventionnée. En tant que nouveau venu sur le marché *ayant moins d'expérience*, il n'est guère plausible qu'une société Airbus non subventionnée puisse trouver des *conditions de financement semblables* à celles qui étaient offertes à Boeing en tant que constructeur de LCA en place. *Le scénario est également difficile à concilier avec la constatation du Groupe spécial selon laquelle "{l'}incertitude est considérable, et il est donc très difficile de trouver sur les marchés de capitaux un financement pour couvrir les énormes coûts de développement".*
>
> … {N}ous rappelons la constatation du Groupe spécial selon laquelle l'AL/FEM couvrait de 90 à 100% des coûts de développement de l'A300 et de l'A310 à un taux d'intérêt nul. L'Union européenne n'indique pas, dans sa communication en tant qu'appelant, jusqu'à quel point les "pertes subies du fait des projets d'A300/A310" ont dépassé les coûts de développement, lesquels, comme il est indiqué ci-dessus, étaient presque entièrement couverts par l'AL/FEM. Même à supposer qu'une société Airbus non subventionnée ait subi des pertes moindres, *elle aurait aussi enregistré des recettes moindres, car elle n'aurait vendu aucun LCA A300 et A310*. L'Union européenne n'aborde pas la question de l'incidence de cette perte de recettes.[2584] (pas d'italique dans l'original; notes de bas de page omises)
>
> *{L}e Groupe spécial a constaté que "{l}es effets d'apprentissage, tant pour ce qui {était} du développement que de la production, {étaient} importants" et que les "économies de gamme et d'échelle statiques et dynamiques ("courbe d'apprentissage") réalisées dans le contexte d'un modèle de LCA … constitu{aient}*

[2582] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1270.

[2583] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1274 à 1281.

[2584] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1275 à 1277.

> *une partie importante du développement et de la production d'autres modèles de LCA". … En effet, {les Communautés européennes} ont fait observer devant le Groupe spécial que "{l}e rôle important de la R&D signifi{ait} que la courbe d'apprentissage présent{ait} une forte pente et que même une innovation technologique supplémentaire {pouvait} se traduire par un avantage compétitif décisif sur le marché". {S}ans l'"innovation technologique supplémentaire" apportée par le lancement de l'A300 et de l'A310, il n'est pas plausible de penser qu'une société Airbus non subventionnée aurait fait les mêmes progrès technologiques ou aurait eu autant de savoir-faire qu'Airbus au début des années 1980 après avoir lancé deux modèles de LCA. Selon nous, il n'y a pas non plus d'éléments de preuve versés au dossier qui auraient dû amener le Groupe spécial à constater que le même type de progrès technologique et d'expérience obtenus au moyen du développement par Airbus de deux modèles de LCA auraient pu être obtenus par le simple report de trois ans du lancement d'un LCA du type de l'A320.* Ainsi, nous ne sommes pas convaincus que les éléments de preuve versés au dossier auraient permis au Groupe spécial de conclure que, si une société Airbus non subventionnée avait été capable de lancer un aéronef à la fin des années 1980 et/ou dans les années 1990, il aurait probablement été supérieur sur le plan technologique à l'A320 et l'A330.[2585] (pas d'italique dans l'original; notes de bas de page omises)

6.1502. De même, l'Organe d'appel s'est appuyé sur les constatations factuelles du Groupe spécial relatives à "l'importance des effets de courbe d'apprentissage dans la branche de production des LCA"[2586] lorsqu'il a rejeté l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle une société Airbus non subventionnée, opérant selon les scénarios hypothétiques "improbables", aurait pu lancer l'A380 en 2000, *même à supposer qu'elle ait pu lancer un LCA du type de l'A320 et un LCA du type de l'A330 en 1987 et 1991*.[2587] En particulier, il a expliqué ce qui suit:

> Selon nous, la conclusion du Groupe spécial selon laquelle Airbus n'aurait pas pu lancer l'A380 en 2000 en recourant exclusivement à un financement aux conditions du marché en l'absence de l'AL/FEM accordée pour des modèles de LCA antérieurs serait valable même dans le scénario hypothétique avancé par l'Union européenne, dans lequel Airbus aurait pu lancer un LCA monocouloir en 1987 et un LCA bicouloir en 1991. Si dans ce scénario, l'endettement d'Airbus avait été moindre en termes absolus, les recettes d'Airbus auraient aussi été moindres du fait d'une offre de produits hypothétique plus réduite. *De ce fait, dans le scénario hypothétique avancé par l'Union européenne, Airbus n'aurait pas nécessairement été dans une situation financière plus solide pour lancer l'A380 en 2000 en recourant exclusivement à un financement aux conditions du marché*. Par conséquent, même si le Groupe spécial avait accepté l'hypothèse avancée par l'Union européenne, cela n'aurait pas infirmé sa conclusion finale selon laquelle en l'absence de l'AL/FEM accordée pour des modèles de LCA d'Airbus antérieurs, il n'aurait pas été possible pour Airbus de lancer l'A380 en 2000 en recourant exclusivement à un financement aux conditions du marché.[2588] (pas d'italique dans l'original)

> Selon nous, le scénario hypothétique postulé par l'Union européenne n'infirme pas la conclusion finale du Groupe spécial selon laquelle *les capacités techniques d'Airbus provenaient en grande partie de son expérience dans le développement de modèles de LCA antérieurs*. Compte tenu de la constatation factuelle antérieure du Groupe spécial concernant *l'importance des effets de courbe d'apprentissage dans la branche de production des LCA*, il peut seulement s'ensuivre qu'une société Airbus hypothétique avec une offre de produit plus réduite aurait accumulé moins d'expérience technique qu'Airbus ne l'a effectivement fait dans le développement de toute sa gamme de LCA. *Suivant cette logique, une société Airbus non subventionnée ayant développé moins de modèles de LCA aurait accumulé une expérience technique*

[2585] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1281.

[2586] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1355.

[2587] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1350 à 1355.

[2588] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1352.

> *moindre que celle effectivement accumulée par la société Airbus subventionnée, ce qui, selon nous, étaye la conclusion du Groupe spécial selon laquelle le lancement de l'A380 n'aurait pas eu lieu en 2000 sans AL/FEM*.[2589] (pas d'italique dans l'original; note de bas de page omise)

6.1503. Ainsi, l'Organe d'appel a non seulement confirmé toute la série de constatations du Groupe spécial concernant les effets "sur les produits" de l'AL/FEM, mais a aussi explicitement utilisé les conclusions et le raisonnement du Groupe spécial concernant les *effets indirects* de l'AL/FEM pour rejeter les affirmations de l'Union européenne au sujet de la présence sur le marché d'une société Airbus non subventionnée selon les scénarios hypothétiques "improbables". À notre avis, les constatations de l'Organe d'appel impliquent nécessairement qu'il a dû admettre que les *effets indirects* des subventions AL/FEM pour l'A300/A310 étaient plus que "minimes" ou inexistants pendant la période pertinente. En effet, étant donné que l'A300 et l'A310 étaient les deux premiers LCA jamais mis sur le marché par Airbus, et que l'AL/FEM couvrait près de 100% des coûts de développement du premier et 90% ou 100% des coûts de développement du second, on pouvait tout à fait s'attendre à ce que, à tout le moins, les effets d'"apprentissage" des subventions AL/FEM pour l'A300/A310 soient très marqués et durables.[2590] Nous considérons donc que la déclaration de l'Organe d'appel selon laquelle "il est probable que les {subventions} AL/FEM accordées pour l'A300 et l'A310 causeront des effets défavorables minimes, si tant est qu'elles en causent, pendant la période de référence de 2001 à 2006"[2591] ciblait les *effets directs* de ces subventions. De plus, ayant de cette façon effectivement formulé des constatations distinctes concernant les *effets directs* et les *effets indirects* des subventions AL/FEM pour l'A300/A310, nous considérons que l'Organe d'appel a également signalé que la *durée* des effets directs et indirects de l'AL/FEM était probablement liée de différentes manières à *la mesure dans laquelle ces effets contribuaient à la présence constante sur le marché d'un ou de plusieurs LCA particuliers au fil du temps*. Cette description des constatations de l'Organe d'appel est, selon nous, étayée non seulement par la *nature* des effets de l'AL/FEM, mais aussi par les faits relatifs à la *présence sur le marché* des LCA d'Airbus pertinents.

6.1504. S'agissant tout d'abord de la nature des *effets directs* de l'AL/FEM, nous rappelons que l'AL/FEM pour l'A300 et l'A310 couvrait près de 100% et entre 90% et 100% des coûts de développement respectifs de ces aéronefs et que, en l'absence de ce financement, Airbus n'aurait pas pu lancer et mettre sur le marché les six versions différentes des deux modèles de LCA entre 1969 et 2004.[2592] Bien que la présence sur le marché des deux modèles de LCA ait été rendue possible par les effets directs *et* indirects de l'AL/FEM, il ressort des constatations formulées dans la procédure initiale que les *effets directs* ont joué un rôle important, voire crucial.[2593] En d'autres termes, sans les *effets directs* des subventions AL/FEM pour l'A300/A310, l'A300 et l'A310 n'auraient tout simplement pas existé. D'ailleurs, l'Union européenne a admis pendant la procédure initiale que même selon les scénarios hypothétiques "improbables", dans lesquels une société Airbus non subventionnée aurait existé, l'A300 et l'A310 n'auraient pas pu être lancés pendant la période 2001-2006 sans AL/FEM.[2594] Ainsi, il n'est pas contesté que les *effets directs* des subventions AL/FEM pour l'A300/A310 ont eu une incidence profonde, provoquant l'existence même et la présence sur le marché de l'A300 et de l'A310. Logiquement, donc, les *effets directs* des subventions AL/FEM pour l'A300/A310 doivent avoir perduré pendant les *durées de vie* entières des deux modèles d'aéronef, puis qu'en l'absence de ces effets, l'A300 et l'A310

[2589] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1355.

[2590] Il est clair que, comme il s'agissait des deux premiers LCA qu'elle produisait, l'expérience acquise par Airbus avec l'A300 et l'A310 lui aurait permis de développer une expertise et un savoir-faire essentiels qu'elle n'aurait pas eus autrement en ce qui concerne, entre autres: a) la conception, le développement et la production de LCA; b) la gestion de projets de LCA et les risques et difficultés considérables présentés par ces projets; et c) la commercialisation et la vente de LCA (y compris la manière d'établir et de gérer les relations avec les clients acheteurs de LCA). Nous examinons plus en détail les effets d'"apprentissage" et les autres effets indirects de l'AL/FEM plus loin, aux paragraphes 6.1510 et 6.1511.

[2591] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1241.

[2592] Nous rappelons que les prêts AL/FEM sans intérêts des pouvoirs publics français, allemands et espagnols ont été utilisés par Airbus pour financer les coûts de développement des six versions suivantes de l'A300 et de l'A310: l'A300B, l'A300B2, l'A300B4, l'A300-600, l'A310-200 et l'A310-300.

[2593] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1933 à 7.1936.

[2594] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1273.

n'auraient tout simplement jamais existé et, par conséquent, n'auraient jamais été vendus ou livrés.

6.1505. Les faits entourant la présence sur le marché de l'A300 et de l'A310 donnent à penser que c'est peut-être ce à quoi songeait l'Organe d'appel lorsqu'il a constaté qu'il était "probable que les {subventions} AL/FEM accordées pour l'A300 et l'A310 causer{aient} des effets défavorables minimes, si tant est qu'elles en causent, pendant la période de référence de 2001 à 2006".[2595] Au cours de la période 2001-2006, une seule des six versions de l'A300 et de l'A310 développées à l'aide de l'AL/FEM, l'A300-600, était effectivement présente sur le marché et livrée. Les dernières livraisons de toutes les autres versions de l'A300 et de l'A310 ayant été effectuées bien avant 2001[2596], l'A300-600 était la seule version de l'A300/A310 capable de remporter des ventes au détriment de Boeing pendant la période 2001-2006. Les durées de vie commerciales de tous les autres LCA *spécifiquement financés* par les subventions AL/FEM pour l'A300/A310 contestées avaient donc pris fin avant la période 2001-2006. Par conséquent, mesurés sur la base des *durées de vie commerciales*, les *effets directs* des subventions AL/FEM pour l'A300/A310 pendant la période 2001-2006 ne représentaient qu'une fraction de ce qu'ils étaient dans le passé. À notre avis, ces faits étayent notre interprétation des constatations de l'Organe d'appel relatives aux effets défavorables "minimes, si tant est qu'{il y en ait}" causés par les subventions AL/FEM pour l'A300/A310 au cours de la période 2001-2006.

6.1506. Les États-Unis font valoir que les *effets directs* de toutes les subventions AL/FEM contestées devraient être mesurés essentiellement de la même façon – c'est-à-dire eu égard à la durée de vie commerciale du programme de LCA pertinent spécifiquement financé par une mesure d'AL/FEM donnée. À notre avis, toutefois, la question de savoir si la durée des *effets directs* de l'AL/FEM devrait correspondre à la durée de vie commerciale *entière* d'un programme de LCA spécifiquement financé dépendra des faits particuliers. Ainsi, par exemple, lorsque, comme dans le cas de l'A300 et de l'A310, il est clair que l'existence même et la présence constante sur le marché d'un programme de LCA particulier dépendent de l'octroi d'une AL/FEM spécifique, il serait logiquement raisonnable de considérer que les *effets directs* de cette AL/FEM persisteraient probablement pendant la durée de vie commerciale entière de l'aéronef financé, étant donné qu'en l'absence de ces effets directs, aucun LCA n'existerait.

6.1507. Par contre, lorsque l'AL/FEM accordée spécifiquement aux fins du lancement et de la mise sur le marché d'un aéronef n'est pas cruciale pour l'existence même de cet aéronef[2597], les *effets directs* du financement sous forme d'AL/FEM pertinent ne pourraient normalement pas être considérés comme ayant une durée égale à la durée de vie commerciale entière du programme pertinent. Une telle situation pourrait exister, par exemple, dans les cas où l'AL/FEM a permis à Airbus de développer et mettre sur le marché un aéronef particulier seulement *quelques années plus tôt qu'elle ne l'aurait fait sans AL/FEM*. Ainsi, par exemple, à supposer qu'une mesure d'AL/FEM subventionnée particulière ait permis à Airbus de lancer et mettre sur le marché un LCA cinq ans plus tôt qu'elle n'aurait autrement pu le faire sans cette AL/FEM, il est probable que les *effets directs* de cette AL/FEM se seraient normalement fait sentir pendant cinq ans seulement. Comme, en l'absence de la subvention AL/FEM spécifique, le même aéronef existerait cinq ans plus

[2595] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1241.

[2596] Les dernières livraisons de l'A300B, de l'A300B2 et de l'A300B4 ont été effectuées, respectivement, en 1974, 1983 et 1996, et le dernier A300-600 a été livré en juillet 2007. De même, les dernières livraisons de l'A310-200 et de l'A310-300 ont été effectuées en 1989 et 1998, respectivement. Airbus a supprimé le programme A300/A310 en 2007. (première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 168 à 172; communiqué de presse d'Airbus, "A300, A310 Final Assembly To Be Completed by July 2007", 7 mars 2006 (pièce EU-116); et déclaration de M. Andrew Gordon, chef de la recherche et de l'analyse de marchés chez Airbus, 31 janvier 2007 (pièce EU-432) (RCC), annexe B)

[2597] Nous rappelons que, dans la procédure initiale, le Groupe spécial a constaté qu'il était probable que "l'A330-200 ait pu être lancé même en l'absence d'AL/FEM spécifique accordée pour ce programme" parce qu'il s'agissait d'un dérivé de l'A330, dont le développement nécessitait donc un financement comparativement moindre. Le Groupe spécial initial a également constaté que l'analyse de rentabilité de l'A380 donnait à penser, "mais ne démontr{ait} aucunement", que l'A380 en tant que projet autonome aurait pu être économiquement viable même sans l'AL/FEM le concernant. En définitive, toutefois, s'agissant des deux modèles de LCA, le Groupe spécial a constaté qu'ils n'auraient pas pu être lancés et mis sur le marché en l'absence des *effets indirects* d'autres subventions AL/FEM. (rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1940 et 7.1948)

tard[2598], il est probable que les *effets directs* de la mesure d'AL/FEM pertinente ne pourraient plus être qualifiés de cause "réelle et substantielle" de sa présence sur le marché pendant cette période ultérieure. Il s'ensuit donc que les *effets directs* de la mesure d'AL/FEM pertinente dans cet exemple auraient probablement une durée inférieure à la durée de vie commerciale entière du programme de LCA spécifiquement financé.

6.1508. Compte tenu des considérations qui précèdent, nous pensons qu'il découle des constatations formulées par le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans la procédure initiale que la durée des *effets directs* d'une mesure d'AL/FEM donnée devrait être déterminée eu égard à la mesure dans laquelle ces effets favorisent la présence sur le marché de l'aéronef spécifiquement financé au fil du temps. Lorsque les faits montrent que l'existence même et la présence constante sur le marché d'un programme d'aéronef particulier dépendent d'un financement sous forme d'AL/FEM spécifiquement désigné, il est alors, logiquement, probable que les *effets directs* de cette AL/FEM continueront de se faire sentir pendant toute la durée de vie commerciale de l'aéronef spécifiquement financé. Par contre, lorsque l'existence même et la présence constante sur le marché d'un aéronef qui a été spécifiquement financé par une AL/FEM ne dépendent plus de ce financement, en ce sens que le même aéronef aurait été développé et mis sur le marché à un certain moment sans l'AL/FEM spécifiquement désignée, il serait alors très improbable que les *effets directs* de ce financement sous forme d'AL/FEM perdurent pendant toute la durée de vie commerciale du programme de LCA pertinent. Dans ces circonstances, il serait possible d'expliquer la présence constante sur le marché de l'aéronef particulier par d'autres facteurs sans rapport avec les *effets directs* de l'AL/FEM, ce qui témoignerait de la dissipation de ces effets et de la fin du rapport "réel et substantiel" de cause à effet.

6.1509. Passant à la nature des *effets indirects* de l'AL/FEM, nous rappelons que les constatations relatives au lien de causalité formulées par le Groupe spécial dans la procédure initiale, que l'Organe d'appel a confirmées intégralement et sur une grande partie desquelles il s'est appuyé, étaient inextricablement liées aux effets d'"apprentissage", de gamme et financiers des subventions AL/FEM entre les différents modèles de LCA d'Airbus.

6.1510. Les effets d'"apprentissage" de l'AL/FEM résultent de la mesure dans laquelle l'AL/FEM permet à Airbus de lancer et mettre sur le marché un modèle particulier de LCA, et d'acquérir ainsi les connaissances, le savoir-faire et l'expérience facilitant le lancement et le développement d'autres modèles de LCA d'Airbus. Le Groupe spécial a constaté dans la procédure initiale que les "effets d'apprentissage" étaient "importants" dans la branche de production des LCA et influaient à la fois sur le développement et sur la production des LCA.[2599] En effet, il a considéré que ces effets étaient une caractéristique fondamentale de la branche de production, qui déterminait la capacité de tout nouveau venu éventuel de faire concurrence à un producteur en place.[2600] De même, il a expliqué que les économies de gamme constituaient une partie importante du développement et de la production des LCA[2601], de sorte qu'il était difficile pour un nouveau producteur d'entrer sur un seul segment de marché.[2602] Des économies de gamme sont réalisées lorsque, par exemple,

[2598] Cet exemple repose sur l'hypothèse qu'aucune modification ou amélioration majeure n'aurait été apportée à l'aéronef originel développé avec l'AL/FEM au cours des cinq ans suivant son lancement – en d'autres termes, que l'aéronef originel est exactement identique à l'aéronef développé cinq ans plus tard sans AL/FEM. Lorsque cela n'est pas le cas, il est concevable que les effets des subventions AL/FEM sur la présence sur le marché puissent perdurer après cinq ans. Toutefois, il s'agirait d'une question factuelle, qui déprendrait, entre autres choses, de la mesure dans laquelle les modifications et améliorations majeures apportées à l'aéronef originel n'auraient pas pu l'être s'il n'avait pas existé – par exemple, lorsque les modifications apportées résultaient d'expériences d'"apprentissage" acquises avec cet aéronef.

[2599] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1623.

[2600] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1717. De fait, la notion d'effets d'"apprentissage" a été étudiée et examinée pour la première fois dans des ouvrages économiques concernant spécifiquement le secteur aéronautique. Voir l'analyse dans C. Lanier Benkard, "Learning and Forgetting: The Dynamics of Aircraft Production" (2000) *American Economic Review*, pages 1034-154.

[2601] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1936 (citant Damien Neven & Paul Seabright, *European Industrial Policy: The Airbus Case (1995)* (Neven & Seabright) (pièce initiale US-382)).

[2602] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1717 (citant Gernot Klepper, *Entry into the Market for Large Transport Aircraft*, 34 European Economic Review, 775 (1990) (pièce initiale US-377)).

une conception et des composants de base des aéronefs[2603] sont communs à différents modèles de LCA, rendant ainsi possible l'utilisation d'intrants communs (et, par conséquent, la répartition des coûts) dans les procédés de production de différents aéronefs. L'Union européenne reconnaît que les économies de gamme figuraient parmi les effets indirects dont il a été constaté qu'ils découlaient des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB contestées dans la procédure initiale.[2604]

6.1511. L'incidence financière du lancement et de la mise sur le marché d'un modèle particulier de LCA d'Airbus financé par l'AL/FEM sur la capacité d'Airbus de développer et commercialiser d'autres modèles de LCA a également été identifiée comme étant un *effet indirect* important de l'AL/FEM. Les effets financiers de l'AL/FEM découlent non seulement de l'incidence des effets d'"apprentissage" et de gamme sur le coût du financement de nouveaux modèles de LCA, mais aussi des recettes générées par les ventes et les livraisons de LCA qui n'auraient pas existé en l'absence d'AL/FEM, ainsi que des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché perçus lors du remboursement de l'AL/FEM. S'agissant du premier de ces effets, le Groupe spécial a constaté dans la procédure initiale que "les connaissances et l'expérience acquises dans le développement et la production d'un modèle d'aéronef abaisser{aient} généralement les coûts de développement et de production des aéronefs qui suivr{aient}".[2605] Ces coûts moins élevés réduiront naturellement les besoins de financement des projets en cours et à venir, ce qui maintiendra la dette d'Airbus en deçà de ce qu'elle serait autrement en l'absence d'AL/FEM. Le Groupe spécial a également reconnu l'effet de l'AL/FEM sur le fardeau de la dette d'Airbus lorsqu'il a conclu que les coûts du financement aux conditions du marché de l'A300, de l'A310 et de l'A320 auraient rendu "extrêmement difficile, voire impossible" le lancement par Airbus, respectivement, de l'A310, de l'A320 et de l'A330/A340 sans AL/FEM.[2606] De même, il a constaté qu'"en raison du montant d'endettement important qu'aurait engendré le développement de ses modèles de LCA antérieurs {sur la base d'un financement aux conditions du marché}, … Airbus n'aurait pas été en mesure d'obtenir un financement aux conditions du marché pour l'A380".[2607] Enfin, en rejetant les arguments de l'Union européenne concernant la capacité d'Airbus de lancer l'A380 en 2000 dans l'hypothèse où cette dernière aurait déjà pu avoir un aéronef de type A320 et un aéronef de type A330 sur le marché, l'Organe d'appel a reconnu l'effet positif de l'AL/FEM sur les flux de recettes d'Airbus, constatant que la société "n'aurait pas nécessairement été dans une situation financière plus solide … en recourant exclusivement à un financement aux conditions du marché" étant donné que ses "recettes … auraient aussi été moindres du fait d'une offre de produits hypothétique plus réduite".[2608]

6.1512. Vu les "importants investissements préalables" et les technologies "extrêmement complexe{s}" nécessaires au développement des LCA, il est évident que les effets d'"apprentissage", de gamme et financiers de l'AL/FEM ont dû jouer un rôle important, voire déterminant dans certains cas, pour la capacité d'Airbus de lancer et mettre sur le marché tous ses modèles de LCA après l'A300. D'ailleurs, il n'est pas contesté que les effets d'"apprentissage" sont fondamentaux pour l'existence même de tout producteur compétitif de LCA. Cela ne signifie pas, toutefois, que chaque subvention AL/FEM avait exactement les mêmes effets indirects sur tous les modèles de LCA d'Airbus. En fait, la mesure dans laquelle un ou plusieurs aéronefs ont bénéficié des effets indirects de l'AL/FEM dépend de la façon dont les effets d'"apprentissage", de gamme et financiers associés au financement d'un modèle spécifique de LCA se répercutent sur le lancement et la mise sur le marché d'un ou de plusieurs autres modèles. Ainsi, par exemple, comme nous l'expliquons dans la sous-section suivante du présent rapport, les effets d'"apprentissage" résultant des subventions AL/FEM pour l'A380 étaient dans l'ensemble relativement plus importants pour le lancement et la mise sur le marché de l'A350XWB que ceux qui découlaient de

[2603] Neven & Seabright (pièce initiale US-382), page 15.

[2604] Voir, par exemple, la réponse de l'Union européenne à la question n° 46 du Groupe spécial, paragraphe 115 ("De fait, il apparaît que les effets dits "primaires" et "secondaires", tels qu'ils sont décrits par les États-Unis, englobent *tous* les effets des subventions dont il a été déterminé qu'elles causaient des effets défavorables" dans la procédure initiale.). (italique dans l'original)

[2605] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1936.

[2606] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1936, 7.1938 et 7.1939.

[2607] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1948.

[2608] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1352.

tout autre LCA individuel développé par Airbus avec l'aide de l'AL/FEM.[2609] En effet, étant donné la nature même des effets d'"apprentissage", c'est probablement entre les modèles de LCA qui sont lancés, développés et/ou produits durant des périodes qui se chevauchent qu'ils seront les plus marqués. Il est donc difficile d'imputer le lancement et la mise sur le marché de l'A350XWB à des effets d'"apprentissage" plus que relativement faibles et à des effets de gamme et financiers, si tant est qu'il y en ait, plus que minimes associés aux subventions AL/FEM pour l'A300/A310.[2610] Cela tient au fait que, comme les États-Unis l'ont fait valoir, les *effets indirects* de l'AL/FEM accordée pour un "modèle relativement ancien (par exemple l'A300) tendront à diminuer avec le temps, en particulier lorsque les ventes de ce modèle (et, par conséquent, les recettes qu'il génère) sont modestes ou faibles, et lorsque les avantages liés à la technologie et aux effets d'apprentissage … ont une applicabilité plus limitée sur des modèles plus récents".[2611]

6.1513. Compte tenu des considérations qui précèdent, nous pensons qu'il découle des constatations formulées par le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans la procédure initiale que la durée des *effets indirects* de l'AL/FEM devrait être déterminée eu égard à la mesure dans laquelle les effets d'"apprentissage", de gamme et financiers associés à une mesure d'AL/FEM donnée accordée pour un modèle spécifique de LCA favorisent la présence sur le marché d'un ou de plusieurs autres modèles de LCA au fil du temps. Ainsi, lorsque l'existence même et la présence constante sur le marché d'un LCA dépendent des effets d'"apprentissage", de gamme et financiers résultant d'une ou de plusieurs subventions AL/FEM antérieures, il est probable que les *effets indirects* de ces subventions AL/FEM antérieures continueront de se faire sentir pendant toute la durée de vie commerciale du programme d'aéronef pertinent.

6.1514. Pour toutes les raisons qui précèdent, nous ne pouvons donc pas souscrire aux arguments de l'Union européenne concernant l'incidence du temps écoulé sur les effets des subventions AL/FEM contestées dans le présent différend. Les constatations adoptées qui ont été formulées dans la procédure initiale établissent que les effets de l'AL/FEM étaient doubles et profonds, provoquant l'existence même d'Airbus dans les deux scénarios hypothétiques "plausibles" et, par conséquent, sa présence sur le marché avec une gamme complète de LCA au cours de la période 2001-2006. Même selon les deux scénarios hypothétiques "improbables", il est évident que les effets directs et indirects de l'AL/FEM étaient importants, parce que sans eux, Airbus aurait été une société "beaucoup plus faible" disposant "au mieux d'une gamme plus limitée de modèles de LCA à offrir" au cours de la période 2001-2006. À vrai dire, dans les deux scénarios hypothétiques "improbables", l'A300, l'A310 et l'A340 n'auraient pas été lancés; et même si un aéronef de type A320 *et* un aéronef de type A330 avaient pu être lancés à un moment donné *après* 1987 et 1991, cela aurait été fait sans la moindre expérience antérieure en matière de LCA pour ce qui est de l'aéronef de type A320 et avec beaucoup moins d'expérience et de savoir-faire que dans le cas de l'A330 original pour ce qui est du LCA de type A330. Cela donne fortement à penser que les LCA non subventionnés auraient été d'une qualité nettement inférieure. De plus, même à supposer qu'un aéronef de type A320 *et* un aéronef de type A330 aient été lancés vers 1987 et 1991 respectivement, Airbus n'aurait pas pu lancer aussi l'A380 ou un quelconque LCA comparable en 2000.[2612] Par conséquent, même selon les deux scénarios hypothétiques "improbables", il est clair qu'Airbus n'aurait pas pu avoir la même gamme d'aéronefs de la même qualité sur le marché au cours de la période 2001-2006 en l'absence d'AL/FEM. En d'autres termes, la présence d'Airbus sur le marché avec une gamme identique ou comparable d'aéronefs de qualité dépendrait encore de l'AL/FEM même dans les deux scénarios hypothétiques "improbables".

6.1515. Enfin, à notre avis, le fait que, selon les quatre scénarios hypothétiques présentés dans la procédure initiale, l'existence même et la présence constante sur le marché au cours de la période 2001-2006 de chaque modèle individuel de LCA d'Airbus dépendaient des effets directs et indirects de l'AL/FEM implique nécessairement que, *en l'absence de toute autre raison expliquant la présence constante sur le marché de l'aéronef pertinent*, ces effets continueront probablement

[2609] Voir plus loin les paragraphes 6.1747 à 6.1760.
[2610] Voir plus loin les notes de bas de page 3222 et 3248.
[2611] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 402.
[2612] Nous rappelons que pour rejeter les affirmations de l'Union européenne concernant la capacité d'une société Airbus non subventionnée d'affronter efficacement la concurrence dans les scénarios hypothétiques "improbables", l'Organe d'appel a constaté que *même à supposer* qu'Airbus ait lancé un LCA de type A320 et un LCA de type A330 en 1987 et 1991, respectivement, elle n'aurait pas acquis l'expérience et l'expertise nécessaires pour lancer aussi l'A380 en 2000. (Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1355)

d'exister pendant toute la durée de vie commerciale des différents programmes d'aéronef jusque dans la période postérieure à la mise en œuvre. En d'autres termes, compte tenu des constatations adoptées du Groupe spécial et de l'Organe d'appel relatives au lien de causalité qui confirment que, de par sa nature fondamentale et profonde, l'AL/FEM était "créatrice de produits", nous ne voyons pas comment, dans les faits, le *simple temps écoulé* aurait pu mettre fin au rapport "réel et substantiel" de cause à effet entre les subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB et l'A320, l'A330 et l'A380 alors que ces aéronefs étaient encore vendus.

Investissements postérieurs au lancement dans les familles A320 et A330

6.1516. L'Union européenne dit que les États-Unis font erreur lorsqu'ils font valoir que les effets des subventions AL/FEM contestées sont la cause "réelle et substantielle" du préjudice grave actuel pour les intérêts des États-Unis du fait de la présence sur le marché des familles A320 et A330. Selon elle, la cause "réelle et substantielle" de la présence constante sur le marché des familles A320 et A330 n'est pas les subventions AL/FEM, mais bien les investissements non subventionnés, d'après les allégations, "massifs" qu'Airbus a effectués dans les deux familles de LCA depuis leur lancement en 1984 et 1987, respectivement. L'Union européenne fait valoir que ces investissements ont transformé les deux familles d'aéronefs en des produits différents et nettement améliorés par rapport à ceux qui avaient initialement été lancés avec l'aide de l'AL/FEM, ce qui leur a permis de rester attractifs aux yeux des clients et explique leur compétitivité persistante. Pour l'Union européenne, cela signifie que même si les subventions AL/FEM contestées étaient une cause *nécessaire* du lancement de l'A320 et de l'A330 originaux, les effets de ces subventions sont aujourd'hui trop *lointains* pour constituer une cause "réelle et substantielle" d'effets quelconques apparaissant actuellement sur le marché.[2613]

6.1517. L'Union européenne explique que depuis le lancement de l'A320 et de l'A330, Airbus a investi, en ce qui concerne ces LCA, au moins **[***]** milliards d'euros et **[***]** milliards d'euros dans les activités suivantes: a) "développement continu"; b) "soutien continu"; c) conception et construction de trois variantes non subventionnées (A321, A319 et A318) entre 1988 et 1999; et d) mise en place de trois nouvelles chaînes d'assemblage final pour l'A320 à Hambourg (Allemagne) entre 1993 et 2005, et d'une à Tianjin (Chine) en 2008. Elle soutient que la valeur de ces investissements "{est} de très loin supérieur{e}" au coût de développement initial des programmes relatifs à l'A320 et à l'A330/A340, et qu'il en est résulté d'importantes avancées technologiques, des taux de production accrus, de meilleurs délais et des coûts de production moins élevés.[2614]

6.1518. L'Union européenne définit les investissements d'Airbus au titre du "développement continu" comme incluant les "investissements visant les améliorations des produits et de la performance, le maintien de la navigabilité, les activités d'essai en vol, l'adaptation au client des principaux éléments, la fiabilité du matériel et des logiciels informatiques, ainsi que des initiatives de réduction des coûts".[2615] Parmi les investissements notables effectués dans ce domaine en ce qui concerne l'A320 figuraient ceux qui avaient abouti au lancement de l'A320neo en 2011 et au

[2613] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 728, 740, 768, 799, 865, 876, 885 et 904; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 735 à 738.

[2614] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 731 à 798 et 876 à 924; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 743 à 821 (faisant référence d'un bout à l'autre, entre autres, aux pièces suivantes: déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC); Frank Vermeire, responsable de la commercialisation de l'A320, Airbus, "Statement on the Market Significance of Technological and Production Improvements to the A320 Programme", 5 juillet 2012 (déclaration relative à la commercialisation de l'A320) (pièce EU-9) (RCC); Roland Rischer, Christian Reitz et Michel Palomeque, ingénieur en chef de l'A320, Airbus, "A320 Chief Engineering Statement", 3 juillet 2012 (déclaration de l'ingénieur en chef de l'A320) (pièce EU-10) (RCC/RCES); Daniel Baubil, chef du programme A320/monocouloir, Airbus, "Declaration Regarding Investments in and Changes to the Production of the A320 Family", 4 juillet 2012 (déclaration relative à la production de l'A320) (pièce EU-11) (RCC/RCES); déclaration relative à la commercialisation de l'A330 (pièce EU-12) (RCC); Vincent Lebas et Bruno Ley, ingénieur en chef de l'A330, Airbus, "A330 Chief Engineering Statement", 2 juillet 2012 (déclaration de l'ingénieur en chef de l'A330) (pièce EU-13) (RCC/RCES); résumé des investissements dans le programme A320 (pièce EU-76) (RCES); résumé des investissements dans le programme A330/A340 (pièce EU-86) (RCES); déclaration de Roland Rischer et Christian Reitz, ingénieur en chef de l'A320, 6 décembre 2012 (réfutation de l'ingénieur en chef de l'A320) (pièce EU-125) (RCC/RCES); et déclaration de Vincent Lebas et Bruno Ley, chef ingénieur de l'A330, 7 décembre 2012 (réfutation de l'ingénieur en chef de l'A330) (pièce EU-126) (RCC/RCES)).

[2615] Première communication écrite de l'Union européenne, note de bas de page 926.

développement des "sharklets".[2616] L'Union européenne affirme que l'A320neo, qui incorpore des "sharklets" et est propulsé par de nouveaux moteurs plus économes en carburant, a été l'"innovation technologique la plus importante depuis le lancement de l'A320 original en 1984".[2617] Elle explique que l'installation des nouveaux moteurs a été une entreprise complexe, qui a obligé les ingénieurs d'Airbus à faire face et remédier à de nombreux problèmes importants, y compris les charges et les exigences de performance sensiblement accrues à cause des moteurs beaucoup plus gros, plus lourds et plus puissants. De même, elle affirme que le développement des "sharklets", qu'elle décrit comme des "dispositifs en bout d'aile" qui "augmentent considérablement l'aérodynamique de l'aéronef et permettent de réaliser des économies de carburant pouvant aller jusqu'à 3,5%"[2618], exigeait non seulement un "**[***]**", mais aussi un nouveau "**[***]**"[2619], y compris des modifications logicielles. Par conséquent, elle dit que les innovations technologiques associées aussi bien aux "sharklets" qu'à l'introduction de l'A320neo sont plus complexes qu'une simple actualisation des technologies existantes, et exigent des efforts importants en matière d'innovation, d'essais et de production.[2620]

6.1519. L'Union européenne soutient que les investissements d'Airbus qui ont abouti à l'augmentation du poids maximum au décollage de l'A330 figuraient au nombre des améliorations technologiques non subventionnées les plus importantes qui ont été apportées à l'A330. Elle explique que grâce à l'augmentation du poids maximum au décollage, un aéronef peut soit transporter un chargement additionnel sur une distance donnée soit voler sur une plus grande distance avec une charge utile donnée.[2621] Selon elle, un poids maximum au décollage accru élargit la gamme des opérations pouvant être réalisées par un aéronef, le rendant attractif pour un plus large éventail de clients. Une autre série d'investissements non subventionnés qui ont sensiblement amélioré l'A330 portaient sur l'efficacité énergétique. L'Union européenne dit que ces investissements comprennent ceux qui visaient l'amélioration de certains systèmes ou leur remplacement par de nouveaux systèmes plus légers, ainsi que les modifications apportées par les motoristes à leurs moteurs.[2622] Elle soutient que toutes ces améliorations de la conception et des systèmes posaient d'importants problèmes d'ingénierie et ont eu un coût élevé.[2623] Par conséquent, elle affirme que, collectivement, les investissements réalisés par Airbus pour le développement continu de l'A330 ont eu une "grande incidence sur le maintien de la position de l'A330 sur le marché".[2624]

6.1520. L'Union européenne définit les investissements d'Airbus dans des activités de "soutien continu" comme incluant "des investissements visant le soutien technique, à savoir des activités récurrentes liées à la production; la maintenance des gabarits et outils, pour qu'ils demeurent utilisables pour la production; et des activités spécifiques et non récurrentes qui se rapportent à la maintenance d'aéronefs au niveau de la production et du développement".[2625] Dans ce contexte, elle signale un certain nombre d'investissements d'Airbus visant les bâtiments, les infrastructures, les gabarits, les outils et la productivité entre 2005 et 2012 figurant parmi les modifications les plus importantes qui ont renforcé la capacité de la société de s'assurer une part de marché.[2626] Par exemple, s'agissant de l'A320, l'Union européenne explique que du fait de ses investissements visant les bâtiments et les infrastructures, Airbus a été en mesure de faire passer sa capacité de production de **[***]** aéronefs par mois en 1990 sur sa chaîne d'assemblage final à Toulouse à **[***]** aéronefs par mois à l'heure actuelle sur ses trois chaînes d'assemblage final à Toulouse,

[2616] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 752 à 754.
[2617] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 754.
[2618] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 752.
[2619] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 753.
[2620] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 745 à 760; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 753 à 759 (faisant référence d'un bout à l'autre, entre autres, à la déclaration de l'ingénieur en chef de l'A320 (pièce EU-10) (RCC/RCES); à la réfutation de l'ingénieur en chef de l'A320 (pièce EU-125) (RCC/RCES); à la déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC); et à la déclaration relative à la commercialisation de l'A320 (pièce EU-9) (RCC)).
[2621] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 889 à 895; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 791.
[2622] D'autres améliorations technologiques indiquées par l'Union européenne concernent les capacités opérationnelles et la sécurité de la navigation de l'A330, l'"utilisation de matériaux plus légers traités contre la corrosion pour certaines parties des structures primaires de l'A330" et l'introduction d'un système de "gouverne électrique". (Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 896 à 900)
[2623] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 789 à 800.
[2624] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 798.
[2625] Première communication écrite de l'Union européenne, note de bas de page 928.
[2626] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 774 et 909.

Hambourg et Tianjin.[2627] De même, en ce qui concerne l'A330, elle explique que deux améliorations importantes au chapitre de la capacité de production avaient trait à **[***]** et à la flexibilité ajoutée au processus de production.[2628] Selon elle, ces investissements et d'autres dans les activités de "soutien continu" d'Airbus pour l'A320 et l'A330 ont non seulement abouti à des améliorations notables dans les taux de production et les délais d'Airbus, mais aussi entraîné des réductions de ses coûts de production.[2629]

6.1521. Les États-Unis disent que le lien de causalité "réel et substantiel" dont l'existence a été constatée dans la procédure initiale entre les subventions AL/FEM et la présence sur le marché de l'A320 et de l'A330 n'a pas été rompu par les investissements postérieurs au lancement effectués par Airbus. Selon eux, indépendamment de la contribution des améliorations apportées à l'A320 et à l'A330 à leur position concurrentielle actuelle, il n'en demeure pas moins que, d'un point de vue aussi bien financier que technologique, la présence actuelle sur le marché des deux aéronefs n'aurait pas été possible sans l'A320 et l'A330 originaux, qui eux-mêmes n'auraient pas pu être lancés et mis sur le marché sans AL/FEM. À cet égard, les États-Unis rappellent les constatations du Groupe spécial et de l'Organe d'appel concernant le rôle important de l'AL/FEM pour la capacité d'Airbus de lancer et mettre sur le marché des programmes de LCA successifs, y compris des aéronefs dérivés. Pour les États-Unis, ces constatations impliquent qu'Airbus n'aurait pas été en mesure de commercialiser les versions actuelles de l'A320 et de l'A330 si elle n'avait pas également acquis l'expertise technique et obtenu les flux de recettes générés par l'A320 et l'A330 originaux, qui n'auraient pas existé en l'absence d'AL/FEM.[2630]

6.1522. Les États-Unis font en outre valoir que, bien que les investissements postérieurs au lancement effectués par Airbus dans l'A320 et l'A330 originaux puissent avoir eu une incidence notable sur les performances respectives de ces aéronefs, les améliorations pertinentes n'exigeaient aucune modification fondamentale de leur conception de base. À cet égard, ils notent qu'une proportion notable des améliorations indiquées par l'Union européenne était antérieure à la fin de 2006, et que cela n'a pas empêché le Groupe spécial et l'Organe d'appel de constater dans la procédure initiale que la présence sur le marché des versions considérées de l'A320 et de l'A330 qui avaient bénéficié de ces améliorations était imputable à l'AL/FEM. De plus, en ce qui concerne les améliorations postérieures à 2006, les États-Unis font valoir que les "sharklets" ajoutés par Airbus pour améliorer l'efficacité aérodynamique n'exigeaient aucun remaniement fondamental de l'A320 mais simplement des travaux supplémentaires d'ingénierie et d'optimisation concernant les ailes. En outre, ils affirment que l'A320neo reprendra 95% des éléments de la cellule de la famille actuelle A320, et que les investissements qui ont permis l'augmentation du poids maximum au décollage et de la distance franchissable de l'A330 actuel ne correspondent à aucune nouvelle modification importante apportée à cet aéronef. D'ailleurs, ils soutiennent que bon nombre des améliorations pertinentes sur le plan de la production et de la technologie qui ont été apportées à l'A330 provenaient du programme de l'A380. Ainsi, pour eux, les versions actuelles de l'A320 et de l'A330 s'inspirent "massivement" de la conception fondamentale de l'A320 et de l'A330 originaux, qui ont été lancés et mis sur le marché à l'aide de l'AL/FEM; pour cette raison, les États-Unis font valoir que leur existence continue de dépendre de l'AL/FEM.[2631]

6.1523. Pour examiner le bien-fondé des positions des parties, nous jugeons utile de commencer par rappeler le passage suivant du rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, qui fournit selon nous des indications importantes pour l'analyse du lien de causalité qui doit être effectuée dans la présente procédure de mise en conformité, y compris en ce qui concerne la question de la non-imputation:

[2627] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 776.

[2628] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 910.

[2629] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 770 à 798; et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 773 à 779 (faisant référence d'un bout à l'autre, entre autres, à la déclaration relative à la production de l'A320 (pièce EU-11) (RCC/RCES); et à la déclaration relative à la commercialisation de l'A320 (pièce EU-9) (RCC)).

[2630] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 507 à 515 (citant, entre autres, le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1940, 7.1941, 7.1984 et 7.1993; le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1266 à 1300; et la déclaration de M. Schneider (pièce USA-354) (RCC)).

[2631] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 516 à 524 (citant, entre autres, la déclaration de M. Schneider (pièce USA-354) (RCC); le communiqué de presse d'Airbus, "A320neo Family: Maximum benefit, minimum change", janvier 2012 (pièce USA-355); et "A330 Family Technology", site Web d'Airbus, consulté le 11 octobre 2012 (pièce USA-461)).

> Lorsqu'il sera chargé de déterminer si le lien de causalité en question remplit le critère requis d'un lien de causalité "réel et substantiel", un groupe spécial sera souvent en présence de multiples facteurs qui ont pu contribuer, à des degrés divers, à cet effet. En fait, dans certaines circonstances, il peut apparaître que des facteurs autres que la subvention en cause ont causé un effet particulier sur le marché. Cependant, la simple présence d'autres causes qui contribuent à un effet particulier sur le marché n'empêche pas, en soi, qu'il soit constaté que la subvention est une cause "réelle et substantielle" de cet effet. Par conséquent, dans le cadre de son évaluation du lien de causalité entre la subvention en cause et le (ou les) effet(s) qu'elle est alléguée avoir eu(s), un groupe spécial doit chercher à comprendre les interactions entre la subvention en cause et les divers autres facteurs de causalité, et procéder à une évaluation de leur lien avec les effets pertinents, ainsi que de l'importance relative de la subvention et des autres facteurs pour ce qui est d'entraîner ces effets. Pour constater que la subvention constitue une cause réelle et substantielle, un groupe spécial n'a pas besoin de déterminer que c'est la cause *unique* de cet effet, ni même que c'est la *seule* cause substantielle de cet effet. Il doit toutefois veiller à s'assurer qu'il n'impute pas les effets de ces autres facteurs de causalité aux subventions en cause, et que les autres facteurs de causalité ne diluent pas le lien de causalité entre ces subventions et les effets défavorables allégués de sorte qu'il ne soit pas possible de qualifier ce lien de rapport réel et substantiel de cause à effet. Il peut être constaté que la subvention en cause présente le lien de causalité requis malgré l'existence d'autres causes qui contribuent à produire les phénomènes pertinents sur le marché si, ayant dûment pris en considération tous les autres facteurs contributifs pertinents et leurs effets, le groupe spécial est convaincu qu'il a été démontré que la contribution de la subvention correspond à celle d'une cause réelle et substantielle.[2632] (italique dans l'original; non souligné dans l'original; notes de bas de page omises)

6.1524. Le phénomène sur le marché pertinent que nous examinons dans la présente partie de notre analyse est la présence actuelle sur le marché des versions actuelles de l'A320 et de l'A330. Il ne fait aucun doute dans notre esprit, après avoir examiné attentivement les affirmations des parties et les éléments de preuve y relatifs, que les investissements postérieurs au lancement décrits par l'Union européenne étaient importants et indispensables à la capacité d'Airbus d'améliorer les technologies et les procédés de production associés aux programmes relatifs à l'A320 et l'A330 originaux de manière à pouvoir maintenir leur compétitivité. Néanmoins, nous ne voyons aucune base permettant de conclure que ces investissements ont dilué le lien entre les subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB et la présence sur le marché des familles d'aéronefs A320 et A330 existantes de sorte qu'il n'est pas possible ni approprié de qualifier ce lien de "rapport réel et substantiel de cause à effet".

6.1525. Nous rappelons une fois de plus que, selon les deux scénarios hypothétiques "plausibles", il a été constaté que les effets des subventions AL/FEM pour l'A350XWB expliquaient l'existence même d'Airbus au cours de la période 2001-2006. Étant donné qu'une partie importante des investissements d'Airbus postérieurs au lancement ont été effectués *avant* la fin de 2006, il doit logiquement s'ensuivre qu'ils n'auraient pas pu non plus être effectués en l'absence des effets des subventions AL/FEM contestées. Par exemple, le lancement par Airbus des dérivés A321, A319 et A318 respectivement en 1988, 1993 et 1999 n'aurait pas pu se faire si Airbus n'avait pas aussi lancé et mis sur le marché ses autres modèles de LCA de l'époque, y compris, bien entendu, l'A320 original, avec l'aide de l'AL/FEM. De même, il n'y aurait eu aucune raison de mettre en place des chaînes d'assemblage final additionnelles pour l'A320 à Hambourg et Toulouse entre 1993 et 2005 si Airbus n'avait pas lancé et mis sur le marché l'A320 original en s'appuyant sur les effets directs et indirects de l'AL/FEM. Par conséquent, les constatations adoptées dans la procédure initiale établissent nécessairement que les investissements postérieurs au lancement qui ont été effectués avant la fin de 2006 et, par conséquent, la présence sur le marché des versions améliorées de l'A320 et de l'A330 dépendaient des effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB.

6.1526. À notre avis, cela est également vrai pour les investissements postérieurs au lancement dont l'Union européenne indique qu'ils ont été effectués *après* la fin de 2006. Tout d'abord, comme

[2632] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphe 914. L'Organe d'appel a repris essentiellement la même déclaration au paragraphe 984 du même rapport.

il est indiqué ailleurs dans le présent rapport, l'Union européenne ne fait pas valoir dans la présente procédure qu'une société Airbus non subventionnée aurait commencé à exister à un moment donné après la fin de 2006. Deuxièmement, et en tout état de cause, on voit mal comment une société Airbus non subventionnée entrant sur le marché des LCA en 2007 seulement (au plus tôt) aurait été en mesure de développer le savoir-faire technique et d'avoir la solidité financière nécessaires pour lancer et mettre sur le marché deux aéronefs comparables à ceux pour lesquels elle a décidé de réaliser les investissements postérieurs à 2006. En effet, il est difficile d'envisager une telle circonstance même selon les scénarios hypothétiques "improbables" présentés dans la procédure initiale, où Airbus aurait existé en tant que concurrent "beaucoup plus faible" disposant "au mieux d'une gamme plus limitée de modèles de LCA à offrir". À cet égard, nous rappelons que l'Organe d'appel a constaté qu'il n'y avait aucune base factuelle étayant les affirmations faites par l'Union européenne dans la procédure initiale concernant la capacité d'Airbus de lancer un aéronef de type A320 et un aéronef de type A330 en 1987 et 1991 respectivement. Par conséquent, même à supposer pour les besoins de l'argumentation qu'une société Airbus non subventionnée ait pu lancer ces aéronefs peu après 1987 et 1991, elle n'aurait pas eu la même expérience accumulée ni la même solidité financière qui lui ont permis d'effectuer tous les investissements postérieurs au lancement indiqués par l'Union européenne. Il s'ensuit donc que, selon n'importe lequel des quatre scénarios hypothétiques pertinents, Airbus n'aurait pas pu développer l'A320neo ni apporter les mêmes améliorations concernant le poids maximal au décollage et l'efficacité énergétique de l'A330 original en l'absence des effets directs et indirects de l'AL/FEM.

6.1527. Par conséquent, nous ne pouvons pas admettre les arguments de l'Union européenne concernant les investissements postérieurs au lancement, et nous constatons que ces investissements, bien qu'importants et indispensables à la capacité d'Airbus d'améliorer les programmes relatifs à l'A320 et à l'A330, n'ont pas dilué le lien de causalité entre les effets de "création de produits" des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB et la présence actuelle sur le marché des familles A320 et A330 de sorte qu'il ne soit pas possible ni approprié de qualifier ce lien de "rapport réel et substantiel de cause à effet". Par conséquent, nous constatons que les effets directs et indirects des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB continuent d'être une cause "réelle et substantielle" de la présence sur le marché des versions actuelles des familles A320 et A330, bien que, à l'évidence, ils n'en soient pas l'unique cause.

Conclusion

6.1528. Les constatations et recommandations adoptées dans la procédure initiale établissent que les effets directs et indirects des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB sur la présence sur le marché des familles de LCA A320, A330 et A380 d'Airbus étaient profonds et durables, et expliquent (selon les quatre scénarios hypothétiques) l'existence même de la gamme complète de LCA d'Airbus qui était effectivement vendue au cours de la période 2001-2006. Comme nous l'avons indiqué plus haut, toutefois, les effets directs et indirects des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB ne persisteront pas indéfiniment, mais diminueront et cesseront finalement de différentes façons et à des degrés divers en fonction de la mesure dans laquelle la présence constante sur le marché d'un modèle particulier de LCA d'Airbus continue d'être liée, par un rapport réel et substantiel de cause à effet, à l'octroi d'une AL/FEM spécifiquement désignée et/ou aux effets d'"apprentissage", de gamme et financiers associés à une ou plusieurs autres mesures d'AL/FEM. Pour chaque modèle de LCA d'Airbus, la substance de ce lien sera définie non seulement par la nature des effets directs et indirects particuliers des subventions AL/FEM facilitant sa présence sur le marché, mais aussi par les *événements* qui pourront, avec le temps, diluer l'incidence de ces effets, dans certains cas, jusqu'au point où il ne pourra plus être satisfait au critère du lien de causalité "réel et substantiel".

6.1529. En définitive, donc, la mesure dans laquelle les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB peuvent se dissiper avec le temps sera une question factuelle. Néanmoins, il est possible d'envisager un certain nombre de scénarios différents selon lesquels les effets de "création de produits" des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB pourraient fort bien cesser. Un de ces scénarios possibles pourrait être le lancement de nouveaux modèles *non subventionnés* de LCA d'Airbus. L'introduction d'un nouveau modèle *non subventionné* de LCA d'Airbus garantirait que la présence sur le marché de cet aéronef ne pourrait pas être imputable aux *effets directs* de l'AL/FEM. Toutefois, en raison des caractéristiques particulières de la production des LCA, il est fort peu probable qu'un nouveau modèle non subventionné de LCA d'Airbus puisse être lancé aujourd'hui en l'absence des effets d'"apprentissage", de gamme et

financiers associés aux subventions AL/FEM accordées pour certains modèles antérieurs de LCA (mais pas nécessairement pour tous). En effet, comme cela a déjà été indiqué, il n'est pas contesté que les effets d'"apprentissage" sont fondamentaux pour l'existence même de tout producteur compétitif de LCA. Par contre, si un *deuxième* modèle non subventionné de LCA devait être développé, il serait possible que les *effets indirects* des subventions AL/FEM accordées pour le développement de modèles antérieurs de LCA jouent un rôle relativement peu important dans son lancement et sa mise sur le marché par rapport au *premier* nouveau modèle non subventionné de LCA d'Airbus. L'incidence des mêmes *effets indirects* sur un *troisième* nouveau modèle non subventionné de LCA d'Airbus serait encore moins prononcée car le développement de cet aéronef serait fort probablement basé principalement sur les effets d'"apprentissage", de gamme et financiers générés par les *premier* et *deuxième* modèles *non subventionnés* de LCA d'Airbus.

6.1530. Le retrait du marché d'un LCA *subventionné* d'Airbus ou une modification importante de sa conception ou de ses principales caractéristiques de fonctionnement pourraient peut-être aussi faire diminuer ou, dans certains cas, cesser les effets de "création de produits" d'une ou plusieurs des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB. La suppression d'un programme de LCA qui n'aurait pas existé en l'absence des subventions AL/FEM implique que d'autres modèles existants ou futurs de LCA d'Airbus ne bénéficieraient plus des effets d'"apprentissage", de gamme ou financiers *additionnels* qui auraient été générés par ce programme s'il avait continué. Ainsi, par exemple, la suppression des programmes relatifs à l'A300/A310 en 2007 aurait entraîné la cessation des effets indirects *additionnels* de ces subventions, de sorte que les modèles de LCA d'Airbus les plus récents n'auraient bénéficié que des effets indirects générés dans le passé qui continuaient de faciliter leur présence actuelle sur le marché.[2633] De même, dans la mesure où un modèle *subventionné existant* de LCA d'Airbus peut être modifié et amélioré grâce à des innovations qui n'ont pas de rapport avec la gamme existante de LCA subventionnés d'Airbus (en ce sens que ces innovations auraient été développées en l'absence des effets des subventions AL/FEM), il est également évident qu'avec le temps, les effets directs et indirects des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB diminueront progressivement jusqu'au point où ils ne pourront plus satisfaire au critère du lien de causalité "réel et substantiel".

6.1531. Toutefois, comme les constatations que nous avons formulées dans la présente sous-section de notre rapport l'indiquent, nous ne sommes pas convaincus que le lien de causalité entre les subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB et la présence actuelle sur le marché de l'A320, de l'A330 et de l'A380 a été réduit à un rapport moins que "réel et substantiel" de cause à effet. À la différence de l'Union européenne, nous ne voyons pas comment les arguments et éléments de preuve avancés dans la présente procédure démontrent que le simple temps écoulé ou les quelques événements dont l'Union européenne a dit qu'ils s'étaient produits depuis le début de 2007 (ou même avant cela) ont érodé d'une manière importante le lien de causalité dont l'existence a été constatée dans la procédure initiale jusqu'à la fin de 2006 par suite des effets profonds et durables des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB.

6.1532. Premièrement, nous avons constaté que la fin des "durées de vie" *ex ante* de la plupart des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB n'avait pas fait cesser les effets de ces subventions, et cette conclusion est compatible avec les constatations relatives au lien de causalité adoptées qui ont été formulées dans la procédure initiale et découle logiquement de ces constatations. De plus, comme nous l'avons expliqué dans les paragraphes précédents, le fait que les subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB sont, de par leur nature fondamentale, "créatrices de produits" signifie que leurs effets persisteront probablement aussi longtemps que la présence sur le marché de l'un quelconque des modèles de LCA d'Airbus continuera d'être liée à ces effets au moyen d'un rapport réel et substantiel de cause à effet. Ainsi, en l'absence de tout événement ou élément nouveau à même de rompre le lien de causalité réel et substantiel dont l'existence a été constatée dans la procédure initiale, le même lien de causalité entre les effets directs et indirects des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB et l'A320, l'A330 et l'A380 doit continuer d'exister aujourd'hui. Au vu de cela, nous ne voyons aucune base factuelle permettant d'admettre que le *simple temps écoulé* a réduit les effets de "création de produits" des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB uniquement à une cause lointaine ou insignifiante de la présence constante sur le marché de ces modèles de LCA d'Airbus.

[2633] Pour ce qui est de l'incidence des effets indirects de l'AL/FEM pour l'A300/A310 sur le lancement et la mise sur le marché de l'A350XWB, voir plus loin les notes de bas de page 3222 et 3248.

6.1533. Deuxièmement, il ne fait aucun doute (et, d'ailleurs, l'Union européenne ne nie pas) que, bien qu'ils aient été importants et indispensables à la capacité d'Airbus d'améliorer les technologies et les procédés de production associés aux programmes relatifs à l'A320 et l'A330 originaux, les investissements postérieurs au lancement indiqués par l'Union européenne n'auraient pas été effectués *en l'absence des effets des subventions AL/FEM*. Ainsi, pour les raisons exposées plus en détail dans l'analyse que nous avons faite plus haut, les investissements postérieurs au lancement effectués par Airbus aux fins des programmes relatifs à l'A320 et l'A330 originaux font, au mieux, simplement partie des raisons pour lesquelles Airbus est aujourd'hui présente sur les marchés des LCA monocouloirs et bicouloirs avec les versions actuelles de l'A320 et de l'A330. Selon notre évaluation, ces investissements n'ont pas dilué le lien de causalité réel et substantiel entre les subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB et les versions actuelles de l'A320 et de l'A330 parce que, en fin de compte, ces versions étaient elles-mêmes intrinsèquement liées aux programmes relatifs à l'A320 et l'A330 originaux qui dépendaient de l'AL/FEM et, par conséquent, à l'existence même d'Airbus.

6.1534. Enfin, il est évident que la présence constante sur le marché de l'A320, de l'A330 et de l'A380 doit être imputable à un facteur ou une combinaison de facteurs donné. La production de LCA est une entreprise très complexe et coûteuse, qui exige l'investissement de ressources financières considérables et, pour que la compétitivité et le succès soient assurés, des années de connaissances et d'expérience accumulées. Les constatations relatives au lien de causalité adoptées dans la procédure initiale établissaient que, selon les quatre scénarios hypothétiques, la présence sur le marché des modèles de LCA d'Airbus pertinents vendus au cours de la période 2001-2006 pouvait être expliquée par les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB. Rien de ce que l'Union européenne a fait valoir dans la présente procédure ne nous amène à penser que d'autres facteurs quelconques peuvent expliquer la présence actuelle sur le marché de l'A320, de l'A330 et de l'A380 d'une manière qui réduit le lien de causalité dont l'existence a été constatée dans la procédure initiale à un lien qui ne continue pas aujourd'hui de satisfaire au critère du lien de causalité réel et substantiel. D'ailleurs, nous rappelons à cet égard que l'Union européenne n'a même pas fait valoir qu'Airbus aurait commencé à exister après la période 2001-2006 en l'absence des effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB. L'Union européenne n'a pas non plus fait valoir qu'une société Airbus non subventionnée "beaucoup plus faible", disposant "au mieux d'une gamme plus limitée de modèles de LCA à offrir"[2634] pendant la période 2001-2006, aurait pu développer une gamme de LCA identique ou comparable à celle qu'elle offre aujourd'hui. Au lieu de cela, l'argument essentiel qu'elle avance en réponse aux allégations des États-Unis concernant les effets actuels "sur les produits" des subventions AL/FEM contestées est centré sur son point de vue selon lequel "le temps écoulé, et les événements qui se sont produits pendant ce temps, doivent, *en droit*, aboutir à la dissipation des effets défavorables".[2635] Nous avons soigneusement examiné les arguments de l'Union européenne et les éléments de preuve qu'elle a présentés pour étayer sa position, et constaté que, eu égard à la nature des effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB, tels qu'ils ont été décrits dans la procédure initiale et précisés davantage dans l'analyse que nous avons faite plus haut, ils n'étaient pas convaincants d'un point de vue factuel. Par conséquent, pour toutes les raisons qui précèdent, nous constatons que les effets directs et indirects des subventions AL/FEM pour l'A350XWB continuent d'être une cause réelle et substantielle de la présence actuelle sur le marché des familles A320, A330 et A380. En d'autres termes, nous constatons qu'en l'absence des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB, Airbus ne vendrait pas ces aéronefs aujourd'hui.

Effets de l'AL/FEM "sur les produits" – A350XWB

Introduction

6.1535. Les parties ont avancé de nombreux arguments concernant la question de savoir si l'AL/FEM avait permis à Airbus de lancer et mettre sur le marché l'A350XWB comme elle l'avait fait et au moment où elle l'avait fait, présentant un volume important d'éléments de preuve, y compris de nombreux rapports d'expert détaillés et volumineux établis spécifiquement aux fins de la présente procédure. Dans leurs argumentations, les parties ont traité les effets de l'AL/FEM sur la présence actuelle sur le marché de l'A350XWB en examinant si cet aéronef aurait pu être lancé en

[2634] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1984 et 7.1993.

[2635] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 593. (pas d'italique dans l'original; note de bas de page omise)

décembre 2006 et mis sur le marché par Airbus en l'absence des incidences individuelles et/ou combinées des *effets directs* des subventions AL/FEM pour l'A350XWB et des *effets indirects* des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB. À notre avis, toutefois, selon les scénarios hypothétiques "plausibles" adoptés dans la procédure initiale comme *point de départ* de l'analyse des effets, une société Airbus non subventionnée n'aurait pas pu lancer l'A350XWB à la fin de 2006, pour la simple raison qu'une société Airbus non subventionnée n'aurait pas existé en 2006; de plus, nous ne disposons pas d'éléments de preuve donnant à penser (et d'ailleurs, l'Union européenne ne fait pas valoir) qu'une société Airbus non subventionnée aurait commencé à exister à un moment quelconque par la suite. Par conséquent, selon les scénarios hypothétiques "plausibles" concernant les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB, il ne fait aucun doute que l'A350XWB n'aurait pas pu être lancé et mis sur le marché en l'absence d'AL/FEM. Nous sommes donc d'accord avec les États-Unis lorsqu'ils font valoir que, eu égard aux scénarios hypothétiques "plausibles" adoptés dans la procédure initiale, il serait "logiquement … impossible pour une société Airbus inexistante … de lancer l'A350XWB en 2006".[2636]

6.1536. Bien que nous estimions que nos vues sur le bien-fondé des arguments des parties dans le contexte des scénarios hypothétiques "plausibles" constituent une base suffisante pour trancher les questions pertinentes aux fins de cette partie de nos constatations dans le présent différend sur la mise en conformité[2637], conformément à l'approche adoptée dans la procédure initiale pour l'évaluation du bien-fondé des affirmations des États-Unis concernant les effets "sur les produits" allégués de l'AL/FEM, nous évaluerons les effets de l'AL/FEM sur la capacité d'Airbus de lancer et mettre sur le marché l'A350XWB en utilisant aussi les scénarios hypothétiques "*improbables*" jusqu'à la fin de 2006 comme point de départ de notre analyse. Ainsi, dans les sous-sections suivantes, nous examinons dans quelle mesure le concurrent Airbus non subventionné qui existerait dans les scénarios hypothétiques "improbables" aurait lancé et mis sur le marché un programme d'aéronef aussi coûteux et technologiquement complexe que celui de l'A350XWB. Avant de le faire, toutefois, nous pensons qu'il est important de préciser le cadre analytique que nous comptons utiliser pour répondre à cette question.

6.1537. Les arguments des parties concernant les incidences des subventions AL/FEM sur le programme relatif à l'A350XWB (et en particulier ceux de l'Union européenne) ont été massivement centrés sur la démonstration de la mesure dans laquelle la société Airbus *subventionnée* qui *existait effectivement* pendant les années comprises entre 2006 et 2010 aurait pu lancer et mettre sur le marché l'A350XWB en l'absence des incidences individuelles et/ou combinées des *effets directs* des subventions AL/FEM pour l'A350XWB et des *effets indirects* des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB. En d'autres termes, les arguments des parties ont cherché à expliquer les incidences de l'AL/FEM sur le programme relatif à l'A350XWB à la lumière d'une hypothèse qui est différente de celle qui constitue le fondement de la question que nous avons posée. En effet, aucune des parties n'a avancé d'arguments concernant la capacité de l'entité Airbus qui existerait dans les scénarios hypothétiques "improbables" de lancer et mettre sur le marché l'A350XWB. Néanmoins, en comprenant les incidences de l'AL/FEM sur la société Airbus *subventionnée* qui *existait effectivement* pendant la période 2006-2010, on peut faire des inférences concernant la mesure dans laquelle la société Airbus non subventionnée qui existerait dans les scénarios hypothétiques "improbables" aurait pu faire la même chose. Cela tient au fait que la société Airbus non subventionnée opérant selon les hypothèses "improbables" serait, par définition, un concurrent "beaucoup plus faible" "disposant au mieux d'une gamme plus limitée de modèles de LCA à offrir" par rapport à la société Airbus qui existait effectivement.[2638]

6.1538. Compte tenu de ce cadre analytique, nous évaluons maintenant le bien-fondé des arguments des parties. Une fois de plus, comme nous avons déjà conclu que, si nous prenions les deux scénarios hypothétiques "plausibles" comme point de départ de notre analyse, l'A350XWB n'aurait pas pu être lancé et mis sur le marché comme il l'a été et au moment où il l'a été en l'absence d'AL/FEM, nous effectuons l'analyse suivante uniquement afin de comprendre si la société Airbus *non subventionnée* qui aurait existé dans les scénarios hypothétiques "*improbables*" aurait pu lancer et mettre sur le marché un aéronef identique ou comparable. Nous évaluons tout

[2636] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 395.
[2637] Voir plus haut les paragraphes 6.1475 à 6.1479.
[2638] Nous décrivons certaines caractéristiques de la société Airbus non subventionnée qui, à notre avis, aurait existé dans les scénarios hypothétiques "improbables" de manière plus détaillée plus loin aux paragraphes 6.1718 à 6.1722.

d'abord le bien-fondé des affirmations des parties concernant les incidences des *effets directs* des subventions AL/FEM pour l'A350XWB sur le programme relatif à l'A350XWB.

Question de savoir si Airbus aurait lancé et mis sur le marché l'A350XWB dans les scénarios hypothétiques "improbables"

Incidence des *effets directs* de l'AL/FEM pour l'A350XWB

6.1539. Dans la présente sous-section, nous examinons l'incidence des *effets directs* des subventions AL/FEM pour l'A350XWB sur la capacité de la société Airbus qui *existait effectivement* pendant la période 2006-2010 de lancer et mettre sur le marché l'A350XWB comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait, dans le cadre de notre examen de la question de savoir si une société Airbus non subventionnée "beaucoup plus faible" (c'est-à-dire la société Airbus qui existerait dans les scénarios hypothétiques "improbables") aurait pu lancer un aéronef identique ou comparable.

6.1540. Pour présenter leurs positions respectives sur l'incidence des *effets directs* de l'AL/FEM pour l'A350XWB, les parties se sont appuyées sur un éventail large et complexe d'éléments de preuve. Ces éléments de preuve concernent des événements qui se sont produits sur une période de plusieurs années en rapport avec le programme relatif à l'A350XWB, et certains d'entre eux portent sur de multiples questions. Alors, avant d'examiner le bien-fondé des affirmations des parties, nous pensons qu'il est utile de situer tout d'abord tous ces éléments de preuve dans un contexte valable. À cette fin, nous scindons notre analyse en deux parties. Premièrement, sur la base des éléments de preuve pertinents figurant dans le dossier, nous exposons le contexte factuel du lancement et de la mise sur le marché de l'A350XWB sous la forme d'un exposé chronologique du déroulement du programme relatif à l'A350XWB depuis ses origines jusqu'à la période durant laquelle les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB ont été conclus (la période de conclusion des contrats). Deuxièmement, eu égard à notre conception du programme relatif à l'A350XWB résultant de cet exposé, nous évaluons le bien-fondé des arguments des parties concernant l'incidence des *effets directs* de l'AL/FEM pour l'A350XWB sur la capacité de la société Airbus qui *existait effectivement* au cours de la période 2006-2010 de lancer et mettre sur le marché le programme relatif à l'A350XWB.

a Contexte

i Période antérieure au lancement

6.1541. Dans la présente sous-section, nous examinons les événements entourant le programme relatif à l'A350XWB qui se sont produits avant le lancement de cet aéronef, c'est-à-dire avant le 1er décembre 2006. À notre avis, les éléments de preuve relatifs à cette période concernent principalement trois questions importantes: a) les origines du programme relatif à l'A350XWB; b) l'état de développement du programme relatif à l'A350XWB jusqu'au lancement; et c) la situation financière d'Airbus et d'EADS jusqu'au lancement.

Origines de l'A350XWB

6.1542. Comme il est indiqué ailleurs dans le présent rapport[2639], l'A350XWB n'a pas surgi du néant. Il s'agit en fait d'une version remaniée de l'A350 original. Nous rappelons que, dans la procédure initiale, les États-Unis ont contesté ce qu'ils ont qualifié de mesures d'AL/FEM visant l'A350 original. Le Groupe spécial initial a constaté que les États-Unis ne pouvaient pas contester ces mesures parce qu'elles n'existaient pas au moment de son établissement.[2640] Avant de formuler cette constatation, toutefois, il a expliqué qu'"Airbus {avait} lancé … l'A350 {original} en décembre 2004" et que des articles de presse présentaient cet aéronef "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)".[2641]

[2639] Voir plus haut les paragraphes 6.53 et 6.54.
[2640] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.314.
[2641] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.296. (notes de bas de page omises)

6.1543. Des éléments de preuve indiquent, et les parties conviennent, qu'au début de 2006, l'A350 original n'avait plus la faveur du marché. Selon des articles de presse, 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.[2642] 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".[2643]

6.1544. Quel qu'ait été le LCA bicouloir qu'Airbus avait décidé de mettre en œuvre, toutefois, il était évident que le temps pressait. Les ventes d'A330 et d'A340 baissaient fortement à cette époque en raison de la concurrence de Boeing. L'Union européenne a expliqué que 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.[2644] 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.[2645] 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.[2646] Selon l'Union européenne, ces faits "montraient bien que les aéronefs d'Airbus sur le marché des bicouloirs avaient perdu leur avantage concurrentiel sur le 787 de Boeing"[2647], lequel, en 2006, aurait eu une avance sur le plan du développement d'environ deux ans par rapport à tout programme de LCA d'Airbus susceptible de remplacer l'A350 original.

6.1545. La décision de supprimer le programme relatif à l'A350 original en faveur d'un LCA bicouloir remanié qui pourrait concurrencer efficacement les 787 et 777 de Boeing était toutefois une décision trop coûteuse pour être prise à la légère. Les données versées au dossier indiquent qu'il était prévu que l'A350 original coûterait environ 4 milliards d'euros, soit 5,06 milliards de dollars EU.[2648] En mars 2006, M. Steven Udvar-Hazy, Président et Directeur général de la deuxième société de location d'avions du monde, a prévenu que la décision de mettre en œuvre une version remaniée de l'A350 était "probablement une décision qui coûter{ait} entre 8 et 10 milliards de dollars", soit environ le double du coût de l'A350 original.[2649] En fait, cette stratégie apparaissait si coûteuse qu'en mars 2006, il a été dit que certains "{a}nalystes … doutaient qu'Airbus puisse se permettre de mettre en œuvre un nouveau programme d'aéronef complet".[2650] Néanmoins, à mesure que le printemps et l'été 2006 avançaient, des signes de plus en plus nombreux indiquaient qu'Airbus envisageait d'abandonner le programme relatif à l'A350 original.

[2642] Voir, par exemple, Dominic Gates, "Airplane Kingpins tell Airbus: Overhaul A350", *The Seattle Times*, 29 mars 2006 (pièce USA-24); "Time for a new, improved model: Airbus gets to work on its medium-sized aircraft, but deeper problems remain", *The Economist*, 20 juillet 2006 (pièce USA-28); "Airbus to decide by July on A350 design" *Seattle Post - Intel*, 16 mai 2006 (pièce USA-356); et déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 6.

[2643] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1113. (notes de bas de page omises)

[2644] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1108.

[2645] "Time for a new, improved model: Airbus gets to work on its medium-sized aircraft, but deeper problems remain", *The Economist*, 20 juillet 2006 (pièce USA-28).

[2646] "Time for a new, improved model: Airbus gets to work on its medium-sized aircraft, but deeper problems remain", *The Economist*, 20 juillet 2006 (pièce USA-28).

[2647] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1108.

[2648] Robert Wall, "A350 Faces Busy Time Until Industrial Launch", *Aviation Week & Space Technology*, 20 juin 2005 (pièce initiale US-83) (pièce USA-23) (chiffrant le coût à 4,35 milliards d'euros); Katrin Bennhold, "Airbus looks likely to seek state assistance", *International Herald Tribune*, 18 juin 2006 (pièce USA-357) (chiffrant le coût à 4 milliards d'euros); et rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.296 ("Les coûts de développement initialement budgétisés pour l'A350 s'élevaient à environ 4 milliards d'euros."). (note de bas de page omise)

[2649] Dominic Gates, "Airplane Kingpins tell Airbus: Overhaul A350", *The Seattle Times*, 29 mars 2006 (pièce USA-24). Voir aussi Katrin Bennhold, "Airbus looks likely to seek state assistance", *International Herald Tribune*, 18 juin 2006 (pièce USA-357) (indiquant que le développement de l'A350XWB pourrait coûter deux fois plus cher que celui de l'A350 original).

[2650] Dominic Gates, "Airplane Kingpins tell Airbus: Overhaul A350", *The Seattle Times*, 29 mars 2006 (pièce USA-24).

En mai 2006, le co-Directeur général d'EADS de l'époque, Noël Forgeard, aurait déclaré que cette décision ""dev{ait} être prise avant le Salon de l'aéronautique de Farnborough en juillet {2006}"".[2651]

6.1546. Comme M. Forgeard l'avait prévu, Airbus a dévoilé publiquement le concept de l'A350XWB au Salon de l'aéronautique de Farnborough en juillet 2006.[2652] Par rapport à l'A350 original, l'A350XWB devait avoir un fuselage plus large et en composites, des ailes en composites plus grandes, une vitesse de croisière plus élevée et des moteurs plus puissants, entre autres choses.[2653] Des articles de presse ont dit de l'A350XWB qu'il s'agissait d'un remaniement "radical"[2654] et "spectaculaire"[2655] de l'A350 original qui serait principalement en concurrence avec les 777 et 787 de Boeing.[2656]

Évolution du développement avant le lancement

6.1547. Du fait peut-être de l'urgence de produire un aéronef bicouloir qui pourrait davantage concurrencer les aéronefs bicouloirs alors offerts par Boeing que l'A330 et l'A340 ne le pouvaient, Airbus a dévoilé publiquement l'A350XWB en juillet 2006 sans être encore suffisamment sûre d'avoir l'expertise technique voulue pour construire l'A350XWB comme prévu – en particulier s'agissant de l'utilisation intensive de matériaux composites – afin de rendre possible une décision de lancement.[2657] Elle a donc cherché à finaliser cette détermination avant qu'EADS ne prenne une décision de lancement formelle concernant l'aéronef.

6.1548. Airbus a fait cela dans le contexte du programme DARE.[2658] Dans la déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, il est expliqué que, avant l'avènement de l'A350XWB, Airbus utilisait un processus de conception et de production appelé "Develop New Aircraft" (DNA).[2659] Or, elle jugeait ce processus trop lent pour l'utiliser pour l'A350XWB, qu'elle avait l'intention de produire rapidement "afin de réagir aussi vite qu'il était raisonnablement possible de le faire à la menace concurrentielle que représentait le 787 de Boeing".[2660] Elle a donc utilisé un nouveau "processus de conception et de production intensif en phase initiale" pour l'A350XWB, appelé DARE, qui garantirait que l'A350XWB atteigne "un niveau de maturité donné sur le plan de la conception beaucoup plus tôt que celui auquel Airbus était parvenue lors du développement des aéronefs antérieurs".[2661]

6.1549. Pour contrôler le processus DARE accéléré, DARE définit certains jalons, appelés "jalons de maturité" (MG), "lors desquels différents aspects du développement des produits sont mesurés et évalués indépendamment aux fins de l'adoption de décisions essentielles".[2662] Dans la déclaration de l'ingénieur en chef, il est expliqué qu'Airbus techniquement a en fait mené à bien la première phase du développement de l'A350XWB de 2004 à 2006, période au cours de laquelle elle "a évalué la faisabilité de diverses options de conception pour {ce qui allait finalement devenir} l'A350XWB".[2663] Toutefois, Airbus a formellement mis en place le programme DARE à une

[2651] "Airbus to decide by July on A350 design" *Seattle Post - Intel*, 16 mai 2006 (pièce USA-356).
[2652] Voir, par exemple, Goldman Sachs Investment Analysis, *A350: Not an option but essential for Airbus' future, in our view*, 21 novembre 2006, pages 20 à 22 (pièce USA-30), page 20; et UK House of Commons Hansard, written answers for 24 July 2006 (pièce initiale US-141) (pièce USA-31).
[2653] Guy Norris, "Airline criticism of Airbus A350 forces airframer to make radical changes to fuselage, wing and engines", *Flight International*, 8 mai 2006 (pièce USA-26).
[2654] Goldman Sachs Investment Analysis, *A350: Not an option but essential for Airbus' future, in our view*, 21 novembre 2006, pages 20 à 22 (pièce USA-30).
[2655] Guy Norris, "Airline criticism of Airbus A350 forces airframer to make radical changes to fuselage, wing and engines", *Flight International*, 8 mai 2006 (pièce USA-26).
[2656] Voir, par exemple, Guy Norris, "Airline criticism of Airbus A350 forces airframer to make radical changes to fuselage, wing and engines", *Flight International*, 8 mai 2006 (pièce USA-26); Scott Hamilton, "A350 Redesign Threatens Boeing 777; Boeing prepares 787 for Challenge", *Leeham.net*, 6 juin 2006 (pièce initiale US-141) (pièce USA-27); et Goldman Sachs Investment Analysis, *A350: Not an option but essential for Airbus' future, in our view*, 21 novembre 2006, pages 20 à 22 (pièce USA-30).
[2657] Voir, par exemple, la déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 14, 15 et 43.
[2658] Pour une analyse du programme DARE, voir plus haut les paragraphes 6.498 et suivants.
[2659] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 40.
[2660] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 36.
[2661] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 33.
[2662] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 38.
[2663] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 42.

date ultérieure qui est RCES.[2664] À cette époque, faisant apparemment fond sur les travaux qu'elle avait effectués avec l'A350 original, Airbus a amorcé le processus d'évaluation dit "MG3".[2665] Cette évaluation impliquait certaines activités de conception ainsi que d'autres décisions préliminaires concernant le processus de construction de l'A350XWB.[2666] L'évaluation MG3 a pris fin avant le lancement, à une date qui est RCES[2667], avec le "figement du concept" de l'A350XWB.[2668] Ainsi, selon la déclaration de l'ingénieur en chef, le 1er décembre 2006, Airbus avait déterminé avec un degré de certitude apparemment acceptable qu'elle avait la capacité technique de produire l'A350XWB, ce qui faisait que l'aéronef était prêt à être lancé.[2669]

Situation financière d'Airbus/EADS avant le lancement

6.1550. Même si Airbus avait déterminé qu'elle souhaitait mettre en œuvre le programme relatif à l'A350XWB et avait la capacité technique de le faire, elle devait encore s'assurer qu'elle pouvait financer le programme avant de prendre une décision de lancement.[2670] Comme il est indiqué plus haut, le coût du lancement d'un A350 remanié capable de concurrencer efficacement Boeing était censé être considérable, un analyste du secteur de renom ayant estimé que ce coût serait de l'ordre de 8 à 10 milliards de dollars EU, soit environ le double du coût prévu de l'A350 original. Outre la prudence dont on s'attendrait à ce que toute société commerciale opérant dans la branche de production des LCA fasse dûment preuve en temps normal au moment de décider d'effectuer ou non un investissement aussi coûteux, Airbus devait aussi prendre en considération un certain nombre de difficultés financières avec lesquelles elle était aux prises à cette époque.

6.1551. Premièrement, au cours de la période antérieure au lancement, il a été dit qu'Airbus avait "{eu} du mal à mener à bien l'A380 et l'avion de transport militaire A400M".[2671] Il apparaît que la situation entourant l'A380 était particulièrement grave. Des problèmes associés à la production de cet aéronef ont déjà été exposés plus haut dans le présent rapport.[2672] Pour l'instant, nous rappelons qu'Airbus a d'abord annoncé un retard de six mois dans le calendrier de livraison de l'A380 en 2005.[2673] En juin 2006 – mois précédant le dévoilement par Airbus de l'A350XWB au Salon de l'aéronautique de Farnborough –, Airbus a annoncé un deuxième retard de six mois dans le calendrier de livraison de l'A380, dont on a dit qu'il devrait lui coûter plusieurs centaines de millions d'euros.[2674] Puis, trois mois après le dévoilement de l'A350XWB, en octobre 2006, Airbus a annoncé un troisième retard d'une année supplémentaire dans le programme relatif à l'A380.[2675] Les coûts de ces nombreux retards ont pris plusieurs formes. Premièrement, les problèmes de production ont entraîné une augmentation des coûts de développement de l'A380.[2676]

[2664] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 43 (ligne 1).

[2665] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 43. Voir aussi la première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1118.

[2666] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 24 (identifiant les questions essentielles traitées par Airbus pendant l'évaluation MG3), 27 (idem) et 43 (idem).

[2667] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 43 (ligne 3).

[2668] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 43.

[2669] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 43. Voir aussi la première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1118.

[2670] Voir Goldman Sachs Investment Analysis, *A350: Not an option but essential for Airbus' future, in our view*, 21 novembre 2006, pages 20 à 22 (pièce USA-30), page 20 (indiquant qu'"EADS a dit clairement qu'elle ne consentirait à lancer l'A350{XWB} que lorsqu'elle serait convaincue que les fonds et le personnel nécessaires au développement seraient assurés").

[2671] Dominic Gates, "Airplane Kingpins tell Airbus: Overhaul A350", *The Seattle Times*, 29 mars 2006 (pièce USA-24).

[2672] Pour une analyse des problèmes de développement et de production de l'A380, voir plus haut les paragraphes 6.509 et suivants.

[2673] Katrin Bennhold, "Airbus looks likely to seek state assistance", *International Herald Tribune*, 18 juin 2006 (pièce USA-357) (indiquant que des problèmes de production survenus en 2005 ont entraîné un "premier retard de six mois" pour l'A380).

[2674] Katrin Bennhold, "Airbus looks likely to seek state assistance", *International Herald Tribune*, 18 juin 2006 (pièce USA-357); et David Gow, "BAE's plan to sell Airbus stake in jeopardy", *The Guardian*, 3 juillet 2006 (pièce USA-415).

[2675] Aaron Karp, "Airbus/EADS officials concede Boeing advantage, question A350 viability", *Air Transport World Daily News*, 6 octobre 2006 (pièce USA-9).

[2676] Voir, en général, Mario Heinen, Premier Vice-Président d'Airbus responsable du programme A380, "The A380 Program", présentation d'EADS/Airbus, Global Investor Forum, 19 et 20 octobre 2006

Deuxièmement, les problèmes ont amené certains clients d'Airbus à annuler toutes leurs commandes d'A380 et ont également obligé la société à payer de fortes pénalités contractuelles aux acheteurs d'A380 du fait des retards de livraison.[2677] Troisièmement, comme les clients d'Airbus paient en général une partie importante du prix de vente au moment de la livraison du LCA acheté[2678], ces retards dans le programme signifiaient qu'Airbus percevrait certaines recettes générées par le programme relatif à l'A380 plus tard que prévu pour les A380 qu'elle finirait effectivement par livrer.[2679] Des documents d'EADS indiquent que "le bénéfice avant intérêts et impôts d'Airbus a également été réduit de 2,5 milliards d'euros en 2006"[2680], en partie à cause des difficultés concernant l'A380, et un rapport des pouvoirs publics britanniques de 2007 indiquait que, "{e}n partie à cause des dépassements des coûts et des versements effectués à ses clients pour cause de retards de livraison, Airbus {avait} déclaré une perte de 389 millions de livres en 2006".[2681] En fait, les problèmes de l'A380 étaient si graves pour Airbus qu'ils auraient "provoqué une crise de gestion qui s'est soldée par la chute de deux directeurs généraux en moins de quatre mois".[2682]

6.1552. D'autres faits nouveaux ont exercé une pression additionnelle sur les finances d'Airbus. L'affaiblissement du dollar des États-Unis, qui s'était déprécié d'environ 10% par rapport à l'euro de novembre 2005 à novembre 2006, influait sur la rentabilité d'Airbus.[2683] Dans une présentation faite au cours de cette période par M. Harald Wilhem, alors Premier Vice-Président d'Airbus chargé du contrôle, il était noté que la faiblesse du dollar des États-Unis ainsi que des coûts de R&D "importants" alimentaient la "crise" chez Airbus.[2684] De plus, comme il a déjà été indiqué plus haut, les ventes d'A330 et d'A340 étaient en baisse du fait de la pression concurrentielle exercée par Boeing. Dans ces circonstances, "le Directeur général d'Airbus, Christian Streiff, a reconnu qu'{Airbus} {allait} maintenant accuser pendant toute une décennie un retard sur sa rivale Boeing" ""sur le plan du développement et de l'efficacité"".[2685] Le Directeur financier d'EADS et d'Airbus de l'époque, M. Hans Peter Ring, a dit que ""la situation {était} très grave"".[2686]

6.1553. Également à la même époque, M. Tom Enders, alors co-Directeur général d'EADS, a déclaré que "{l}a crise chez Airbus {était} aussi une crise pour {la société mère d'Airbus}

(pièce EU-419), diapositive 18 (passant en revue les nouveaux travaux de développement de l'A380 nécessaires pour remédier aux problèmes de production).

[2677] Voir la pièce USA-569: "À titre d'exemple, à la suite des difficultés de production auxquelles EADS s'est heurtée en 2006 en ce qui concerne son programme relatif à l'A380 ... certains clients ont décidé d'annuler leurs commandes de cet aéronef. De plus, le bénéfice avant intérêts et impôts d'Airbus a également été réduit de 2,5 milliards d'euros en 2006, en partie à cause des pénalités contractuelles qui ont dû être versées à des clients en raison des retards de livraison." (communiqué de presse d'EADS, "A350 XWB launch: EADS Gives Go Ahead for Airbus to Launch the A350 XWB", 1er décembre 2006 (pièce USA-569)).

[2678] Voir, par exemple, le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1719 (expliquant que "{l}'essentiel du prix d'achat {des LCA} est d'ordinaire versé à la livraison").

[2679] Voir aussi les renseignements RCES figurant à la page 19, section 6.4, de l'analyse de rentabilité de l'A380 (pièce EU-20) (RCES).

[2680] "Risk Factors", *EADS Financial Statements and Corporate Governance*, Livre 2, 2006, pages 8 à 13 (pièce USA-496), page 12. Un communiqué de presse d'Airbus datant de février 2007 précise qu'Airbus a déclaré un bénéfice avant intérêts et impôts négatif pour 2006 et, "à la suite des retards concernant l'A380, fait face à d'importants besoins de trésorerie et à une baisse des bénéfices dans le futur". (communiqué de presse d'Airbus, "Power8 prepares way for 'new Airbus'", 20 février 2007 (pièce USA-94))

[2681] UK House of Commons Trade and Industry Committee, "Recent Developments with Airbus", Ninth Report of Session 2006-2007, Volume I: Report and formal minutes, 19 juin 2007, page 8 (pièce USA-25).

[2682] Aude Lagorce, "Airbus refuses to rule out state loans on the A350XWB", *MarketWatch,* 4 décembre 2006 (pièce USA-359).

[2683] Voir "Historical Exchange Rates: Euro-Dollar, November 2005 to November 2006", site Web d'OANDA, consulté le 4 octobre 2013 (pièce USA-497). 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)

[2684] Harald Wilhelm, Premier Vice-Président d'Airbus chargé du contrôle, "Power8 Update", présentation d'Airbus/EADS, 19 et 20 octobre 2006 (pièce USA-494), diapositive 5. L'exposé souligne en outre que "{l}es besoins de liquidités {d'Airbus} sont considérables" parce que les "retards de livraison de l'A380 impliquent un déficit de trésorerie de 6 milliards d'euros" et "{d}es besoins de trésorerie pour financer les dépenses en capital et les stocks au-delà de la R&D".

[2685] Aaron Karp, "Airbus/EADS officials concede Boeing advantage, question A350 viability", *Air Transport World Daily News*, 6 octobre 2006 (pièce USA-9).

[2686] Aaron Karp, "Airbus/EADS officials concede Boeing advantage, question A350 viability", *Air Transport World Daily News*, 6 octobre 2006 (pièce USA-9).

EADS".[2687] De fait, comme l'Union européenne l'affirme, et les États-Unis ne le contestent pas, en 2006 Airbus représentait environ 65% des revenus d'EADS[2688], ce qui signifie que les situations financières d'EADS et d'Airbus étaient inextricablement liées. Les éléments de preuve démontrent l'importance de cette relation. D'après certaines indications, le lendemain de l'annonce par Airbus de la deuxième série de retards relatifs à l'A380 en juin 2006, Standard & Poor's a révisé à la baisse les perspectives de notation d'EADS, les faisant passer de stables à négatives[2689] et "le cours de l'action d'EADS a chuté de plus de 30%".[2690] Vers la fin de septembre 2006, le cours de l'action d'EADS avait chuté de 28% sur l'année civile considérée.[2691] L'annonce d'une troisième série de retards relatifs à l'A380 en octobre 2006 s'est accompagnée d'une nouvelle baisse de la note de crédit d'EADS[2692], un rapport de Standard & Poor's datant de cette période indiquant que les retards relatifs à l'A380 "devraient nuire considérablement au profil financier d'EADS durant la période 2006-2010".[2693] EADS partageait apparemment cet avis; à cette époque, M. Hans Peter Ring, qui était alors Directeur financier d'EADS et d'Airbus, aurait reconnu que ""{p}ar rapport à notre ancien plan … le déficit en termes de création de liquidités, jusqu'en 2010, est d'un peu plus de 6 milliards d'euros (7,62 milliards de dollars)"".[2694] Cette évolution de la situation financière a amené EADS à se demander si elle pouvait se permettre de mettre en œuvre le coûteux nouveau programme relatif à l'A350XWB. Au cours de cette période, M. Enders aurait "admis qu'il n'était peut-être plus possible de mettre en œuvre le programme relatif à l'A350XWB" et que la société ""examinerait de manière approfondie si {elle avait} les ressources financières et techniques requises pour entreprendre ce programme"".[2695]

6.1554. Les éléments de preuve indiquent qu'Airbus et EADS ont suivi trois grandes voies pour atténuer leurs problèmes financiers. Premièrement, elles ont réduit les coûts. Au cours de cette période, EADS a annoncé qu'Airbus mettrait en œuvre une "restructuration radicale appelée "Power8" visant à réduire les frais généraux de 30%".[2696] Lors d'une entrevue accordée fin 2007,

[2687] Katrin Bennhold, "Airbus looks likely to seek state assistance", *International Herald Tribune*, 18 juin 2006 (pièce USA-357).

[2688] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1116.

[2689] Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: EADS Outlook Revised to Negative Due to A380 Delivery Disruption; 'A' Ratings Affirmed*, 14 juin 2006 (pièce USA-508).

[2690] Examen annuel 2006 d'EADS, p. X (pièce USA-418).

[2691] Andrea Rothman, "Airbus vows computers will speak same language after A380 delay", Bloomberg, 28 septembre 2006 (pièce USA-430).

[2692] "Credit ratings", site Web d'EADS, consulté le 24 février 2012 (pièce USA-32); Moody's Investors Service, Global Credit Research, *Rating Action: Moody's places EADS' Ratings Under Review for Possible Downgrade*, 22 septembre 2006 (pièce USA-509); Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: 'A/A-1' Ratings Placed On Credit Watch Negative On Further A380 Delays*, 3 octobre 2006 (pièce USA-510); Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: S&PCORRECT: EADS Rating Cut To 'A-/A-2', L-T Still On Watch Neg, On Further Restructure Delay*, 12 octobre 2006 (pièce USA-511); et captures d'écran du terminal de Bloomberg concernant les notes de crédit (pièce USA-568).

[2693] Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: 'A/A-1' Ratings Placed On Credit Watch Negative On Further A380 Delays*, 3 octobre 2006 (pièce USA-510), page 2.

[2694] Aaron Karp, "Airbus/EADS officials concede Boeing advantage, question A350 viability", *Air Transport World Daily News*, 6 octobre 2006 (pièce USA-9). Voir aussi Susanna Ray, "EADS's Enders says Airbus deliveries may rise in 2007", Bloomberg, 19 octobre 2006 (pièce initiale US-144) (pièce USA-34) (chiffrant le manque de liquidités à 6,3 milliards d'euros).

[2695] Aaron Karp, "Airbus/EADS officials concede Boeing advantage, question A350 viability", *Air Transport World Daily News*, 6 octobre 2006 (pièce USA-9). De plus, lors d'une entrevue accordée fin 2007, M. Enders a déclaré que vers la fin de 2006, EADS s'était sérieusement posé la question de savoir si elle avait les ressources nécessaires pour mener à bien le programme relatif à l'A350XWB. ("Thomas Enders: "*Je n'exclus aucun recours en justice pour protéger la réputation d'Airbus*"'", *Le Monde*, 13 octobre 2007 (pièce USA-8) (" … mais fin 2006 nous nous posions sérieusement la question de savoir si nous avions les ressources suffisantes pour le faire.")). Les États-Unis et l'Union européenne sont en désaccord sur le point de savoir si le terme "ressources" dans ce contexte désigne des ressources financières ou des ressources techniques. (Voir la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 918 à 921 (contestant l'interprétation de la pièce donnée par les États-Unis).) Bien que cette question ne soit pas claire, nous pensons que, vu la période évoquée par M. Enders dans la citation (c'est-à-dire fin 2006, moment où Airbus était aux prises avec des problèmes financiers croissants et obtenait des garanties de soutien financier pour le programme relatif à l'A350XWB de la part des États membres, comme il est indiqué de manière plus détaillée plus loin), M. Enders faisait référence au moins en partie aux ressources financières.

[2696] Aaron Karp, "Airbus/EADS officials concede Boeing advantage, question A350 viability", *Air Transport World Daily News*, 6 octobre 2006 (pièce USA-9). Selon un autre article de presse, "Airbus {avait} un programme visant à réduire les dépenses de 2 milliards d'euros à l'horizon {2010}", qui était vraisemblablement le programme "Power8". (Susanna Ray, "EADS's Enders says Airbus deliveries may rise in 2007", Bloomberg, 19 octobre 2006 (pièce initiale US-144) (pièce USA-34) (indiquant aussi que

M. Tom Enders a indiqué que la mise en œuvre du programme Power8 était essentielle pour permettre à Airbus de mener à bien le projet d'A350XWB.[2697] L'extrait suivant d'un rapport de Standard & Poor's établi au printemps 2007 résume la teneur de ce programme en ces termes:

> Le programme de restructuration Power8 d'EADS est très vaste et touche des secteurs importants comme l'intégration des opérations pour une efficacité maximale, l'externalisation des travaux et le transfert du risque à de nouveaux partenaires. Il comprend aussi des réductions des effectifs, ce qui pourrait accroître les tensions au niveau local. Le risque opérationnel est aggravé par le fait qu'un bouleversement structurel important se produit alors même que le groupe met en œuvre des programmes d'investissement de plusieurs milliards d'euros …
>
> La bonne réalisation du programme Power8 comporte beaucoup de risques vu sa profondeur et son ampleur, mais elle est nécessaire si le groupe veut parvenir à s'adapter à un environnement concurrentiel plus rude et construire une nouvelle base industrielle permettant d'assurer son avenir.[2698]

6.1555. Deuxièmement, comme il est indiqué ailleurs dans le présent rapport, il apparaît qu'Airbus faisait infiniment plus appel aux partenaires partageant les risques (PPR) par rapport à ses programmes de LCA antérieurs[2699], et avait recours aux PPR dans toute la mesure qu'elle jugeait possible.[2700] Nous prenons aussi note dans ce contexte de certains renseignements RCES très pertinents figurant dans l'analyse de rentabilité de l'A350XWB[2701], ainsi que d'autres éléments de preuve indiquant que les PPR ont assumé les coûts de développement de l'A350XWB à hauteur d'environ 1,8 milliard d'euros.[2702] De plus, un rapport de Moody's établi peu de temps après le lancement de l'A350XWB indiquait que l'"objectif déclaré {d'EADS} {était} de porter la valeur externalisée du nouvel A350XWB à 50% contre environ 20 à 30% pour les programmes d'aéronef existants".[2703] Une présentation d'Airbus établie ultérieurement indique que cette valeur

---

M. Thomas Enders avait dit que les retards relatifs à l'A380 "avaient fait des "trous énormes dans nos ressources … {et qu'il fallait} prendre des mesures de réduction des coûts pour compenser cela"".)).

[2697] "Thomas Enders: "*Je n'exclus aucun recours en justice pour protéger la réputation d'Airbus*"", *Le Monde*, 13 octobre 2007 (pièce USA-8).

[2698] Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: EADS L-T CCR Cut to 'BBB+'; Off Watch Neg; Outlook Stable; Teleconf May 11 @ 2:30PM BST*, 10 mai 2007 (pièce USA-513), pages 2 et 3.

[2699] Le recours à des PPR dans le cadre du programme relatif à l'A350XWB a permis à Airbus de se décharger d'une partie des coûts du programme, au moins jusqu'à ce que le programme commence à produire des revenus substantiels, et a réduit le risque financier associé au programme. (Voir la réponse de l'Union européenne à la question n° 140 du Groupe spécial, paragraphe 293 (expliquant que les PPR sont des fournisseurs d'Airbus qui "assument tout ou partie des coûts de développement pour l'ensemble de travaux qui leur est confié", mais ne sont remboursés qu'avec les recettes générées par les ventes des aéronefs sur lesquels ils travaillent, de sorte qu'ils "financent les coûts de développement sur la même base de partage des risques que les États membres de l'UE qui accordent des prêts FEM.")) Nous employons les expressions "PPR" et "fournisseur partageant les risques" comme synonymes.

[2700] Pour une analyse de cette question, voir plus haut les paragraphes 6.500 et suivants.

[2701] Voir la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositives 37, 44 (dernière ligne de l'encadré) et 64 (deuxième point, premier sous-point).

[2702] Voir Nicola Clark, "Airbus to seek government aid for A350 in second half", *The New York Times*, 16 janvier 2008 (pièce USA-434) (indiquant qu'en octobre 2007, le Directeur financier d'EADS de l'époque, M. Hans Peter Ring, aurait dit que les PPR étaient censés supporter des coûts de développement de l'A350XWB à hauteur de 1,8 milliard d'euros); Robert Wall, "Will It Fly? Eyes are on Airbus as it overhauls industrial setups and supplier relations to regain competitive footing, financial health", *Aviation Week & Space Technology*, 5 mars 2007 (pièce USA-523) (indiquant que les "partenaires externes" étaient censés verser 1,8 milliard d'euros au projet d'A350XWB); et aussi Robert Wall, "Airbus Relaunches A350", *Aviation Week*, 10 décembre 2006 (pièce EU-98) (indiquant que le Directeur général d'Airbus et co-Directeur général d'EADS de l'époque, Louis Gallois, avait expliqué que les fournisseurs étaient censés prendre en charge les coûts de développement à hauteur d'environ 1,8 milliard d'euros). Certains renseignements RCES indiquent qu'au moins la déclaration de M. Ring a été faite après qu'Airbus avait pris certaines décisions pertinentes concernant ses PPR dans le cadre du programme relatif à l'A350XWB, et donnent donc à penser que le chiffre de 1,8 milliard d'euros est fiable. (Voir la déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 45 et 47 (évoquant le moment où Airbus a pris certaines décisions concernant la participation des PPR).)

[2703] Moody's Investors Service, Global Credit Research, *Credit Opinion: European Aeronautic Defence & Space Co. EADS*, 12 mars 2007 (pièce USA-518). Voir aussi Robert Wall, "Airbus Relaunches A350", *Aviation Week*, 10 décembre 2006 (pièce EU-98) (indiquant qu'"Airbus externalisera environ la moitié de l'A350{XWB} à des fournisseurs").

externalisée de 50% devait être supportée par les PPR d'Airbus, et précise qu'Airbus appliquait une stratégie dite "Make 50%/Buy 50%" (fabriquer 50%/acheter 50%) avec ses PPR, dans le cadre de laquelle les "composants essentiels rest{aient} chez Airbus".[2704] Nous prenons aussi note dans ce contexte de certaines déclarations RCES très pertinentes figurant dans la déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB.[2705] Nous notons également la présence d'autres éléments de preuve dans le dossier qui indiquent que faire davantage appel aux PPR aurait été difficile d'un point de vue administratif général.[2706]

6.1556. Troisièmement, Airbus a engagé des discussions avec les États membres concernant l'octroi potentiel d'une aide financière en ce qui concerne le programme relatif à l'A350XWB. L'origine de ces discussions remonte au programme relatif à l'A350 original. Nous rappelons que le Groupe spécial initial a examiné des éléments de preuve relatifs à l'état d'avancement de ces discussions au moment de son établissement (c'est-à-dire en octobre 2005). Ce faisant, il a examiné des articles de presse pertinents, des déclarations attribuées à Airbus, à la Commission européenne et à des ministres et fonctionnaires, des documents des pouvoirs publics allemands et des états financiers d'EADS. Ces éléments de preuve indiquaient qu'en octobre 2005, les États membres étaient convenus d'accorder une aide financière à Airbus, sous la forme d'une AL/FEM, pour soutenir le programme relatif à l'A350 original.[2707] Toutefois, le Groupe spécial initial a constaté que les modalités précises de ces mesures d'AL/FEM faisaient toujours l'objet de négociations à l'époque. Il a donc conclu qu'"à un certain moment de l'année 2005 …, les pouvoirs publics des États membres des CE concernés ont tous accepté de soutenir le développement de l'A350, mais les détails précis et la teneur de ce soutien devaient encore être finalisés en octobre 2005 et restaient soumis à négociation".[2708] Airbus et les États membres auraient suspendu ces négociations en octobre 2005 "en tant que "geste de bonne volonté" envers Washington alors que s'amorçaient les pourparlers pour régler le différend concernant le subventionnement {des LCA à l'OMC}".[2709]

6.1557. Il ressort cependant des éléments de preuve que les discussions entre Airbus et les États membres concernant une aide financière pour le programme relatif à l'A350 progressaient à nouveau à mesure qu'il devenait clair qu'Airbus abandonnerait l'A350 original en faveur de l'A350XWB plus coûteux. Un article de presse publié en mai 2006 indiquait qu'"Airbus songe{ait} à demander aux pouvoirs publics européens de participer jusqu'à concurrence de 33% au financement des coûts de développement de l'A350", et rapportait en outre que "des responsables français {avaient} dit qu'une décision finale concernant la demande d'aide au lancement pour l'A350 devrait être prise avant le début du Salon de l'aéronautique de Farnborough près de Londres à la mi-juillet".[2710] De plus, en juin 2006, il a été annoncé qu'"{a}ux prises avec des

[2704] François Caudron, Vice-Président, responsable du développement commercial et de la relation client pour l'A350, "A350XWB Programme Update", présentation d'Airbus à la Deutsche Bank, 1er juillet 2010 (pièce USA-443). Voir aussi le communiqué de presse d'Airbus, "Power8 prepares way for 'new Airbus'", 20 février 2007 (pièce USA-94) (expliquant la vision concernant les travaux essentiels/non essentiels d'Airbus s'agissant du recours à des PPR dans le cadre du programme relatif à l'A350XWB).

[2705] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 55 (texte de la ligne 3 après le point jusqu'à la fin du paragraphe).

[2706] Dans un rapport de recherche de Moody's sur EADS, il était expliqué ce qui suit: "D'autres branches de production ont constaté qu'il fallait des années d'effort et de patience pour que s'établisse entre un fournisseur et un client le lien de confiance nécessaire pour assurer une intégration toujours harmonieuse et économiquement efficace des flux de travail. De l'avis de Moody's, il sera extrêmement difficile de tenter d'effectuer ce changement rapidement, même avec l'expertise globale maintenant disponible pour guider les sociétés tout au long de ce processus." (Moody's Investors Service, Global Credit Research, *Credit Opinion: European Aeronautic Defence & Space Co. EADS*, 12 mars 2007 (pièce USA-518)) De plus, EADS elle-même a reconnu dans un exposé présenté à des investisseurs en 2010 que le partage des risques était "généralement difficile à mettre en œuvre". (Marwan Lahoud, responsable de la stratégie et de la commercialisation, "What is the 'right business model' in Commercial? – the bet is still ongoing", diapositive 28, présentation d'EADS, Global Investor Forum, 15 et 16 novembre 2010 (pièce USA-363), diapositive 28)

[2707] Il apparaît que l'Union européenne a admis qu'il y avait au moins un accord de principe en vue de la négociation des modalités d'une AL/FEM entre les États membres et Airbus en octobre 2005. (rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.300)

[2708] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.306. Aucune des parties n'a fait appel de la constatation du Groupe spécial initial concernant l'AL/FEM pour l'A350. (rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, note de bas de page 15)

[2709] Katrin Bennhold, "Airbus looks likely to seek state assistance", *International Herald Tribune*, 18 juin 2006 (pièce USA-357).

[2710] "Airbus to decide by July on A350 design" *Seattle Post - Intel*, 16 mai 2006 (pièce USA-356).

problèmes croissants … Airbus sembl{ait} sur le point de demander une aide publique pour le développement de {l'A350}".[2711] En outre, pendant cette période, un porte-parole d'Airbus a dit que l'aide financière des États membres pour l'A350 était ""indispensable" pour établir ce qu'il a appelé des chances égales avec Boeing", et que ""{l}'aide au lancement {était} désormais le seul système disponible"".[2712] Il apparaît que des analystes du secteur ont souscrit à ces évaluations, l'un d'eux déclarant ceci: ""Il ne s'agit plus d'une simple aide au lancement pour le développement d'un produit, il s'agit d'un plan de sauvetage. Cette aide est absolument essentielle.""[2713]

6.1558. Les États membres ont indiqué qu'ils étaient disposés à soutenir financièrement un programme relatif à un A350 remanié. En juin 2006, ils auraient "annoncé que cette aide serait accordée prochainement".[2714] De plus, les éléments de preuve indiquent que des représentants de la France, de l'Allemagne, de l'Espagne et du Royaume-Uni ont assisté, en compagnie de responsables d'EADS, au dévoilement de l'A350XWB au Salon de l'aéronautique de Farnborough, où ils auraient "confirmé leur volonté de soutenir l'industrie aérospatiale européenne", "réaffirmé qu'ils étaient d'accord pour soutenir Airbus en vue de la poursuite de l'innovation et du développement de programmes dans le contexte de la concurrence internationale" et souligné que leur objectif était "d'établir des chances égales" avec Boeing.[2715] Il a également été rapporté durant cette période qu'"{a}u terme d'une rencontre entre Airbus et les ministres des pays européens parties prenantes dans la société, le représentant allemand Georg Wilhelm Adamowitsch a dit que le remaniement possible de l'A350 était un élément central des discussions, mais que les détails relatifs au mode de financement n'avaient pas encore été arrêtés".[2716] De plus, le Premier Ministre espagnol, José Luis Rodriguez Zapatero, a déclaré ce qui suit: "Nous sommes disposés, dans des limites logiques, à accorder un soutien suffisant à EADS pour l'aider à surmonter ces problèmes", et il a été rapporté qu'"{a}u Ministère français des transports, une porte-parole, Laurence Lasserre, {avait} dit qu'on ne pouvait pas s'attendre à ce que le gel volontaire {de l'aide au lancement} dure indéfiniment".[2717] Entretemps, le Ministre britannique de l'industrie et des régions, Mme Margaret Hodge, a dit ce qui suit: "Mon Ministère a des contacts réguliers avec {Airbus}. Airbus évalue les options qui s'offrent à elle pour redresser sa situation. … Le gouvernement continue de soutenir sans réserve Airbus."[2718] Mme Hodge aurait en outre déclaré à cette époque que "{l}e gouvernement s'emplo{yait} activement à préserver les intérêts britanniques et maintiendra{it} des contacts étroits avec EADS et Airbus tandis qu'elles détermineraient les conséquences des mesures visant à maintenir la compétitivité d'Airbus".[2719]

6.1559. Il apparaît que les discussions entre Airbus et les États membres concernant l'octroi d'une aide financière pour l'A350XWB ont atteint leur point critique en novembre 2006 alors qu'EADS s'apprêtait à prendre une décision de lancement. Le 30 novembre 2006, le *Financial Times* a rapporté ce qui suit:

> Il semble que les pouvoirs publics français, qui détiennent une participation de 15% dans EADS, ont accepté jeudi soir d'accorder une garantie de l'État pour une partie du plan de financement {de l'A350XWB}.

[2711] Katrin Bennhold, "Airbus looks likely to seek state assistance", *International Herald Tribune*, 18 juin 2006 (pièce USA-357).

[2712] Katrin Bennhold, "Airbus looks likely to seek state assistance", *International Herald Tribune*, 18 June 2006 (pièce USA-357).

[2713] Katrin Bennhold, "Airbus looks likely to seek state assistance", *International Herald Tribune*, 18 juin 2006 (pièce USA-357).

[2714] Katrin Bennhold, "Airbus looks likely to seek state assistance", *International Herald Tribune*, 18 juin 2006 (pièce USA-357).

[2715] UK House of Commons Hansard, written answers for 24 July 2006 (pièce initiale US-141) (pièce USA-31).

[2716] "Airbus to decide by July on A350 design", *Seattle Post – Intel*, 16 mai 2006 (pièce USA-356).

[2717] Katrin Bennhold, "Airbus looks likely to seek state assistance", *International Herald Tribune*, 18 juin 2006 (pièce USA-357). Voir aussi Hans Peter Ring, Directeur financier, "Safe Harbor Statement", "Roadmap" et "Recent Press Quotes", diapositives 2, 11 et 12 tirées de "A New Base for the Future", présentation d'EADS, Global Investor Forum, 19 et 20 octobre 2006 (pièce USA-358), diapositive 12 (contenant des citations de presse récentes, dont une déclaration non datée du Président français Jacques Chirac indiquant qu'il prendrait ses "responsabilités" pour aider Airbus à surmonter "ses difficultés actuelles" et qu'Airbus "trouvera toujours l'État à ses côtés").

[2718] UK House of Commons Hansard Debates, Column 1692W, Colloquy of Mr. Gordon Prentice and Minister for Industry and the Regions Margaret Hodge, 23 octobre 2006 (pièce USA-35).

[2719] UK House of Commons Hansard Debates, Column 82W-83W, Colloquy of Mr. Patrick Mercer and Minister for Industry and the Regions Margaret Hodge, 30 octobre 2006 (pièce USA-36).

> Selon des sources bien informées, une partie du coût de développement de l'A350, environ 6 milliards d'euros, sera financée par EADS à l'interne et un financement supplémentaire de *4 milliards d'euros fera l'objet de garanties d'État* accordées par les quatre pays qui soutiennent Airbus: France, Royaume-Uni, Allemagne et Espagne. Il pourrait s'agir de la combinaison d'une émission d'obligations, de prêts remboursables ou d'autres mesures.
>
> Selon une source bien informée, la structure de la part de 4 milliards d'euros du financement n'avait pas encore été arrêtée et n'allait probablement pas l'être avant un certain temps. EADS et ses actionnaires sont soucieux de ne pas envenimer un différend commercial entre les États-Unis et l'Union européenne sur l'aide publique accordée à Airbus.
>
> Boeing, rival américain du constructeur d'aéronefs européen, a menacé de prendre des mesures vigoureuses si la société obtenait ce qu'il est convenu d'appeler une "aide au lancement" des quatre gouvernements pour le projet d'A350. "L'ensemble de garanties sera adapté au défi que pose Boeing", a indiqué une personne bien informée, ajoutant que la société n'avait pas besoin d'obtenir le financement additionnel avant 2010.
>
> On s'attend à ce qu'EADS finance initialement l'A350 sur des réserves de liquidités, évaluées selon une source bien informée à 4 milliards d'euros, et grâce à 2 milliards d'euros d'économies de coût qui devraient être réalisées d'ici à 2010 par suite d'un programme de restructuration annoncé récemment {c'est-à-dire Power8}. Toutefois, cela pèsera sur les ressources globales du groupe. EADS serait en train *d'examiner une émission d'obligations hybrides garanties par l'État pour accroître sa flexibilité financière*.[2720] (pas d'italique dans l'original)

6.1560. Les États-Unis font valoir que les éléments de preuve évoqués plus haut dans la présente section montrent que, au cours de la période ayant précédé le lancement de l'A350XWB, Airbus et EADS en étaient venues à comprendre que leur situation financière dorénavant *finirait par* se détériorer au point qu'elles ne pourraient finalement pas financer entièrement le programme relatif à l'A350XWB sans aide financière des États membres. Selon nous, les éléments de preuve évoqués plus haut permettent assurément de tirer cette conclusion, bien qu'ils n'en fassent pas la démonstration avec le degré de certitude préconisé par les États-Unis. Cependant, l'Union européenne conteste cette conclusion et présente des éléments de preuve dont elle allègue qu'ils indiquent qu'au moins EADS – mais pas nécessairement Airbus – jouissait d'une situation financière solide dans la période précédant le lancement de l'A350XWB et s'attendait en outre à conserver une situation financière suffisamment solide dans un avenir prévisible pour financer de manière indépendante le programme relatif à l'A350XWB sans aide financière des États membres.

6.1561. L'un des principaux éléments de preuve présentés par l'Union européenne à cet égard est un rapport établi par M. Thomas Hoehn de l'Imperial College Business School et ses collègues de CompetitionRx (le rapport de CompetitionRx).[2721] Ce rapport examine deux questions connexes dans ce contexte. Premièrement, il établit, après un examen des données financières d'EADS pour 2006, que la situation financière de la société était solide lorsque l'A350XWB a été lancé.[2722] Deuxièmement, il établit que les projections financières d'EADS qui existaient au moment du lancement de l'A350XWB indiquaient que la société aurait été en mesure de supporter une dette supérieure aux sommes reçues au titre des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB pour chacune des années allant de 2007 à 2011, même dans l'hypothèse d'une conjoncture économique difficile.[2723] La pleine conséquence de ces analyses est que, au moment du lancement, les sociétés Airbus et EADS qui *existaient effectivement* pensaient raisonnablement qu'elles seraient en mesure de

[2720] Peggy Hollinger, "Deal struck on Airbus A350 funding", *Financial Times*, 30 novembre 2006 (pièce USA-334).

[2721] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES).

[2722] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), pages 58 à 65.

[2723] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), pages 66 à 70 et 72. Nous notons que la pertinence de l'analyse de la capacité d'emprunt faite dans le rapport de CompetitionRx repose sur l'hypothèse qu'EADS aurait mis ses ressources financières à la disposition d'Airbus en vue du financement du programme relatif à l'350XWB. Comme il est indiqué plus loin, nous considérons que cette hypothèse est valable.

financer l'intégralité du programme relatif à l'A350XWB sans aide financière des États membres.[2724]

6.1562. L'affirmation figurant dans le rapport de CompetitionRx selon laquelle la situation financière d'EADS fin 2006 était solide repose sur un aperçu de ses indicateurs financiers. Bien qu'il s'agisse assurément d'une observation pertinente, il importe de ne pas en surestimer la valeur. La question à laquelle nous devons répondre ne se limite pas à déterminer si la situation financière d'EADS fin 2006 était solide, mais plutôt si EADS aurait pensé avec un degré de certitude raisonnable que sa situation financière *future projetée* serait suffisamment saine pour lui permettre de financer le long et coûteux programme relatif à l'A350XWB sans aide financière des États membres. Les parties du rapport de CompetitionRx qui traitent cette question mettent l'accent sur la situation de trésorerie *future projetée* fin 2006 et les analyses de la capacité d'endettement projetée fondées sur ces projections. Nous évaluons la valeur probante de cet aspect du rapport de CompetitionRx plus en détail plus loin.

6.1563. Nous relevons certains autres éléments de preuve figurant dans le dossier qui donnent à penser qu'Airbus et EADS considéraient que leur situation financière fin 2006 était suffisamment solide pour qu'EADS puisse dorénavant financer le programme relatif à l'A350XWB sans l'aide des États membres. Il est indiqué dans un rapport de juin 2006 de Standard & Poor's que vu sa création de liquidités, les encaisses, ses facilités de crédit existantes et son accès aux marchés de capitaux, EADS pouvait probablement "couvrir les besoins d'exploitation et de financement, y compris les dépenses de R&D accrues pour l'aéronef A380 et, s'il était lancé, pour l'A350".[2725] Toutefois, cette déclaration a été faite avant qu'Airbus ne dévoile l'A350XWB en juillet 2006 et avant qu'elle n'annonce la troisième série de retards relatifs à l'A380 en octobre 2006. On ne sait pas bien non plus quelles étaient les hypothèses formulées par les auteurs concernant la probabilité qu'Airbus reçoive une aide financière des États membres en relation avec le programme. Nous notons, toutefois, que nous ne relevons aucune déclaration semblable dans d'autres rapports de Standard & Poor's figurant dans le dossier après l'annonce par Airbus d'une troisième série de retards pour l'A380.[2726] En fait, dans un rapport de Standard & Poor's datant de la mi-octobre 2006, après l'annonce de ces retards par Airbus, il était indiqué que "le retard pris par le programme relatif à l'A380 pourrait avoir des effets plus larges, comme le report de l'introduction de l'A350XWB".[2727] Par conséquent, nous estimons qu'il est peu probable que le rapport de juin de Standard & Poor's ait pris la pleine mesure des difficultés financières d'EADS au moment où il a été établi.

6.1564. Par ailleurs, une présentation d'EADS datant d'octobre 2006 précise que la note de crédit d'EADS lui permettait à ce moment-là d'avoir un "accès continu aux marchés de capitaux", tout en prenant note de la "situation de trésorerie solide", de la "dette limitée venant à échéance dans les années à venir" et de l'intention d'EADS de "maintenir sa solide situation de trésorerie et son bilan prudent".[2728] La même présentation contient aussi une "feuille de route" financière pour EADS, qui

[2724] Nous notons que les analyses financières pertinentes figurant dans le rapport de CompetitionRx ne tiennent pas compte de l'incidence des effets indirects de l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB sur la situation financière d'Airbus et d'EADS. Nous examinons ces effets plus loin dans le présent rapport.

[2725] Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: EADS Outlook Revised to Negative Due to A380 Delivery Disruption; 'A' Ratings Affirmed*, 14 juin 2006 (pièce USA-508).

[2726] Voir Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: 'A/A-1' Ratings Placed On Credit Watch Negative On Further A380 Delays*, 3 octobre 2006 (pièce USA-510); Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: S&PCORRECT: EADS Rating Cut To 'A-/A-2', L-T Still On Watch Neg, On Further Restructure Delay*, 12 octobre 2006 (pièce USA-511); Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: EADS Long-Term Ratings Remain On Watch Neg After Profit Warning*, 17 janvier 2007 (pièce USA-512); Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: EADS L-T CCR Cut to 'BBB+'; Off Watch Neg; Outlook Stable; Teleconf May 11 @ 2:30PM BST*, 10 mai 2007 (pièce USA-513); Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *European Aeronautic Defence and Space Co. N.V.*, 14 octobre 2009 (pièce USA-514); Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: European Aeronautic Defence and Space Co. N.V. Long-Term Rating Raised to 'A-' On Lower Project Risks; Outlook Stable*, 22 septembre 2010 (pièce USA-516); et Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research update: Aeronautic defence company EADS short-term rating raised to 'A-1' based on our criteria; outlook still positive*, 2 octobre 2012 (pièce EU-186).

[2727] Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: S&PCORRECT: EADS Rating Cut To 'A-/A-2', L-T Still On Watch Neg, On Further Restructure Delay*, 12 octobre 2006 (pièce USA-511), page 2.

[2728] Hans Peter Ring, Directeur financier, "A New Base for the Future", présentation d'EADS, Global Investor Forum, 19 et 20 octobre 2006 (pièce EU-180), diapositive 7.

incluait des plans visant à "{m}ettre davantage l'accent sur la création de liquidités (Power8)", à protéger la "structure de bilan prudente" d'EADS, à "{é}viter une augmentation de capital inutile", à "{m}aintenir une solide situation de trésorerie (au moins 3 milliards d'euros de liquidités)" et à "{c}onserver une bonne note de crédit"; et indique en outre que "des instruments hybrides sont envisageables si un besoin de financement se manifeste".[2729] Toutefois, il n'apparaît pas que les renseignements et considérations mentionnés dans cette présentation indiquent si les éventuels atouts financiers perçus d'EADS étaient suffisants pour lui permettre de financer entièrement le programme relatif à l'A350XWB sans le soutien des États membres, ou si EADS pouvait atteindre ses objectifs financiers déclarés sans l'hypothèse d'une aide financière des États membres. En effet, et comme nous l'expliquons plus en détail plus loin, la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB – faite devant le conseil d'administration d'EADS un mois seulement après qu'elle avait été établie – **[***]**. Dans la mesure où **[***]**, nous jugeons utile de noter qu'une présentation d'EADS datant d'octobre 2006 et traitant de la situation financière de la société, y compris son accès au financement aux conditions du marché, ferait aussi référence à un instrument de financement dont on supposait qu'il incluait l'intervention des États membres.[2730]

6.1565. Nous notons également qu'en novembre 2006, le Directeur financier d'EADS et d'Airbus de l'époque, M. Hans Peter Ring, aurait déclaré qu'"{i}l ne s'agi{ssait} pas tant de savoir si nous pouv{ions} ou non financer le programme {relatif à l'A350XWB}", mais plutôt de savoir si les ressources techniques disponibles étaient suffisantes.[2731] Toutefois, cette déclaration est postérieure à l'établissement de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB. Comme il est indiqué dans la section suivante, l'analyse de rentabilité démontre qu'Airbus et EADS ont supposé l'obtention d'une aide financière importante des États membres pour le programme relatif à l'A350XWB. Nous ne voyons aucun scénario raisonnable selon lequel M. Ring, en tant que Directeur financier d'EADS et d'Airbus, n'aurait pas été au courant de l'obtention supposée d'une telle aide financière. Par conséquent, nous jugeons qu'il est très probable que M. Ring, lorsqu'il a fait cette déclaration, partait de l'hypothèse qu'Airbus obtiendrait cette aide. De ce fait, on ne sait pas très bien si M. Ring aurait été du même avis concernant la possibilité que le programme soit financé en l'absence de cette hypothèse.

6.1566. Enfin, nous prenons note d'un rapport de Goldman Sachs établi en novembre 2006 qui "estime qu'Airbus peut financer le programme {relatif à l'A350XWB}".[2732] Cependant, ce rapport ne précise pas d'où ce financement était censé provenir. Compte tenu de la grande couverture médiatique antérieure à ce rapport concernant la possible demande d'aide financière que l'on s'attendait à ce qu'Airbus présente, du soutien déclaré des États membres envers le programme relatif à l'A350XWB et du fait qu'Airbus avait constamment obtenu dans le passé une AL/FEM pour ses programmes de LCA antérieurs, on ne peut pas exclure que Goldman Sachs ait fort probablement supposé que les États membres pourraient accorder un certain type d'aide financière à Airbus pour le programme relatif à l'A350XWB. Nous considérons donc que cette déclaration a une valeur probante limitée.

Conclusions – période antérieure au lancement

6.1567. À notre avis, les éléments de preuve correspondant à la période antérieure au lancement font ressortir plusieurs points généraux pertinents. Premièrement, au cours de la période antérieure au lancement, Airbus et EADS ont enregistré de graves difficultés financières qui ont eu une incidence défavorable sur leur situation financière ultérieure. Deuxièmement, même s'il était prévu qu'il s'agirait d'un programme très coûteux, Airbus considérait que l'A350XWB était suffisamment important pour être mis en œuvre en raison notamment de l'importance stratégique considérable qu'il avait pour elle. Troisièmement, pendant cette période, Airbus et EADS appliquaient diverses stratégies qui leur donneraient les moyens d'avoir suffisamment confiance en leur capacité de financer le programme relatif à l'A350XWB, l'une d'elles étant l'obtention d'engagements des États membres concernant l'octroi ultérieur d'un type quelconque d'aide

[2729] Hans Peter Ring, Directeur financier, "A New Base for the Future", présentation d'EADS, Global Investor Forum, 19 et 20 octobre 2006 (pièce EU-180), diapositive 11.

[2730] Comme cette présentation et la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB ont été établies à environ un mois d'intervalle, nous considérons qu'il est très probable que la mention dans celle-ci de "**[***]**" désignait en fait **[***]** dont il était question dans la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB.

[2731] "Cancelled A380 Orders raises red flags for Airbus", *Aviation Week*, 29 octobre 2007 (pièce EU-178).

[2732] Goldman Sachs Investment Analysis, *A350: Not an option but essential for Airbus' future, in our view*, 21 novembre 2006, pages 20 à 22 (pièce USA-30), page 20.

financière pour le programme relatif à l'A350XWB. Quatrièmement, ces stratégies ont permis à Airbus et EADS de surmonter les problèmes financiers auxquels elles se heurtaient de sorte qu'elles étaient prêtes à prendre la décision de lancer l'A350XWB.

ii Lancement et analyse de rentabilité de l'A350XWB

6.1568. L'Union européenne a expliqué qu'en prévision du lancement de l'A350XWB, l'analyse de rentabilité de l'A350XWB avait été présentée au conseil d'administration d'EADS le **[***]**.[2733] Il a été apporté qu'EADS avait organisé le 24 novembre une réunion d'actionnaires au cours de laquelle le conseil d'administration entendait décider du lancement de l'A350XWB, mais cette réunion a été annulée en raison d'un désaccord entre les actionnaires d'EADS au sujet du mode de financement de l'A350XWB.[2734] Nous notons que, selon l'Union européenne, en décembre 2006, environ la moitié des actions d'EADS étaient détenues par Lagardère, DaimlerChrysler et les États français et espagnol.[2735] Selon un article de presse, le différend était "en partie attribuable à la réticence de la France à octroyer un financement remboursable pour le projet … La France et l'Allemagne attend{aient} également des garanties concernant le plan de redressement d'Airbus".[2736] Le 30 novembre 2006, toutefois, le *Financial Times* a rapporté que les actionnaires d'EADS avaient aplani leurs divergences et approuvé un ensemble de mesures de financement pour l'A350XWB, rendant possible le lancement du projet.[2737] L'article indiquait spécifiquement qu'"{i}l sembl{ait} que les pouvoirs publics français, qui dét{enaient} une participation de 15% dans EADS, {avaient} accepté jeudi soir d'accorder une garantie de l'État pour une partie du plan de financement".[2738] Le lendemain, soit le vendredi 1er décembre 2006, EADS approuvait officiellement le lancement de l'A350XWB sur la base de l'analyse de rentabilité.[2739]

6.1569. La présentation de l'analyse de rentabilité inclut une analyse de la VAN d'une famille d'aéronefs A350XWB envisagée.[2740] Dans le cas de référence, l'analyse de rentabilité prévoyait que les coûts non récurrents du programme relatif à l'A350XWB seraient de **[***]** euros[2741] (même si l'analyse de rentabilité elle-même fournit des motifs sérieux de douter que ce montant ait été considéré comme un chiffre fiable[2742]), calcule un TRI RCES pour le programme[2743] ainsi qu'une VAN[2744] RCES qui est très nettement positive pour le programme à supposer qu'un certain nombre d'aéronefs soient livrés sur un certain nombre d'années.[2745] L'analyse de rentabilité suppose aussi

[2733] Réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 132. Voir aussi la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive de couverture.

[2734] "Airbus formally launches wide-body A350", *Businessweek*, 4 décembre 2006 (pièce USA-136); "Board approval of Airbus A350XWB launch delayed as EADS shareholder funding concerns dominate", *Flightglobal News*, 24 novembre 2006 (pièce USA-137); et Peggy Hollinger, "Deal struck on Airbus A350 funding", *Financial Times*, 30 novembre 2006 (pièce USA-334).

[2735] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1073.

[2736] "Board approval of Airbus A350XWB launch delayed as EADS shareholder funding concerns dominate", *Flightglobal News*, 24 novembre 2006 (pièce USA-137).

[2737] Peggy Hollinger, "Deal struck on Airbus A350 funding", *Financial Times*, 30 novembre 2006 (pièce USA-334).

[2738] Peggy Hollinger, "Deal struck on Airbus A350 funding", *Financial Times*, 30 novembre 2006 (pièce USA-334).

[2739] Voir le communiqué de presse d'EADS, "A350XWB Family receives industrial go-ahead", 1er décembre 2006 (pièce EU-181); et le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.296.

[2740] Nous notons que les États-Unis ne contestent pas substantiellement la validité de l'analyse de la VAN figurant dans l'analyse de rentabilité. (Voir les observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 127 du Groupe spécial, paragraphe 45 (indiquant que le Groupe spécial devrait se fonder sur l'analyse de la VAN figurant dans l'analyse de rentabilité).)

[2741] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 56. Nous notons que les communications des parties et les documents présentés à titre de preuves dénotent une pratique constante consistant à prendre les dépenses non récurrentes du programme comme un indicateur du "coût" du programme. Le présent rapport adopte cette convention. Nous notons, toutefois, que l'Union européenne a indiqué que le programme relatif à l'A350XWB impliquait certaines autres dépenses, comme des dépenses récurrentes et des dépenses au titre du développement et du soutien continus. (Voir la réponse de l'Union européenne à la question n° 138 du Groupe spécial, paragraphe 289.)

[2742] Voir la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 55.

[2743] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 68 (avant-dernière ligne de texte).

[2744] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 67 (dernière colonne du tableau).

[2745] Le nombre d'aéronefs et le nombre d'années sont RCES. (présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 50 (premier point))

l'utilisation d'un type particulier d'instrument financier soutenu par l'État pour contribuer au financement du programme relatif à l'A350XWB, spécifiquement **[***]** (l'instrument de financement du lancement).[2746] L'analyse de rentabilité le décrit comme étant "**[***]**" et dit que **[***]** serait **[***]**.[2747] Elle suppose que **[***]** totaliserait **[***]** euros.[2748] Elle indique que l'instrument de financement du lancement apporterait une valeur monétaire spécifique à la VAN projetée du programme.[2749] L'analyse de rentabilité précise en outre que **[***]**.[2750] Elle contient aussi une analyse de sensibilité et une analyse de l'hypothèse la plus pessimiste. Toutes ces analyses supposent l'utilisation de l'instrument de financement du lancement.[2751] L'analyse de rentabilité établit que la VAN du programme serait **[***]**.[2752]

6.1570. L'hypothèse de l'instrument de financement du lancement est présente dans toutes les analyses commerciales effectuées dans l'analyse de rentabilité. Nous concluons donc qu'Airbus n'a pas envisagé ni prévu la possibilité de lancer l'A350XWB en l'absence d'une aide financière publique. Toutefois, nous notons que cette aide financière des États membres à Airbus ne s'est jamais matérialisée sous la forme d'un instrument de financement du lancement[2753], mais s'est à la place matérialisée ultérieurement en tant qu'AL/FEM pour l'A350XWB.

6.1571. L'analyse de rentabilité expose aussi un certain nombre de risques associés au programme relatif à l'A350XWB. Par exemple, dans ce contexte, nous prenons note de certaines déclarations RCES très pertinentes figurant dans l'analyse de rentabilité, qui expliquent, entre autres choses, les circonstances dans lesquelles l'analyse de rentabilité a été présentée au conseil d'administration d'EADS.[2754] L'analyse de rentabilité fait également état d'autres risques plus spécifiques associés au programme, qui sont RCES.[2755] À notre avis, ces risques apparaissent comme importants à première vue. Nous rappelons en outre les importants risques de développement et de commercialisation associés à l'A350XWB.[2756]

6.1572. De plus, l'analyse de rentabilité examine deux scénarios dans lesquels Airbus n'a pas procédé au lancement de l'A350XWB en décembre 2006, à savoir un dans lequel Airbus n'a tout simplement pas lancé l'A350XWB et un dans lequel Airbus **[***]**.[2757] Il apparaît que les conséquences qu'auraient, selon ce que l'analyse de rentabilité suppose, ces scénarios (en particulier le premier) sont graves, quoique temporaires[2758], pour la position concurrentielle d'Airbus en général. D'autres éléments de preuve figurant dans le dossier étayent cette évaluation. Dès mars 2006, M. Steven Udvar-Hazy aurait prévenu que "{s}i Airbus s'en {tenait} à {l'A350 original} … il se retrouver{ait} avec une part de marché de 25% seulement par rapport au 787".[2759] De plus, en novembre 2006, Goldman Sachs a prédit que sans l'A350XWB, la part de

[2746] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 65 (titre et premier point).
[2747] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 65 (premier et deuxième sous-point).
[2748] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 65 (troisième sous-point).
[2749] Le montant spécifique est RCES. (présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 67 (avant-dernière colonne du tableau))
[2750] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 66 (septième point, deuxième sous-point).
[2751] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositives 66 (septième point, premier sous-point), 69 et 72 à 74.
[2752] Le montant spécifique est RCES. (présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 73 (dernière colonne du tableau))
[2753] Voir la réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 167; et l'appréciation britannique (pièce EU-(Article 13)-34) (RCES), paragraphe 21.
[2754] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositives 47 (troisième point) et 47 et 48.
[2755] Voir, par exemple, la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositives 42 (texte sous le troisième point), 44 (encadré), 47 (troisième point), 48 (troisième point, troisième sous-point) et 71 (texte sous le deuxième point principal).
[2756] Pour une analyse de l'éventail des risques associés au programme relatif à l'A350XWB, voir, en général, plus haut les paragraphes 6.431 et suivants.
[2757] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositives 53 et 90 à 94.
[2758] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 92 (premier point).
[2759] Dominic Gates, "Airplane Kingpins tell Airbus: Overhaul A350", *The Seattle Times*, 29 mars 2006 (pièce USA-24).

marché globale d'Airbus pourrait tomber à 35%, précisant donc qu'il était "essentiel pour Airbus de demeurer le principal concurrent de Boeing".[2760] 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 communité et grouper l'achat de gros aéronefs et de plus petits".[2761] À notre avis, l'examen de ces conséquences montre que, 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.

6.1573. Nous prenons particulièrement note de certains aspects de ces événements. Premièrement, selon différents articles de presse, des désaccords entre les actionnaires d'EADS concernant la manière dont le programme relatif à l'A350XWB serait financé ont retardé le lancement de l'A350XWB, et ces désaccords ont été aplanis, du moins en partie, grâce à une garantie de la France concernant l'octroi d'un certain soutien financier pour le programme. Deuxièmement, l'hypothèse que le programme relatif à l'A350XWB serait financé en partie au moyen d'un financement faisant intervenir **[***]** des États membres était présente dans toute l'analyse de rentabilité de l'A350XWB. Enfin, l'analyse de rentabilité mettait en évidence à la fois les risques et les avantages stratégiques associés au programme relatif à l'A350XWB.

iii Période postérieure au lancement

6.1574. Dans la présente sous-section, nous examinons certains événements entourant le programme relatif à l'A350XWB qui se sont produits après le lancement de l'A350XWB jusqu'à la période de conclusion des contrats. À notre avis, les éléments de preuve relatifs à cette période concernent principalement quatre questions essentielles: a) l'état de développement du programme relatif à l'A350XWB; b) la situation financière d'Airbus et d'EADS durant cette période; c) les négociations entre Airbus et les États membres concernant l'aide financière pour le programme relatif à l'A350XWB en général et l'AL/FEM pour l'A350XWB en particulier; et d) certains documents des pouvoirs publics concernant l'importance de l'aide financière des États membres pour le programme relatif à l'A350XWB.

Évolution du développement après le lancement

6.1575. Après le lancement, Airbus a poursuivi le développement de l'A350XWB dans le cadre du programme DARE. L'Union européenne fait valoir que les progrès réalisés par Airbus sur le plan de la conception et du développement de l'A350XWB avant la date du premier contrat démontrent qu'"Airbus était résolue à mettre en œuvre le programme relatif à l'A350XWB indépendamment de la question de savoir si les États membres le financeraient le programme, à des conditions bonifiées ou autrement".[2762] Les États-Unis font valoir que les progrès en matière de développement réalisés par Airbus dans le cadre du programme relatif à l'A350XWB avant la conclusion des mesures étaient limités et que, en tout état de cause, les arguments de l'Union européenne dans ce contexte font abstraction du fait que "les États membres sont intervenus en

[2760] Goldman Sachs Investment Analysis, *A350: Not an option but essential for Airbus' future, in our view*, 21 novembre 2006, pages 20 à 22 (pièce USA-30). Voir aussi Aude Lagorce, "Airbus refuses to rule out state loans on the A350XWB", *MarketWatch,* 4 décembre 2006 (pièce USA-359) (indiquant que l'A350XWB était considéré comme étant essentiel pour permettre à Airbus de concurrencer Boeing sur le marché des jets moyens porteurs long-courriers). L'Union européenne affirme que le programme relatif à l'A350XWB était essentiel pour Airbus parce que l'aéronef serait en concurrence sur un marché très lucratif. (Voir, par exemple, les réponses de l'Union européenne à la deuxième série de questions du Groupe spécial, Introduction, paragraphe 3.) En ce qui concerne cet argument, on ne voit pas toujours très bien sur quel "marché" de produits l'Union européenne suppose que l'aéronef serait en concurrence. Toutefois, il n'est pas contesté que le marché mondial des LCA bicouloirs est très lucratif, et nous admettons que ce fait sous-tend les conséquences apparemment graves qu'Airbus s'attendait à subir si elle n'allait pas de l'avant avec l'A350XWB, qui viennent d'être évoquées.

[2761] Goldman Sachs Investment Analysis, *A350: Not an option but essential for Airbus' future, in our view*, 21 novembre 2006, pages 20 à 22 (pièce USA-30), page 21. Voir aussi Andrea Rothman, "Airbus Struggles to Win Orders, End Nosedive Triggered by A380", Bloomberg, 17 juin 2007 (pièce USA-361) (indiquant qu'un analyste du secteur avait dit que l'A350XWB ""{était} absolument vital pour l'avenir de la stratégie d'Airbus"").

[2762] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1088.

accordant une AL/FEM à un moment où le programme ne pouvait pas progresser comme prévu sans cette aide".[2763]

6.1576. Il est indiqué dans la déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB qu'Airbus avait terminé d'importants travaux de conception et de développement dans le cadre du programme relatif à l'A350XWB à la date du premier contrat.[2764] L'Union européenne affirme que ces progrès avaient coûté cher[2765] et permis à Airbus d'enregistrer plus de 400 commandes d'A350XWB à cette date.[2766] Pour elle, ces éléments de preuve impliquent qu'Airbus, eu égard à la réalisation de ces investissements dans le programme couplée à l'importance stratégique de l'aéronef pour elle (exposée plus haut), avait atteint un point de non-retour dans le programme relatif à l'A350XWB à la date du premier contrat et, par conséquent, aurait continué le programme comme prévu à la date du premier contrat même si l'AL/FEM pour l'A350XWB ne s'était pas matérialisée.

6.1577. Les États-Unis ne contestent pas nécessairement le fait qu'Airbus avait démontré qu'elle était fermement résolue à mettre en œuvre le programme relatif à l'A350XWB à la date du premier contrat. Ils font plutôt valoir qu'étant donné que les États membres avaient déjà promis, en principe, d'accorder une aide financière à Airbus, les engagements, quels qu'ils soient, pris par la société dans le cadre du programme avant la date du premier contrat ne devraient pas être interprétés comme démontrant qu'Airbus avait confiance en sa capacité de mener à bien le programme sans cette aide financière. Les États-Unis font valoir que c'est d'autant plus vrai qu'à la date du premier contrat, Airbus devait encore financer la majeure partie du programme. Les États-Unis invoquent à l'appui de cet argument une déclaration de M. Larry Schneider, Vice-Président chargé du développement des produits pour Boeing Commercial Aircraft (la déclaration de M. Schneider). La déclaration de M. Schneider évoque le "rapport entre les dépenses et les phases de développement d'un nouvel aéronef"[2767], en particulier "les dépenses relatives associées aux deux phases essentielles de maturation technologique associées au lancement d'un nouvel aéronef".[2768] M. Schneider explique que deux phases essentielles pertinentes sont associées au développement des LCA: a) "la maturation technologique plus risquée mais d'un coût relativement faible nécessaire à la sélection initiale d'une technologie à inclure dans un nouveau programme d'aéronef"; et b) "la mise à l'essai et la mise à l'échelle, moins risquées et demandant des ressources extrêmement importantes, de ces technologies aux fins de la mise en place d'une production commerciale à grandeur réelle du nouvel aéronef".[2769] Il explique que "la majeure partie des dépenses de développement d'un constructeur sont effectuées seulement une fois que le concept est figé et que le constructeur commence la construction … et les opérations de mise à l'échelle en vue d'une production commerciale".[2770] Cela implique qu'à la date du premier contrat, Airbus se trouvait à la frontière, ou presque, entre les deux phases générales de production des LCA dont il est question dans la déclaration de M. Schneider, et devait encore non seulement engager la grande majorité de ses dépenses en valeur absolue liées au programme relatif à l'A350XWB, mais aussi augmenter considérablement son rythme de dépenses dans le cadre du programme.

6.1578. Les renseignements versés au dossier corroborent ces implications. Premièrement, l'Union européenne ne conteste pas la validité des explications données dans la déclaration de M. Schneider concernant les rapports entre les dépenses et les phases de production d'un aéronef qui sont exposées plus haut, dont il apparaît en outre qu'elles sont conformes à la fois à la raison et à la logique. Deuxièmement, elle a énoncé des faits qui, pris conjointement avec les explications données dans la déclaration de M. Schneider, montrent qu'Airbus était sur le point, ou presque, de passer d'une des deux phases de production décrites dans la déclaration de M. Schneider à l'autre

[2763] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 148.
[2764] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 44 à 53.
[2765] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1128 (deuxième référence RCES).
[2766] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1088. Voir aussi la base de données d'Ascend, Orders, données demandées le 26 juin 2012 (pièce EU-19) (étayant l'allégation de l'Union européenne). L'Union européenne a expliqué qu'Airbus avait pu commencer à offrir l'A350XWB à des clients peu après le lancement à une date qui est RCES. (déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 45 (ligne 1))
[2767] Déclaration de M. Schneider (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 2.
[2768] Déclaration de M. Schneider (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 39.
[2769] Déclaration de M. Schneider (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 39.
[2770] Déclaration de M. Schneider (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 42.

à la date du premier contrat. Elle a expliqué qu'à la date du premier contrat, Airbus avait figé la conception de l'A350XWB et démontré que les technologies pertinentes de l'A350XWB étaient prêtes à entrer dans la phase de production.[2771] De plus, il est clair qu'Airbus n'avait pas encore engagé la majeure partie des dépenses prévues dans le cadre du programme relatif à l'A350XWB à la date du premier contrat. Les dépenses dont l'Union européenne allègue qu'elles avaient été effectuées par Airbus dans le cadre du programme à la date du premier contrat – même si elles étaient en elles-mêmes et à elles seules considérables – étaient très inférieures au coût total du programme prévu par la société à la date du premier contrat, soit environ 12 milliards d'euros, comme il est indiqué plus en détail plus loin. D'autres éléments de preuve versés au dossier indiquent de même qu'EADS s'attendait à une augmentation de ses niveaux de financement dans le cadre du programme vers la date du premier contrat. Il est dit dans un communiqué de presse d'EADS du 1er décembre 2006 que la "plupart des dépenses {dans le cadre du programme relatif à l'A350XWB seront effectuées} en 2010-2013".[2772] De plus, un article de presse paru en décembre 2006 rapporte les propos du Directeur général d'Airbus et co-Directeur général d'EADS de l'époque, M. Louis Gallois, selon lesquels ""{n}os besoins de financement pour l'{A350XWB} atteindront leur point culminant en 2010"".[2773] Ces déclarations cadrent avec certains éléments de preuve RCES concernant les attentes d'Airbus à l'époque quant au moment où ses besoins de financement ultérieurs seraient les plus grands.[2774]

6.1579. Somme toute, il ressort des renseignements versés au dossier qu'à la date du premier contrat, même si Airbus avait effectué des investissements considérables dans le programme relatif à l'A350XWB, elle devait encore financer la majeure partie des dépenses liées au programme et augmentait considérablement ses dépenses à ce titre. Ces éléments de preuve montrent qu'Airbus avait prévu dès le début du programme que telle serait la situation générale à ce moment-là.

Situation financière d'Airbus/EADS après le lancement

6.1580. Les difficultés financières auxquelles EADS s'était heurtée pendant la période antérieure au lancement ont continué d'affecter sa situation financière pendant la période postérieure au lancement. Comme l'indique un rapport de S&P de janvier 2007, "{à} court terme, une grande incertitude plane sur les résultats financiers et le profil de crédit futur {d'EADS}".[2775] Il était en outre précisé dans ce rapport que, dans l'attente d'un examen de la société, la note de crédit à long terme d'EADS pourrait également être abaissée.[2776] Les résultats de cet examen ont apparemment fait sentir leurs effets quatre mois plus tard, en mai 2007, lorsque Standard & Poor's a de nouveau abaissé la note de crédit à long terme d'EADS à BBB+ – niveau auquel elle s'est maintenue jusqu'en septembre 2010, après la fin de la période de conclusion des contrats[2777] – en s'appuyant sur des facteurs comme les réorganisations structurelles de la société, les retards relatifs à l'A380, l'abandon du programme relatif à l'A350 original et la faiblesse du dollar EU.[2778] Dans ce contexte, nous prenons également note de certaines déclarations RCES très pertinentes figurant dans le rapport de CompetitionRx.[2779]

6.1581. Il ressort du dossier que ces problèmes ont subsisté pendant la période postérieure au lancement. Dans un article d'*Aviation Week* paru en février 2010, il est indiqué qu'"Airbus reste

[2771] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 890 et notes de bas de page 1297 et 1298 (citant la déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 51 et 52).

[2772] Communiqué de presse d'EADS, "A350 XWB launch: EADS Gives Go Ahead for Airbus to Launch the A350 XWB", 1er décembre 2006 (pièce USA-569).

[2773] Aude Lagorce, "Airbus refuses to rule out state loans on the A350XWB", *MarketWatch,* 4 décembre 2006 (pièce USA-359).

[2774] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 58; et rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 212 et figures 6 à 8.

[2775] Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: EADS Long-Term Ratings Remain On Watch Neg After Profit Warning*, 17 janvier 2007 (pièce USA-512), page 2.

[2776] Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: EADS Long-Term Ratings Remain On Watch Neg After Profit Warning*, 17 janvier 2007 (pièce USA-512), pages 2 et 3.

[2777] Captures d'écran du terminal de Bloomberg concernant les notes de crédit (pièce USA-568).

[2778] Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: EADS L-T CCR Cut to 'BBB+'; Off Watch Neg; Outlook Stable; Teleconf May 11 @ 2:30PM BST*, 10 Mai 2007 (pièce USA-513), page 2.

[2779] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 313 (première et deuxième phrases).

embourbée dans des problèmes de production de l'A380" "qui lui ont fait perdre près de 6 milliards d'euros de recettes au cours de la seule période 2007-2010".[2780] Le programme relatif à l'A400M continuait aussi de nuire aux résultats d'EADS. Selon 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".[2781] De plus, selon un rapport de S&P d'octobre 2009, les résultats d'EADS pour le premier semestre de 2009 avaient pâti de "taux de change moins favorables".[2782] L'Union européenne a en outre expliqué qu'en 2010, les résultats financiers d'EADS avaient pâti, en partie, de la faiblesse du dollar EU.[2783]

6.1582. Le début de la crise financière a entraîné de nouvelles difficultés financières pour EADS. Dans un article du *Financial Times de* décembre 2009, le Directeur général d'EADS de l'époque, M. Louis Gallois, "a confirmé que la décision de réduire la production de l'A380 … et de certains modèles d'aéronefs plus anciens alors que sévissait l'une des plus graves récessions de l'histoire récente ferait sentir ses effets sur le coussin de liquidités du groupe" et que les ajournements concernant des aéronefs "{avaient} une incidence sur la situation de trésorerie d'Airbus".[2784] Ainsi, l'article mentionne qu'"EADS fai{sait} face à une possible crise de liquidités en ce qui concerne … l'A350" et que, "{s}elon des analystes, la trésorerie du groupe pourrait fondre rapidement … ce qui soulève des questions concernant le financement à long terme de ses nouveaux programmes d'aéronef".[2785] Par ailleurs, dans un rapport établi en décembre 2009 par un cabinet de recherche et de conseil pour la Direction générale "Entreprises et Industrie" de la Commission européenne, il était expliqué ce qui suit:

> La crise financière affecte {l'industrie aérospatiale européenne} de deux façons. La première est la détérioration de l'accès au crédit, qui menace le financement des activités d'exploitation (court terme) ainsi que la participation à de grands programmes d'aéronef (long terme). La rareté du financement a un effet négatif sur le lancement de projets et l'affectation des ressources, et aggrave la situation engendrée par les difficultés et les retards relatifs à des programmes récents. Cela inclut *l'éventualité que l'industrie soit forcée de reporter de nouveaux projets* (*A350*, nouveau court courrier).[2786] (pas d'italique dans l'original)

6.1583. Les États-Unis font valoir que ces éléments de preuve montrent qu'Airbus et EADS étaient toujours conscientes au cours de cette période que leur situation financière dorénavant se dégraderait au point qu'elles ne pourraient finalement pas financer entièrement le programme relatif à l'A350XWB sans aide financière des États membres. L'Union européenne conteste cette affirmation et présente des éléments de preuve dont elle allègue qu'ils indiquent qu'au moins EADS – mais pas nécessairement Airbus – jouissait d'une situation financière solide à la date du premier contrat et, en outre, qu'EADS s'attendait à conserver une situation financière suffisamment solide dans un avenir prévisible pour financer de manière indépendante le programme relatif à l'A350XWB même sans aide financière des États membres.

6.1584. Une fois de plus, le principal élément de preuve présenté par l'Union européenne à cet égard est le rapport de CompetitionRx. Nous rappelons que ce rapport démontre prétendument la santé financière d'EADS au moment du lancement de l'A350XWB en examinant les données

---

[2780] Jens Flottau, "Déjà vu: More problems beset the A350 program, but schedule margins are now razor thin, a situation the manufacturer has faced before", *Aviation Week & Space Technology*, 15 février 2010 (pièce USA-515).

[2781] Kevin Done et Peggy Hollinger, "Airbus set to gain aid for A350", *Financial Times*, 15 juin 2009, (pièce USA-7). Voir aussi l'appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphe 12 (deuxième point).

[2782] Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *European Aeronautic Defence and Space Co. N.V.*, 14 octobre 2009 (pièce USA-514), page 2.

[2783] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1237.

[2784] Pilita Clark et Peggy Hollinger, "Deferrals to take toll on EAD's cash pile", *Financial Times*, décembre 2009 (pièce USA-153).

[2785] Pilita Clark et Peggy Hollinger, "Deferrals to take toll on EAD's cash pile", *Financial Times*, décembre 2009 (pièce USA-153).

[2786] "Competitiveness of the EU Aerospace Industry with focus on Aeronautics Industry, within the framework contract of sectoral competitiveness studies ENTR/06/054", Ecorys, décembre 2009 (pièce USA-151), page 27.

financières de la société et sa capacité projetée de supporter un endettement supplémentaire par la suite. Le rapport de CompetitionRx effectue les mêmes analyses en ce qui concerne la santé financière d'EADS à la date du premier contrat et parvient à nouveau à la conclusion que la situation financière de la société était solide à cette époque et qu'EADS était capable de supporter un endettement supplémentaire important si le besoin s'en faisait sentir.[2787] Nous formulons les mêmes observations concernant ces analyses que celles que nous avons formulées en ce qui concerne les analyses effectuées dans le rapport de CompetitonRx quant à la situation financière d'EADS au moment du lancement. Autrement dit, bien qu'un aperçu de la situation financière d'EADS à la date du premier contrat soit certainement pertinent, sa pertinence ne devrait pas être surestimée parce qu'EADS devait aussi financer le programme pour les années à venir et, par conséquent, l'évolution de sa situation financière projetée à compter de cette date est très importante. De fait, comme il est indiqué plus haut, EADS devait encore financer la majeure partie du programme relatif à l'A350XWB à cette époque. Le rapport de CompetitionRx traite cette question en présentant la situation de trésorerie future projetée d'EADS à la date du premier contrat et en effectuant une analyse de la capacité d'endettement projetée fondée sur ces projections. Nous évaluons ces aspects du rapport de CompetitionRx plus en détail plus loin.

6.1585. Bien que les éléments de preuve examinés plus haut donnent à penser qu'EADS a fait face à des difficultés financières considérables durant la période de conclusion des contrats, d'autres éléments de preuve indiquent qu'au cours de la période postérieure au lancement, EADS a poursuivi avec un certain succès les stratégies qu'elle avait commencé à mettre en œuvre au cours de la période antérieure au lancement dans l'espoir de remédier à ses difficultés financières. Il apparaît que pendant la période postérieure au lancement, la mise en œuvre en cours d'Airbus a commencé à réaliser des économies de coûts grâce au programme Power8 qui était alors mis en œuvre. Dès la mise sur pied de ce programme fin 2006, EADS avait prévu qu'il faudrait plusieurs années pour le mettre en œuvre, l'objectif étant d'"obtenir 2,1 milliards d'euros au titre du bénéfice avant intérêts et impôts à compter de 2010 et 5 milliards d'euros supplémentaires sous forme de flux de trésorerie cumulés de 2007 à 2010".[2788] Dans ce contexte, nous prenons note d'un article paru dans la presse en mars 2007 qui indique que "{l}es éléments essentiels du plan {Power8} devraient être en place dans un délai de 12 à 18 mois".[2789] Dans une présentation faite par Airbus en juin 2007, qui contenait des renseignements actualisés sur la stratégie Power8, il était indiqué qu'elle était "sur la bonne voie" pour permettre "des gains rapides en 2007 > 200 millions d'euros".[2790] Selon le rapport de CompetitionRx, le programme Power8 a permis d'économiser environ 1,3 milliard d'euros en 2008.[2791] Un rapport de Standard & Poor's de septembre 2010 – postérieur à la fin de la période de conclusion des contrats – indiquait aussi qu'EADS avait fait des progrès concernant le programme Power8 à ce moment-là.[2792] De plus, l'Union européenne a expliqué qu'à la date du premier contrat, Airbus avait signé des accords avec la "grande majorité" de ses PPR pour l'A350XWB[2793], lesquels, nous le rappelons, étaient censés assumer les coûts de développement du programme à hauteur d'environ 1,8 milliard d'euros. Ces éléments de preuve donnent à penser que la confiance d'EADS en sa capacité de remédier à ses problèmes financiers pouvait s'être renforcée pendant cette période, et que la société avait peut-être davantage confiance en son avenir financier.

6.1586. Il y a aussi des éléments de preuve qui donnent à penser que la situation financière d'EADS à compter de la date du premier contrat serait vigoureuse, bien que ces éléments de preuve soient en général postérieurs à la date du premier contrat et, par conséquent, au moins dans une certaine mesure, puissent tenir compte du fait qu'Airbus avait commencé à conclure des accords avec les États membres concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB. Un rapport de recherche établi par Standard & Poor's en octobre 2009 qualifiait les perspectives de crédit d'EADS de stables

[2787] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), pages 58 à 65, 67, 68, 70 et 72.

[2788] Communiqué de presse d'EADS, "A350 XWB launch: EADS Gives Go Ahead for Airbus to Launch the A350 XWB", 1er décembre 2006 (pièce USA-569), page 12.

[2789] Robert Wall, "Will It Fly? Eyes are on Airbus as it overhauls industrial setups and supplier relations to regain competitive footing, financial health", *Aviation Week & Space Technology*, 5 mars 2007 (pièce USA-523).

[2790] Fabrice Brégier, Directeur d'exploitation, Airbus, "Power8 and A350XWB Updates", diapositives tirées d'une présentation d'EADS, Paris, 20 juin 2007 (pièce USA-143).

[2791] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), annexe E (paragraphe 2).

[2792] Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: European Aeronautic Defence and Space Co. N.V. Long-Term Rating Raised to 'A-' On Lower Project Risks; Outlook Stable*, 22 septembre 2010 (pièce USA-516), page 2.

[2793] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1088.

et dressait la liste de plusieurs atouts notables de la société, y compris sa "grande flexibilité financière".[2794] Selon un autre article de presse de décembre 2009, un analyste du secteur a dit que sa "gestion de trésorerie meilleure que prévu signifiait qu'EADS pouvait peut-être repousser la nécessité d'obtenir d'autres liquidités jusqu'à ce que les marchés se redressent", et le Directeur général d'EADS de l'époque, M. Gallois, aurait déclaré que le programme relatif à l'A350XWB allait ""bien"". Le même article de presse indique toutefois que "{d}es analystes estiment qu'EADS obtiendra des prêts des pouvoirs publics de l'ordre de 3 à 3,3 milliards d'euros {pour le programme relatif à l'A350XWB}".[2795] De plus, un rapport de Standard & Poor's de septembre 2010 – qui est légèrement postérieur à la fin de la période de conclusion des contrats – signale un relèvement de la note de crédit d'EADS à "A-" et indique qu'à ce moment-là EADS "{avait} financièrement absorbé la plupart des effets négatifs" des programmes relatifs à l'A380 et à l'A400M, et prévoyait en outre qu'EADS "bénéficierait de taux de couverture de change plus favorables dans l'avenir".[2796]

6.1587. À notre avis, les éléments de preuve relatifs à la situation financière d'Airbus et d'EADS pendant la période postérieure au lancement qui viennent d'être examinés font apparaître quatre points généraux. Premièrement, les sociétés se sont heurtées à la persistance d'importantes difficultés financières concernant des questions qui s'étaient initialement posées pendant la période antérieure au lancement. Deuxièmement, les sociétés ont déployé des efforts constants pour résoudre ces difficultés, qui ont porté leurs fruits dans une certaine mesure. Troisièmement, les efforts consentis par les sociétés pour résoudre leurs problèmes financiers ont été quelque peu perturbés par le début de la crise financière. Quatrièmement, EADS a conservé pendant cette période une note de crédit qu'elle jugeait à peine acceptable – jusqu'au relèvement de cette note quelque temps après la date du premier contrat.

Négociations concernant l'AL/FEM

6.1588. Il ressort des éléments de preuve relatifs à la période postérieure au lancement qu'EADS et Airbus ont examiné leurs options concernant le mode de financement du programme relatif à l'A350XWB, y compris la possibilité de demander une aide financière aux États membres. Une partie de ces éléments de preuve prend la forme de déclarations de dirigeants d'Airbus et d'EADS. Le 4 décembre 2006, lundi qui a suivi le lancement de l'A350XWB, le Directeur général d'Airbus et co-Directeur général d'EADS de l'époque, M. Gallois, a prononcé un discours qui incluait les extraits pertinents suivants:

> Le conseil d'administration d'EADS a approuvé la proposition d'Airbus en tant que proposition de valeur. Il est convaincu que nous pourrons nous permettre d'investir en recourant à un mélange de ressources financières internes d'EADS, de partenariats associatifs et, lorsque, le cas échéant, le besoin se fera sentir, de fonds provenant des marchés mondiaux de capitaux. …
>
> …
>
> On parle beaucoup de financement par les pouvoirs publics.
>
> Au fond, vous et moi, nous savons tous très bien que le B787 est un aéronef fortement subventionné. C'est la pierre angulaire de l'argumentation de l'Europe dans le différend à l'OMC. Notre concurrent a tenté de détourner l'attention de ce fait en contestant devant l'OMC ce qui est en réalité un mécanisme européen de financement direct, parfaitement transparent et, de ce fait, vulnérable. Vous connaissez aussi notre position: les pouvoirs publics accordent un financement à notre industrie des deux côtés de l'Atlantique. Les États-Unis et l'UE auraient tout intérêt à s'entendre sur un mécanisme acceptable pour nous tous. Mais on n'en est pas encore là.

[2794] Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *European Aeronautic Defence and Space Co. N.V.*, 14 octobre 2009 (pièce USA-514), pages 2, 4 et 5.

[2795] Pilita Clark et Peggy Hollinger, "Deferrals to take toll on EAD's cash pile", *Financial Times*, décembre 2009 (pièce USA-153).

[2796] Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: European Aeronautic Defence and Space Co. N.V. Long-Term Rating Raised to 'A-' On Lower Project Risks; Outlook Stable*, 22 septembre 2010 (pièce USA-516), page 2.

> Vous vous demandez maintenant comment nous voulons concurrencer le B787 subventionné. *Nous discutons actuellement avec les pouvoirs publics de la façon de garantir des chances égales dans le secteur de la construction aéronautique à l'avenir*. Je pense que le financement futur pour la R&T jouera un rôle essentiel. Mais d'autres options sont aussi examinées. Je n'exclurai rien et je ne serai pas plus précis pour le moment. Nous n'avons pas de besoin de financement imminent, nous demandons seulement des chances égales. Par conséquent, aucune décision n'a été prise ou n'est même imminente.[2797] (pas d'italique dans l'original)

6.1589. Un article paru dans *MarketWatch* à la même époque rapporte également des propos de M. Gallois selon lesquels le conseil d'administration d'EADS avait demandé à Airbus d'examiner toutes les options de financement pour l'A350XWB, ""sans en exclure aucune"", et indique qu'Airbus "a refusé d'exclure des prêts des pouvoirs publics pour financer les 10 milliards d'euros que coûte l'A350XWB".[2798] M. Gallois aurait également souligné qu'"Airbus {était} déterminée à établir des chances égales avec Boeing".[2799] Dans un article de Bloomberg paru en juin 2007, il était rapporté que M. Gallois "mis{ait} sur une forme quelconque d'aide des pouvoirs publics" pour le programme relatif à l'A350XWB même si "le besoin de liquidités n'{était} pas urgent" parce qu'"Airbus avait plusieurs {options de financement}".[2800]

6.1590. D'autres indications selon lesquelles EADS et Airbus continueraient d'étudier la possibilité d'obtenir une aide financière des États membres sont fournies par des responsables des États membres. Dans un article de presse de décembre 2006, le Ministre français de l'économie et des finances, M. Thierry Breton, a confirmé que "la France n'avait pas exclu de participer à une augmentation de capital dans le cadre du financement de l'aéronef à fuselage large" et que ""{l}es quatre gouvernements concernés {avaient} déclaré qu'ils apporteraient les garanties dans des conditions similaires"".[2801] De plus, dans un article de *La Tribune* de décembre 2006, un responsable français a déclaré que les gouvernements des quatre États membres concernés apporteraient des "garanties" pour ce qui est du projet d'A350XWB, mais que la moitié du financement de l'A350XWB proviendrait d'économies réalisées dans le cadre du programme Power8.[2802] De plus, en décembre 2006, la Ministre britannique de l'industrie et des régions, Mme Margaret Hodge, a répondu à une question d'un député britannique de la manière suivante:

> Nous devrons négocier la voie que nous voulons suivre avec {Airbus}. La société fait face à des défis de taille à l'heure actuelle, mais je conviens avec Monsieur le député qu'elle a un bel avenir à long terme. Si nous pouvons cerner ses problèmes immédiats, et travailler avec elle et avec les autres pays qui ont intérêt à faire en

---

[2797] Discours de Louis Gallois, "Industrial launch of the A350XWB", Paris, 4 décembre 2006 (pièce EU-179). "À l'examen des éléments de preuve mentionnés ci-dessus, nous reconnaissons que les déclarations publiques d'Airbus ou de dirigeants des sociétés participantes et de fonctionnaires au sujet de la nécessité d'octroyer une AL/FEM pour lancer un aéronef donné peuvent avoir été faites dans une certaine mesure par calcul." (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1919)

[2798] Aude Lagorce, "Airbus refuses to rule out state loans on the A350XWB", *MarketWatch,* 4 décembre 2006 (pièce USA-359).

[2799] Aude Lagorce, "Airbus refuses to rule out state loans on the A350XWB", *MarketWatch,* 4 décembre 2006 (pièce USA-359).

[2800] Andrea Rothman, "Airbus Struggles to Win Orders, End Nosedive Triggered by A380", Bloomberg, 17 juin 2007 (pièce USA-361).

[2801] Aude Lagorce, "Airbus refuses to rule out state loans on the A350XWB", *MarketWatch,* 4 décembre 2006 (pièce USA-359).

[2802] "*Nous sommes prêts à prendre nos responsabilités*", *La Tribune*, 4 décembre 2006 (pièce USA-37):

> Le gouvernement français a toujours été en faveur du lancement de l'A350. C'est une bonne décision, qui se fait dans des conditions financières qui peuvent être supportées par l'entreprise. Les quatre gouvernements concernés [Allemagne, Espagne, Grande-Bretagne, France] ont déclaré qu'ils apporteraient les garanties à leur niveau dans des conditions similaires. Mais pour l'instant, elles ne sont pas arrêtées. La moitié du financement de ce plan doit être apporté, comme l'a dit EADS, par les économies réalisées dans le cadre du plan d'économie Power 8. L'autre moitié le sera par des financements dans lesquels les parties prenantes, voire les actionnaires, seront sollicitées.
>
> Vous n'excluez pas une augmentation de capital?
>
> C'est ce qui a été dit. En tout cas, nous jouerons clairement notre rôle au prorata de nos engagements. Nous accompagnerons ce financement.

> sorte qu'il y ait en Europe une bonne capacité aéronautique pour concurrencer celle des États-Unis, cela sera avantageux pour nous-mêmes et pour la société.[2803]

6.1591. De plus, le Ministère britannique du commerce et de l'industrie a noté ce qui suit dans son résumé du 1er avril au 31 mars 2007:

> Dans l'exercice de ses fonctions au cours de l'année écoulée, l'Agence des participations de l'État a continué de piloter la participation des pouvoirs publics dans Bombardier Aérospatiale (demande d'investissement de lancement pour l'aéronef C Series proposé) et Airbus (là aussi, demande d'investissement de lancement pour l'A350).[2804]

6.1592. Il y a également des éléments de preuve qui donnent à penser que la raison pour laquelle Airbus cherchait à obtenir une aide financière des États membres en général, sous la forme d'une AL/FEM en particulier, tenait, au moins en partie, à l'absence d'autres options. Nous rappelons tout d'abord qu'il était indiqué dans l'analyse de rentabilité que l'utilisation de l'instrument de financement du lancement visait à **[***]**, mais, bien entendu, cet instrument ne s'est jamais matérialisé. Nous prenons aussi note dans ce contexte de certaines déclarations RCES très pertinentes figurant dans la déclaration de l'ingénieur en chef.[2805] De plus, il ressort de l'appréciation britannique (qui est examinée plus en détail plus loin) qu'Airbus avait étudié la possibilité de recourir à certaines stratégies de rechange qui sont RCES pour financer le programme[2806], mais, pour des raisons non expliquées, avait apparemment abandonné ces stratégies. À notre avis, ces renseignements donnent à penser qu'Airbus a tenté, mais en vain, d'avoir accès à certaines sources de financement aux conditions du marché. De plus, en mars 2007, des députés de la Chambre des Communes britannique, M. Mark Russell de l'Agence britannique des participations de l'État, et la Ministre britannique de l'industrie et des régions, Mme Margaret Hodge, ont échangé les propos suivants concernant une AL/FEM pour l'A350XWB:

> **Q138 M. Binley**: Madame la Ministre, avez-vous l'intention d'accorder un soutien sous forme d'aide au lancement pour l'A350XWB?
>
> ***Margaret Hodge***: À l'évidence, nous discutons avec EADS et Airbus du type de soutien qui pourrait être nécessaire pour le développement du nouveau modèle.
>
> **Q139 M. Binley**: Madame la Ministre, la question était, en avez-vous l'intention? Je reconnais que vous discutez mais avez-vous l'intention d'accorder un soutien sous forme d'aide au lancement pour l'A350?
>
> ***Margaret Hodge***: Je suis désolée. Je ne pense pas pouvoir vous en dire plus, sans vouloir vous offenser, que ce que je viens de dire. Des négociations et des discussions sont en cours. Nous avons toujours soutenu Airbus pour le développement de tous ses nouveaux modèles. Nous avons accordé une aide au lancement de 1,2 milliard de livres et obtenu jusqu'à maintenant 1,3 milliard de livres en échange de cet investissement de 1,2 milliard de livres, et nous discutons avec Airbus, comme le font les autres pays, du soutien futur dont elle a besoin.
>
> **Q140 M. Binley**: Permettez-moi de formuler ma question de façon légèrement différente. Vous discutez. C'est soit parce que vous voulez faire quelque chose, soit parce que vous voulez mettre fin à quelque chose. S'agit-il du premier ou du second

[2803] UK House of Commons Hansard Debates, Column 104WH, Colloquy of Mr. Steve Webb and Minister for Industry and the Regions, Margaret Hodge, 6 décembre 2006 (pièce USA-303/USA-360 (présentée deux fois)).

[2804] UK Department of Trade and Industry Annual Report 2006-2007, page 107 (pièce USA-38). Nous ne savons pas exactement en quoi consistait cette "demande" ni à quand elle remontait. Toutefois, nous notons que cette pièce est antérieure à la date à laquelle l'Union européenne allègue qu'Airbus a formellement présenté une demande d'aide financière au Royaume-Uni. Il est donc possible que cette "demande" se rapporte à une demande d'AL/FEM présentée par Airbus pour l'A350 original.

[2805] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 55 (dernière phrase du paragraphe).

[2806] Appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphe 21 (lignes 1 et 2). Nous ne savons pas vraiment, toutefois, dans quelle mesure le document partait du principe que les États membres participeraient à ces stratégies de financement.

cas de figure? Airbus fait-elle pression pour que vous lui donniez de l'argent ou avez-vous l'intention de donner de l'argent d'une manière plus positive?

Margaret Hodge: Nous voulons soutenir le maintien d'Airbus au Royaume-Uni, et nous sommes donc simplement en train de négocier. Je suis désolée de ne pas pouvoir vous donner plus de précisions, mais de toute évidence cela serait inapproprié en ce moment délicat.

…

Margaret Hodge: Nous avons exprimé de façon assez positive notre soutien de principe au développement de l'aéronef A350 à fuselage large. Nous n'avons pas encore, vous serez peut-être surpris de l'apprendre, reçu de demande spécifique d'EADS concernant le nouveau modèle mais nous discutons avec elle. La seule autre chose à ajouter, et je suis certaine que la Commission le sait fort bien, c'est que nous devons bien tenir compte des règles et contraintes de l'OMC dans le soutien que nous choisissons d'accorder pour le développement de ce nouveau modèle.

…

Margaret Hodge: *Nous discutons de toute une série d'options concernant la façon dont on pourrait peut-être accorder un soutien*, et je pense que la meilleure personne pour répondre à la question serait probablement Mark, vu qu'il joue un rôle de premier plan dans ce dossier.

M. Russell: Je pense qu'il est juste de dire qu'Airbus a traversé une période très difficile au cours des derniers mois, et son financement ultérieur n'était pas l'une de ses priorités. La direction s'est surtout consacrée au programme Power8 et aux changements en matière de gestion. *Il ne fait aucun doute, quand on regarde le financement d'Airbus, qu'il arrivera un moment où la société devra se procurer des capitaux additionnels. Elle ne nous a pas encore fourni de prévisions détaillées, si bien que nous n'avons pas de précisions, mais il ressort très clairement des examens de la société faits par des analystes qu'elle aura besoin d'une certaine forme de soutien. On ne sait pas très bien si elle ne pourrait tout simplement pas obtenir cet argent auprès des actionnaires et des marchés de capitaux. Je pense que, pour le moment, elle s'emploie précisément à tenter de déterminer si elle peut se financer elle-même. Si elle conclut qu'elle ne le peut pas, je pense qu'elle poussera probablement plus loin la discussion avec les pouvoirs publics*. Elle a dit clairement que la forme de soutien qu'elle aimerait obtenir est un soutien à la R&T.

Q144 Le Président: Au sujet duquel nous vous poserons des questions un peu plus détaillées plus tard, bien sûr.

M. Russell: Oui, bien sûr. Pour ce qui est des autres types de soutien, comme l'investissement au lancement ou un soutien équivalent, vu les questions soumises à l'OMC, jusqu'à maintenant, elle n'a rien dit de spécifique.[2807] (caractères gras et caractères italiques gras dans l'original; pas d'italique dans l'original)

6.1593. Également en mars 2007, des députés de la Chambre des Communes britannique et le Directeur général d'Airbus Royaume-Uni, M. Ian Gray, ont échangé les propos suivants concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB:

Le Président: Nous allons passer à la question du financement par les pouvoirs publics, car j'aimerais vous interroger un peu plus sur ce point.

Q39 Rob Marris: Vous avez dit ce matin, M. Gray, que les perspectives d'Airbus pour l'avenir étaient très bonnes. Vous avez dit qu'Airbus avait un bel avenir. Vous avez dit, je vous cite: "Le centre d'excellence chargé des ailes restera ici au Royaume-Uni."

[2807] UK House of Commons Trade and Industry Committee, "Recent Developments with Airbus", Ninth Report of Session 2006-07, Volume II: Oral and written evidence, 25 juillet 2007 (pièce EU-177).

> Vous avez parlé des investissements considérables effectués par EADS à Filton et Broughton, et en ce qui concerne les partenaires, vous avez dit qu'ils avaient manifesté de l'intérêt. Si j'ai bien compris, vous avez annoncé l'A350XWB en décembre dernier, et cet aéronef devrait entrer en service à un moment quelconque en 2013. Dois-je déduire de ce que vous avez dit ce matin qu'Airbus, en tout cas au Royaume-Uni, n'a besoin d'aucun soutien financier des pouvoirs publics?
>
> ***M. Gray***: Non, ce que j'ai dit, c'est qu'en ce qui concerne l'avenir, il y a deux aspects différents. Il y a la compétitivité dont nous sommes, en tant qu'industrie, responsables et il y a la compétitivité dans un sens plus global, où les pouvoirs publics, l'industrie et les milieux universitaires travaillent en partenariat, et c'est extrêmement important pour nous tous à mesure que nous avançons. Je n'ai pas formulé d'observation spécifique sur des mécanismes particuliers relatifs à la manière dont ce soutien pourrait être accordé. Ce sur quoi je veux mettre très fortement l'accent, c'est l'investissement dans de nouvelles technologies. Je pense que du point de vue de la compétitivité future du Royaume-Uni, il y a un aspect absolument fondamental qui est celui de l'investissement dans de nouvelles technologies. Il s'agit d'un domaine dans lequel les pouvoirs publics, l'industrie, la chaîne d'approvisionnement et les milieux universitaires doivent réellement travailler en très étroite collaboration.
>
> **Q40 Rob Marris**: Vous souhaitez clairement ce soutien, en avez-vous besoin?
>
> ***M. Gray***: *Nous en avons effectivement besoin, nous en avons absolument besoin.*[2808] (caractères gras et caractères italiques gras dans l'original; pas d'italique dans l'original)

6.1594. La teneur de certains autres articles parus dans la presse à cette époque est généralement compatible avec le point de vue selon lequel l'AL/FEM pour l'A350XWB était considérée comme importante pour l'avenir du programme relatif à l'A350XWB. Par exemple, selon un article de Bloomberg de septembre 2009, Airbus "{avait} besoin des fonds {apportés par le contrat allemand d'AL/FEM concernant l'A350XWB} pour pouvoir payer l'ingénierie et l'outillage nécessaires à la construction des prototypes de l'A350 et au lancement de la production".[2809] De plus, un article paru en mars 2010 dans une publication allemande rapportait ceci: "Airbus subit des pressions parce que les responsables politiques peuvent non seulement faire part de leurs souhaits à l'entreprise mais même avoir une influence directe. L'entreprise a besoin du soutien de l'État pour financer ses grands projets".[2810]

6.1595. Il apparaît que la décision d'Airbus de demander une aide financière aux États membres a finalement été arrêtée fin 2008. En janvier 2008, le *New York Times* rapportait ce qui suit:

[2808] UK House of Commons Trade and Industry Committee, "Recent Developments with Airbus", Ninth Report of Session 2006-07, Volume II: Oral and written evidence, 25 juillet 2007 (pièce EU-177). Cette déclaration de M. Gray est un peu ambiguë. Les États-Unis font valoir que la déclaration de M. Gray devrait être considérée comme signifiant qu'Airbus, dans son ensemble, avait besoin d'un soutien financier pour le programme relatif à l'A350XWB. (deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 608) Par contre, l'Union européenne fait valoir que la déclaration devrait être considérée comme signifiant que la filiale britannique d'Airbus avait besoin d'un soutien des pouvoirs publics si elle voulait demeurer compétitive au sein du groupe Airbus. (première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1135) À notre avis, vu le contexte, M. Gray a dit que la filiale britannique d'Airbus avait besoin d'un soutien des pouvoirs publics si elle voulait développer de nouvelles technologies dans le contexte du programme relatif à l'A350XWB. On ne sait pas très bien si M. Gray considérait que, en l'absence de ce soutien des pouvoirs publics britanniques, d'autres filiales d'Airbus auraient pu développer ces technologies sans aide financière des États membres. Toutefois, nous considérons que l'incapacité de la filiale britannique d'Airbus de développer les technologies de l'A350XWB sans aide des États membres donne au moins à penser que d'autres filiales d'Airbus n'auraient pas non plus été en mesure de le faire sans aide financière des États membres. Par conséquent, nous considérons que la déclaration de M. Gray étaye de manière générale le point de vue selon lequel Airbus estimait qu'elle avait besoin d'un soutien des pouvoirs publics pour mener à bien le programme relatif à l'A350XWB comme prévu.

[2809] Andrea Rothman et Brian Parkin, "Airbus A350 Loan Projects at Least 1,500 Deliveries (Update1)", Bloomberg, 17 septembre 2009 (pièce USA-45).

[2810] J. Hartmann et J. Hildebrand, "*Wie Airbus und Boeing um die Luftoheit kampfen*", *Welt* Online, 22 mars 2010 (pièce USA-67).

> Airbus compte engager des discussions avec les pouvoirs publics européens au cours du second semestre de cette année concernant l'octroi d'une partie du financement initial de son jet à fuselage large, l'A350XWB, ont déclaré des dirigeants de la société mercredi; c'est un geste qui risque d'aggraver les tensions commerciales avec les États-Unis au sujet des aides publiques dont bénéficient leurs industries aéronautiques respectives.
>
> …
>
> Selon un dirigeant d'Airbus, une fois que tous les plans détaillés de l'avion seront prêts, la société sera en mesure de présenter à l'Allemagne, à la France et aux autres pouvoirs publics européens des demandes concrètes de financement de l'A350XWB, dont le développement devrait coûter au bas mot 10,5 milliards d'euros, soit 15,4 milliards de dollars EU.
>
> Les pourparlers avec les pouvoirs publics nationaux au sujet de ce qu'il est convenu d'appeler l'aide au lancement "pourraient déjà commencer cet été", a déclaré le dirigeant, qui a demandé l'anonymat en raison de la sensibilité politique de la question et parce qu'il n'était pas autorisé à en discuter.
>
> …
>
> Des dirigeants d'Airbus affirment que les prêts des pouvoirs publics, quels qu'ils soient, devraient être soigneusement structurés de manière à pouvoir résister à une éventuelle contestation juridique de la part de Boeing et du représentant des États-Unis pour les questions commerciales internationales.[2811]

6.1596. L'article du *New York Times* s'est révélé exact, et Airbus et les États membres ont engagé des négociations formelles concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB fin 2008. Le Vice-Président exécutif d'Airbus SAS chargé des programmes, M. Tom Williams, qui faisait partie de l'équipe d'Airbus qui a négocié les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB avec les États membres, a expliqué dans une déclaration que la société avait officiellement demandé une AL/FEM pour l'A350XWB le **[***]** lors d'une réunion avec les représentants des États membres.[2812] M. Williams a en outre expliqué comment les différents États membres avaient répondu à la demande[2813], ainsi que les trajectoires générales qu'avaient prises les négociations qui s'étaient ensuivies avec les États membres correspondants.[2814]

6.1597. La déclaration de M. Williams n'indique pas pourquoi Airbus a choisi ce moment pour demander l'ouverture de ces négociations formelles. Nous rappelons, toutefois, qu'EADS avait prévu dès le lancement que ses besoins de financement pour le programme relatif à l'A350XWB commenceraient à atteindre leur maximum aux alentours de la date du premier contrat. De plus, en juin 2006, un cadre supérieur d'Airbus aurait "souligné que toute décision de demander les prêts serait largement symbolique dans un premier temps, étant donné qu'il faudrait au moins *un an* avant qu'une telle aide puisse être mise à profit".[2815] Nous notons en outre qu'Airbus a commencé à recevoir des fonds au titre des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB presque exactement un an après avoir formellement demandé une AL/FEM pour l'A350XWB aux États membres.[2816] Ces éléments de preuve donnent fortement à penser qu'Airbus a choisi le moment

---

[2811] Nicola Clark, "Airbus to seek government aid for A350 in second half", *The New York Times*, 16 janvier 2008 (pièce USA-434).

[2812] Déclaration de Tom Williams, Vice-Président exécutif chargé des programmes, Airbus SAS, 17 mai 2013 (pièce EU-354) (RCC), paragraphe 3 (indiquant que cette réunion a eu lieu "début décembre 2008"); et réponse de l'Union européenne à la question n° 101 du Groupe spécial, paragraphe 408 (précisant que la réunion a eu lieu le **[***]**, plus particulièrement).

[2813] Déclaration de Tom Williams, Vice-Président exécutif chargé des programmes, Airbus SAS, 17 mai 2013 (pièce EU-354) (RCC), paragraphe 5.

[2814] Déclaration de Tom Williams, Vice-Président exécutif chargé des programmes, Airbus SAS, 17 mai 2013 (pièce EU-354) (RCC), paragraphe 4.

[2815] Katrin Bennhold, "Airbus looks likely to seek state assistance", *International Herald Tribune*, 18 juin 2006 (pièce USA-357). (pas d'italique dans l'original)

[2816] Voir la réponse de l'Union européenne à la question n° 133 du Groupe spécial, note de bas de page 182 et texte y relatif; et la réponse de l'Union européenne à la question n° 86 du Groupe spécial, paragraphe 335.

où elle a demandé l'ouverture de négociations formelles concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB avec les États membres de façon à ce que les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB soient conclus avant la date ou aux alentours de la date à laquelle elle escomptait que ses besoins de financement pour le programme relatif à l'A350XWB seraient les plus grands.

6.1598. À notre avis, les éléments de preuve exposés dans la présente section confirment qu'aux alentours de la date du lancement, les États membres avaient donné à Airbus l'assurance qu'ils soutiendraient financièrement le programme relatif à l'A350XWB si et quand Airbus en ferait la demande. Ils démontrent en outre qu'Airbus et les États membres étaient continuellement en contact au sujet de l'octroi possible de cette aide financière, et bien qu'il apparaisse qu'Airbus a examiné d'autres options que l'AL/FEM pour l'A350XWB pour financer le programme, elle a finalement demandé des mesures du type de l'AL/FEM aux États membres. Les éléments de preuve donnent également à penser que l'obtention de cette aide financière des États membres était importante. Certains documents des autorités de l'Union européenne et des pouvoirs publics de ses États membres fournissent des renseignements additionnels sur la mesure dans laquelle les pouvoirs publics pensaient que cette aide était nécessaire. Nous examinons ces documents ci-après.

Appréciations des pouvoirs publics

6.1599. Au moment d'évaluer dans quelle mesure une société avait besoin de subventions importantes pour lancer et mettre sur le marché un produit donné, nous nous attendrions normalement à trouver des indications utiles concernant cette question dans les évaluations de l'époque que la ou les entités accordant ces subventions auraient supposément établies pour décider de l'opportunité d'accorder les subventions à la société concernée. Comme cela a déjà été indiqué ailleurs dans le présent rapport[2817], le Groupe spécial a demandé à l'Union européenne de présenter toutes évaluations de ce type que les États membres avaient établies pour décider de l'opportunité d'accorder des subventions AL/FEM pour l'A350XWB à Airbus. Comme il est précisé plus haut, toutefois, l'Union européenne a informé le Groupe spécial que la France, l'Allemagne et l'Espagne n'avaient pas établi de telles évaluations. En fait, seul le Royaume-Uni avait établi à l'époque une évaluation écrite du bien-fondé de la demande d'AL/FEM pour l'A350XWB présentée par Airbus (l'appréciation britannique). Nous examinons cette évaluation ci-après. Nous examinons ensuite deux autres types de documents des autorités publiques qui, bien qu'ils ne se présentent pas sous la forme d'évaluations de l'opportunité d'accorder une AL/FEM pour l'A350XWB à Airbus, contiennent néanmoins certains éléments pertinents concernant le programme relatif à l'A350XWB et/ou les options de financement potentielles d'Airbus en l'absence de subventions AL/FEM pour l'A350XWB, c'est-à-dire l'Accord avec l'ONERA de la France et certaines décisions de la Commission européenne en matière d'aide publique.

Appréciation britannique

6.1600. L'appréciation britannique[2818] est datée du **[***]**.[2819] La "question" qui y est énoncée est "{l}'ouverture de négociations avec Airbus concernant un soutien sous forme d'investissement de

[2817] Pour une analyse de cette question, voir plus haut les paragraphes 6.635 et suivants.

[2818] Appréciation britannique (pièce EU-(Article 13)-34) (RCES). Nous prenons note du document UK House of Commons Hansard, written answers for 29 June 2009 (pièce USA-152), dans lequel il est indiqué qu'en 2009, M. Ian Lucas, alors Sous-Secrétaire d'État parlementaire au Ministère des entreprises, de l'innovation et des compétences, a déclaré à la Chambre des Communes britannique que le gouvernement britannique "{avait} procédé à une évaluation détaillée de l'octroi possible d'un soutien à Airbus pour l'aéronef A350XWB", qui comprenait une "analyse détaillée de l'analyse de rentabilité de la société, de la viabilité technique du projet, du marché potentiel ainsi que des avantages prévus pour l'industrie aérospatiale britannique et l'économie en général". L'Union européenne a expliqué que l'"analyse détaillée" mentionnée dans la citation ci-dessus était l'appréciation britannique. (réponse de l'Union européenne à la question n° 123 du Groupe spécial, paragraphe 60) Elle a également expliqué que l'"analyse de rentabilité" mentionnée ne devrait pas être interprétée comme désignant l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, mais plutôt un ensemble général de "facteurs soumis à l'"évaluation" et à l'"analyse" du gouvernement britannique, et débouchant" sur l'appréciation britannique. (réponse de l'Union européenne à la question n° 123 du Groupe spécial, paragraphe 43) (souligné dans l'original) Toutefois, dans la mesure où l'expression "analyse de rentabilité" pourrait être interprétée comme désignant un document, l'Union européenne affirme que le document serait la pièce EU-(article 13)-35. (réponse de l'Union européenne à la question n° 123 du Groupe spécial, paragraphe 45) Pour une analyse plus poussée de cette question, voir, en général, plus haut les paragraphes 6.635 et suivants.

[2819] Appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), page 1.

lancement remboursable pour l'A350XWB".[2820] Ce document recommande en fin de compte que "les responsables {engagent} maintenant des négociations avec Airbus" concernant un investissement de lancement.[2821] Il contient une analyse de l'importance de l'AL/FEM pour l'A350XWB pour le programme relatif à l'A350XWB, y compris les conséquences probables pour le programme de l'éventualité qu'aucune AL/FEM ne soit accordée par les États membres.

6.1601. L'Union européenne met en cause la pertinence de l'appréciation britannique. Premièrement, elle fait valoir que le document est dénué d'intérêt pour l'argument des États-Unis selon lequel Airbus n'aurait pas pu financer le programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM parce que l'objectif administratif de ce document est l'examen d'une "question beaucoup plus étroite – celle de savoir si le programme progresserait *au Royaume-Uni* sans un prêt FEM *du Royaume-Uni*".[2822] De plus, elle fait valoir que le Groupe spécial devrait faire abstraction de l'appréciation britannique ou en minimiser l'importance parce que "quels que soient les points de vue des pouvoirs publics britanniques, le Groupe spécial dispose de données de l'époque qui lui permettent de procéder à une évaluation objective" des arguments des États-Unis, et elle invoque l'analyse de rentabilité de l'A350XWB et le rapport de CompetitionRx à l'appui de cette déclaration.[2823]

6.1602. Avant d'examiner les arguments spécifiques de l'Union européenne, nous examinons d'abord les aspects les plus importants du contenu de l'appréciation britannique. Ce document dit que les pouvoirs publics britanniques ont fondé leur analyse de l'opportunité d'accorder une AL/FEM pour l'A350XWB sur "**[***]**".[2824] Bien qu'on ne sache pas toujours très bien quelles entités ont analysé telle ou telle question spécifique traitée dans l'appréciation britannique, il apparaît que les conclusions formulées dans ce document concernant les situations financières d'EADS et d'Airbus reposaient sur une analyse fournie par **[***]**.[2825] L'évaluation souligne que le projet d'A350XWB est "un projet bien conçu qui revêt une grande importance stratégique pour Airbus".[2826] Elle fournit une estimation RCES du coût du programme relatif à l'A350XWB[2827] qui est **[***]** l'estimation faite par Airbus à l'époque (c'est-à-dire 12 milliards d'euros). Elle contient également des déclarations RCES concernant la situation financière actuelle[2828] et future attendue d'EADS et d'Airbus.[2829] Plus spécifiquement, elle contient des observations RCES concernant les ressources financières d'EADS qui donnent fortement à penser que cette dernière aurait eu beaucoup de mal à financer entièrement et effectivement le programme relatif à l'A350XWB en l'absence de toutes les AL/FEM pour l'A350XWB accordées par les quatre États membres.[2830]

6.1603. Nous rappelons qu'il ressort de l'appréciation britannique qu'Airbus a étudié la possibilité de recourir à certaines stratégies de rechange qui sont RCES pour financer le programme mais, pour des raisons non expliquées, a apparemment abandonné ces stratégies, et que certaines de ces stratégies donnent, selon nous, à penser qu'Airbus a tenté, mais en vain, d'avoir accès à certaines sources de financement aux conditions du marché.[2831] Le document explique que

[2820] Appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), page 1.
[2821] Appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), page 1.
[2822] Réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 149. (italique dans l'original)
[2823] Réponse de l'Union européenne à la question n° 123 du Groupe spécial, paragraphe 67. (note de bas de page omise)
[2824] Appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphe 4. Nous notons que l'Union européenne a fourni une explication RCES concernant la nature de **[***]**. (réponse de l'Union européenne à la question n° 123 du Groupe spécial, note de bas de page 119 (lignes 3 et 4))
[2825] Voir l'appréciation britannique (pièce EU-(Article 13)-34) (RCES), paragraphe 11.
[2826] Appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphe 4.
[2827] Appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphe 11 (premier point).
[2828] Appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphe 11 (deuxième ligne, mots 4 à 6).
[2829] Appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphe 11 (deux dernières lignes du paragraphe).
[2830] Appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphes 13 et 16. Voir aussi l'appréciation britannique (pièce EU-(Article 13)-34) (RCES), paragraphes 4 (deuxième point) (contenant des conclusions analogues) et 11 (deuxième point) (portant sur une autre source d'incertitude financière pour EADS).
[2831] Appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphe 21 (lignes 1 à 3). On ne sait pas très bien, toutefois, dans quelle mesure on supposait dans le document que les États membres participeraient à ces stratégies de financement. (Voir aussi l'appréciation britannique (pièce EU-(Article 13)-34) (RCES), paragraphe 12 (premier point) (portant sur un risque pour le programme qui souligne manifestement

"**[***]**".[2832] Enfin, l'appréciation britannique indique également qu'un autre risque associé à la situation financière d'EADS entrainait des difficultés financières persistantes **[***]**.[2833]

6.1604. Nous évaluons maintenant les critiques spécifiques formulées par l'Union européenne à l'égard du document. Nous examinons d'abord l'argument de l'Union européenne selon lequel la seule question traitée dans l'appréciation britannique est "celle de savoir si le programme progresserait *au Royaume-Uni* sans un prêt FEM *du Royaume-Uni*".[2834] L'Union européenne fait donc valoir que "le document ne répond pas, et, du reste, ne peut pas répondre, vu le mandat de son auteur, à la question de savoir si, tout bien considéré, EADS et Airbus lanceraient et pourraient lancer le programme relatif à l'A350XWB sans les prêts FEM des quatre États membres de l'UE".[2835] Nous rejetons cet argument pour deux raisons. Premièrement, l'appréciation britannique contient des déclarations RCES qui traitent de façon claire et directe la question même à laquelle l'Union européenne estime que le document n'apporte pas de réponse.[2836] Deuxièmement, il n'apparaît pas que l'Union européenne prend la pleine mesure de toutes les implications des questions auxquelles l'appréciation britannique était censée répondre. Nous replaçons donc l'appréciation britannique dans son juste contexte. L'Union européenne allègue[2837], et les États-Unis ne contestent pas, que le document qui fournit ce contexte est ce qu'il est convenu d'appeler le Livre vert, publié par le Trésor britannique, qui expose "les techniques et questions qui devraient être examinées dans le cadre des évaluations" de "{l}a totalité des politiques, programmes et projets nouveaux, que ce soit en matière de recettes, de capitaux ou de réglementation", par exemple, l'appréciation britannique.[2838] Le rôle de ces évaluations est de déterminer "si une proposition est intéressante".[2839] Pour faire cette détermination, les pouvoirs publics doivent d'abord établir "un besoin clairement défini".[2840] Ce besoin "repose habituellement sur une défaillance du marché ou sur l'existence d'objectifs clairs des pouvoirs publics en matière de répartition qui doivent être atteints".[2841] Les pouvoirs publics doivent ensuite établir si le projet "en vaudra probablement la peine".[2842] Ce faisant, ces évaluations "devraient tenir compte de tous les avantages pour le Royaume-Uni".[2843]

6.1605. Par conséquent, lorsqu'elle est replacée dans son juste contexte, il apparaît tout à fait approprié que l'appréciation britannique tienne compte des implications pour le programme relatif à l'A350XWB du fait que les quatre États membres concernés accordent ou non une AL/FEM pour l'A350XWB à Airbus. Cela tient simplement au fait que, comme cela est expliqué dans

---

encore un peu plus la difficulté d'obtenir un financement aux conditions du marché pour le programme relatif à l'A350XWB).)

[2832] Appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphe 20.

[2833] Appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphe 12 (deuxième point).

[2834] Réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 149. (italique dans l'original)

[2835] Réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 149.

[2836] Voir, par exemple, l'appréciation britannique (pièce EU-(Article 13)-34) (RCES), paragraphe 16 (lignes 2 à 4).

[2837] Réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 149.

[2838] UK Treasury, "the Green Book: appraisal and evaluation in Central Government", édition de 2003, mise à jour en juillet 2011 (pièce EU-352), paragraphe 1.1. (note de bas de page omise)

[2839] UK Treasury, "the Green Book: appraisal and evaluation in Central Government", édition de 2003, mise à jour en juillet 2011 (pièce EU-352), paragraphe 2.3.

[2840] UK Treasury, "the Green Book: appraisal and evaluation in Central Government", édition de 2003, mise à jour en juillet 2011 (pièce EU-352), paragraphe 2.6.

[2841] UK Treasury, "the Green Book: appraisal and evaluation in Central Government", édition de 2003, mise à jour en juillet 2011 (pièce EU-352), paragraphe 3.2. Il apparaît que les "objectifs en matière de répartition" sont axés sur la justice sociale et non sur les résultats économiques de l'économie britannique. (UK Treasury, "the Green Book: appraisal and evaluation in Central Government", édition de 2003, mise à jour en juillet 2011 (pièce EU-352), paragraphes 5.33 à 5.41) Par conséquent, nous ne pensons pas que l'expression "objectifs en matière de répartition" devrait être interprétée comme désignant les besoins ou désirs de segments spécifiques de l'industrie britannique susceptibles de bénéficier financièrement de la réalisation de travaux au Royaume-Uni dans le cadre du projet d'A350XWB. Il est donc manifestement très probable que le document amènerait de manière générale l'organisme évaluant la demande d'Airbus concernant une AL/FEM pour l'A350XWB à se focaliser sur la question de savoir si la nécessité pour Airbus d'une AL/FEM pour l'A350XWB repose sur une "défaillance du marché". Nous considérons que la teneur et les conclusions de l'évaluation britannique sont de manière générale compatibles avec ce raisonnement.

[2842] UK Treasury, "the Green Book: appraisal and evaluation in Central Government", édition de 2003, mise à jour en juillet 2011 (pièce EU-352), paragraphe 2.6.

[2843] UK Treasury, "the Green Book: appraisal and evaluation in Central Government", édition de 2003, mise à jour en juillet 2011 (pièce EU-352), paragraphe 5.25. (note de bas de page omise)

l'appréciation elle-même, la *nécessité* pour Airbus d'une AL/FEM britannique pour l'A350XWB et les *avantages* pour le Royaume-Uni de l'octroi de cette AL/FEM pour l'A350XWB dépendent en grande partie de la mesure dans laquelle on s'attendait à ce que les pouvoirs publics des autres États membres accordent une aide financière semblable à Airbus.[2844] Par conséquent, nous ne voyons aucune raison d'écarter tous examens de ces questions figurant dans l'appréciation britannique sous prétexte qu'en incluant ces examens, l'organisme ayant établi l'appréciation a outrepassé son mandat administratif.[2845]

6.1606. Nous passons maintenant à la deuxième critique formulée par l'Union européenne à l'égard de l'appréciation britannique, à savoir que nous devrions écarter ou rejeter l'analyse financière du programme relatif à l'A350XWB figurant dans l'appréciation parce que, "quels que soient les points de vue des pouvoirs publics, le Groupe spécial dispose de données de l'époque {c'est-à-dire les données figurant dans l'analyse de rentabilité de l'A350XWB et le rapport de CompetitionRx} qui lui permettent de procéder à une évaluation objective" des arguments des États-Unis.[2846] Nous accordons peu d'importance à cet argument. Premièrement, nous notons que, même si certaines *données* pertinentes figurant dans le rapport de CompetionRx sont peut-être "de l'époque", le rapport lui-même a été établi par l'Union européenne aux fins du présent différend, alors que l'évaluation britannique a été établie avant l'octroi d'une AL/FEM en tant que fondement de la décision du Royaume-Uni concernant l'opportunité d'accorder ou non cette AL/FEM.[2847] Nous notons en outre que l'évaluation britannique a été établie simplement **[***]** avant la date du premier contrat. Dans ces circonstances, nous sommes portés à accorder une grande importance à cette appréciation. Deuxièmement, et comme il est indiqué plus haut, l'évaluation britannique n'expose pas simplement des "points de vue" non étayés des pouvoirs publics britanniques. Ses conclusions reposent plutôt sur des analyses effectuées par **[***]**.[2848] Dans sa deuxième série de questions écrites aux parties, le Groupe spécial a demandé à l'Union européenne de produire ces analyses. Celle-ci ne l'a pas fait et n'a pas expliqué pourquoi. En revanche, elle a indiqué que la substance des analyses apparaissait déjà de manière adéquate ailleurs dans le dossier.[2849] En bref, il apparaît que l'Union européenne, après n'avoir pas produit, sans explication, les données sur lesquelles l'évaluation britannique repose, laisse entendre que cette évaluation n'étaye pas les points de vue qui y sont exprimés avec des données et/ou reproche à ce document de s'appuyer sur des données qui étaient devenues périmées et peu fiables à la date du premier contrat. Les États-Unis demandent au Groupe spécial de "tirer les déductions appropriées en ce qui concerne les renseignements qui ont été demandés mais n'ont pas été fournis".[2850]

6.1607. Aux fins de l'examen de la présente situation, nous rappelons tout d'abord que l'article 13:1 du Mémorandum d'accord dispose que "{l}es Membres devraient répondre dans les moindres délais et de manière complète à toute demande de renseignements présentée par un groupe spécial qui jugerait ces renseignements nécessaires et appropriés". L'Organe d'appel a en outre expliqué que "{l}orsqu'une partie refus{ait} de communiquer les renseignements demandés par un groupe spécial au titre de l'article 13:1 du Mémorandum d'accord, ce refus constituer{ait} l'un des faits pertinents figurant dans le dossier, et certainement un fait important, qui devr{aient} être pris en compte pour déterminer la déduction appropriée devant être tirée".[2851] En

[2844] Appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphes 4 et 16.

[2845] Nous prenons également note de certaines déclarations RCES figurant dans l'appréciation britannique qui donnent à entendre que les pouvoirs publics britanniques étaient préoccupés par la mesure dans laquelle Airbus pourrait déplacer ses activités de production de l'A350XWB hors du Royaume-Uni au cas où ils n'accorderaient pas une AL/FEM pour l'A350XWB. (Voir, par exemple, l'appréciation britannique (pièce EU-(Article 13)-34) (RCES), paragraphes 4 (quatrième point), 14 (troisième point, dernière phrase) et 16 (ligne 9 jusqu'à la fin du paragraphe).) Le fait que les pouvoirs publics britanniques s'attendaient à ce qu'Airbus puisse aller jusqu'à déplacer géographiquement d'importantes activités de production de l'A350XWB en fonction des pays qui accordaient une AL/FEM donne à penser qu'ils considéraient qu'Airbus attachait une importance considérable à l'obtention d'une AL/FEM.

[2846] Réponse de l'Union européenne à la question n° 123 du Groupe spécial, paragraphe 67. (note de bas de page omise)

[2847] Nous soulignons que, à ce stade-ci, nous ne comparons pas la valeur probante du rapport de CompetitionRx avec celle de l'évaluation britannique de quelque manière pertinente que ce soit

[2848] Appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphe 4.

[2849] Réponse de l'Union européenne à la question n° 123 du Groupe spécial, paragraphe 65 (deuxième phrase).

[2850] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 123 du Groupe spécial, paragraphe 20.

[2851] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Gluten de froment*, paragraphe 174.

l'espèce, conformément aux pouvoirs que lui confère l'article 13:1 du Mémorandum d'accord, le Groupe spécial a demandé à l'Union européenne de fournir les analyses sous-tendant les opinions exprimées dans l'appréciation britannique concernant l'état du programme relatif à l'A350XWB, y compris sa situation financière. L'Union européenne n'a pas présenté ces documents sans pour autant faire était de raisons qui en empêchaient la présentation. Eu égard à cette non-présentation, prise conjointement avec d'autres éléments de preuve pertinents figurant dans le dossier, nous estimons qu'il est approprié de tirer certaines déductions quant à la nature des analyses figurant dans l'appréciation britannique que l'Union européenne n'a pas présentées.

6.1608. Nous en déduisons d'abord que les analyses qui constituent le fondement des opinions exprimées dans l'appréciation britannique concernant le programme relatif à l'A350XWB – qui sont de manière générale défavorables pour les arguments avancés par l'Union européenne dans ce contexte – sont rigoureuses, professionnelles et, par conséquent, fiables. Cette déduction est étayée par le professionnalisme manifeste des entités qui ont effectué ces analyses et par le fait que le gouvernement britannique a jugé utile d'y recourir pour évaluer une question très importante qui aurait des conséquences notables pour l'économie britannique. En outre, nous ne disposons d'aucun élément de preuve qui remette en question l'objectivité ou le professionnalisme de ces entités. Nous en déduisons aussi que les analyses reposent sur des données qui permettent d'évaluer avec exactitude l'état du programme relatif à l'A350XWB à la date du premier contrat. Cette déduction est étayée par le fait que le décalage temporel entre la rédaction de l'appréciation britannique et la date du premier contrat n'est à peu près que de **[***]**. Dans ces circonstances, nous pensons que ces deux déductions sont raisonnables et appropriées.

6.1609. À notre avis, la teneur de l'appréciation britannique, eu égard en particulier aux deux déductions qui viennent d'être tirées, étaye fortement l'idée qu'il aurait été très difficile pour Airbus et EADS de financer effectivement le programme relatif à l'A350XWB, comme prévu au moment du lancement, sans AL/FEM pour l'A350XWB.[2852] Nous notons en outre que cette interprétation de l'appréciation britannique concorde avec d'autres éléments de preuve pertinents figurant dans le dossier qui concernent l'octroi d'une AL/FEM britannique pour l'A350XWB. Surtout, les États-Unis ont présenté un rapport du gouvernement britannique établi en mars 2010 qui contient, entre autres choses, le témoignage du député Ian Lucas, alors sous-secrétaire d'État parlementaire, devant la Chambre des Communes britannique. Il est expliqué dans ce rapport que les pouvoirs publics "ont examiné avec des témoins si {l'AL/FEM} remédiait à une réelle défaillance du marché ou si elle était accordée simplement pour préserver l'égalité des chances par rapport {les} concurrents {du Royaume-Uni}. M. Lucas a fermement fait valoir que le dispositif visait à remédier aux problèmes spécifiques de l'investissement à long terme".[2853] Selon le rapport, le représentant du secteur a indiqué que l'AL/FEM était nécessaire principalement pour assurer l'égalité des chances par rapport à d'autres constructeurs de LCA qui recevaient aussi une aide publique.[2854] Toutefois, nous notons qu'ailleurs dans le rapport il est indiqué que l'AL/FEM "est conçue pour pallier la réticence des marchés de capitaux à financer des projets comportant des coûts de développement des produits élevés, des risques technologiques et commerciaux importants et de longues périodes de récupération de l'investissement".[2855] Dans le rapport, il est indiqué que les pouvoirs publics britanniques ont accordé une AL/FEM pour le programme relatif à l'A350XWB, et il est ensuite expliqué que pour obtenir une AL/FEM, "{c}haque requérant doit

[2852] Nous reconnaissons que les conclusions de l'appréciation britannique concernant la facilité avec laquelle Airbus pourrait effectivement financer le programme relatif à l'A350XWB sans aide financière des États membres ont apparemment été formulées sur la base d'hypothèses concernant des aspects des coûts et résultats probables du programme relatif à l'A350XWB qui différaient beaucoup, mais peut-être pas radicalement, des attentes qu'avait Airbus à l'époque. Voir l'appréciation britannique (pièce EU-(Article 13)-34) (RCES), paragraphes 7 (lignes 5 et 6) et 9 (ligne première).

[2853] UK House of Commons Business, Innovation and Skills Committee, "Full Speed ahead: maintaining UK excellence in motorsport and aerospace", Sixth Report of Session 2009-10, Report, formal minutes, and oral and written evidence, 9 mars 2010 (pièce USA-44), paragraphe 20.

[2854] UK House of Commons Business, Innovation and Skills Committee, "Full Speed ahead: maintaining UK excellence in motorsport and aerospace", Sixth Report of Session 2009-10, Report, formal minutes, and oral and written evidence, 9 mars 2010 (pièce USA-44), paragraphe 20.

[2855] UK House of Commons Business, Innovation and Skills Committee, "Full Speed ahead: maintaining UK excellence in motorsport and aerospace", Sixth Report of Session 2009-10, Report, formal minutes, and oral and written evidence, 9 mars 2010 (pièce USA-44), paragraphe 17. Voir aussi "Repayable Launch Investment", site Web du Ministère britannique des entreprises, de l'innovation et des compétences, consulté en février 2012 (pièce USA-63) (contenant la même déclaration); et "Aerospace and Defence Industries Launch Investment", site Web du Ministère britannique du commerce et de l'industrie, consulté le 21 octobre 2006 (pièce initiale US-106) (pièce USA-120) (idem).

démontrer … que l'investissement des pouvoirs publics est *essentiel pour* que le *projet puisse se poursuivre à l'échelle et dans les délais spécifiés*".[2856] Ce rapport donne donc fortement à penser que les données ayant servi de fondement à la recommandation formulée dans l'appréciation britannique concernant l'octroi à Airbus d'une AL/FEM pour l'A350XWB devaient avoir démontré que cette AL/FEM était "essentielle" pour que le programme relatif à l'A350XWB "puisse se poursuivre à l'échelle et dans les délais spécifiés".

Accord avec l'ONERA

6.1610. Bien que nous ne disposions d'aucune évaluation faite à l'époque par les pouvoirs publics français qui nous aiderait à comprendre dans quelle mesure la France estimait qu'une AL/FEM était nécessaire pour que l'A350XWB soit mis en œuvre, les États-Unis font valoir que la France a pour politique générale d'accorder une AL/FEM uniquement lorsqu'un financement commercial n'est pas disponible. À l'appui de cet argument, ils présentent l'Accord avec l'ONERA, texte réglementaire français en date du 31 juillet 2010 qui énonce les conditions auxquelles les pouvoirs publics français font certains investissements dans la recherche aéronautique. La partie pertinente de l'Accord avec l'ONERA dispose que "{l}es avances récupérables permettent un partage entre l'État et l'industrie du risque lié au développement de nouveaux aéronefs. Compte tenu de l'intensité capitalistique requise par ces opérations de développement, le recours à ce dispositif est généralement nécessaire pour compléter les concours financiers de marché".[2857] Les États-Unis affirment que ce libellé montre clairement que "la raison d'être fondamentale de l'AL/FEM est l'octroi de prêts qui ne sont pas disponibles à des conditions commerciales pour des opérations à forte intensité capitalistique".[2858]

6.1611. L'Union européenne fait valoir que l'Accord avec l'ONERA "contient des déclarations générales concernant le financement accordé par la France. Il n'est pas étonnant qu'avec de telles déclarations, les pouvoirs publics veuillent informer les contribuables que … leur politique consiste à utiliser les fonds … de manière responsable et productive".[2859] L'Union européenne fait également valoir que le Groupe spécial accorde peu de poids au libellé de l'Accord avec l'ONERA dans ce contexte parce que la déclaration vague selon laquelle l'AL/FEM est "généralement" utilisée pour compléter le financement aux conditions du marché va à l'encontre d'autres éléments de preuve plus spécifiques, comme le rapport de CompetitionRx.[2860]

6.1612. Nous ne savons pas très bien dans quelle mesure l'Accord avec l'ONERA réglemente, d'un point de vue technique, l'octroi et, par conséquent, les versements ultérieurs de l'AL/FEM française pour l'A350XWB à Airbus, étant donné que cet accord, tel qu'il a été présenté par les États-Unis, est postérieur à la conclusion du contrat d'AL/FEM français concernant l'A350XWB. Nous reconnaissons en outre que l'Accord avec l'ONERA n'interdit pas l'octroi d'une aide financière à une société pour un projet si cette aide n'est pas jugée essentielle à l'existence du projet, et ne conclut pas non plus que le programme relatif à l'A350XWB, spécifiquement, ne progresserait pas sans aide financière des États membres. Néanmoins, en l'absence de tout élément de preuve indiquant le contraire, nous considérons que l'opinion de l'État français selon laquelle une aide financière de la nature d'une AL/FEM "est généralement nécessaire pour compléter les concours financiers de marché" est conforme au point de vue selon lequel il s'agissait vraisemblablement de la position de l'État français concernant l'AL/FEM pour l'A350XWB.

[2856] UK House of Commons Business, Innovation and Skills Committee, "Full Speed ahead: maintaining UK excellence in motorsport and aerospace", Sixth Report of Session 2009-10, Report, formal minutes, and oral and written evidence, 9 mars 2010 (pièce USA-44), paragraphe 18. (pas d'italique dans l'original)

[2857] Accord avec l'ONERA (pièce USA-54), article 1.2. Il apparaît qu'une modification ultérieure apportée en 2011 précise que l'Accord avec l'ONERA réglemente aussi l'AL/FEM française pour l'A350XWB dans une certaine mesure. (*Avenant n° 1 à la convention "recherche dans le domaine de l'aéronautique" du programme d'investissements d'avenir en date du 29 juillet 2010 publiée au Journal officiel de la République française du 31 juillet 2010,* PRMX1113852X, 20 mai 2011 (pièce USA-42) (modifiant l'Accord avec l'ONERA à certains égards pour faire spécifiquement référence aux investissements dans le programme relatif à l'A350XWB)) Nous notons en outre que l'Accord avec l'ONERA dispose que parmi les principaux critères retenus pour la sélection des projets qui recevraient une aide de l'État français, il y a l'"existence et {l'}intensité des cofinancements privés", et aussi que "{l}es principaux critères retenus lors de la sélection des projets devront faire l'objet d'engagements chiffrés précis". (Accord avec l'ONERA (pièce USA-54), article 2.2)

[2858] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 624.

[2859] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1039.

[2860] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1040 (citant le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES)).

Décisions en matière d'aide publique

6.1613. Les États-Unis présentent des extraits de certaines décisions prises par la Commission européenne entre 2009 et 2011 concernant l'opportunité d'approuver l'octroi d'une aide financière à certains fournisseurs d'Airbus pour leurs travaux sur des projets relatifs à l'A350XWB (les décisions en matière d'aide publique).[2861] Ils affirment que huit de ces décisions se rapportent à des demandes d'aide publique présentées par des PPR d'Airbus, et que ces PPR ont obtenu une aide publique s'élevant au total à environ 458 millions d'euros suite à ces demandes.[2862] L'Union européenne ne conteste pas substantiellement ces déclarations.

6.1614. Avant d'examiner la teneur précise des décisions en matière d'aide publique, nous replaçons d'abord celles-ci dans leur juste contexte en identifiant les questions fondamentales que les décisions visent à résoudre. Aucune partie ne précise explicitement quelles sont ces questions. Toutefois, à en juger par la teneur des décisions, il apparaît que celles-ci ont pour objet de déterminer si l'aide publique en question est "nécessaire à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun à titre d'exception à l'interdiction générale des aides d'État"[2863] prévue le Traité CE. Il apparaît que de nombreuses variables sont pertinentes pour ces analyses.[2864] Il apparaît qu'en

[2861] Commission européenne, Decision C(2001) 6498 final, State aid N493/2010 – Spain – R&D aid to *Industria de Turbopropulsores,* S.A. (ITP) for Trent XWB LPT, 20 septembre 2011 (pièce USA-154); Commission européenne, Decision C(2011) 995 final, State aid (SA.30282) N204/2010 – Sweden – R&D aid to Volvo Aero, S.A. (ITP) for Trent XWB ICC, 23 février 2011 (pièce USA-155); Commission européenne, Décision C(2010) 2141 final, Aide d'État N527/2009 – France – Daher-Socata *"Trappes de train principal A350 XWB" (projet MLGD),* 14 avril 2011 (pièce USA-156); Commission européenne, Decision C(2010) 6472 final, State aid N 4/2010 and N7/2010 – Spain – Individual R&D aid to Alestis Aerospace S.L., 29 septembre 2010 (pièce USA-157); Commission européenne, Decision C(2009) 6874 final, State aid N357/2009 – United Kingdom – Individual R&D aid to GKN ASL, 15 septembre 2009 (pièce USA-158); Commission européenne, Decision C(2011) 264 final, State aid (SA.30169) N3/2010 – Spain – State loan for R&D to AERNNOVA, 26 janvier 2011 (pièce USA-159); Commission européenne, Decision C(2010) 4937 final, State aid N5/2010 and N6/2010 – Spain – State loan for R&D to ARESA, 20 juillet 2010 (pièce USA-160); Commission européenne, Decision C(2009) 9960 final, State aid N296/2009 'F2F' and N297/2009 'Airducts', 2 Individual aeronautics R&D-aids to Diehl Aircabin GmbH, Germany, 15 décembre 2009 (pièce USA-161); Commission européenne, Décision C(2011) 6496 final, Aide d'État N414/2010 – Belgique – *Aide au projet de 'Flap Support Structures' de SABCA ('Projet FSS')*, 5 octobre 2011 (pièce USA-441); et Commission européenne, Décision C(2010) 2140 final, Aide d'État N525/2009 – France – *Aide au projet de case de train principal de Sogerma (Projet MLGB)*, 14 avril 2010 (pièce USA-444).

[2862] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 637 (identifiant AERNNOVA, ALESTIS, ARESA, Daher-Socata, Diehl Aircabin GmbH, GKN, SABCA et SOGERMA en tant que PPR). Les États-Unis citent des extraits des décisions en matière d'aide publique, ainsi que le contenu d'autres pièces, pour démontrer que ces huit fournisseurs sont des PPR. (deuxième communication écrite des États-Unis, notes de bas de page 1075 à 1082) Un examen révèle que certaines de ces citations font référence à des éléments d'information que les États-Unis n'ont pas inclus dans leurs pièces. Néanmoins, nous relevons des éléments de preuve indiquant qu'au moins six de ces entités sont effectivement des PPR pour l'A350XWB. Voir Commission européenne, Decision C(2010) 6472 final, State aid N 4/2010 and N7/2010 – Spain – Individual R&D aid to Alestis Aerospace S.L., 29 septembre 2010 (pièce USA-157), paragraphes 54 et 60 (indiquant qu'ALESTIS est un PPR); François Caudron, Vice-Président, responsable du développement commercial et de la relation clients pour l'A350, "A350XWB Programme Update", présentation d'Airbus à la Deutsche Bank, 1er juillet 2010 (pièce USA-443) (indiquant que GKN est un PPR); Commission européenne, Decision C(2011) 264 final, State aid (SA.30169) N3/2010 – Spain – State loan for R&D to AERNNOVA, 26 janvier 2011 (pièce USA-159), paragraphes 55 et 60 (indiquant qu'AERNNOVA est un PPR); Commission européenne, Decision C(2010) 4937 final, State aid N5/2010 and N6/2010 – Spain – State loan for R&D to ARESA, 20 juillet 2010 (pièce USA-160) (indiquant que ARESA est un PPR); François Caudron, Vice-Président, responsable du développement commercial et de la relation clients pour l'A350, "A350XWB Programme Update", présentation d'Airbus à la Deutsche Bank, 1er juillet 2010 (pièce USA-443) (indiquant que Diehl Aircabin est un PPR); et Commission européenne, Décision C(2010) 2140 final, Aide d'État N525/2009 – France – *Aide au projet de case de train principal de Sogerma (Projet MLGB)*, 14 avril 2010 (pièce USA-444), paragraphes 34 à 36 (exposant une structure de remboursement de l'aide qui donne à penser que SOGERMA est un PPR). Nous notons en outre que l'Union européenne ne conteste pas que l'une quelconque des huit entités identifiées par les États-Unis soit un PPR.

[2863] Commission européenne, Decision C(2009) 6874 final, State aid N357/2009 – United Kingdom – Individual R&D aid to GKN ASL, 15 septembre 2009 (pièce USA-158), paragraphe 107.

[2864] Voir Commission européenne, Decision C(2011) 264 final, State aid (SA.30169) N3/2010 – Spain – State loan for R&D to AERNNOVA, 26 janvier 2011 (pièce USA-159), paragraphe 88; Commission européenne, Decision C(2010) 4937 final, State aid N5/2010 and N6/2010 – Spain – State loan for R&D to ARESA, 20 juillet 2010 (pièce USA-160), paragraphe 94; et Commission européenne, Decision C(2009) 9960 final, State aid N296/2009 'F2F' and N297/2009 'Airducts', 2 Individual aeronautics R&D-aids to Diehl Aircabin GmbH, Germany, 15 décembre 2009 (pièce USA-161), paragraphes 104 à 113.

font partie les risques associés aux projets et la question de savoir si le requérant serait en mesure de mettre en œuvre le projet sans aide publique. De fait, il est expliqué dans une décision que le requérant devrait démontrer qu'il n'y a pas d'autres moyens disponibles de financer le projet:

> Le régime d'aide … prévoit des critères rigoureux en ce qui concerne la présence d'une défaillance du marché concrète affectant des projets de R&D: la vraisemblance de l'existence d'une défaillance du marché sera établie au moyen d'une documentation adéquate dans chaque cas concret. En particulier, la non-disponibilité d'autres documents de financement (bancaire) {*sic*} sera attestée par des documents. Par conséquent, l'aide vise de toute évidence à remédier à des défaillances du marché dûment étayées.[2865]

6.1615. Gardant ce cadre à l'esprit, nous examinons maintenant la pertinence spécifique des décisions pour la présente affaire. Les États-Unis soutiennent que les décisions en matière d'aide publique illustrent: a) "{l}es risques élevés inhérents à la branche de production des LCA en général et au programme relatif à l'A350XWB en particulier"; b) "{l}'incapacité d'obtenir un financement commercial pour le programme relatif à l'A350XWB, problème aggravé par la crise financière mondiale"; et c) le fait que "{l}'aide accordée pour le programme relatif à l'A350XWB a eu pour effet de transférer le risque du bénéficiaire vers les pouvoirs publics accordant le soutien, améliorant ainsi le rendement et la valeur actuelle nette du projet, et permettant au projet d'atteindre un stade qu'il n'aurait pas atteint sans cette aide".[2866]

6.1616. L'Union européenne fait valoir que les décisions en matière d'aide publique sont dénuées de pertinence parce qu'elles "ne concernent pas l'accès d'*Airbus* aux fonds, mais … portent plutôt sur *plusieurs autres entités*".[2867] Par conséquent, "{l}'incidence de "l'AL/FEM ou des prêts sans intérêt" sur l'analyse de rentabilité d'une société donnée susceptible de participer en tant que *fournisseur* à l'A350XWB ne dit rien quant à la viabilité de l'*analyse de rentabilité d'Airbus* pour l'A350XWB en 2006 ou en 2009".[2868] De plus, l'Union européenne fait valoir que, quand bien même certains fournisseurs n'auraient pas pu entreprendre leurs projets en rapport avec l'A350XWB sans aide publique, il ne s'agit "pas d'une considération pertinente dans ce contexte, parce que les États-Unis ne contestent pas ces mesures, ou les effets d'un financement quelconque de ces fournisseurs, dans la présente procédure".[2869] Enfin, elle fait valoir que les décisions en matière d'aide publique "examinent si, sans aide publique, le projet spécifique notifié serait ou non entrepris *dans l'État membre de l'UE notifiant ou dans l'UE*. Ces décisions ne traitent

---

[2865] Commission européenne, Decision C(2009) 9960 final, State aid N296/2009 'F2F' and N297/2009 'Airducts', 2 Individual aeronautics R&D-aids to Diehl Aircabin GmbH, Germany, 15 décembre 2009 (pièce USA-161), paragraphe 104. (note de bas de page omise)

[2866] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 390. (caractères gras omis)

[2867] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1135. (italique dans l'original)

[2868] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1153. (italique dans l'original) Nous notons que les États-Unis allèguent que les huit PPR qui sont visés par les décisions en matière d'aide publique ont obtenu des "prêts à des conditions plus favorables que celles du marché" ou une "AL/FEM". (deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 637) Les décisions en matière d'aide publique en question font référence de manière générale à l'octroi possible d'une aide publique sous la forme de "prêts sans intérêt" ou d'"avances remboursables", les secondes ayant manifestement des caractéristiques semblables à celles de l'AL/FEM. (Voir Commission européenne, Decision C(2001) 6498 final, State aid N493/2010 – Spain – R&D aid to *Industria de Turbopropulsores,* S.A. (ITP) for Trent XWB LPT, 20 septembre 2011 (pièce USA-154), paragraphes 84 et 88; Commission européenne, Décision C(2010) 2141 final, Aide d'État N527/2009 – France – Daher-Socata *"Trappes de train principal A350 XWB" (projet MLGD)*, 14 avril 2011 (pièce USA-156), paragraphe 1; Commission européenne, Decision C(2010) 6472 final, State aid N 4/2010 and N7/2010 – Spain – Individual R&D aid to Alestis Aerospace S.L., 29 septembre 2010 (pièce USA-157), paragraphe 1; Commission européenne, Decision C(2009) 6874 final, State aid N357/2009 – United Kingdom – Individual R&D aid to GKN ASL, 15 septembre 2009 (pièce USA-158), paragraphes 111, 124 et 125; Commission européenne, Decision C(2011) 264 final, State aid (SA.30169) N3/2010 – Spain – State loan for R&D to AERNNOVA, 26 janvier 2011 (pièce USA-159), paragraphe 1; Commission européenne, Decision C(2010) 4937 final, State aid N5/2010 and N6/2010 – Spain – State loan for R&D to ARESA, 20 juillet 2010 (pièce USA-160), paragraphe 1; Commission européenne, Decision C(2009) 9960 final, State aid N296/2009 'F2F' and N297/2009 'Airducts', 2 Individual aeronautics R&D-aids to Diehl Aircabin GmbH, Germany, 15 décembre 2009 (pièce USA-161), paragraphes 34 à 38; Commission européenne, Décision C(2011) 6496 final, Aide d'État N414/2010 – Belgique – *Aide au projet de 'Flap Support Structures' de SABCA ('Projet FSS')*, 5 octobre 2011 (pièce USA-441), paragraphe 1; et Commission européenne, Décision C(2010) 2140 final, Aide d'État N525/2009 – France – *Aide au projet de case de train principal de Sogerma (Projet MLGB)*, 14 avril 2010 (pièce USA-444), paragraphe 1.)

[2869] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1080.

pas la question plus générale de savoir si, sans aide publique, le projet serait ou non entrepris ailleurs".[2870]

6.1617. L'Union européenne a raison de dire que les décisions en matière d'aide publique ne traitent pas spécifiquement la question fondamentale que nous devons trancher, à savoir si Airbus aurait mis en œuvre le programme relatif à l'A350XWB sans AL/FEM pour l'A350XWB. En fait, ces décisions portent plus précisément sur la valeur de l'aide publique accordée à certains fournisseurs d'Airbus chargés de réaliser des projets distincts associés au programme relatif à l'A350XWB. De plus, comme les États-Unis n'allèguent pas que tout instrument d'aide publique accordé à un quelconque fournisseur d'Airbus constitue une subvention spécifique, nous n'examinerons pas l'incidence de ces instruments sur le programme relatif à l'A350XWB dans le cadre d'une quelconque analyse pertinente du lien de causalité.[2871]

6.1618. Néanmoins, à notre avis, les décisions en matière d'aide publique restent pertinentes de trois façons connexes. Premièrement, elles examinent abondamment les risques associés aux projets examinés. Dans de nombreux cas, il apparaît que ces risques sont inhérents aux projets eux-mêmes et non pas au manque de capacités ou de compétences des fournisseurs requérants souhaitant entreprendre ces projets. Cet examen est pertinent parce que les risques associés aux éléments constitutifs du programme relatif à l'A350XWB constituent inévitablement, jusqu'à un certain point, des risques pour le programme dans son ensemble. En d'autres termes, si les composants de l'A350XWB fabriqués par ces fournisseurs sont livrés en retard ou défectueux, l'A350XWB lui-même sera nécessairement livré en retard ou défectueux, causant vraisemblablement des problèmes non seulement pour le fournisseur mais aussi pour Airbus.[2872] Deuxièmement, et dans le même ordre d'idées, les décisions en matière d'aide publique sont pertinentes dans la mesure où elles examinent les risques perçus associés au programme relatif à l'A350XWB en général, ce que bon nombre d'entre elles font. Enfin, elles sont pertinentes dans la mesure où elles examinent les difficultés auxquelles les sociétés requérantes se sont heurtées pour obtenir un financement aux conditions du marché pour leurs projets concernant l'A350XWB, surtout lorsque ces difficultés découlent de problèmes systémiques propres à l'industrie aéronautique, dont Airbus et EADS font partie. Il apparaîtrait que, dans une certaine mesure, ces examens ont aussi un rapport avec les problèmes auxquels Airbus et EADS se heurteraient vraisemblablement pour obtenir un financement aux conditions du marché en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB.[2873]

[2870] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1054. (italique dans l'original)

[2871] Dans ce contexte, nous rappelons l'observation de l'Union européenne selon laquelle, quand bien même certains fournisseurs d'Airbus n'auraient pas pu participer au programme relatif à l'A350XWB sans aide publique, cela ne signifie pas qu'il ne pouvait pas y avoir d'autres fournisseurs disponibles qui auraient pu le faire sans aide publique. Nous ne voyons pas très bien la pertinence de cette observation. Comme il est indiqué plus haut, étant donné que les États-Unis ne contestent pas les instruments d'aide publique, nous n'examinerons pas l'incidence de ces instruments sur le programme relatif à l'A350XWB dans le cadre d'une quelconque analyse pertinente du lien de causalité. Ce que l'Union européenne veut peut-être dire, toutefois, c'est que dans la mesure où les décisions en matière d'aide publique examinent des problèmes systémiques auxquels se heurtent les sociétés aéronautiques pour obtenir un financement aux conditions du marché pour leurs projets, ces problèmes ne se posent pas, pour une raison ou pour une autre, pour un certain groupe de sociétés aéronautiques auxquelles Airbus aurait pu recourir comme fournisseurs pour l'A350XWB. En d'autres termes, ces problèmes systémiques ne sont pas vraiment systémiques, mais spécifiques à certaines sociétés. Nous ne relevons cependant rien dans les décisions en matière d'aide publique ou dans d'autres éléments de preuve figurant dans le dossier qui étaye ce point de vue.

[2872] Nous ne disposons d'aucun des contrats passés par Airbus avec ses fournisseurs. Il y avait peut-être dans ces contrats des clauses qui permettaient à Airbus de répercuter dans certaines circonstances sur les fournisseurs, par exemple, certaines pénalités pour livraison tardive résultant d'insuffisances dans les travaux des fournisseurs. Mais même à supposer que ces clauses contractuelles existent, nous ne voyons aucun scénario commercial raisonnable dans lequel Airbus aurait pu ne pas être financièrement affectée par les retards ou dysfonctionnements importants touchant l'A350XWB même si ces problèmes étaient causés par des fournisseurs. D'ailleurs, nous ne relevons dans le dossier aucun élément de preuve indiquant qu'Airbus estimait que tel était le cas.

[2873] Nous rappelons l'argument des États-Unis selon lequel les décisions en matière d'aide publique montrent que l'AL/FEM pour l'A350XWB transfère le risque d'Airbus vers les États membres, influant ainsi sur la VAN du programme relatif à l'A350XWB. Nous ne disposons d'aucun des documents exposant les modalités et conditions de l'octroi d'une aide publique suite à ces décisions. Par conséquent, même s'il ne ressort pas des décisions en matière d'aide publique que les mécanismes de financement examinés transféreraient le risque du requérant vers l'État membre accordant l'aide, et que certains de leurs aspects peuvent s'apparenter à ceux des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB, nous estimons qu'il s'agit d'une base incertaine sur laquelle

6.1619. Nous examinons la teneur des décisions en matière d'aide publique en ce qui concerne ces trois questions pertinentes ci-après. Pour ce faire, nous fournissons des extraits exemplatifs des décisions en matière d'aide publique qui touchent à ces questions. Ces extraits ne sont donc pas censés constituer, et ne constituent pas, l'intégralité de l'examen pertinent de ces questions fait dans les décisions en matière d'aide publique.

Risques afférents aux projets des fournisseurs

6.1620. Les décisions en matière d'aide publique font état de la nature risquée des projets examinés:

- "Le projet comporte des risques internes et technologiques importants. … ITP doit accepter la spécification technique d'un module {de turbine à basse pression} qui n'a pas été encore développé … ce qui présente d'importants risques technologiques". Il est également précisé dans la décision que "{l}e lancement d'un nouveau programme de moteurs comporte de nombreuses incertitudes".[2874]

- "Le développement des technologies de nouvelle génération pour de grandes aérostructures en composite exige de concevoir un nouveau procédé de fabrication, un nouvel outillage, de nouveaux moules et de nouvelles machines. Selon l'Espagne, un risque technologique important découle des prescriptions contraignantes concernant l'application de nouveaux matériaux et de nouveaux concepts de fabrication. Le principal risque technique réside dans la maturité des technologies."[2875]

- "Il a été considéré qu'une avance remboursable était l'instrument {d'aide publique} le plus approprié compte tenu … des risques commerciaux et techniques élevés que comportait" le projet concernant l'A350XWB de GKN.[2876]

- "Le projet {d'AERNNOVA} est un projet à forte intensité capitalistique qui comporte des risques techniques et commerciaux élevés".[2877]

Risques afférents au programme relatif à l'A350XWB

6.1621. Les décisions en matière d'aide publique indiquent aussi que le programme relatif à l'A350XWB dans son ensemble était exposé à un risque systémique:

établir des parallèles entre le fonctionnement de ces mécanismes d'aide publique et l'AL/FEM pour l'A350XWB. De plus, l'observation générale des États-Unis concernant la façon dont l'AL/FEM pour l'A350XWB influence les rendements attendus du programme est examiné plus loin dans les sections du présent rapport traitant la viabilité de l'A350XWB. Nous nous abstenons donc d'examiner les affirmations des États-Unis concernant les caractéristiques de transfert du risque de l'AL/FEM à ce stade.

[2874] Commission européenne, Decision C(2001) 6498 final, State aid N493/2010 – Spain – R&D aid to *Industria de Turbopropulsores,* S.A. (ITP) for Trent XWB LPT, 20 septembre 2011 (pièce USA-154), paragraphes 51 et 56. Voir aussi Commission européenne, Decision C(2011) 995 final, State aid (SA.30282) N204/2010 – Sweden – R&D aid to Volvo Aero, S.A. (ITP) for Trent XWB ICC, 23 février 2011 (pièce USA-155), paragraphe 52 (notant qu'"il existe une grande incertitude concernant le moteur Trent XWB en raison des risques techniques et commerciaux liés à ce moteur".).

[2875] Commission européenne, Decision C(2010) 6472 final, State aid N 4/2010 and N7/2010 – Spain – Individual R&D aid to Alestis Aerospace S.L., 29 septembre 2010 (pièce USA-157), paragraphe 56. Les projets concernant l'A350XWB examinés dans cette décision avaient trait au cône de queue et au carénage ventral. (Commission européenne, Decision C(2010) 6472 final, State aid N 4/2010 and N7/2010 – Spain – Individual R&D aid to Alestis Aerospace S.L., 29 septembre 2010 (pièce USA-157), paragraphe 1)

[2876] Commission européenne, Decision C(2009) 6874 final, State aid N357/2009 – United Kingdom – Individual R&D aid to GKN ASL, 15 septembre 2009 (pièce USA-158), paragraphe 111. Les États-Unis allèguent que le projet concernant l'A350XWB de GKN examiné avait trait aux longerons arrière et aux bords de fuite fixes. (deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 637)

[2877] Commission européenne, Decision C(2011) 264 final, State aid (SA.30169) N3/2010 – Spain – State loan for R&D to AERNNOVA, 26 janvier 2011 (pièce USA-159), paragraphe 56. Le projet concernant l'A350XWB d'AERNNOVA examiné avait trait aux parties fixes de l'empennage horizontal et à la gouverne de profondeur ainsi qu'à la cloison étanche de la case de train principal. (Commission européenne, Decision C(2011) 264 final, State aid (SA.30169) N3/2010 – Spain – State loan for R&D to AERNNOVA, 26 janvier 2011 (pièce USA-159), paragraphe 1)

- "{L}es projets R&D liés au développement des appareils A350XWB sont exposés à un risque systémique associé à ce programme."[2878]

- "{I}l y a de nombreux risques liés au secteur aéronautique en général. Ces risques comprennent des exigences extensives à la R&D, des importants investissements au début des activités … et des risques à caractère général, comme des coûts élevés ou des retards, qui accompagnent l'introduction de nouvelles technologies et matériaux et leur certification."[2879]

- "{L}es défauts de conception qui ne peuvent pas être attribués à un partenaire particulier devraient être supportés par tous les partenaires participant au programme."[2880]

- "Comme il est indiqué dans des décisions antérieures de la Commission, il y a une grande incertitude quant à la réussite commerciale de l'A350XWB. En dépit d'une bonne base de lancement, la date d'achèvement est imprévisible, étant donné les nombreux retards qui se sont produits dans des programmes antérieurs. De plus, il est possible que Boeing modernise son aéronef 777 pour qu'il devienne un plus proche concurrent de l'A350XWB. Enfin, le ralentissement de l'économie peut compromettre les livraisons d'aéronefs … et entraîner une baisse des marges bénéficiaires."[2881]

- "Outre les risques techniques, les projets sont exposés à des risques de marché et des risques commerciaux, qui découlent du programme lui-même (difficultés qui auront probablement une incidence sur le programme relatif à l'A350XWB en raison des choix technologiques, industriels ou commerciaux faits par Airbus et tous ses partenaires et sous-traitants)."[2882]

- "{L}es risques intrinsèques liés au secteur aéronautique sont nombreux."[2883]

- "{L}es programmes aéronautiques comme l'A350XWB mené par Airbus et dont Daher-Socata est partenaire, apparaissent comme particulièrement risqués".[2884]

Problèmes de financement dans le secteur aéronautique

6.1622. Les décisions en matière d'aide publique font constamment état des problèmes auxquels se heurtent les sociétés des secteurs des LCA et de l'aéronautique pour trouver un financement pour leurs projets compte tenu des risques et des longs délais, tendance que la crise financière a visiblement accentuée:

- "La difficulté générale qu'ont les sociétés dans le secteur aéronautique à obtenir un financement externe sur les marchés a été reconnue dans plusieurs décisions en matière d'aide publique antérieures."[2885]

[2878] Commission européenne, Décision C(2011) 6496 final, Aide d'État N414/2010 – Belgique – *Aide au projet de 'Flap Support Structures' de SABCA ('Projet FSS')*, 5 octobre 2011 (pièce USA-441), paragraphe 52.
[2879] Commission européenne, Décision C(2011) 6496 final, Aide d'État N414/2010 – Belgique – *Aide au projet de 'Flap Support Structures' de SABCA ('Projet FSS')*, 5 octobre 2011 (pièce USA-441), paragraphe 53.
[2880] Commission européenne, Decision C(2001) 6498 final, State aid N493/2010 – Spain – R&D aid to *Industria de Turbopropulsores,* S.A. (ITP) for Trent XWB LPT, 20 septembre 2011 (pièce USA-154), paragraphe 57 a).
[2881] Commission européenne, Decision C(2011) 995 final, State aid (SA.30282) N204/2010 – Sweden – R&D aid to Volvo Aero, S.A. (ITP) for Trent XWB ICC, 23 février 2011 (pièce USA-155), paragraphe 51. (note de bas de page omise) Nous notons que cette décision, qui examine les risques commerciaux associés au programme relatif à l'A350XWB, a été établie en 2011.
[2882] Commission européenne, Decision C(2010) 6472 final, State aid N 4/2010 and N7/2010 – Spain – Individual R&D aid to Alestis Aerospace S.L., 29 septembre 2010 (pièce USA-157), paragraphe 58.
[2883] Commission européenne, Decision C(2011) 264 final, State aid (SA.30169) N3/2010 – Spain – State loan for R&D to AERNNOVA, 26 janvier 2011 (pièce USA-159), paragraphe 54.
[2884] Commission européenne, Décision C(2010) 2141 final, Aide d'État N527/2009 – France – Daher-Socata *"Trappes de train principal A350 XWB" (projet MLGD)*, 14 avril 2011 (pièce USA-156), paragraphe 66.

- "Du fait de la complexité technologique des activités de R&D qui doivent être menées dans le cadre des projets, les institutions financières n'ont pas une visibilité suffisante pour évaluer de manière appropriée les risques ou les perspectives de rentabilité des projets. Ceux-ci pâtissent donc de contraintes financières qui peuvent être expliquées par ces renseignements asymétriques."[2886]

- "La Commission est arrivée à la conclusion que le marché n'aurait pas pu financer le projet à lui seul, sans aide publique, vu les réponses du marché financier à ces types de projets risqués, qui comportent une perspective de rendement important à long terme et un investissement initial important."[2887]

- "{L}es éléments de preuve dans le cas qui nous occupe semblent confirmer la conclusion générale à laquelle la Commission est arrivée dans des décisions antérieures: le secteur aéronautique est confronté à des problèmes spécifiques (par exemple, la durée très longue et les coûts élevés des projets de R&D), de sorte qu'il est difficile, voire impossible, d'obtenir un financement bancaire pour des projets comme celui-ci."[2888]

- "{I}l semble y avoir un manque général de financement dans l'industrie aéronautique qui empêche les entreprises concernées d'effectuer toutes les adaptations nécessaires pour devenir des fournisseurs partageant les risques de catégorie 1. La crise économique et financière actuelle a considérablement aggravé ce phénomène."[2889]

- "Dans le cas qui nous occupe, les partenaires financiers potentiels seraient réticents à accorder des fonds suffisants pour financer le projet en raison de sa forte intensité capitalistique, des risques techniques et commerciaux, de la longue période de remboursement et de la rentabilité modérée et incertaine."[2890]

- Les décisions insistent généralement sur le fait que les requérants n'entreprendraient pas les projets sans aide publique parce que le marché n'était pas disposé à accorder le financement nécessaire ou, dans le même ordre d'idées, parce que les rendements attendus des projets en l'absence d'aide publique étaient trop faibles.[2891]

6.1623. Somme toute, il ressort des décisions en matière d'aide publique que le programme relatif à l'A350XWB et certains de ses projets constitutifs comportaient des risques importants, et

[2885] Commission européenne, Decision C(2001) 6498 final, State aid N493/2010 – Spain – R&D aid to *Industria de Turbopropulsores,* S.A. (ITP) for Trent XWB LPT, 20 septembre 2011 (pièce USA-154), paragraphe 60.

[2886] Commission européenne, Decision C(2010) 6472 final, State aid N 4/2010 and N7/2010 – Spain – Individual R&D aid to Alestis Aerospace S.L., 29 septembre 2010 (pièce USA-157), paragraphe 59.

[2887] Commission européenne, Decision C(2009) 6874 final, State aid N357/2009 – United Kingdom – Individual R&D aid to GKN ASL, 15 septembre 2009 (pièce USA-158), paragraphe 106.

[2888] Commission européenne, Decision C(2011) 264 final, State aid (SA.30169) N3/2010 – Spain – State loan for R&D to AERNNOVA, 26 janvier 2011 (pièce USA-159), paragraphe 65. (note de bas de page omise)

[2889] Commission européenne, Decision C(2011) 264 final, State aid (SA.30169) N3/2010 – Spain – State loan for R&D to AERNNOVA, 26 janvier 2011 (pièce USA-159), paragraphe 55.

[2890] Commission européenne, Decision C(2001) 6498 final, State aid N493/2010 – Spain – R&D aid to *Industria de Turbopropulsores,* S.A. (ITP) for Trent XWB LPT, 20 septembre 2011 (pièce USA-154), paragraphe 48.

[2891] Voir, par exemple, Commission européenne, Decision C(2001) 6498 final, State aid N493/2010 – Spain – R&D aid to *Industria de Turbopropulsores,* S.A. (ITP) for Trent XWB LPT, 20 septembre 2011 (pièce USA-154), paragraphes 59, 60, 84 et 85; Commission européenne, Décision C(2010) 2141 final, Aide d'État N527/2009 – France – Daher-Socata *"Trappes de train principal A350 XWB" (projet MLGD)*, 14 avril 2011 (pièce USA-156), paragraphes 78 et 82; Commission européenne, Decision C(2010) 6472 final, State aid N4/2010 and N7/2010 – Spain – Individual R&D aid to Alestis Aerospace S.L., 29 septembre 2010 (pièce USA-157), paragraphe 64; Commission européenne, Decision C(2009) 6874 final, State aid N357/2009 – United Kingdom – Individual R&D aid to GKN ASL, 15 septembre 2009 (pièce USA-158), paragraphes 103 et 106; Commission européenne, Decision C(2011) 264 final, State aid (SA.30169) N3/2010 – Spain – State loan for R&D to AERNNOVA, 26 janvier 2011 (pièce USA-159), paragraphes 63 et 64; Commission européenne, Decision C(2010) 4937 final, State aid N5/2010 and N6/2010 – Spain – State loan for R&D to ARESA, 20 juillet 2010 (pièce USA-160), paragraphes 70 et 71; Commission européenne, Decision C(2009) 9960 final, State aid N296/2009 'F2F' and N297/2009 'Airducts', 2 Individual aeronautics R&D-aids to Diehl Aircabin GmbH, Germany, 15 décembre 2009 (pièce USA-161), paragraphes 107 à 113; et Commission européenne, Décision C(2010) 2140 final, Aide d'État N525/2009 – France – *Aide au projet de case de train principal de Sogerma (Projet MLGB)*, 14 avril 2010 (pièce USA-444), paragraphe 63.

qu'il était impossible d'obtenir un financement aux conditions du marché pour financer certains de ces projets constitutifs en raison, au moins en partie, des problèmes systémiques auxquels étaient confrontées les sociétés des secteurs des LCA et de l'aéronautique, dont fait partie Airbus et EADS. Par conséquent, à notre avis, les décisions en matière d'aide publique étayent l'idée qu'EADS se serait heurtée à des problèmes considérables pour trouver un financement aux conditions du marché afin de financer les parties du programme relatif à l'A350XWB qui n'étaient pas attribuées à des PPR en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB. Nous reconnaissons toutefois que les décisions en matière d'aide publique n'examinent pas spécifiquement la capacité d'EADS d'obtenir un financement aux conditions du marché. Par conséquent, ces décisions ne tiennent pas compte des atouts potentiels d'EADS (par exemple des branches d'activité diversifiées) qui pourraient lui permettre de surmonter les obstacles financiers auxquels les sociétés aéronautiques, y compris certains PPR pour l'A350XWB, se heurtaient généralement.

Conclusions – période postérieure au lancement

6.1624. À notre avis, les éléments de preuve relatifs à la période postérieure au lancement font ressortir plusieurs points pertinents. Premièrement, à la date du premier contrat, EADS avait rencontré un certain succès dans ses tentatives pour atténuer ses problèmes financiers qui étaient apparus pendant la période antérieure au lancement, mais elle a continué d'avoir des problèmes financiers par la suite. Deuxièmement, bien qu'Airbus ait mené à bien d'importants travaux sur l'A350XWB sans AL/FEM pour l'A350XWB, les parties du programme qui exigeaient le plus de liquidités ont démarré vers la date du premier contrat ou peu de temps après. Troisièmement, des déclarations de certains dirigeants du Royaume-Uni et d'Airbus, certaines appréciations des pouvoirs publics dont les décisions en matière d'aide publique, et surtout l'appréciation britannique, étayent l'idée qu'il aurait été extrêmement difficile pour Airbus et EADS de financer effectivement le programme relatif à l'A350XWB sans AL/FEM pour l'A350XWB. Enfin, il apparaît que les éléments de preuve démontrent qu'Airbus et les États membres sont restés en contact étroit au sujet de l'obtention à terme d'une aide financière des États membres pour le programme relatif à l'A350XWB, et aucun élément de preuve matériel n'indique qu'Airbus ait jamais mis en question son hypothèse faite lors du lancement selon laquelle cette aide financière lui serait accordée si elle en faisait la demande.

iv Mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB

6.1625. Pour conclure notre description factuelle des origines et du développement initial du programme relatif à l'A350XWB, nous rappelons certaines caractéristiques essentielles des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB, qui ont déjà été examinées dans le détail ailleurs dans le présent rapport.[2892] Premièrement, Airbus a conclu un contrat d'AL/FEM concernant l'A350XWB avec chacun des quatre États membres concernés pendant la période de conclusion des contrats. Deuxièmement, à l'instar des contrats d'AL/FEM pertinents examinés dans la procédure initiale, les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB sont établis à des conditions de remboursement non garanti, différé, subordonné au succès et à un taux d'intérêt inférieur à celui du marché. Troisièmement, Airbus est admise à bénéficier d'environ **[***]** EUR au titre de ces contrats.[2893] Cela représentait approximativement **[***]** et **[***]** des coûts de développement prévus de l'A350XWB au moment du lancement et à la date du premier contrat, respectivement. L'Union européenne a expliqué qu'Airbus pouvait commencer, et avait effectivement commencé, à recevoir des fonds au titre de certains contrats dès **[***]**, en raison d'une configuration qui permettait à Airbus de recevoir des fonds peu de temps après la conclusion de ces contrats.[2894]

6.1626. Nous notons que l'Union européenne a présenté des éléments de preuve indiquant que, du moins en janvier 2013, Airbus n'avait pas encore reçu les quelque **[***]** EUR auxquels elle

[2892] Pour un examen de cette question, voir plus haut les paragraphes 6.225 et suivants.

[2893] Ce chiffre tient compte de la valeur approximative de la livre sterling à laquelle Airbus pouvait prétendre au titre de la mesure d'AL/FEM britannique pour l'A350XWB au moment où elle a conclu cette mesure.

[2894] Réponse de l'Union européenne aux questions n° 86 (paragraphe 335) et 133 (note de bas de page 182 et texte y relatif). Nous rappelons en outre dans ce contexte que les modalités du contrat d'AL/FEM **[***]** concernant l'A350XWB permettaient à Airbus de demander le remboursement de certaines dépenses qu'elle avait engagées dans le cadre du programme relatif à l'A350XWB même **[***]**. Voir le Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-01) (RCC), article 2.3; l'annexe 2 du Protocole français sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-03) (RCC), paragraphe 1; et la Convention française sur l'A350XWB (pièce EU-(article 13)-11) (RCC), article 2.

pouvait prétendre au titre des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB.[2895] L'Union européenne affirme que ce fait étaye son argument selon lequel Airbus aurait pu financer l'A350XWB sans AL/FEM pour l'A350XWB.[2896] À notre avis, cet argument a peu de poids. Il repose nécessairement sur l'hypothèse qu'Airbus a, en fait, remplacé ou remplacera une *partie* des fonds auxquels elle pouvait prétendre au titre des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB par des fonds provenant d'autres sources, ce qui permet donc de déduire qu'Airbus aurait pu remplacer *tous* les fonds AL/FEM par des fonds provenant d'autres sources. Le dossier n'étaye pas cette hypothèse. Même si elle n'a pas reçu les sommes que l'Union européenne allègue, Airbus a néanmoins déjà reçu la majorité des sommes auxquelles elle peut prétendre au titre des contrats. En outre, nous ne voyons aucun élément de preuve démontrant qu'Airbus ne peut pas faire valoir ou ne fera pas valoir son droit de recevoir le reste des fonds auxquels elle peut prétendre au titre des contrats, qui ont été structurés de façon à conférer à Airbus le droit de recevoir des fonds au titre des contrats pendant plusieurs années. Cette structure de versements progressifs est compatible, bien sûr, avec le fait qu'Airbus supporterait aussi dans le temps les coûts du programme relatif à l'A350XWB.[2897]

b Incidence

6.1627. Ayant examiné l'historique du programme relatif à l'A350XWB et de la conclusion des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB, nous allons maintenant évaluer la mesure dans laquelle les subventions AL/FEM pour l'A350XWB ont eu une incidence sur la capacité de la société Airbus qui *existait effectivement* au cours de la période 2006-2010 de lancer et mettre sur le marché le programme relatif à l'A350XWB. Les arguments des parties soulèvent essentiellement trois questions fondamentales dans ce contexte: a) la question de savoir si les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ont eu une quelconque incidence sur le *lancement* du programme en décembre 2006 étant donné qu'elles n'ont été conclues qu'après cette date; b) la question de savoir si le programme relatif à l'A350XWB était *viable* en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB; et c) la question de savoir si Airbus aurait effectivement pu *financer* le programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB.

6.1628. Nous examinons ces questions en deux temps. Premièrement, nous évaluons le bien-fondé des arguments des parties concernant le *moment* auquel les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ont eu une incidence. Deuxièmement, nous évaluons si le programme relatif à l'A350XWB aurait été *viable* sans l'incidence de l'AL/FEM pour l'A350XWB, en analysant la question des *possibilités de financement* dans le cadre de cette évaluation.

i Moment de l'octroi de l'AL/FEM pour l'A350XWB

6.1629. Les parties sont en désaccord sur le moment où les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ont commencé à avoir une incidence sur le programme relatif à l'A350XWB. Les États-Unis font valoir que le Groupe spécial peut et devrait constater que l'AL/FEM pour l'A350XWB a commencé à avoir une incidence dès le *lancement* de l'A350XWB alors même que les mesures n'existaient pas formellement à cette date.[2898] En revanche, l'Union européenne fait valoir qu'il n'a pu y avoir aucune incidence avant la *date du premier contrat*.[2899]

6.1630. Tout d'abord, nous rappelons qu'Airbus a lancé l'A350XWB le 1er décembre 2006. Le premier contrat d'AL/FEM concernant l'A350XWB n'a été conclu qu'environ deux ans et demi plus tard, soit à la date du premier contrat. Nous avons conclu précédemment qu'à la date du lancement, Airbus avait obtenu des États membres des engagements de soutien financier du programme relatif à l'A350XWB. L'analyse de rentabilité met en évidence ces engagements en incluant l'instrument de financement du lancement et en en supposant la valeur monétaire spécifique et certaines autres des modalités fondamentales. Cependant, l'instrument de financement du lancement n'a jamais vu le jour, l'aide financière des États membres prenant finalement, à la place, la forme d'une AL/FEM pour l'A350XWB. Les États-Unis n'ont pas présenté

[2895] Voir la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 276 et 277 (mentionnant certains renseignements RCC et RCES pertinents).
[2896] Voir la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 276 et 277.
[2897] Voir, par exemple, le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), figures 6 et 7; et la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositives 58 et 70.
[2898] Voir, par exemple, la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 359.
[2899] Voir, par exemple, la première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1086.

de lettres d'intention, de contrats de prêt ou d'autres documents antérieurs à la date du premier contrat qui contenaient des engagements juridiques clairs d'octroi d'une AL/FEM à Airbus aux conditions auxquelles cette aide a finalement été accordée dans ces instruments d'AL/FEM.

6.1631. Les parties ne sont pas d'accord sur la manière dont les disciplines pertinentes de l'Accord SMC s'appliquent à une telle configuration factuelle et proposent deux approches analytiques générales fondées sur l'application d'un critère clair et précis et sur une évaluation fondée sur les faits. Nous croyons comprendre que l'Union européenne propose et recommande la première approche. En particulier, elle fait observer que l'Accord SMC n'impose des disciplines que pour les effets des "subventions", et non pour les effets des "menaces", "attentes" ou "promesses" de subventions.[2900] En l'espèce, l'Union européenne fait valoir que parce qu'il serait illogique de dire qu'une subvention peut avoir un effet avant d'exister, on peut seulement dire que les subventions AL/FEM pour l'A350XWB ont commencé à avoir une incidence au moment où les éléments de preuve établissent que le premier contrat d'AL/FEM a pris existence, soit à la date du premier contrat. Par conséquent, étant donné que la date du premier contrat est postérieure à la date du lancement, l'Union européenne fait valoir que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ne peuvent pas avoir eu une incidence sur le lancement de l'A350XWB.

6.1632. Les États-Unis, au contraire, soutiennent que nous pouvons et devrions constater que les subventions AL/FEM pour l'A350XWB peuvent être considérées comme ayant eu une incidence sur le lancement de l'A350XWB en suivant une approche fondée davantage sur les faits. Pour faire valoir cet argument, ils n'affirment pas que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ou toute mesure présentant les modalités et conditions spécifiques qui sont contestées dans la présente procédure de mise en conformité existaient en soi au moment du lancement. Ils se concentrent plutôt sur certaines considérations factuelles dont ils font valoir qu'elles révèlent un rapport suffisant entre les engagements pris par les États membres d'accorder une aide financière à Airbus au moment du lancement, d'une part, et les contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB qui ont résulté finalement de ces engagements, d'autre part. Selon les États-Unis, l'existence de ce lien autoriserait le Groupe spécial à constater que l'incidence des engagements de financement des États membres sur le programme relatif à l'A350XWB peut effectivement être considérée comme étant l'incidence des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB. En particulier, les États-Unis affirment que les États membres s'étaient *engagés*, à la date du lancement, à accorder à Airbus une aide financière pour l'A350XWB, très probablement à des conditions bonifiées.[2901] Deuxièmement, ils font valoir qu'Airbus *s'attendait* à obtenir des États membres une aide financière subventionnée pour le programme relatif à l'A350XWB et, compte tenu du fait que les États membres avaient accordé par le passé une telle aide sous la forme de subventions AL/FEM, qu'Airbus devait s'attendre à ce que finalement, l'aide financière se matérialise à nouveau, spécifiquement sous forme de subventions AL/FEM.[2902] Troisièmement, les États-Unis font observer que l'aide financière promise et attendue des États membres pour l'A350XWB *s'est en fait matérialisée* sous la forme de subventions AL/FEM.[2903] Enfin, ils rappellent qu'il a été constaté qu'un certain nombre des contrats d'AL/FEM en cause dans la procédure initiale avaient eu une incidence sur le lancement des LCA d'Airbus alors même qu'ils avaient été conclus après le lancement des aéronefs correspondants.[2904] Par conséquent, les États-Unis font valoir essentiellement que l'incidence des négociations menées avant le lancement au sujet du financement qui s'est finalement matérialisé sous la forme d'AL/FEM pour l'A350XWB (y compris l'incidence qu'a eue l'obtention attendue de l'instrument de financement du lancement sur la décision d'Airbus de lancer l'A350XWB) fait partie de l'incidence des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB elles-mêmes.

[2900] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1101 et note de bas de page 1380.

[2901] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 591 et 602; et déclaration liminaire (non publique) des États-Unis, paragraphe 12.

[2902] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 591; et déclaration liminaire (non publique) des États-Unis, paragraphe 12.

[2903] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 591.

[2904] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 591. À notre avis, les constatations du Groupe spécial initial étaient cohérentes dans le cadre d'une approche fondée sur les faits. Surtout, dans le différend initial, les mesures d'AL/FEM existaient dans un cadre institutionnel relativement cohérent qui faisait probablement naître des attentes légitimes concernant l'obtention de ces mesures spécifiques au moment du lancement des LCA en cause dans ce différend. Voir, par exemple, le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.533 à 7.562 (expliquant certains aspects de ce cadre institutionnel).

6.1633. L'Union européenne conteste de nombreux aspects des affirmations factuelles des États-Unis à cet égard. Il apparaît qu'elle ne va pas jusqu'à faire valoir que les États membres ne s'étaient nullement engagés envers Airbus au moment du lancement à accorder *une sorte* d'aide financière pour l'A350XWB. Cependant, l'Union européenne fait valoir qu'il n'y a pas suffisamment d'éléments de preuve qui démontrent qu'au moment du lancement, Airbus s'attendait spécifiquement soit à obtenir des mesures de type AL/FEM pour le programme relatif à l'A350XWB, soit à obtenir finalement une forme quelconque de FEM à des conditions meilleures que celles du marché.[2905] Elle fait valoir en outre que l'acceptation par le Groupe spécial initial du fait que certains contrats d'AL/FEM ont eu une incidence sur les lancements précédents de certains LCA est dénuée de pertinence parce que le décalage temporel entre la conclusion de ces contrats d'AL/FEM et les lancements des LCA correspondants était beaucoup plus court que le décalage entre le lancement de l'A350XWB et la date du premier contrat.[2906]

6.1634. D'une manière générale, nous voyons qu'à la fois l'approche fondée sur un critère clair et précis et l'approche fondée sur les faits présentent des avantages et des inconvénients. Par exemple, bien qu'il apparaisse que l'approche fondée sur un critère clair et précis est administrativement plus facile à appliquer et offre peut-être plus de certitude quant au moment où les effets des subventions peuvent être considérés comme ayant commencé à avoir des effets d'une manière qui peut relever des disciplines de l'Accord SMC, nous sommes préoccupés par le fait que cette méthode peut reconnaître de façon insuffisante la réalité qui veut que les entreprises peuvent modifier et modifient de fait notablement leur comportement en fonction d'attentes justifiées concernant des actions des pouvoirs publics même lorsque ceux-ci ne se sont pas engagés juridiquement à entreprendre ces actions ni n'ont précisé les caractéristiques finales de celles-ci. La méthode peut par conséquent ouvrir la porte à un contournement potentiel des disciplines pertinentes de l'Accord SMC par le biais, par exemple, d'un échelonnement stratégique dans le temps des engagements des pouvoirs publics envers les bénéficiaires de subventions.[2907] De même, bien que l'approche fondée sur les faits soit peut-être plus flexible, nous sommes préoccupés par le fait qu'elle ne peut pas fournir une base de principes suffisante pour régir l'application des disciplines de nature technique et corollaire que contient l'Accord SMC.

6.1635. Enfin, cependant, nous considérons que nous n'avons pas besoin de nous prononcer définitivement sur la question de savoir s'il vaudrait mieux appliquer l'approche fondée sur un critère clair et précis ou l'approche fondée sur les faits pour résoudre la présente question car, quelle que soit l'approche que nous adoptons, nous parvenons à la même conclusion concrète concernant l'incidence de l'AL/FEM pour l'A350XWB sur le programme relatif à l'A350XWB. Nous détaillons cette conclusion plus loin en examinant l'incidence de l'AL/FEM pour l'A350XWB sur la viabilité du programme relatif à l'A350XWB au regard *à la fois* de la date du lancement et de la date du premier contrat.

ii Viabilité

6.1636. Dans la présente section, nous évaluons si le programme relatif à l'A350XWB était viable lors du lancement et à la date du premier contrat sans l'AL/FEM pour l'A350XWB. Tout d'abord, nous notons que nous ne voyons parfois pas très clairement quels sont les aspects du programme dont les parties supposent qu'ils devraient être pris en compte dans une analyse de la "viabilité" de ce programme. Il apparaît que dans le rapport de CompetitionRx présenté par l'Union européenne, par exemple, ce terme est utilisé d'une manière relativement étroite et se rapporte

[2905] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 893 à 948 et 959; et réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 171.

[2906] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 892; et rapport de PC présenté à titre de réfutation (pièce EU-120) (RCC), pages 20 à 24.

[2907] Nous notons qu'il n'apparaissait pas que la méthode fondée sur un critère clair et précis était celle que les parties, le Groupe spécial initial ou l'Organe d'appel avaient utilisée dans la procédure initiale pour toute analyse pertinente du lien de causalité. (Voir la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 591 (présentant cet argument).) En fait, bien qu'elles ne soient pas d'accord sur les détails de certaines dates, les parties conviennent que nombre des contrats d'AL/FEM analysés dans la procédure initiale ont été conclus *après* le lancement des LCA correspondants. (Voir la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 594; et le rapport de PC présenté à titre de réfutation (pièce EU-120) (RCC), tableau 2.) Néanmoins, il a été constaté que ces mesures d'AL/FEM avaient influé sur le "lancement" de ces LCA (rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1949 et 7.2025 (concluant que l'AL/FEM a permis à Airbus de "lancer" les LCA en cause comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait)). À notre connaissance, aucune partie n'a jamais mis en doute la légitimité de cette méthode comme elle l'est maintenant devant nous.

uniquement à la VAN du programme établie dans le cas de référence, dans lequel une prévision de VAN positive signifie que le programme est viable et une prévision de VAN négative signifie que le programme n'est pas viable.[2908] Il apparaît que les États-Unis considèrent que la viabilité suppose un examen de plus large portée, qui prend également en considération, par exemple, les risques associés à des scénarios défavorables autres que le cas de référence.[2909]

6.1637. Nous ne voyons nulle part dans les arguments des parties versés au dossier, la moindre définition du terme "viabilité" qui fasse autorité. Par conséquent, nous considérons qu'il faudrait donner à la teneur du terme "viabilité" une forme qui cadre mieux avec le contexte dans lequel nous devons utiliser ce terme, c'est-à-dire l'évaluation de l'incidence de l'AL/FEM pour l'A350XWB sur la manière dont Airbus a mené à bien le programme relatif à l'A350XWB. Nous estimons qu'il est possible de réaliser cette évaluation de manière appropriée en répondant à la question suivante: sans l'incidence de l'AL/FEM pour l'A350XWB, le programme relatif à l'A350XWB était-il suffisamment attractif pour qu'Airbus le mette en œuvre aux moments pertinents compte tenu des autres sources de financement dont on pouvait s'attendre à ce qu'elles soient disponibles aux conditions du marché? Nous considérons qu'une manière commode de raccourcir cette question consiste à se demander si le programme relatif à l'A350XWB était "viable" sans l'AL/FEM pour l'A350XWB.

6.1638. À notre avis, le dossier révèle quatre aspects principaux du programme relatif à l'A350XWB qui ont un rapport avec cette question: a) la capacité attendue d'Airbus de financer effectivement le programme au moyen d'un financement aux conditions du marché; b) la VAN du programme prévue dans le cas de référence; c) les raisons stratégiques qu'avait Airbus de mettre en œuvre le programme qui n'ont pas déjà été prises en compte dans la VAN du cas de référence; et d) les risques du programme. En ce qui concerne la capacité d'Airbus de financer effectivement le programme, nous notons qu'il apparaît que ni l'Union européenne ni les États-Unis ne considèrent que ce point fait partie de la question de la viabilité. Les parties analysent plutôt la viabilité du programme, d'une part, et la capacité d'Airbus de financer le programme, d'autre part, comme des points relativement distincts.[2910] Nous reconnaissons que cette approche binaire peut se justifier sur le plan pratique dans certaines circonstances. Cependant, comme l'implique la formulation de la question de la viabilité que nous avons donnée plus haut, nous considérons qu'il est plus utile de concevoir l'examen des possibilités de financement comme faisant partie de l'examen général de la viabilité. Il en est ainsi parce que, théoriquement, il semblerait difficile de qualifier valablement un projet de viable si la société mettant en œuvre le programme manquait des ressources nécessaires pour le faire. En outre, d'un point de vue plus technique, nous notons que les deux parties considèrent la VAN du programme relatif à l'A350XWB comme un élément central de la question de la viabilité. Bien que nous ignorions quelles méthodes spécifiques Airbus a utilisées pour calculer la VAN du programme relatif à l'A350XWB à un moment pertinent quelconque – y compris dans l'analyse de rentabilité de l'A350XWB – nous croyons comprendre que les VAN, lorsqu'elles sont calculées pour un projet commercial particulier, peuvent inclure certaines hypothèses concernant la manière dont le projet sera financé.[2911] Il apparaît que l'analyse de rentabilité de l'A350XWB étaye spécifiquement cette compréhension, car elle suppose que l'instrument de financement du lancement influerait sur la VAN du programme relatif à l'A350XWB dans une mesure importante. Autrement dit, il est clair pour nous que les méthodes au moyen desquelles une société anticipe le financement d'un projet peuvent avoir des incidences importantes sur la prévision de la VAN – et, de ce fait, sur la viabilité – de ce programme du point de vue de la société. Pour ces raisons, nous jugeons approprié de considérer que les possibilités de financement du programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB sont une

[2908] Voir, par exemple, le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 46.

[2909] Voir, par exemple, les observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 127 du Groupe spécial, paragraphe 45 (faisant valoir que les analyses de viabilité de l'Union européenne "tiennent compte du risque afférent au projet" de façon inappropriée).

[2910] Voir, par exemple, la déclaration liminaire (non publique) des États-Unis, paragraphe 10 ("Parce qu'Airbus n'aurait pas été en mesure d'aller de l'avant avec l'A350XWB sans AL/FEM, les affirmations de l'UE au sujet de la viabilité, ou de l'attractivité, du projet sont hors de propos. Aussi prometteuses que puissent être les prévisions de vente de référence de l'A350, il ne faut pas confondre volonté et capacité; *vouloir* commercialiser un aéronef ne veut pas dire grand-chose sans les *moyens* de le faire.") (italique dans l'original; notes de bas de page omises); et le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES) (séparant ses analyses de la viabilité et des possibilités de financement).

[2911] Voir, par exemple, Stephen A. Ross, Randolph W. Westerfield et Jeffrey Jaffe, *Corporate Finance*, 7ème édition (McGraw Hill, octobre 2002), pages 477 à 489 (pièce US-495) (décrivant certaines méthodes utilisées pour calculer les VAN).

question à étudier dans le contexte d'une analyse de la viabilité du programme relatif à l'A350XWB.

6.1639. La présente section comporte par conséquent les parties suivantes. Premièrement, nous examinons la capacité d'Airbus et d'EADS de financer effectivement le programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB. Deuxièmement, nous analysons les trois facteurs mentionnés plus haut relatifs à la question de la viabilité, en nous référant au moment du lancement de l'A350XWB et à la date du premier contrat.[2912]

Capacité de financer

6.1640. Dans la présente section, nous évaluons si, lors du lancement et à partir de la date du premier contrat, Airbus aurait eu suffisamment confiance dans sa capacité de financer effectivement le programme relatif à l'A350XWB dans le futur pour poursuivre ce programme comme elle l'a fait même en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB.[2913] Nous soulignons que l'Union européenne ne fait jamais valoir que sans AL/FEM pour l'A350XWB, Airbus aurait pu financer effectivement à elle seule le programme relatif à l'A350XWB. En fait, l'Union européenne fait uniquement valoir qu'Airbus aurait pu financer le programme en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB avec l'aide de sa société mère, EADS. Nous notons par conséquent que bien qu'il apparaisse que le recours accru aux PPR est une option dont on s'attendrait probablement à ce qu'Airbus la mette en œuvre seule, il apparaît que toutes les autres options qu'énumère l'Union européenne ménagent la possibilité d'une participation d'EADS, ou reposent sur une telle participation. Par conséquent, avant d'analyser la disponibilité des sources potentielles de financement susmentionnées, nous déterminons d'abord s'il est raisonnable de penser qu'Airbus aurait pu avoir accès aux ressources financières d'EADS pour financer le programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB.

6.1641. Les États-Unis font valoir que le Groupe spécial initial et l'Organe d'appel ont déjà rejeté l'idée qu'Airbus ait pu compter sur les ressources d'EADS pour financer ses programmes de LCA.[2914] Ils considèrent par conséquent que la question est réglée. L'Union européenne, en revanche, fait valoir que le Groupe spécial devrait constater qu'Airbus aurait pu compter sur les ressources financières d'EADS pour financer le programme relatif à l'A350XWB pour deux raisons principales.[2915] Premièrement, l'Union européenne rappelle que l'analyse de rentabilité de l'A350XWB a été présentée au Conseil d'administration d'EADS pour approbation, indiquant qu'EADS était convaincue que le programme pourrait être dûment financé.[2916] Deuxièmement, elle affirme qu'étant donné l'importance d'Airbus, en tant qu'unité d'entreprise, pour EADS, celle-ci n'aurait jamais laissé Airbus péricliter dans les conditions commerciales qui auraient vu le jour si cette dernière n'avait pas mis l'A350XWB sur le marché. À cet égard, l'Union européenne affirme qu'"{a}u cours de la période 2006-2009, Airbus a constamment représenté quelque 65% des recettes d'EADS" et que le rapport de CompetitionRx démontre que "durant cette période, le carnet de commandes d'Airbus s'est rempli sensiblement plus vite que celui des autres divisions d'EADS", de sorte qu'"{e}n 2005, Airbus représentait 80% du carnet de commandes total d'EADS; en 2008/2009, cette proportion atteignait près de 90%. Durant cette période, presque toute l'augmentation nette des commandes enregistrées par EADS (137,7 milliards d'euros) pouvait être

[2912] Nous notons que cette structure d'analyse concorde généralement avec la manière dont les parties ont présenté leurs éléments de preuve et arguments en ce qui concerne ces questions.

[2913] Nous rappelons qu'au moment du lancement, il a été dit qu'"EADS {avait} dit clairement qu'elle consentirait à lancer l'A350{XWB} que lorsqu'elle serait convaincue que les fonds et le personnel nécessaires au développement seraient assurés." (Goldman Sachs Investment Analysis, *A350: Not an option but essential for Airbus' future, in our view*, 21 novembre 2006, pages 20 à 22 (pièce USA-30), page 20).

[2914] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 627.

[2915] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1113. L'Union européenne fait valoir en outre que de nombreux éléments de preuve sur lesquels les États-Unis s'appuient pour montrer qu'Airbus n'aurait pas pu financer l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB "concern{ent} EADS aussi souvent, si ce n'est plus souvent, que des déclarations concernant Airbus". (Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1120). Nous considérons que le fait que certains éléments de preuve sur lesquels les États-Unis s'appuient dans ce contexte font référence à EADS n'a rien de remarquable. Il n'est guère surprenant qu'EADS, en tant que société mère d'Airbus, ait participé à un certain niveau aux décisions concernant Airbus et/ou l'A350XWB même si elle n'a jamais prévu de financer l'A350XWB sans aide des États membres. Par conséquent, sans critiques plus spécifiques de l'Union européenne quant à la pertinence de certains éléments de preuve, cet argument général n'est pas convaincant.

[2916] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1115.

attribuée à une augmentation des commandes enregistrées par Airbus (135,9 milliards d'euros)."[2917]

6.1642. Nous commençons par examiner les constatations pertinentes du Groupe spécial initial et de l'Organe d'appel sur ce point. Dans la procédure initiale, l'Union européenne a fait valoir en appel que le Groupe spécial avait "ignoré la totalité des éléments de preuve qui, d'après ce qu'elle allégu{ait}, démontraient que les sociétés mères d'Airbus SAS, EADS et BAE Systems, avaient les ressources financières nécessaires pour financer {l'A380} en l'absence d'AL/FEM".[2918] L'Organe d'appel a expliqué que "{l}e seul élément de preuve que l'Union européenne fourni{ssait} à l'appui de son affirmation selon laquelle des capitaux d'EADS auraient été consacrés au projet d'A380 {était} la déclaration générale, figurant dans la section "Utilisation du produit" du Mémorandum d'EADS relatif à l'émission d'actions, selon laquelle "{u}ne position financière plus solide permettrait également à EADS d'adapter en temps utile ses programmes de développement et d'investissement, notamment concernant de nouveaux aéronefs"".[2919] L'Organe d'appel a ensuite rejeté l'argument de l'Union européenne:

> Même si les documents montrent qu'EADS et BAE Systems avaient des ressources financières disponibles, il ne s'ensuit pas nécessairement que ces ressources auraient été consacrées au projet d'A380. Tant EADS que BAE Systems étaient de grandes sociétés avec plusieurs unités autres que la production d'aéronefs, qui toutes auraient rivalisé pour l'obtention de ressources financières internes. Nous sommes peu enclins à modifier l'analyse du Groupe spécial sur la base de déclarations générales concernant la situation financière globale de BAE Systems et d'EADS. Pour que nous altérions l'évaluation des faits réalisée par le Groupe spécial, il nous faudrait être certains que les Communautés européennes avaient non seulement présenté des documents décrivant la situation financière globale de ces sociétés mais avaient également expliqué pour quelle raison il était raisonnable de s'attendre à ce qu'EADS et BAE Systems aient consacré des fonds additionnels importants à l'A380 afin d'autofinancer le projet en l'absence d'AL/FEM.[2920] (note de bas de page omise)

6.1643. Les décisions pertinentes du Groupe spécial initial et de l'Organe d'appel étaient, par conséquent, assez limitées. Elles ne rejetaient pas non plus catégoriquement la possibilité qu'EADS aide Airbus à financer les programmes de LCA. La question concernait plutôt la force probante des éléments de preuve concernant la volonté d'EADS de fournir une telle aide dans le cadre du programme relatif à l'A380. Par conséquent, nous ne voyons rien qui nous empêche d'évaluer maintenant s'il y a des éléments de preuve suffisants qui démontrent qu'il est raisonnable de penser qu'EADS aurait affecté d'importants fonds additionnels à l'A350XWB pour financer le programme en l'absence d'AL/FEM.

6.1644. Nous répondons à cette question par l'affirmative. D'une part, il apparaît que le dossier contient peu d'éléments de preuve directs montrant qu'EADS avait prévu d'intervenir et de consacrer des milliards d'euros au financement d'Airbus au cas où celle-ci n'aurait pas obtenu d'aide financière des États membres. Cela n'est peut-être pas surprenant, cependant, attendu qu'il apparaissait qu'Airbus était relativement certaine dès le moment du lancement qu'elle obtiendrait une forme de soutien financier des États membres pour le programme relatif à l'A350XWB. D'autre part, nous estimons que plusieurs autres considérations plaident en faveur de la position de l'Union européenne dans ce contexte. Le programme relatif à l'A350XWB concernait un aéronef d'une importance stratégique extrême pour Airbus et l'analyse de rentabilité soulignait les graves conséquences pour cette dernière si le programme ne se déroulait pas comme prévu. Le Conseil d'administration d'EADS avait reçu cette information et en avait probablement pris la mesure. En outre, l'Union européenne a présenté des éléments de preuve démontrant la grande importance d'Airbus, en tant qu'unité d'entreprise, pour EADS, réalité que nous reconnaissons aussi plus haut dans notre examen de la situation financière d'Airbus et d'EADS durant la période antérieure au lancement. EADS a donc sûrement compris que si Airbus ne mettait pas l'A350XWB sur le marché,

[2917] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1116 (citant le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphes 329 à 333).

[2918] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1339.

[2919] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, note de bas de page 2939.

[2920] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1343.

les deux sociétés en subiraient les répercussions financières. En outre, l'Union européenne allègue qu'"EADS a affecté d'importantes sommes provenant de la totalité de sa palette d'instruments de financement au financement des activités de développement des LCA d'Airbus concernant tant l'A380 que l'A350XWB".[2921] Nous rappelons que le Groupe spécial initial a décrit comment EADS avait recouru à un prêt de la Banque européenne d'investissement (BEI) pour aider à financer le développement de l'A380.[2922] Cela indique, au moins dans une certaine mesure, la volonté qu'a toujours eue EADS d'aider Airbus à financer les programmes de LCA. Enfin, nous rappelons qu'EADS était **[***]** contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB. Cela constitue un élément de preuve de la volonté d'EADS de s'impliquer dans le financement du programme relatif à l'A350XWB.

6.1645. À notre avis, ces éléments de preuve démontrent suffisamment qu'Airbus aurait pu avoir accès aux ressources financières d'EADS pour financer le programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB. Nous soulignons que pour le moment, nous ne tirons aucune conclusion au sujet de l'ampleur de ces ressources. Pour évaluer cette question, nous allons maintenant évaluer la disponibilité des sources spécifiques de financement qu'Airbus, selon les allégations de l'Union européenne, aurait pu utiliser pour financer le programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'aide financière des États membres. Ces sources sont: a) un recours accru aux PPR; b) la cession d'actifs non essentiels; c) un accroissement de la rentabilité et de la création de liquidités; d) une réduction des distributions aux actionnaires; e) un financement lié à l'émission d'actions; f) les réserves de trésorerie; et g) une augmentation de la dette.[2923] Lorsque nous relevons d'importantes différences en ce qui concerne la disponibilité potentielle de ces sources par rapport à la date du lancement et à la date du premier contrat, ces différences sont indiquées.

Partenaires partageant les risques

6.1646. L'Union européenne fait valoir qu'Airbus aurait pu remplacer au moins une partie des fonds qu'elle a obtenus au titre des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB en faisant davantage appel aux PPR dans le cadre du programme relatif à l'A350XWB. À l'appui de cet argument, elle affirme que "les États-Unis n'ont présenté aucun élément de preuve indiquant qu'Airbus n'aurait pas pu obtenir 15% supplémentaires du coût de développement auprès des fournisseurs partageant les risques – ce qui aurait représenté approximativement 75% du montant obtenu par Boeing" auprès de ses propres PPR pour le 787.[2924]

6.1647. Les États-Unis répondent qu'il est déraisonnable de supposer qu'Airbus aurait pu faire beaucoup plus appel à ses PPR. Ils font valoir qu'obtenir 15% supplémentaires des coûts de développement de l'A350XWB "représente … une augmentation de 88% de la contribution actuelle de 1,8 milliard d'euros des fournisseurs partageant les risques".[2925] Ils affirment que les arguments de l'Union européenne selon lesquels Airbus aurait pu accroître de cette manière les taux de participation des PPR sont erronés parce que: a) l'invocation par l'Union européenne de l'expérience de Boeing concernant le 787 a déjà été rejetée par le Groupe spécial initial et l'Organe d'appel; b) accroître les contributions des PPR aurait bouleversé la stratégie "fabriquer ou acheter" appliquée par Airbus pour le programme relatif à l'A350XWB; c) l'Union européenne ne tient pas compte de la manière dont l'absence d'AL/FEM octroyée à Airbus aurait accru les risques encourus, et les rendements exigés, par les PPR; d) nombre de PPR d'Airbus avaient besoin de l'aide publique de l'Union européenne simplement pour assurer leur niveau existant de participation au programme relatif à l'A350XWB; et e) certains PPR d'Airbus pour l'A350XWB sont des filiales d'EADS et, tout comme dans le différend initial, l'Union européenne n'a présenté aucun élément de preuve montrant qu'EADS aurait réaffecté au programme relatif à l'A350XWB des ressources supplémentaires destinées auparavant à d'autres usages.[2926]

[2921] Réponse de l'Union européenne à la question n° 135 du Groupe spécial, paragraphe 116.
[2922] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.730.
[2923] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1143 et 1144; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1068; et réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 155.
[2924] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1142.
[2925] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 633.
[2926] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 633.

6.1648. Pour l'examen de cette question, il y a deux éléments d'information à prendre en considération avant toute chose, à savoir les coûts de développement prévus de l'A350XWB lors du lancement et à la date du premier contrat et la partie des coûts de développement de l'A350XWB que les PPR d'Airbus ont réellement prise en charge. Nous rappelons qu'au moment du lancement, le coût de développement attendu du programme relatif à l'A350XWB était de **[***]** euros et qu'il était d'environ 12 milliards d'euros à la date du premier contrat. En outre, nous rappelons qu'Airbus s'est toujours attendue à ce que ses PPR prennent en charge environ 1,8 milliard d'euros sur les coûts de développement du programme. Par conséquent, pour prendre en charge 15% supplémentaires des coûts de développement prévus de l'A350XWB lors du lancement ou à la date du premier contrat, les PPR d'Airbus auraient dû approximativement doubler leur investissement dans le programme.

6.1649. Dans ce contexte, nous examinons maintenant les critiques plus spécifiques des États-Unis contre l'argument de l'Union européenne. Premièrement, nous considérons que la mesure dans laquelle Boeing a fait appel à ses PPR pour qu'ils l'aident à financer le 787 a une valeur probante limitée. Au cours de la procédure initiale, l'Union européenne a fait valoir de même qu'Airbus aurait pu faire appel à ses PPR plus largement qu'elle ne l'avait fait dans le cadre du programme relatif à l'A380 compte tenu du niveau auquel Boeing avait fait appel aux siens dans le cadre de son programme relatif au 787. Le Groupe spécial initial a rejeté cet argument au motif qu'il n'était pas étayé par des éléments de preuve suffisants[2927], ce qu'a confirmé l'Organe d'appel.[2928] Comme elle l'a fait dans la procédure initiale à propos de l'A380, l'Union européenne ne nous a présenté aucun élément de preuve indiquant que simplement parce que Boeing aurait été en mesure de financer une partie importante des coûts de développement non récurrents du 787 au moyen d'arrangements avec les fournisseurs partageant les risques, Airbus aurait nécessairement pu faire la même chose en ce qui concerne l'A350XWB. Airbus et Boeing sont des sociétés distinctes et concurrentes et nous ne disposons d'aucun élément de preuve qui porte à croire qu'elles organisent ou mènent leurs activités relatives aux LCA d'une manière identique ou similaire. De même, nous ne disposons d'aucun élément de preuve qui indique que la situation financière d'Airbus était la même que celle de Boeing au moment pertinent ou que les programmes relatifs au 787 et à l'A350XWB pouvaient de la même façon faire l'objet d'un degré d'externalisation identique ou similaire. Nous constatons par conséquent que l'argument de l'Union européenne n'est pas étayé par des éléments de preuve suffisants.

6.1650. Deuxièmement, nous évaluons l'argument des États-Unis selon lequel le fait pour Airbus de faire deux fois plus appel à ses PPR aurait bouleversé sa stratégie de développement de l'A350XWB. L'Union européenne fait valoir que l'argument des États-Unis part de la supposition que "l'hypothèse de l'Union européenne repose sur le remplacement par Airbus de *tous* les FEM pour l'A380 et l'A350XWB par un financement par les fournisseurs partageant les risques *d'une manière qui aurait été identique au recours par Boeing* au fournisseurs partageant les risques pour le programme relatif au 787."[2929] Nous considérons que cette interprétation est incorrecte. En fait, l'argument des États-Unis à cet égard est que si Airbus avait fait davantage appel aux PPR de la manière *décrite par l'Union européenne*, cela aurait probablement bouleversé sa stratégie de développement de l'A350XWB. Nous avons indiqué précédemment que, à notre avis, il apparaissait qu'Airbus faisait infiniment plus appel aux PPR par rapport à ses programmes de LCA antérieurs (ce qui comportait des risques importants pour le programme) et qu'Airbus avait recours aux PPR dans toute la mesure qu'elle jugeait possible (autrement dit, l'externalisation et la participation des fournisseurs étaient à saturation), et que faire davantage appel aux PPR aurait été problématique d'un point de vue administratif général.[2930] À notre avis, ces éléments de preuve démontrent que faire beaucoup plus appel aux PPR en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB, même si Airbus avait

[2927] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1947 ("De même, les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément de preuve à l'appui de l'affirmation selon laquelle, tout simplement parce que Boeing, d'après les informations disponibles, avait pu financer une part importante des coûts de développement non récurrents du 787 par des dispositions en matière de partage des risques avec les fournisseurs, Airbus aurait forcément pu faire la même chose en ce qui concerne l'A380.").

[2928] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1349.

[2929] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1079. (italique dans l'original)

[2930] Voir, par exemple, plus haut les paragraphes 6.502 et 6.1555, et les éléments de preuve qui y sont mentionnés.

été disposée à le faire, aurait comporté des risques importants pour le programme et aurait été difficile.[2931]

6.1651. Troisièmement, nous examinons l'argument des États-Unis selon lequel les PPR auraient été moins désireux de participer au programme relatif à l'A350XWB si Airbus n'avait pas obtenu l'AL/FEM pour l'A350XWB parce que l'AL/FEM "accroît la probabilité que le programme relatif à l'A350XWB soit un succès, réduisant ainsi le risque pour {les PPR}".[2932] Nous rappelons que l'Organe d'appel a expliqué que l'AL/FEM réduisait les risques associés à un programme de LCA du point de vue des PPR et que ceux-ci exigeraient par conséquent, pour participer, un taux de rendement plus faible en présence d'une AL/FEM qu'en l'absence de celle-ci.[2933] Nous rappelons en outre que l'Union européenne a expliqué qu'Airbus s'était adjoint la plupart, mais pas la totalité, de ses PPR pour l'A350XWB avant la date du premier contrat.[2934] Par conséquent, même si nous mesurons l'incidence de l'AL/FEM à partir de la date du premier contrat au lieu de celle du lancement, il est clair qu'il aurait été plus onéreux et par conséquent plus difficile pour Airbus de s'adjoindre au moins certains des PPR auxquels elle a effectivement recours. Bien que nous ignorions quand Airbus se serait adjoint les PPR supplémentaires dont elle fait valoir qu'elle aurait pu s'assurer la participation en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB, nous ne voyons aucun scénario dans lequel la suppression de l'incidence de l'AL/FEM pour l'A350XWB, quelle que soit la date à partir de laquelle nous la mesurons, n'aurait pas rendu le programme relatif à l'A350XWB plus risqué du point de vue d'un PPR. Par conséquent, nous faisons de même le raisonnement selon lequel, au moins dans une certaine mesure, il aurait été plus onéreux et plus difficile pour Airbus de s'assurer la participation de PPR supplémentaires en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB.

6.1652. Quatrièmement, les États-Unis font valoir que certains PPR ont reçu une aide publique de l'Union européenne sans laquelle ils n'auraient pas été en mesure de participer au projet de l'A350XWB. Ils font valoir par conséquent que ces partenaires n'auraient pas pu participer au projet de l'A350XWB à un niveau plus élevé sans une aide publique plus importante et qu'il n'y a aucun élément de preuve indiquant qu'une telle aide publique supplémentaire aurait été accordée.[2935] L'Union européenne fait valoir que l'argument des États-Unis n'est pas pertinent "parce que les États-Unis ne contestent pas ces mesures, ni les effets d'un tel financement par les fournisseurs, dans la présente procédure".[2936] En outre, elle fait valoir qu'"{e}n tout état de cause, même si certains fournisseurs avaient décidé qu'en l'absence de soutien, ils ne participeraient pas au programme, cela ne signifierait pas que d'autres sociétés dans le monde n'auraient pas pu intervenir pour combler ce vide".[2937]

6.1653. À notre avis, nous disposons de données insuffisantes pour évaluer l'importance des arguments des parties sur ce sujet. Il en est ainsi parce que nous manquons d'éléments de preuve valables concernant la présence ou l'absence sur le marché de PRR ayant la capacité non seulement financière, mais aussi technique de participer à des projets additionnels concernant l'A350XWB. Toutefois, nous rappelons que les décisions en matière d'aide publique ont mis en évidence non seulement certaines difficultés que les PPR spécifiquement visés avaient rencontrées en tentant d'obtenir un financement aux conditions du marché pour leurs projets respectifs concernant l'A350XWB, mais aussi certains problèmes systémiques auxquels les sociétés aérospatiales se sont heurtées pour obtenir un financement aux conditions du marché pour les types de projets que les PPR visés réalisaient dans le cadre du programme relatif à l'A350XWB. Ces analyses laissent entendre que les PPR auraient rencontré des problèmes pour obtenir un financement aux conditions du marché qui leur aurait permis d'accroître leur participation au programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB.[2938]

[2931] Pour un examen de cette question, voir plus haut les paragraphes 6.500 et suivants.
[2932] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 636.
[2933] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 899.
[2934] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1088.
[2935] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 642.
[2936] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1080.
[2937] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1080. (note de bas de page omise)
[2938] Nous notons que l'Union européenne a raison de dire que les mesures d'aide publique accordées aux PPR d'Airbus n'ont pas été contestées en tant que subventions dans le présent différend et qu'il n'a pas été constaté qu'il s'agissait de subventions. Cependant, nous ne pensons pas – et l'Union européenne ne fait pas

6.1654. Enfin, nous évaluons l'importance de l'affirmation des États-Unis selon laquelle certains des PPR d'Airbus étaient des filiales d'EADS. En particulier, les États-Unis mentionnent des éléments de preuve indiquant qu'AEROLIA, Premium AERO TEC et EADS SOGERMA sont toutes des PPR pour l'A350XWB et sont des filiales détenues en totalité par EADS.[2939] Ils font valoir que "pour tabler sur des contributions additionnelles de ces fournisseurs au partage des risques, l'UE doit supposer qu'EADS réaffecterait encore plus de ressources destinées auparavant à d'autres usages afin de favoriser le programme relatif à l'A350XWB", et que l'Organe d'appel avait déjà rejeté l'idée qu'EADS réaffecterait des ressources pour aider Airbus dans ses programmes de LCA.[2940] L'Union européenne ne conteste pas que ces trois entités sont des filiales d'EADS. Cependant, en plus de faire valoir de façon générale qu'il est raisonnable de supposer qu'EADS aurait affecté des ressources supplémentaires au programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB, elle réplique que l'argument des États-Unis "est hors de propos" parce que même si ces filiales avaient renoncé à être des PPR, "Airbus … aurait eu accès à un réseau mondial de fournisseurs non liés disposés à reprendre le rôle de sociétés sœurs".[2941]

6.1655. Il apparaît que l'argument des États-Unis est que si Airbus avait davantage fait appel à ses PPR préexistants, dans la mesure où ces PPR étaient des filiales d'EADS, la stratégie n'aurait véritablement épargné aucun coût ni aucun risque à EADS. Cela est manifestement correct et nous voyons deux implications pertinentes qui en découlent. La première est que tout examen de la disponibilité supplémentaire des ressources de ces filiales pour le programme relatif à l'A350XWB est effectivement inclus dans nos analyses concernant les ressources d'EADS en général. Nous n'avons donc pas besoin d'examiner plus avant cet aspect maintenant. Deuxièmement, et dans le même ordre d'idée, il apparaît approprié d'exclure ces trois PPR de tout ensemble présumé de PPR qui étaient désireux et capables de prendre en charge des coûts supplémentaires de développement de l'A350XWB et d'épargner ainsi ces coûts à EADS. L'importance de cette exclusion est cependant peu évidente. À nouveau, nous manquons d'éléments de preuve valables concernant la présence ou l'absence sur le marché d'autres PPR ayant à la fois la capacité technique et les ressources financières pour assumer des responsabilités supplémentaires en tant que PPR.

6.1656. En résumé, notre examen des arguments et éléments de preuve des parties concernant la mesure dans laquelle Airbus aurait pu faire participer un plus grand nombre de PPR au programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM nous amène à conclure que même s'il était théoriquement possible pour Airbus de le faire jusqu'à un certain point, nous ne sommes pas persuadés qu'elle aurait pu dans la pratique faire appel aux PPR à un niveau qui se serait un tant soit peu rapproché d'une participation deux fois plus importante de ces partenaires par rapport à la situation existante.

Cession d'actifs non essentiels

6.1657. L'Union européenne fait valoir qu'EADS aurait pu lever des fonds additionnels en cédant des actifs non essentiels. À l'appui de cette affirmation, elle se réfère à une présentation d'EADS datée d'avril 2009. Une diapositive de cette présentation fait référence à la "{c}ession d'actifs non essentiels" en tant qu'option permettant de "{p}rotéger la structure de bilan prudente {d'EADS}".[2942] L'Union européenne, cependant, n'a produit aucun élément de preuve indiquant quels actifs non essentiels EADS jugeait sacrifiables, dans quelles circonstances EADS vendrait ces actifs ou quelle était la valeur desdits actifs. Par conséquent, bien que nous admettions que la cession de certains actifs non essentiels ait pu être une option pour EADS, et une option qui aurait probablement pu être mise en œuvre jusqu'à un certain point, la mesure dans laquelle il s'agissait

---

valoir – que cela signifie qu'il serait approprié que nous supposions que la capacité de tout PPR de participer à des projets additionnels liés à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB peut reposer sur la perspective, pour ces partenaires, de bénéficier d'une intervention financière des États membres, y compris d'une aide publique supplémentaire (par exemple des prêts sans intérêt).

[2939] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 643 (citant "The Group", site Web de SOGERMA, consulté le 10 octobre 2012 (pièce USA-446) et le communiqué de presse d'AEROLIA/EADS, "Birth of the French Aerostructures Leader and world No 2 for Nose Fuselage subassemblies", 6 janvier 2009 (pièce USA-447)).

[2940] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 643.

[2941] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1081.

[2942] Gerard Adsuar, Directeur exécutif, Financement et trésorerie, EADS, "Cash Drivers and Enterprise Value", présentation d'EADS, Global Investor Forum, 1er et 2 avril 2009 (pièce USA-33), diapositive 16.

d'une source de financement crédible pour le programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB à un moment pertinent quelconque reste conjecturale.

Accroissement de la rentabilité et de la création de liquidités

6.1658. La même présentation d'EADS qui mentionne la cession d'actifs non essentiels, examinée au paragraphe précédent, mentionne également un accroissement de la "rentabilité et {de la} création de liquidités" en tant que méthode permettant de protéger le bilan d'EADS.[2943] Sous cet intitulé, la présentation énumère ce qui apparaît comme des mesures de réduction des coûts, comme Power8, des réductions de la R&D, une optimisation du fonds de roulement, un redimensionnement de la production, des réductions des dépenses d'investissement et des coupes budgétaires.[2944] Nous pensons que la capacité d'EADS de réduire davantage les coûts doit être évaluée dans le contexte de son programme Power8 en cours.

6.1659. Nous rappelons que Power8 était une réponse aux problèmes financiers considérables rencontrés par Airbus et EADS à l'automne 2006 et aurait "eu pour but de réduire les coûts de 30%".[2945] Les éléments de preuve versés au dossier indiquent qu'il s'agissait d'un objectif ambitieux et qui présentait d'importants risques de mise en œuvre. Les propres documents d'EADS révèlent que la mise en œuvre de Power8 a présenté certains risques (par exemple des arrêts de travail dus à des renégociations des conditions de travail), et concluent que "les résultats d'exploitation et la situation financière à venir d'EADS pourront subir des répercussions négatives".[2946] En mars 2007, un article d'*Aviation Week* indiquait qu'un analyste financier était d'avis que "Power8 {était} "incroyablement radical" dans sa portée" et que "le programme {était} "très complexe" et, étant donné l'importance des travaux de production et de développement en jeu, les risques "énormes"".[2947] Par ailleurs, selon un rapport de Moody's de mars 2007, le programme Power8 "rencontr{ait} un certain nombre de problèmes".[2948] En outre, en mai 2007, un rapport de Standard & Poor's indiquait que "{l}a mise en œuvre efficace de Power8 comport{ait} un risque considérable étant donné l'ampleur et l'échelle de ce programme".[2949] Nous prenons note par ailleurs d'un rapport de Standard & Poor's d'octobre 2009 indiquant que le programme Power8 n'avait pas encore été pleinement mis en œuvre[2950], ce qui concorde manifestement avec les prévisions initiales d'Airbus selon lesquelles il faudrait plusieurs années

[2943] Gerard Adsuar, Directif exécutif, Financement et trésorerie, EADS, "Cash Drivers and Enterprise Value", présentation d'EADS, Global Investor Forum, 1er et 2 avril 2009 (pièce USA-33), diapositive 16.

[2944] Nous ne voyons pas bien si l'expression "rentabilité et création de liquidités" est censée inclure autre chose que cette liste d'activités.

[2945] Aaron Karp, "Airbus/EADS officials concede Boeing advantage, question A350 viability", *Air Transport World Daily News*, 6 octobre 2006 (pièce USA-9).

[2946] Communiqué de presse d'EADS, "A350XWB launch: EADS Gives Go Ahead for Airbus to Launch the A350XWB", 1er décembre 2006 (pièce USA-569), page 12.

[2947] Robert Wall, "Will It Fly? Eyes are on Airbus as it overhauls industrial setups and supplier relations to regain competitive footing, financial health", *Aviation Week & Space Technology*, 5 mars 2007 (pièce USA-523).

[2948] Moody's Investors Service, Global Credit Research, *Credit Opinion: European Aeronautic Defence & Space Co. EADS*, 12 mars 2007 (pièce USA-518). Il apparaît que dans ce rapport de Moody's le recours accru aux PPR est considéré comme un élément du programme Power8. Il apparaît que c'est aussi le cas dans au moins un autre rapport de S&P (Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: EADS L-T CCR Cut to 'BBB+'; Off Watch Neg; Outlook Stable; Teleconf May 11 @ 2:30PM BST*, 10 mai 2007 (pièce USA-513), page 2 (faisant référence au but du programme de "transférer … le risque à de nouveaux partenaires")). En outre, il apparaît que dans un communiqué de presse d'Airbus, le recours accru aux PPR est considéré comme un élément du programme général Power8 (communiqué de presse d'Airbus, "Power8 prepares way for 'new Airbus'", 20 février 2007 (pièce USA-94)). Pour autant que nous examinons les réductions de coûts proprement dites, nous ne voyons pas bien dans quelle mesure cela est approprié. Comme on l'a vu, on n'attend pas nécessairement des PPR qu'ils soulagent Airbus de ses coûts de développement en soi, mais plutôt qu'ils retardent généralement le paiement de ces coûts par Airbus jusqu'à ce que celle-ci puisse les assumer. Cependant, nous notons que dans la mesure où on attendait du recours accru aux PPR qu'il réduise les coûts d'Airbus, ce recours accru, dont nous avons déjà déterminé qu'il aurait été extrêmement difficile à mettre en œuvre, aurait été un moyen de le faire.

[2949] Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: EADS L-T CCR Cut to 'BBB+'; Off Watch Neg; Outlook Stable; Teleconf May 11 @ 2:30PM BST*, 10 mai 2007 (pièce USA-513), page 2.

[2950] Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *European Aeronautic Defence and Space Co. N.V.*, 14 octobre 2009 (pièce USA-514), pages 4 et 5.

pour mettre pleinement en œuvre le programme Power8 après son lancement fin 2006.[2951] Par conséquent, il apparaît que le programme Power8 n'avait pas été pleinement mis en œuvre à la date du premier contrat et qu'il continuait probablement à présenter des risques importants à cette date.[2952] Il est donc loin d'être clair pour nous qu'EADS était en mesure de faire encore des réductions importantes de coûts dans son budget à un moment pertinent quelconque, du moins sans perturber ses activités et créer d'autres problèmes opérationnels potentiels.

Réduction des distributions aux actionnaires

6.1660. L'Union européenne fait valoir qu'EADS aurait pu remplacer au moins partiellement le financement sous forme d'AL/FEM pour l'A350XWB par des réductions des distributions aux actionnaires. Elle affirme qu'EADS "a distribué environ 3,4 milliards d'euros aux actionnaires sous forme de dividendes et de rachats d'actions" entre juillet 2000 et la fin de 2011.[2953] Elle affirme en outre qu'en mai 2013, EADS a mis en œuvre un programme de rachats volontaires d'actions d'un montant de 4,875 milliards d'euros.[2954] Les États-Unis répondent qu'EADS aurait hésité à réduire les dividendes parce que cela fait généralement baisser le prix des actions d'une entreprise. Ils allèguent que les prix des actions des entreprises baissent en moyenne de 9% les jours où ces entreprises annoncent des réductions ou suppressions de dividendes[2955], et font valoir qu'EADS n'aurait pas été prête à assumer ce coût alors que le prix de son action avait déjà chuté d'environ 50% entre juin 2006 et juin 2009.[2956] Ils affirment en outre que ""certains groupes d'investisseurs comptent peut-être sur le versement annuel de dividendes et {que} ne pas percevoir ces dividendes les obligera à liquider une partie de leur portefeuille, entraînant des frais de transaction inutiles"".[2957] Enfin, les États-Unis font valoir qu'il aurait été difficile pour le conseil d'administration d'EADS d'accepter de réduire les dividendes en raison de luttes intestines régulières entre les actionnaires d'EADS sur ces questions.[2958]

6.1661. L'Union européenne répond que le marché aurait interprété favorablement une décision de réduire les dividendes pour financer un programme "solide" comme celui de l'A350XWB, parce qu'un tel réinvestissement aurait entraîné un accroissement, plutôt qu'une diminution, des futurs flux de liquidités résultant des ventes d'A350XWB.[2959] Elle fait valoir aussi qu'"{e}n décembre 2006, et par la suite", environ la moitié des actions d'EADS étaient détenues par Lagardère, DaimlerChrysler et les États français et espagnol et une grande partie du reste par des investisseurs institutionnels avertis, qui tous seraient disposés indifféremment à recevoir des dividendes ou à accepter les gains en capital découlant d'une hausse du prix de l'action d'EADS par

[2951] Voir aussi la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 107 (établissant une comparaison des coûts dont il apparaît qu'elle corrobore l'idée que l'on s'attendait à ce que Power8 continue à prendre de l'ampleur en 2009).

[2952] Voir aussi "Noel Forgeard and the A380", *Commercial Aviation Report*, 15 janvier 2007 (pièce initiale US-297) (pièce USA-148), page 11 ("Le programme {Power8} a pour objectif une économie de coûts annuelle d'au moins 2 milliards d'euros à partir de *2010*."). (pas d'italique dans l'original)

[2953] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1139 (citant EADS Distributions to Shareholders, EADS Consolidated Financial Statements (Statement of Cash Flows) for Years ended 2000-2011 (pièce EU-91)); et deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1069 (*idem*).

[2954] Réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 158.

[2955] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 630 (citant Tim Koller, Marc Goedhart, et David Wessels, *Valuation: Measuring and Managing the Value of Companies*, 4ème édition (Wiley, 2005) (pièce USA-442), page 500). Nous notons qu'il est expliqué dans cette pièce qu'"{à} moins que la direction ait des arguments très convaincants pour justifier de retenir des dividendes en vue d'investir dans la croissance future, il est probable que les investisseurs réagiront négativement à des réductions des dividendes. … Enfin, le montant de financement dégagé par la réduction des dividendes est limité, de sorte qu'il est peu probable que ces réductions résolvent à elles seules des déficits de financement plus importants".

[2956] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 630 (citant le graphique du cours des actions, site Web d'EADS, consulté le 20 septembre 2013 (révision) (pièce USA-437)).

[2957] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 630 (citant Tim Koller, Marc Goedhart, et David Wessels, *Valuation: Measuring and Managing the Value of Companies*, 4ème édition (Wiley, 2005) (pièce USA-442), page 500).

[2958] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 631. Voir aussi Axel Flaig, responsable de l'aérodynamique, Airbus, "Airbus A380: Solutions to the Aerodynamic Challenges of Designing the World's Largest Passenger Aircraft", présentation d'Airbus devant la Royal Aeronautical Society, antenne de Hamburg, janvier 2008 (pièce USA-362) (rapportant que "le conseil d'administration {d'EADS} … n'a pas pu se mettre d'accord … sur une politique en matière de dividendes … en raison d'un conflit persistant entre les principaux actionnaires").

[2959] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1071.

suite du succès du programme relatif à l'A350XWB.[2960] L'Union européenne rejette par ailleurs l'affirmation des États-Unis selon laquelle le conseil d'administration d'EADS ne pourrait pas convenir de réduire les dividendes quand cela signifierait la poursuite d'un programme avantageux qui servait au mieux les intérêts de la société.[2961]

6.1662. Nous notons tout d'abord que les données communiquées par l'Union européenne ne sont que partiellement pertinentes. Notre tâche consiste à déterminer si EADS et Airbus auraient pu financer le programme relatif à l'A350XWB si les engagements de FEM ne s'étaient pas matérialisés lors du lancement ou à partir de la date du premier contrat. Par conséquent, les montants pertinents des distributions aux actionnaires sont ceux des distributions qui ont eu lieu non pas à partir de l'année 2000, mais à partir de la fin de 2006 ou entre 2009 et 2011, dernière année pour laquelle nous disposons de telles données. Le premier montant est d'approximativement 1,07 milliard d'euros et le dernier d'approximativement 349 millions d'euros.[2962]

6.1663. La valeur probante de ces données, cependant, est limitée par deux considérations. Premièrement, les chiffres que fournit l'Union européenne rendent compte des distributions aux actionnaires et des rachats d'actions *effectifs* et n'indiquent donc pas nécessairement quelles étaient les *attentes* d'EADS concernant la disponibilité future des fonds que la société aurait pu prévoir d'affecter au programme relatif à l'A350XWB lors du lancement ou à la date du premier contrat. Deuxièmement, la mesure dans laquelle EADS aurait été disposée à affecter ces fonds au programme relatif à l'A350XWB, même si elle en avait anticipé la disponibilité, est conjecturale. D'une part, nous prenons note d'une présentation d'EADS d'avril 2009 qui énumère la "{r}éduction des dividendes" en tant qu'option permettant de "{p}rotéger le bilan prudent {d'EADS}"[2963] et nous admettons que les investisseurs d'EADS auraient probablement compris que le succès du programme relatif à l'A350XWB était important pour la santé financière d'EADS. Or, cela étant, nous ne voyons aucune raison de penser qu'une décision de réduire les distributions aux actionnaires n'aurait pas eu de conséquences. En fait, nous ne voyons guère de raisons de mettre en doute les éléments de preuve ou arguments des États-Unis selon lesquels une telle décision aurait été, au moins en partie, interprétée par le marché comme une indication de la fragilité financière d'EADS. Par conséquent, nous ne voyons toujours pas très bien dans quelle *mesure* EADS aurait été prête à réduire des distributions aux actionnaires comme les dividendes afin d'aider à financer le programme relatif à l'A350XWB et nous ne voyons aucun élément de preuve concernant une pratique passée d'EADS qui aurait consisté à sacrifier des distributions aux actionnaires pour aider à financer des projets spécifiques. En outre, nous notons que le rachat d'actions effectué par EADS en 2013 a lieu des années après l'une ou l'autre de nos dates de référence et en présence de l'AL/FEM pour l'A350XWB. Il a donc, à notre avis, une valeur probante limitée.

6.1664. Par conséquent, à notre avis, bien que nous admettions que la réduction des distributions aux actionnaires ait pu être une option pour EADS, et une option qui aurait probablement pu être mise en œuvre jusqu'à un certain point, la mesure dans laquelle il s'agissait d'une source de financement crédible pour le programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB à un moment pertinent quelconque reste conjecturale.

Financement lié à l'émission d'actions

6.1665. L'Union européenne fait valoir qu'EADS aurait pu lever des fonds additionnels pour le projet relatif à l'A350XWB au moyen d'un financement lié à l'émission d'actions. À l'appui de son argument, elle se réfère à une présentation d'EADS d'avril 2009 dans laquelle il est dit qu'un "{f}inancement lié à l'émission d'actions" faisait partie de la "palette d'instruments de financement" d'EADS. Cette présentation décrit ce financement dans les termes suivants: "actions,

[2960] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1073.
[2961] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1074.
[2962] EADS Distributions to Shareholders, EADS Consolidated Financial Statements (Statement of Cash Flows) for Years ended 2000-2011 (pièce EU-91).
[2963] Gerard Adsuar, Directeur exécutif, Financement et trésorerie, EADS, "Cash Drivers and Enterprise Value", présentation d'EADS, Global Investor Forum, 1er et 2 avril 2009 (pièce USA-33), diapositive 16.

obligations convertibles, hybrides[2964] si les paramètres de crédit dans une simulation de crise indiquent une nécessité potentielle de renforcer la structure des capitaux".[2965]

6.1666. Nous ne voyons guère d'éléments de preuve versés au dossier qui permettent d'évaluer la capacité d'EADS de lever des fonds de cette manière en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB. La question de savoir quels éléments de preuve existent réellement apparaît ambiguë. Dans ce contexte, nous rappelons le témoignage de mars 2007 de M. Russell, Shareholder Executive de l'Agence britannique des participations de l'État, devant la Chambre des communes britannique:

> Il ne fait aucun doute, quand on regarde le financement d'Airbus, qu'il arrivera un moment où la société devra se procurer des capitaux additionnels. Elle ne nous a pas encore fourni de prévisions détaillées, si bien que nous n'avons pas de précisions, mais il ressort très clairement des examens de la société faits par des analystes qu'elle aura besoin d'une certaine forme soutien. On ne sait pas très bien si elle ne pourrait tout simplement pas obtenir cet argent *auprès des actionnaires* et des marchés des capitaux.[2966] (pas d'italique dans l'original)

6.1667. Par ailleurs, l'appréciation britannique mentionne la possibilité qu'EADS obtienne un financement par voie d'émission d'actions, mais n'examine pas avec quelle facilité EADS pourrait le faire et ne laisse visiblement pas entendre que cela aurait été un moyen viable de remplacer l'AL/FEM pour l'A350XWB.[2967] En outre, en décembre 2009, M. Gallois, alors Directeur général d'EADS, aurait nié que l'A350XWB requerrait un financement additionnel "par les actionnaires".[2968] Supposant que le financement par les actionnaires que M. Gallois avait à l'esprit peut être assimilé à un financement par voie d'émission d'actions, ce rapport laisse entendre qu'EADS envisageait cette option de financement. Cependant, M. Gallois a fait cette déclaration après la conclusion de certaines mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB et il est donc probable que l'existence de ces contrats ait influé sur la confiance qu'il a pu avoir à cette époque dans la capacité d'obtenir un tel financement.

6.1668. À notre avis, ces éléments de preuve portent à croire qu'EADS envisageait au moins l'option consistant à lever des fonds par un instrument de financement du type émission d'actions, mais ne donnent presqu'aucune indication sur la volonté ou la capacité d'EADS d'agir ainsi en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB. Par conséquent, bien que nous admettions que l'obtention d'un financement lié à l'émission d'actions ait pu être une option pour EADS, et une option qui aurait probablement pu être mise en œuvre jusqu'à un certain point, la mesure dans laquelle il s'agissait d'une source de financement crédible pour le programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB à un moment pertinent quelconque reste quelque peu conjecturale.

Trésorerie d'EADS

6.1669. L'Union européenne fait valoir qu'EADS aurait pu financer, au moins en partie, le projet de l'A350XWB par des liquidités en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB. À l'appui de son argument, elle se réfère au rapport de CompetitionRx, qui présente des projections RCES des situations de trésorerie brute et nette d'EADS de 2007 à 2011, tirées du plan d'exploitation de 2007[2969], et des projections des situations de trésorerie brute et nette d'EADS de 2009 à 2013, tirées du plan d'exploitation de 2009.[2970] Le rapport de CompetitionRx présente aussi les situations de trésorerie brute et nette effectives d'EADS pour les années 2006 à 2009.[2971] Le rapport complémentaire de CompetitionRx contient en outre les soldes de trésorerie bruts et nets

[2964] Nous rappelons que, dans la mesure où le terme "hybride" fait référence à **[***]**.

[2965] Gerard Adsuar, Directeur exécutif, Financement et trésorerie, EADS, "Cash Drivers and Enterprise Value", présentation d'EADS, Global Investor Forum, 1er et 2 avril 2009, (pièce USA-33), diapositive 15.

[2966] UK House of Commons Trade and Industry Committee, "Recent Developments with Airbus", Ninth Report of Session 2006-07, Volume II: Oral and written evidence, 25 juillet 2007 (pièce EU-177).

[2967] Appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphe 13.

[2968] Pilita Clark et Peggy Hollinger, "Deferrals to take toll on EAD's cash pile", *Financial Times*, décembre 2009 (pièce USA-153).

[2969] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), tableau 42 et annexe G.1 (paragraphe 14 et tableau 3) (on peut calculer la situation de trésorerie nette en soustrayant "Financing liabilities" (Dettes financières) de "Cash, cash equivalent and securities" (Liquidités, quasi-liquidités et valeurs mobilières)).

[2970] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), tableau 39.

[2971] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 340 et tableau 36.

trimestriels effectifs d'EADS pour **[***]** (soldes de trésorerie trimestriels d'EADS).[2972] De plus, l'Union européenne présente les soldes de trésorerie bruts effectifs d'EADS pour les années 2000 à 2011.[2973]

6.1670. Étant donné la manière dont les parties ont structuré leurs arguments dans ce contexte, nous jugeons des plus utile d'évaluer en trois parties les questions liées à ces situations de trésorerie. Premièrement, nous examinons les questions liées à la nature des situations (effectives et projetées) de trésorerie *brute* et *nette*. Deuxièmement, compte tenu des questions examinées dans la première partie, nous évaluons les questions liées aux situations de trésorerie nette *effectives* et *projetées*. Enfin, sur la base de ces examens, nous indiquerons alors quelles conclusions nous pouvons tirer des situations de trésorerie présentées.

Trésorerie brute et trésorerie nette

6.1671. Les États-Unis font valoir que les situations de trésorerie brute d'EADS sont de nature à induire en erreur car "{l}a trésorerie brute est très différente des fonds qui pourraient facilement être réaffectés au programme relatif à l'A350XWB, parce qu'elle ne fait pas apparaître les usages auxquels elle a été destinée, que ce soit directement au titre d'engagements concernant d'autres activités d'EADS ou indirectement en donnant aux investisseurs l'assurance qu'EADS dispose d'un matelas financier suffisant pour faire face à de futurs imprévus".[2974] L'Union européenne rejette l'affirmation des États-Unis selon laquelle les situations de trésorerie brute d'EADS ne sont pas pertinentes. Elle fait valoir que parce que "{l}a différence entre la trésorerie brute et la trésorerie nette est égale au montant des engagements financiers", alors "{p}our autant que ceux-ci puissent être remplacés lorsqu'ils arrivent à échéance – par exemple une obligation de société qui est remplacée par une nouvelle obligation de société, comme EADS l'a fait en 2009 – la trésorerie brute est un élément pertinent à prendre en considération".[2975]

6.1672. La trésorerie brute est constituée par les liquidités, les quasi-liquidités et les valeurs mobilières que détient une société à un moment donné sans déduction des engagements financiers.[2976] Cependant, les fonds qui doivent couvrir ces engagemetns ne peuvent raisonnablement pas être réaffectés à d'autres usages. Par conséquent, les situations de trésorerie brute d'EADS ne donnent pas d'indication fiable de l'importance des liquidités qui pouvaient être affectées au programme relatif à l'A350XWB. Nous prenons note de l'argument de l'Union européenne selon lequel "{p}our autant que {les engagements financiers d'EADS} puissent être remplacés lorsqu'ils arrivent à échéance – par exemple une obligation de société qui est remplacée par une nouvelle obligation de société, comme EADS l'a fait en 2009 – la trésorerie brute est une considération pertinente".[2977] Il apparaît que l'argument de l'Union européenne est que les niveaux de trésorerie brute d'EADS donnent une indication utile de l'importance des liquidités qui pouvaient être affectées au programme relatif à l'A350XWB parce que quel que soit le montant des liquidités affectées au paiement des engagements financiers, EADS remplacerait simplement ces montants par de nouvelles sommes. Nous voyons deux moyens par lesquels EADS aurait pu faire cela. Premièrement, elle pouvait remplacer les liquidités par des emprunts de liquidités. Nous examinons plus loin la capacité d'EADS de financer le programme relatif à l'A350XWB par la dette, aussi n'est-il pas nécessaire que nous examinions ici cette possibilité. Deuxièmement, EADS pouvait remplacer ces sommes par des recettes. Cependant, nous ne voyons aucune base sur laquelle simplement supposer que les paiements prévus des engagements financiers d'EADS ont coïncidé de manière significative avec des flux de trésorerie positifs entrants. Par conséquent, à notre avis, cet argument n'établit pas la pertinence des situations de trésorerie brute d'EADS dans le présent contexte.

6.1673. Nous évaluons ensuite la pertinence des situations de trésorerie nette d'EADS. La trésorerie nette d'une entreprise correspond à la trésorerie brute moins les engagements financiers à un moment donné.[2978] Tout d'abord, nous prenons note de la manière dont la nature

[2972] Rapport complémentaire de CompetitionRx (pièce EU-420) (RCC/RCES), tableau 2.
[2973] EADS Gross Cash Status, EADS Corporate Finance 2000-2011 (pièce EU-88) (RCC).
[2974] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 628.
[2975] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, note de bas de page 1612.
[2976] Voir le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 317; et les observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 135.
[2977] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, note de bas de page 1612.
[2978] Voir le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 318; et les observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 135.

des situations de trésorerie nette interagit avec l'argument de l'Union européenne dans le présent contexte. La situation de trésorerie nette d'EADS à un moment quelconque est simplement le résultat cumulé des flux de trésorerie positifs et négatifs de l'entreprise jusqu'à ce moment, moins les engagements financiers. Par conséquent, si elle avait dû financer le programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB avec de la trésorerie nette, EADS aurait dû avoir, à un moment donné quelconque, un solde de trésorerie nette pouvant couvrir non seulement les dépenses liées à l'A350XWB accumulées jusque-là qui avaient été couvertes par une aide financière des États membres, mais aussi tous ses autres besoins de trésorerie pertinents. Ayant cela à l'esprit, nous notons qu'à la fin de 2006 et de 2009, les soldes de trésorerie nette d'EADS étaient d'environ 4,2 milliards et 9,8 milliards d'euros, respectivement, ce qui est supérieur au montant total des sommes auxquelles Airbus peut prétendre au titre des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB.[2979] Les projections de trésorerie nette qui figurent dans les plans d'exploitation de 2007 et 2009 indiquent de même des niveaux de trésorerie nette attendus qui apparaissent supérieurs au total des sommes reçues par Airbus au titre des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB pour chaque année ou presque pour laquelle ces plans contiennent des projections de trésorerie nette.[2980] Par conséquent, il apparaît probable qu'au moins pour les années sur lesquelles portent ces chiffres, EADS avait ou était censée avoir des niveaux de trésorerie nette suffisants qui – à première vue – pouvaient couvrir les dépenses liées à l'A350XWB accumulées jusque-là par Airbus qui avaient été couvertes à la place par l'AL/FEM pour l'A350XWB.

6.1674. Il nous apparaît clairement, cependant, que la valeur nominale de ces situations de trésorerie nette ne représente pas réellement le montant des liquidités qu'EADS aurait pu affecter ou aurait affectées au programme relatif à l'A350XWB. Premièrement, nous notons qu'il ressort des renseignements figurant dans le dossier qu'EADS hésitait à réduire considérablement ses réserves de trésorerie aux moments pertinents. Une présentation d'EADS d'octobre 2006 fait état de l'objectif d'EADS de protéger la structure prudente de son bilan et de maintenir un minimum de 3 milliards d'euros de "liquidités"[2981]; les situations de trésorerie brute et nette d'EADS à la fin de 2006 étaient respectivement d'environ 10 milliards et 4,2 milliards d'euros.[2982] En janvier 2009 – après qu'Airbus eut demandé officiellement des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB – M. Gallois, alors Directeur général d'EADS, aurait dit que même si EADS avait "des réserves de trésorerie" d'environ 9 milliards d'euros, "préserver ce solde de trésorerie {était} une "priorité absolue" étant donné que le resserrement du crédit ass{échait} le financement".[2983] En outre, une présentation d'EADS d'avril 2009 indiquait qu'EADS portait toute son attention sur la protection de la structure prudente de son bilan et avait pour objectif spécifique de maintenir un minimum de 5 milliards d'euros de trésorerie brute.[2984]

6.1675. À notre avis, les renseignements figurant dans le dossier indiquent des raisons impérieuses pour lesquelles EADS hésiterait à réduire notablement ses réserves de trésorerie. Par exemple, EADS aurait très bien pu avoir eu besoin de liquidités pour couvrir les imprévus résultant non seulement de ses activités non relatives aux LCA, mais aussi des surcoûts et/ou insuffisances de recettes associés aux programmes de LCA d'Airbus. Nous rappelons que les retards imprévus concernant l'A380 qui se sont accumulés au deuxième semestre de 2006 ont eu des incidences considérables attendues sur les situations de trésorerie d'EADS pendant de nombreuses années par la suite. En outre, nous rappelons que le programme relatif à l'A350XWB lui-même comportait des risques importants, dont la concrétisation exercerait une pression supplémentaire sur les ressources financières d'EADS. En résumé, non seulement les projections de trésorerie nette

[2979] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), tableau 36.

[2980] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), tableau 39 et annexe G.1 (tableau 2). Bien sûr, comme il est expliqué plus haut, nous ne savons pas dans quelle mesure l'obtention supposée de l'aide financière des États membres qui s'est matérialisée sous forme d'AL/FEM pour l'A350XWB a eu une incidence sur ces soldes de trésorerie projetés.

[2981] Hans Peter Ring, Directeur financier, "Safe Harbor Statement", "Roadmap", et "Recent Press Quotes", diapositives 2, 11 et 12 tirées de "A New Base for the Future", présentation d'EADS, Global Investor Forum, 19 et 20 octobre 2006 (pièce USA-358), diapositive 11.

[2982] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), tableau 36.

[2983] Emma Vandore, "Airbus A350 development on track" *The Associated Press*, 14 janvier 2009 (pièce USA-139). Nous notons que le solde de trésorerie nette d'EADS à la fin de 2008 était d'environ 9 milliards d'euros et qu'il apparaît par conséquent que le rapport cité plus haut, et probablement M. Gallois, faisaient référence à la trésorerie nette (rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), tableau 36). En revanche, le solde de trésorerie brute d'EADS à la fin de 2008 était d'environ 13,7 milliards d'euros (rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), tableau 36).

[2984] Gerard Adsuar, Directeur exécutif, Financement et trésorerie, EADS, "Cash Drivers and Enterprise Value", présentation d'EADS, Global Investor Forum, 1er et 2 avril 2009 (pièce USA-33), diapositive 16.

elles-mêmes étaient sujettes à des incertitudes, mais on ne savait pas non plus avec certitude quels seraient à l'avenir les besoins spécifiques de trésorerie d'EADS.

6.1676. Par ailleurs, maintenir certains niveaux minimaux de trésorerie nette était important pour la capacité prévue d'EADS de s'endetter tout en conservant une note de crédit acceptable. Le rapport de CompetitionRx explique qu'"{u}n aspect important de la méthodologie de S&P {qui permet de mesurer la capacité d'endettement d'EADS} concernant à la fois les notes "A" et "BBB+" d'EADS est que celle-ci devrait détenir un montant minimum de trésorerie nette".[2985] Lors du lancement et à la date du premier contrat, ces montants minimaux étaient respectivement de 2 milliards et 2,4 milliards d'euros.[2986] Par conséquent, il est raisonnablement clair pour nous qu'EADS devrait garder en réserve une partie au moins de sa trésorerie nette pour maintenir un bon équilibre entre sa capacité de s'endetter et la conservation d'une note de crédit acceptable.[2987]

6.1677. En outre, il est probable qu'EADS ait souhaité utiliser cette trésorerie à d'autres fins que le programme relatif à l'A350XWB, même si ces souhaits n'avaient pas encore débouché sur des engagements financiers au moment où les situations de trésorerie nette pertinentes ont été calculées. Comme l'Organe d'appel l'a expliqué, "EADS … {est une} grande{} société{} avec plusieurs unités autres que la production d'aéronefs, qui toutes auraient rivalisé pour l'obtention de ressources financières internes".[2988] Nous notons l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle EADS aurait pu abaisser le niveau de priorité donné à d'autres programmes et affecter davantage de ressources à l'A350XWB.[2989] Cela est possible, mais la mesure dans laquelle cela aurait pu se produire n'est pas claire.

6.1678. Enfin, nous notons l'argument des États-Unis selon lequel les situations de trésorerie nette d'EADS sont erronées parce que les encours des engagements d'AL/FEM d'EADS ne sont pas déduits.[2990] Pour autant que cet argument concerne l'incidence des AL/FEM antérieures à l'A350XWB sur les situations de trésorerie d'EADS, nous examinerons ces considérations dans la section ultérieure du présent rapport, consacrée à l'analyse de l'incidence de ces mesures sur le programme relatif à l'A350XWB. Pour autant qu'il concerne les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB, nous considérons qu'il est dénué de pertinence. Comme nous l'expliquons plus en détail dans la sous-section qui suit immédiatement, la seule situation de trésorerie entièrement pertinente dont nous ayons connaissance et qui rende probablement compte des versements d'AL/FEM pour l'A350XWB est la situation de trésorerie effective d'EADS à la fin de 2009, mais cette incidence n'a pas de pertinence sur le plan pratique pour notre analyse des situations de trésorerie d'EADS.[2991]

Situations de trésorerie effectives et projetées

6.1679. Ainsi qu'il ressort de l'examen qui précède, les situations de trésorerie nette d'EADS fournissent des bases sur lesquelles procéder à notre examen actuel considérablement plus fiables – bien que loin d'être parfaites – que les situations de trésorerie brute. Par conséquent, dans la présente section, nous nous concentrons sur les situations de trésorerie *nette* effectives et projetées d'EADS.

6.1680. Nous rappelons tout d'abord nos observations précédentes sur les raisons pour lesquelles un aperçu des finances d'EADS, y compris les situations effectives de trésorerie nette, en 2006 et 2009 est d'une utilité limitée dans le contexte de notre présent examen. Ces raisons sont qu'EADS devait financer le programme relatif à l'A350XWB sur une longue période débutant en 2006 ou en 2009 et devait par conséquent être à l'aise non seulement avec sa situation financière présente, mais aussi avec la manière dont cette situation évoluerait dans le temps.

[2985] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 319.

[2986] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphes 319 et 320.

[2987] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), annexe G.1 (paragraphe 14) (indiquant l'interaction entre ces considérations financières).

[2988] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1343.

[2989] Réponse de l'Union européenne aux questions n° 126 (paragraphes 160 à 173) et 135 (paragraphe 117) du Groupe spécial.

[2990] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 135.

[2991] L'incidence de l'obtention probable, présumée dans ces plans d'exploitation d'une aide financière des États membres sous une forme autre que l'AL/FEM pour l'A350XWB sur la fiabilité des projections financières a déjà été examinée plus en détail plus haut.

6.1681. Les États-Unis font valoir en outre que l'utilisation du solde de trésorerie effectif d'EADS à la fin de 2009 donne une vision *a posteriori* incorrecte de la capacité d'EADS de financer le programme relatif à l'A350XWB parce que ces données sont postérieures à la date du premier contrat.[2992] Nous rappelons que la période de conclusion des contrats s'est étendue au-delà de la fin de l'année **[***]**. Par conséquent, EADS aurait disposé de ses soldes de trésorerie effectifs à la fin de l'année **[***]** avant de conclure certains contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB. Donc, à notre avis, la situation de trésorerie effective d'EADS à la fin de l'année **[***]** est, au moins dans une certaine mesure, pertinente.[2993]

6.1682. Deuxièmement, les États-Unis font valoir que la situation de trésorerie effective d'EADS en 2009 fait apparaître des versements réalisés au titre des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB et ne peut donc pas être utilisée pour démontrer la capacité d'EADS de financer le programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB.[2994] Selon l'Union européenne, Airbus a reçu environ **[***]** euros au titre des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB en **[***]**.[2995] Cela, cependant, représente moins de **[***]** des soldes de trésorerie brute et nette d'EADS à la fin de 2009, qui étaient respectivement d'environ 15,1 milliards et 9,8 milliards d'euros.[2996] À notre avis, ce montant est trop faible pour avoir une incidence notable sur ces situations de trésorerie. Nous considérons par conséquent que l'argument des États-Unis, bien que techniquement valable, est dénué de pertinence sur le plan pratique pour ce qui est de l'ajustement de ces situations globales de trésorerie nette.[2997]

6.1683. Les États-Unis font valoir en outre que le rapport de CompetitionRx n'évalue pas ni ne vérifie le caractère raisonnable des hypothèses sur lesquelles reposent les projections financières des plans d'exploitation, y compris les projections des situations de trésorerie nette d'EADS.[2998] L'Union européenne fait valoir que cette critique est déplacée. Elle explique que les plans d'exploitation sont "l'instrument de planification financière le plus important" d'EADS[2999] parce que:

> {L}e plan d'exploitation d'EADS énonce … les implications financières commercialement sensibles des prévisions détaillées des résultats d'exploitation pour chacune des activités et chacun des investissements prévus de la société. Le plan

[2992] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 137.

[2993] L'Union européenne fait observer que la projection de ce que serait le solde de trésorerie d'EADS à la fin de 2009 qui figurait dans le plan d'exploitation de 2009 s'est révélée inférieure au solde de trésorerie effectif d'EADS à la fin de 2009. Par conséquent, elle affirme que le point de vue d'EADS sur sa situation de trésorerie était légèrement plus optimiste à la fin de 2009 qu'il ne l'avait été au début de l'année (réponse de l'Union européenne à la question n° 127 du Groupe spécial, paragraphes 260 et 261). Nous admettons que cette affirmation est probablement correcte.

[2994] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 133 du Groupe spécial, paragraphe 67.

[2995] Réponse de l'Union européenne à la question n° 133 du Groupe spécial, note de bas de page 182 et texte y relatif. Voir aussi la réponse de l'Union européenne à la question n° 86 du Groupe spécial, paragraphe 335.

[2996] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphes 340 et tableau 36.

[2997] Il apparaît que l'Union européenne fait valoir qu'une telle correction n'est en tout état de cause pas nécessaire parce que "les fonds reçus {au titre de l'AL/FEM} servent à payer les frais de développement et n'apparaissent donc pas dans la trésorerie brute, mais dans les actifs et les dépenses qui résultent du processus de développement d'un nouvel aéronef". (Réponse de l'Union européenne à la question n° 133 du Groupe spécial, paragraphe 101) En outre, nous notons que l'Union européenne fait valoir que les versements d'AL/FEM pour l'A350XWB n'auraient pas pu influer sur les soldes de trésorerie effectifs d'EADS parce que "sans financement des États membres de l'UE pour … l'A350XWB, EADS et Airbus auraient néanmoins lancé … {le} programme{} … d'aéronef et en auraient financé le développement" par des moyens n'impliquant pas de dépenses de trésorerie, par exemple le financement par les PPR et l'endettement (réponse de l'Union européenne à la question n° 133 du Groupe spécial, paragraphe 102). Étant donné notre conclusion selon laquelle l'argument des États-Unis auquel ces observations répondent est dénué de pertinence en ce qui concerne l'incidence des versements d'AL/FEM pour l'A350XWB sur certaines des situations de trésorerie effectives d'EADS, nous n'avons pas besoin d'accepter ni de rejeter les affirmations formulées par l'Union européenne dans ce contexte. Nous nous demandons toutefois si le premier argument de l'Union européenne se justifie compte tenu du caractère fongible de l'argent et observons que le deuxième argument semble supposer que nous parviendrons à certaines conclusions concernant la capacité d'Airbus de financer l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM.

[2998] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 136.

[2999] Réponse de l'Union européenne à la question n° 127 du Groupe spécial, note de bas de page 414.

> informe la direction du moment où sont attendus les flux de trésorerie découlant des activités et des besoins de liquidités pour le financement des investissements. Cela permet à la société de décider du moment et du montant de ses investissements et de structurer sa politique en matière de dividendes et ses emprunts à long et court termes de manière à ce qu'elle ait les moyens de mener ses activités tout en maintenant les soldes minimaux de trésorerie qu'elle s'est donnés pour objectif.[3000]

6.1684. L'Union européenne a expliqué en outre que les plans d'exploitation couvraient toutes les activités d'EADS, y compris Airbus.[3001] Par conséquent, elle fait valoir qu'EADS a tout intérêt à élaborer des plans d'exploitation fiables.[3002] Les plans d'exploitation eux-mêmes ne nous ont pas été présentés et aucune analyse n'est faite dans le rapport de CompetitionRx en ce qui concerne la fiabilité des projections financières qui figurent dans ces documents. Cependant, étant donné qu'EADS est une société expérimentée, nous supposons qu'elle sait de quoi elle parle. En outre, étant donné l'importance des plans d'exploitation pour EADS, nous ne voyons aucune raison de croire que les projections financières qui y figurent représentent quoi que ce soit d'autre que le jugement le plus éclairé que puisse porter EADS sur ce que sera sa situation financière future au cours des années couvertes par ces plans.

6.1685. Ces conclusions, cependant, nous donnent à réfléchir au sujet de la valeur probante des projections financières des plans d'exploitation dans le présent contexte. Si les plans d'exploitation visent à indiquer à EADS l'hypothèse la plus plausible quant à ce que sera sa situation financière à un certain horizon, alors nous ne voyons aucune raison de douter que ces projections incluent les sommes obtenues au titre d'instruments impliquant la participation des États membres, à supposer qu'EADS s'attendait à une telle participation au moment où les plans d'exploitation ont été établis.[3003] À notre avis, il est presque certain qu'EADS avait de telles attentes.[3004] Il est dit dans le rapport de CompetitionRx que les plans d'exploitation de 2007 et 2009 ont été établis respectivement en **[***]** 2006 et **[***]** 2008.[3005] Par conséquent, EADS a établi le plan d'exploitation de 2007 à la même époque que l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, qui supposait l'obtention de l'instrument de financement du lancement. En outre, au moment où EADS a établi son plan d'exploitation de 2009, Airbus était sur le point de demander officiellement un soutien financier pour le programme relatif à l'A350XWB sous forme de mesures d'AL/FEM, spécifiquement, auprès des États membres. Par conséquent, à notre avis, il est hautement probable que les projections financières des plans d'exploitation de 2007 et 2009, y compris les projections de trésorerie, ont été formulées alors qu'on s'attendait à ce qu'Airbus finance le programme relatif à l'A350XWB, du moins en partie, avec des instruments impliquant un soutien des États membres, qui se sont concrétisés sous la forme d'une AL/FEM pour l'A350XWB.

6.1686. Pour être clairs, nous ne pensons pas que les plans d'exploitation aient nécessairement anticipé l'obtention de mesures de type AL/FEM, en particulier s'agissant du programme relatif à l'A350XWB. En effet, l'analyse de rentabilité de l'A350XWB supposait au moment du lancement que l'aide financière des États membres pour l'A350XWB prendrait une forme autre que des mesures d'AL/FEM et EADS a établi les deux plans d'exploitation avant qu'Airbus ait demandé officiellement aux États membres, et à plus forte raison ait négocié ou conclu, des AL/FEM pour l'A350XWB. En outre, nous reconnaissons qu'il est dit dans le rapport de CompetitionRx que les plans d'exploitation ne contiennent de "flux de recettes" associés à l'A350XWB pour aucune *AL/FEM spécifiquement*.[3006] À notre avis, cependant, il n'en est pas moins probable que les plans

---

[3000] Réponse de l'Union européenne à la question n° 127 du Groupe spécial, paragraphe 256. (note de bas de page omise)

[3001] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 307.

[3002] Réponse de l'Union européenne à la question n° 127 du Groupe spécial, paragraphes 254 à 258 et 268.

[3003] Nous notons qu'il est dit dans le rapport de CompetitionRx que les plans d'exploitation de 2007 et 2009 "incluent" "{l}e programme de développement de l'A350XWB" (rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 307).

[3004] Nous notons en outre que l'analyse de rentabilité supposait que les tirages sur l'instrument de financement du lancement se feraient au cours de certaines années couvertes à la fois par les plans d'exploitation de 2007 et de 2009 (présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 65 (troisième point, premier sous-point)).

[3005] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphes 342, 345 et 351.

[3006] Nous notons que le rapport de CompetitionRx explique que les plans d'exploitation font état de "flux de financement {AL/FEM} {sous forme d'investissement de lancement remboursable} pour des programmes *autres que* l'A350XWB" (rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 307). (pas d'italique dans l'original) Pour nous, il ressort clairement de cette déclaration, et d'autres éléments de preuve

d'exploitation anticipaient *une certaine forme* d'aide financière des États membres pour l'A350XWB et prenaient en compte cette hypothèse dans leurs projections financières. Cela est problématique parce que la justesse de cette hypothèse découlait nécessairement de l'obtention de l'AL/FEM pour l'A350XWB et dans la mesure où elles supposaient l'obtention d'une autre forme de soutien financier des États membres, les projections sont erronées parce que cet autre soutien ne s'est jamais matérialisé. Dans un cas comme dans l'autre, l'exactitude des projections est, pour ce qui nous occupe, diminuée à moins que nous puissions limiter l'influence de ces hypothèses.

6.1687. Malheureusement, nous ne savons absolument pas comment ces hypothèses concernant l'obtention d'une aide financière des États membres sont intervenues dans les projections financières des plans d'exploitation. Ni l'Union européenne ni le rapport de CompetitionRx n'expliquent comment les plans d'exploitation supposaient que le programme relatif à l'A350XWB serait financé et on peut manifestement douter que les auteurs du rapport de CompetitionRx aient eu accès à ces renseignements. Le rapport de CompetitionRx indique que seuls des "extraits" des plans d'exploitation avaient été donnés aux auteurs[3007] et que ceux-ci n'avaient pas eu accès aux "hypothèses sur lesquelles les plans d'exploitation {étaient} fondés" – hormis les livraisons projetées de LCA d'Airbus – ni au "modèle commercial/financier qui {avait} été utilisé pour produire les renseignements sur {le résumé des profits et pertes}, le bilan et les flux de trésorerie {qu'ils ont} reçus".[3008] Cependant, nous ne voyons aucune base raisonnable qui nous permette de supposer que la participation financière attendue des États membres débouchant sur l'obtention éventuelle de milliards d'euros n'aurait eu aucune incidence majeure sur les projections financières d'EADS, y compris les projections des situations de trésorerie.[3009]

6.1688. En résumé, nous considérons qu'il est très probable qu'EADS ait élaboré les projections financières des plans d'exploitation, y compris les projections des situations de trésorerie, en supposant l'existence d'une importante aide financière des États membres. Nous jugeons très raisonnable de conclure qu'une telle hypothèse a influé sur ces projections financières, quoique d'une manière inconnue et dans une mesure inconnue. Nous avons expliqué plus haut pourquoi cela est problématique dans le présent contexte. Nous ne savons donc pas clairement dans quelle mesure les situations de trésorerie projetées sont fiables pour la détermination de la mesure dans laquelle EADS aurait pu financer le programme relatif à l'A350XWB avec des liquidités en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB.

6.1689. Enfin, nous notons une autre insuffisance importante des projections de trésorerie nette présentées par l'Union européenne dans le présent contexte. Le programme relatif à l'A350XWB est un programme qui s'étend sur plusieurs années. En outre, l'Union européenne a expliqué que les plans d'exploitation n'établissent que des projections financières couvrant un nombre d'années limité parce que de telles projections deviennent trop incertaines à un horizon plus lointain.[3010] On projetait néanmoins qu'il continuerait d'y avoir des coûts associés au programme relatif à l'A350XWB au-delà même de l'horizon des projections du plan d'exploitation de 2009 et, en fait, cet horizon ne s'étendait même pas jusqu'au moment où l'on s'attendait à ce que le programme relatif à l'A350XWB commence à produire un flux de trésorerie positif[3011], et encore moins jusqu'au moment, de plusieurs années postérieur, où l'on s'attendait à ce que le projet atteigne son seuil de

---

versés au dossier, que les termes "investissement de lancement remboursable" et "AL/FEM" sont interchangeables (voir par exemple la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 65 (faisant référence à l'octroi **[***]** en ce qui concerne des LCA d'Airbus antérieurs); et à l'appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), page 1 (faisant référence aux négociations concernant l'"investissement de lancement remboursable")).

[3007] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 15.

[3008] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 309.

[3009] Nous rappelons que l'analyse de rentabilité supposait que les tirages sur l'instrument de financement du lancement seraient totalement effectués au plus tard **[***]** et **[***]** plutôt que **[***]**. (Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 65) Cela ne nous permet pas de savoir précisément si EADS aurait considéré cet instrument, ou tout autre instrument de financement présumé qu'elle obtiendrait des États membres, comme un engagement financier, et par conséquent dans quelle mesure l'inclusion d'un tel instrument dans les projections financières des plans d'exploitation aurait une incidence sur les situations de trésorerie brute et/ou nette. En effet, nous rappelons qu'EADS ne considère pas les prêts AL/FEM comme des engagements financiers en raison de leur nature particulière (voir le rapport complémentaire de CompetitionRx (pièce EU-420) (RCC/RCES), paragraphes 99 à 102).

[3010] Réponse de l'Union européenne à la question n° 127 du Groupe spécial, paragraphe 266.

[3011] Voir le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), page 40 (figure 8).

rentabilité financière globale pour Airbus.[3012] En résumé, pendant la période 2006-2009, EADS n'était pas en mesure de réaliser une projection de ses propres finances sur la période durant laquelle elle s'attendait elle-même à être le plus exposée aux coûts importants (et aux risques associés) du programme relatif à l'A350XWB. Nous notons spécialement en outre que cette période était la même que celle durant laquelle EADS voyait d'autres programmes d'Airbus (par exemple l'A380 et l'A400M) rencontrer de graves problèmes de développement et de production.[3013]

Conclusions concernant la trésorerie d'EADS

6.1690. Étant donné l'analyse que nous venons de réaliser, à notre avis, les situations de trésorerie les *plus* pertinentes dont nous disposons aux fins de notre présent examen sont les projections de trésorerie nette des plans d'exploitation de 2007 et 2009, les soldes de trésorerie nets effectifs d'EADS à la fin de 2006 et de 2009 et les soldes de trésorerie nets trimestriels d'EADS. Il y a cependant avec ces situations certains problèmes qui remettent en cause leur fiabilité en tant que bases sur lesquelles procéder à notre présent examen. En dépit de ces problèmes, toutefois, étant donné l'importance des situations de trésorerie pertinentes d'EADS exposées plus haut, nous considérons qu'à partir du moment du lancement ou de la date du premier contrat, EADS avait d'importantes liquidités qu'elle aurait pu réaffecter au programme relatif à l'A350XWB. Étant donné, cependant, les incertitudes entourant les situations de trésorerie futures d'EADS à chacune de ces dates, et étant donné les pressions concurrentes exercées sur ses réserves de trésorerie, agir de la sorte aurait comporté des risques importants pour EADS – à savoir que des instruments à remboursement non garanti, différé et subordonné au succès tels que l'AL/FEM tendent à lui échapper.

Capacité d'endettement d'EADS

6.1691. L'Union européenne fait valoir qu'en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB, EADS aurait pu financer le programme relatif à l'A350XWB, du moins en partie, par de la dette. À l'appui de cet argument, l'Union européenne présente le rapport de CompetitionRx, dans lequel sont réalisées deux analyses de financement, dont le but est de mesurer "le montant de dette financière supplémentaire qu'EADS pourrait contracter tout en maintenant sa note de crédit actuelle" ou le montant de dette financière supplémentaire qu'EADS pourrait contracter si elle était disposée à accepter une certaine autre note de crédit relative (qui est RCES)[3014] au moment du lancement et à la date du premier contrat.[3015]

6.1692. Pour ce faire, le rapport de CompetitionRx utilise ce qu'il est convenu d'appeler la méthodologie de S&P[3016] et fonde son analyse sur les projections financières qui figurent dans les plans d'exploitation de 2007 et 2009. Dans le rapport, on calcule tout d'abord quelle serait la capacité d'endettement supplémentaire d'EADS pour chacune des périodes quinquennales 2007-2011 et 2009-2013 si EADS maintenait une note de crédit "BBB+" ou une note de crédit "A".[3017] Puis on effectue à nouveau les calculs, mais en supposant qu'EADS opérait dans l'"hypothèse la plus pessimiste" établie dans le rapport.[3018] Les résultats de ces calculs sont RCES. Cependant, le rapport de CompetitionRx conclut qu'en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB, EADS

[3012] Voir la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB (pièce EU-130) (RCES), diapositive 70.

[3013] Le plan d'exploitation de 2007 aurait été encore moins utile à cet égard, vu que ses projections prenaient fin à peu près au moment où le profil de dépenses de l'A350XWB devait normalement augmenter du fait de l'entrée de l'appareil en phase de production.

[3014] Rapport complémentaire de CompetitionRx (pièce EU-420) (RCC/RCES), paragraphe 101 ii).

[3015] Les États-Unis font valoir en général que dans son rapport, CompetitionRx a caviardé un trop grand nombre des données spécifiques sur lesquelles reposent ses propres conclusions et que le Groupe spécial ne peut donc pas réellement vérifier ces conclusions (observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 113). Nous considérons que cet argument est dénué de pertinence dans le présent contexte. Le rapport de CompetitionRx était très caviardé lorsqu'il a été présenté initialement. L'Union européenne, à la demande du Groupe spécial, a présenté une version révisée dans laquelle certains caviardages ont été supprimés, mais d'autres sont restés. Cependant, les caviardages restants dans le rapport de CompetitionRx concernent généralement les analyses de viabilité du rapport, dont nous avons déjà constaté que nous n'avions ni à les accepter, ni à les rejeter.

[3016] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), section 7.3.

[3017] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), section 9.3.

[3018] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), sections 5.4 et 9.4.

avait une capacité d'endettement importante lui permettant de financer le programme relatif à l'A350XWB même selon l'hypothèse la plus pessimiste à chacune des dates de référence.[3019]

6.1693. Nous notons plusieurs aspects de cette analyse de la capacité d'endettement. Premièrement, les analyses de financement du rapport de CompetitionRx reposent sur les projections financières des plans d'exploitation d'EADS, y compris les projections des situations de trésorerie.[3020] Nous avons déjà exposé nos réserves quant à la valeur de ces projections dans toute prétendue démonstration de la capacité d'EADS de financer le programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB. Ces réserves découlent du fait qu'il est probable que ces projections supposent l'existence d'un soutien financier des États membres pour le programme relatif à l'A350XWB, soutien qui s'est concrétisé sous la forme d'une AL/FEM pour l'A350XWB. Nous avons par conséquent des réserves similaires à propos de la valeur probante de ces analyses de la capacité d'endettement.

6.1694. Deuxièmement, les calculs du rapport de CompetitionRx concernant la capacité d'endettement supplémentaire d'EADS concomitante au maintien de la note de crédit S&P "A" ont pour nous une valeur probante incertaine. Le but de l'analyse de financement qui est faite dans le rapport de CompetitionRx est de mesurer "le montant de dette financière supplémentaire qu'EADS pourrait contracter tout en maintenant sa note de crédit actuelle"[3021] ou le montant de dette qu'EADS pourrait contracter si elle était disposée à accepter une certaine autre note de crédit relative (qui est RCES).[3022] Les moments pertinents pour lesquels ce calcul devrait être effectué sont la date du lancement et la période de conclusion des contrats. Or la note de crédit S&P d'EADS était inférieure à la note "A" depuis la date du lancement – à laquelle elle était de "A-" – jusqu'à la fin de la période de conclusion des contrats, où alors elle avait encore été abaissée à "BBB+/stable".[3023] Par conséquent, il apparaît qu'analyser ce qu'aurait été la capacité d'endettement supplémentaire d'EADS avec une note de crédit S&P "A" ne répond à aucun des buts déclarés des analyses de financement, à moins que nous supposions que la note "A" est censée être généralisée de façon à inclure également la note "A-". Cependant, parce que la capacité d'endettement calculée d'EADS est plus faible dans l'hypothèse d'une note "A", par opposition à une note "BBB+", il apparaît néanmoins que le premier calcul est pertinent en ceci qu'il pourrait être interprété comme un calcul prudent de la capacité d'endettement, qui met en évidence la capacité d'EADS de s'endetter même dans l'hypothèse de l'existence de conditions restrictives.[3024] Cela dit, il apparaît aussi important de noter dans ce contexte que les rapports relatifs aux notes de crédit de S&P et autres qui figurent dans le dossier montrent que l'endettement d'EADS n'est que l'un des nombreux facteurs qui influent sur sa note de crédit.[3025] Par conséquent, quand bien même EADS aurait pu s'endetter beaucoup plus sans nécessairement *ne plus pouvoir prétendre* au maintien d'une note de crédit spécifique du fait de cet endettement spécifique, cela ne signifie *pas* qu'elle aurait *en droit* à cette note de crédit en ayant cet endettement spécifique.

[3019] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphes 381, 386, 389 et 391 à 396.

[3020] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphes 312, 314 et 403; et rapport complémentaire de CompetitionRx (pièce EU-420) (RCC/RCES), paragraphe 96.

[3021] Rapport complémentaire de CompetitionRx (pièce EU-420) (RCC/RCES), paragraphe 101 i).

[3022] Rapport complémentaire de CompetitionRx (pièce EU-420) (RCC/RCES), paragraphe 101 ii).

[3023] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), tableau 41. Certaines déclarations figurant dans le rapport de CompetitionRx nous convainquent que nous devrions nous concentrer sur ce qu'était la note S&P d'EADS dans ce contexte, plutôt que les notes émises, par exemple, par Fitch ou Moody's (rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 313).

[3024] Nous notons que certains renseignements RCES indiquent qu'il serait inapproprié d'examiner ce que serait la capacité d'endettement d'EADS si elle avait à une note inférieure à BBB+ (rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 313).

[3025] Voir, par exemple, Moody's Investors Service, Global Credit Research, *Rating Action: Moody's places EADS' Ratings Under Review for Possible Downgrade*, 22 septembre 2006 (pièce USA-509); Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: 'A/A-1' Ratings Placed On Credit Watch Negative On Further A380 Delays*, 3 octobre 2006 (pièce USA-510); Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: S&PCORRECT: EADS Rating Cut To 'A-/A-2', L-T Still On Watch Neg, On Further Restructure Delay*, 12 octobre 2006 (pièce USA-511); Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: EADS Long-Term Ratings Remain On Watch Neg After Profit Warning*, 17 janvier 2007 (pièce USA-512); Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: EADS L-T CCR Cut to 'BBB+'; Off Watch Neg; Outlook Stable; Teleconf May 11 @ 2:30PM BST*, 10 mai 2007 (pièce USA-513); Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *European Aeronautic Defence and Space Co. N.V.*, 14 octobre 2009 (pièce USA-514); et Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: European Aeronautic Defence and Space Co. N.V. Long-Term Rating Raised to 'A-' On Lower Project Risks; Outlook Stable*, 22 septembre 2010 (pièce USA-516).

6.1695. Troisièmement, les États-Unis font valoir que l'allégation formulée dans le rapport de CompetitionRx selon laquelle la capacité d'endettement d'EADS est évaluée selon l'"hypothèse la plus pessimiste" du rapport est fallacieuse parce que le rapport suppose que certains aspects négatifs de cette hypothèse, en particulier l'aspect de l'hypothèse relatif à la "profonde récession", sont postérieurs à la dernière année prise en considération dans les analyses de la capacité d'endettement qui figurent dans ledit rapport, c'est-à-dire 2013.[3026] L'Union européenne fait valoir que bien que l'argument des États-Unis soit factuellement correct, les renseignements RCES indiquent qu'au moment de la survenue de l'aspect de l'hypothèse la plus pessimiste relatif à une "profonde récession", le programme relatif à l'A350XWB aurait changé à d'importants égards, de sorte que cet argument des États-Unis est dénué de pertinence.[3027] Il est vrai que l'hypothèse la plus pessimiste envisagée dans le rapport de CompetitionRx s'étend temporellement au-delà des années pour lesquelles les capacités d'endettement projetées d'EADS sont calculées dans le cadre de cette hypothèse.[3028] À notre avis, cependant, cet argument met en lumière une limite quant à l'utilité des projections financières des plans d'exploitation pour la prévision de la capacité d'EADS de financer des projets à long terme comme l'A350XWB, à savoir que ce coûteux projet est d'une durée supérieure à celle sur laquelle EADS est disposée à faire des projections concernant ses propres finances.

6.1696. Quatrièmement, selon le rapport de CompetitionRx, au moment du lancement et à la date du premier contrat, EADS avait trois mécanismes d'emprunt préexistants, à savoir le programme Euro Medium Term Note (EMTN), un programme de billets de trésorerie et un mécanisme de crédit syndiqué renouvelable.[3029] Le rapport de CompetitionRx indique en outre qu'il restait 1,5 milliard d'euros et 500 millions d'euros de fonds non tirés dans le cadre du programme EMTN à peu près au moment du lancement et à la date du premier contrat, respectivement.[3030] L'Union européenne fait valoir que l'existence de ces montants non tirés prouve qu'EADS aurait assurément pu contacter une dette suffisante pour financer le programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB.[3031] Nous admettons que l'existence de ces fonds non tirés incite à penser qu'EADS était en mesure de contacter au moins une certaine dette additionnelle pendant les périodes pertinentes.

6.1697. Cinquièmement, nous reconnaissons que les projections de la capacité d'endettement supplémentaire d'EADS qui figurent dans le rapport de CompetitionRx ne sont que cela – des projections. Les projections sont sujettes à des incertitudes. Nous avons examiné les nombreuses et importantes incertitudes auxquelles EADS et Airbus ont dû faire face lors du lancement et à la date du premier contrat, y compris les risques importants associés au programme relatif à l'A350XWB. Par conséquent, pour qu'EADS finance ce programme au moyen d'un nouvel endettement important lors du lancement ou à la date du premier contrat, il faut supposer qu'EADS aurait eu la conviction de pouvoir effectivement supporter cet endettement par la suite en dépit des incertitudes financières auxquelles elle devait faire face. En outre, comme on l'a vu précédemment, EADS aurait dû agir ainsi alors qu'elle aurait bel et bien dû supporter cet endettement sur une durée plus longue que celle sur laquelle elle était prête à faire des projections, concernant ses propres finances dans les plans d'exploitation.

6.1698. Sixièmement, nous notons que le rapport de CompetitionRx étaye sa conclusion selon laquelle EADS aurait pu financer le programme relatif à l'A350XWB en contractant une dette supplémentaire en affirmant qu'en août 2009, EADS a placé sur les marchés de capitaux une obligation à 7 ans de 1 milliard d'euros dont le montant a été sur souscrit 9 fois durant les 30 minutes de souscription.[3032] Bien qu'un tel résultat témoigne assurément de la capacité d'EADS de contracter une dette importante pendant la période de conclusion des contrats, nous notons que cette offre a eu lieu après la date du premier contrat et qu'il est donc probable que le marché ait tenu compte de l'octroi d'au moins quelques AL/FEM pour l'A350XWB, et probablement d'autres

[3026] Observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 138.
[3027] Réponse de l'Union européenne à la question n° 127 du Groupe spécial, paragraphe 263.
[3028] Voir le rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), partie 5.3.
[3029] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 358.
[3030] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), tableau 40.
[3031] Réponse de l'Union européenne à la question n° 135 du Groupe spécial, paragraphes 114 et 115.
[3032] Rapport de CompetitionRx (pièce EU-127) (RCC/RCES), paragraphe 404.

à venir, dans sa réaction à l'émission de l'obligation. Par conséquent, nous considérons que sa valeur probante est quelque peu limitée.[3033]

6.1699. Enfin, nous notons que les conclusions du rapport de CompetitionRx selon lesquelles EADS aurait aisément pu contracter une dette suffisante pour financer le programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB sont en contradiction avec certains passages de l'appréciation britannique. Nous rappelons que nous n'avons formulé aucune réserve importante au sujet de l'objectivité ou de la fiabilité de l'analyse faite sur ce point dans l'appréciation britannique.[3034] Nous avons cependant formulé certaines réserves en ce qui concerne la fiabilité des données sur lesquelles le rapport de CompetitionRx s'appuie pour ses analyses du financement par l'endettement. Plus particulièrement peut-être, il est très probable que les projections financières des plans d'exploitation sur lesquelles sont fondées ces analyses du financement par l'endettement supposent l'existence d'un soutien financier des États membres pour l'A350XWB, soutien qui s'est concrétisé sous la forme d'une AL/FEM pour l'A350XWB. La période couverte par les projections des plans d'exploitation est en outre, comme on l'a expliqué plus haut, quelque peu limitée.

6.1700. En résumé, nous formulons des réserves quant à la valeur probante des analyses de la capacité d'endettement qui figurent dans le rapport de CompetitionRx. Néanmoins, nous ne voyons guère d'éléments de preuve qui indiquent qu'EADS n'aurait *pas* eu de capacité d'endettement appréciable durant les périodes pertinentes en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB. Par conséquent, nous admettons qu'il s'agissait probablement d'une option qui aurait pu être mise en œuvre au moins jusqu'à un point assez avancé.

VAN, avantages stratégiques et risques du cas de référence relatif à l'A350XWB

6.1701. Plus haut, nous avons examiné la capacité d'EADS et d'Airbus de financer effectivement le programme relatif à l'A350XWB. Ici, nous examinons les autres facteurs que nous avons énumérés dans le cadre de notre examen de la viabilité. Il s'agit de la VAN du cas de référence relatif au programme, des avantages stratégiques et des risques du programme. Nous examinons ces trois questions ensemble par rapport à la date de lancement puis par rapport à la date du premier contrat.

Lancement

6.1702. Nous rappelons notre conclusion antérieure selon laquelle, au moment du lancement, Airbus et EADS avaient supposé l'obtention d'une aide financière des États membres pour l'A350XWB sous la forme de l'instrument de financement du lancement. Par conséquent, nous

[3033] Nous notons que l'Union européenne fait valoir qu'il aurait été facile pour EADS d'obtenir un financement aux conditions du marché pour le programme relatif à l'A350XWB parce que cet appareil serait en concurrence sur un marché lucratif. (Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1065) À notre avis, ce point de vue est trop simpliste et trop hypothétique. D'une part, cet argument est en contradiction directe avec le fait que certains fournisseurs d'Airbus ne pouvaient pas trouver sur le marché de sources de financement de leurs projets concernant l'A350XWB, comme cela est expliqué dans les décisions en matière d'aide publique. Nous rappelons d'autre part que l'A350XWB était en concurrence avec les Boeing 777 et 787 et qu'on supposait qu'il présentait des risques importants. En effet, même l'analyse de rentabilité énonçait une hypothèse la plus pessimiste plausible dans laquelle le programme aurait **[***]**. En outre, nous rappelons que le Groupe spécial initial a constaté qu'Airbus n'aurait pas pu lancer certains de ses LCA antérieurs comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait sans AL/FEM directes –programmes dont elle pensait vraisemblablement qu'ils seraient lucratifs.

[3034] Appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphes 13 et 16 (lignes 2 à 4). Tout en prenant spécialement note du montant numérique mentionné au paragraphe 13 de l'appréciation britannique et de son rapport avec le montant total qu'Airbus a finalement obtenu au titre des contrats d'AL/FEM concernant l'A350XWB, nous rappelons en outre que les conclusions de l'appréciation britannique concernant la facilité avec laquelle Airbus pourrait effectivement financer le programme relatif à l'A350XWB sans aide financière des États membres ont apparemment été formulées sur la base d'hypothèses concernant les coûts probables du programme qui différaient beaucoup, mais peut-être pas radicalement, des attentes qu'avait Airbus à l'époque. Voir l'appréciation britannique (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphes 7 (lignes 5 et 6) et 9 (première ligne).

évaluons l'incidence de l'instrument de financement du lancement sur la viabilité du programme relatif à l'A350XWB au 1er décembre 2006.[3035]

6.1703. Nous rappelons que, dans le cadre de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, il a été calculé que l'instrument de financement du lancement apporterait une valeur monétaire spécifique[3036] à la VAN projetée du programme dans le cas de référence. Les États-Unis font valoir que, sans cette contribution et étant donné les risques élevés associés au programme relatif à l'A350XWB, la VAN du cas de référence aurait été trop faible pour obtenir un programme viable.[3037] L'Union européenne fait valoir que le programme relatif à l'A350XWB était viable lors du lancement même sans les effets de l'instrument de financement du lancement sur la VAN. Elle signale que même sans la contribution de l'instrument à la VAN, le programme avait toujours une VAN positive importante et que les considérations stratégiques du programme auraient en outre fortement incité Airbus à lancer l'A350XWB en l'absence de l'instrument de financement du lancement.[3038] L'Union européenne affirme aussi que les risques perçus associés au programme étaient déjà pris en compte dans la VAN prévue du programme dans le cas de référence et ne pouvaient donc pas modifier sa viabilité de la manière indiquée par les États-Unis.[3039]

6.1704. L'analyse de rentabilité de l'A350XWB prévoit une VAN positive importante pour le programme dans le cas de référence même sans la contribution de l'instrument de financement du lancement.[3040] Pourtant, ce seul fait ne nous convainc pas nécessairement que l'A350XWB était viable en l'absence de l'instrument de financement du lancement. Le programme relatif à l'A350XWB a fait face à des risques et des incertitudes importants au moment du lancement. Ces risques et incertitudes sont expliqués en détail plus haut dans les sections pertinentes et nous rappelons que bon nombre d'entre eux sont indiqués dans l'analyse de rentabilité même. Nous acceptons que ces risques aient été pris en considération dans le cas de référence, qui reflète les conditions qui, selon Airbus, résulteraient de la concrétisation, de la manière la plus probable, des risques associés au programme relatif à l'A350XWB. Mais cela ne remet pas en cause la pertinence de ces risques dans le cadre d'une évaluation de la viabilité, comme l'Union européenne le laisse entendre.[3041] Cela tient au fait que la possibilité que des scénarios défavorables se produisent – même s'ils ne sont pas considérés comme étant les scénarios les plus probables – et la gravité de leurs effets négatifs influeront évidemment sur les choix d'Airbus sur le point de savoir s'il convient ou non de poursuivre un programme de LCA.[3042] Nous rappelons donc que le "scénario le plus

[3035] Pour être clairs, nous ne pensons pas que les États-Unis font valoir qu'Airbus ou EADS ont, l'une ou l'autre, supposé au moment du lancement que l'instrument de financement du lancement était un instrument du type de l'AL/FEM. En outre, les États-Unis ne contestent pas l'instrument de financement du lancement, en tant que mesure distincte, comme étant une subvention dans le cadre de la présente procédure de mise en conformité. En fait, nous croyons comprendre que les États-Unis font valoir que les circonstances factuelles entourant le lancement de l'A350XWB et l'obtention ultérieure par Airbus de l'AL/FEM pour l'A350XWB obligent le Groupe spécial à considérer toutes les attentes qu'Airbus avait au moment du lancement concernant l'obtention éventuelle d'une aide financière des États membres pour le programme relatif à l'A350XWB comme étant imputables aux mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB contestées dans le cadre de la présente procédure de mise en conformité. Nous acceptons la position des États-Unis pour les besoins de l'argumentation dans la présente section parce que, comme il est expliqué plus loin, même si nous le faisons, cela aboutit à la même conclusion matérielle quant à l'incidence de l'AL/FEM pour l'A350XWB sur le programme relatif à cet aéronef que si nous adoptions l'approche de démarcation nette de l'Union européenne, qui consiste à évaluer l'incidence de l'AL/FEM pour l'A350XWB à compter de la date du premier contrat.

[3036] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, (pièce EU-130) (RCES), diapositive 67 (de la deuxième à la dernière colonne du tableau).

[3037] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 550 et 645 à 671; déclaration liminaire (non publique) des États-Unis (RCC/RCES), paragraphe 16; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphes 152 à 155.

[3038] Réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphes 133 et 140.

[3039] Réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphes 183 à 188.

[3040] Nous notons que l'analyse de rentabilité énumère plusieurs hypothèses clés dans le cas de référence faisant en sorte que le lancement soit "faisable". (Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, (pièce EU-130) (RCES), diapositive 79). Le fait de bénéficier de l'instrument de financement du lancement ne fait pas partie de ces considérations. À l'évidence, cela peut être simplement dû au fait qu'Airbus ne percevait pas le fait de ne pas bénéficier d'une aide financière des États membres comme un risque important méritant d'être pris en considération.

[3041] Voir la réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphe 186 ("Ainsi, pour chaque exemple, le pire des cas devrait être *le résultat le plus probable – c'est-à-dire qu'il devrait devenir le cas de référence* – pour remettre en cause la viabilité de l'analyse de rentabilité."). (italique dans l'original)

[3042] Par exemple, une société peut estimer qu'elle a 49% de chances de faire faillite si elle lance un produit et 51% de chances de gagner un peu d'argent. Ou alors, la société peut estimer qu'elle a 1% de

pessimiste" figurant dans l'analyse de rentabilité, sans les effets de l'instrument de financement du lancement sur la VAN, **[***]**. Nous notons en outre que l'Union européenne a expliqué que le "scénario le plus pessimiste" utilisé dans l'analyse de rentabilité de l'A350XWB était fondé sur les expériences réelles d'Airbus concernant les problèmes qui se sont posés pour certains de ses programmes de LCA antérieurs.[3043]

6.1705. Ces risques et incertitudes importants nous donneraient normalement grandement à réfléchir au sujet de la viabilité d'un programme de LCA. Cependant, comme il est décrit en détail plus haut dans notre exposé factuel, le programme relatif à l'A350XWB était loin d'être un programme de LCA normal pour Airbus et avait une importance stratégique considérable pour la position concurrentielle globale d'Airbus sur les marchés de LCA. Nous rappelons que 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[3044], et des coûts moins conséquents mais apparemment encore importants pour Airbus en cas de **[***]** dans le programme.[3045] À notre avis, ces considérations constituaient une incitation suffisante pour engager le programme à supposer qu'il pourrait être financé effectivement, malgré les risques qui y étaient associés.

6.1706. Nous notons en outre que, comme il est expliqué plus en détail plus haut, nous jugeons probable que la VAN positive prévue dans l'analyse de rentabilité en l'absence de l'instrument de financement du lancement incluait des suppositions quant à la façon dont Airbus financerait en fait le programme. Dans la mesure où cela est vrai, il apparaîtrait que cela implique qu'Airbus a supposé qu'elle *pourrait* en fait financer le programme en l'absence de l'obtention supposée d'une aide financière des États membres, c'est-à-dire avec un financement aux conditions du marché, bien que le dossier n'indique pas la (les) forme(s) spécifique(s) que prendrait cet autre financement d'après les suppositions d'Airbus.[3046] Il apparaîtrait donc que la validité de cette supposition est une condition préalable pour que nous acceptions la VAN du cas de référence en tant que valeur fiable. À ce stade, nous notons par conséquent que nous concluons plus loin qu'Airbus et EADS avaient très probablement les ressources financières nécessaires pour financer le programme relatif à l'A350XWB avec un financement aux conditions du marché en l'absence d'aide financière des États membres sous la forme d'AL/FEM pour l'A350XWB. Nous notons en outre que les États-Unis n'ont pas présenté d'éléments de preuve, et nous n'en trouvons aucun dans le dossier, indiquant que l'utilisation par Airbus de toute combinaison d'autres ressources financières qui, selon nous, étaient à la disposition d'Airbus aurait nécessité un important ajustement à la baisse de la VAN prévue dans l'analyse de rentabilité pour le programme. À notre avis, nous ne voyons donc aucune raison de mettre sérieusement en doute le fait que la VAN du cas de référence calculée dans l'analyse de rentabilité en l'absence de l'instrument de financement du lancement est représentative de ce qu'Airbus et EADS considéraient être la VAN de l'A350XWB au moment du lancement en l'absence d'aide financière des États membres.

6.1707. Nous notons aussi que le rapport de CompetitionRx contient une analyse *a posteriori* de la viabilité du programme relatif à l'A350XWB à la date du lancement supposant apparemment

---

chances de perdre un peu d'argent si elle lance un produit et 99% de chances de gagner énormément d'argent. Aucun scénario impliquant des pertes n'est le cas de référence et pourtant une société hésitera évidemment davantage à lancer le premier produit par rapport au deuxième, en particulier si elle n'est pas sûre des chances de succès qu'elle a calculées.

[3043] Déclaration d'Agnès Luquet, 10 septembre 2013, (pièce EU-422) (RCES), paragraphe 4.

[3044] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, (pièce EU-130) (RCES), diapositives 53 et 91 à 94.

[3045] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, (pièce EU-130) (RCES), diapositive 90. L'Union européenne a indiqué qu'il était approprié d'examiner ces considérations stratégiques séparément de l'évaluation du programme relatif à l'A350XWB en ce qui concerne la VAN figurant dans l'analyse de rentabilité. (Voir la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 986 (RCES)). Nous ne voyons aucune raison de mettre en doute le caractère approprié de cette approche. Les risques liés au programme doivent en outre être compensés par ses avantages potentiels qui, selon les suppositions figurant dans l'analyse de rentabilité, pourraient se concrétiser et qui pourraient supposément accroître la VAN prévue. (Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, (pièce EU-130) (RCES), diapositive 71 (premier point principal))

[3046] Nous rappelons que l'analyse de rentabilité indique qu'elle suppose l'utilisation de **[***]**. (Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, (pièce EU-130) (RCES), diapositive 66 (septième point, deuxième sous-point)). Ainsi, nous notons que toutes méthodes de financement qu'Airbus utiliserait, d'après les suppositions figurant dans l'analyse de rentabilité, pour financer le programme relatif à l'A350XWB en l'absence de l'instrument de financement du lancement ne seraient pas spécifiques à un projet.

l'absence d'aide financière des États membres. Il est constaté dans le rapport de CompetitionRx que le programme avait une VAN considérablement plus élevée à la date du lancement que ce qui a été conclu dans l'analyse de rentabilité.[3047] Les parties contestent la solidité de cette analyse de la viabilité. Nous ne jugeons pas nécessaire d'accepter ou de rejeter cette analyse de la viabilité à ce stade. Nous ne voyons aucune raison de croire que l'analyse de rentabilité de l'A350XWB représente autre chose que les meilleurs efforts d'Airbus dans les circonstances en question pour analyser la VAN du programme à la date du lancement. Les États-Unis ne présentent jamais aucun argument à l'appui du contraire et entérinent en fait la fiabilité de l'analyse dans une certaine mesure.[3048] Cependant, le rapport de CompetitionRx n'a pas pour objet de justifier l'analyse concernant la VAN figurant dans l'analyse de rentabilité comme étant raisonnable, mais en fait il calcule de manière indépendante une VAN entièrement nouvelle pour le programme. Nous ne voyons pas en quoi l'analyse de rentabilité *a posteriori* est importante car, telle qu'elle est libellée, elle ne reflète pas la pensée d'Airbus ou d'EADS au moment du lancement et elle la contredit en fait dans une large mesure. Ainsi, dans les circonstances en question, nous nous abstenons d'examiner plus avant l'analyse de la viabilité de l'A350XWB à la date du lancement du point de vue de la VAN effectuée dans le rapport de CompetitionRx.[3049]

Date du premier contrat

6.1708. Les États-Unis font valoir que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ont eu une incidence importante sur la viabilité du programme relatif à l'A350XWB lorsqu'elles ont été conclues à compter de la date du premier contrat. Nous croyons comprendre que les États-Unis ont avancé deux arguments connexes dans ce contexte. Il apparaît que leur premier argument est que l'analyse de rentabilité de l'A350XWB démontre que le programme relatif à cet aéronef n'aurait pas été viable en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB à compter de la date du premier contrat. Les États-Unis formulent cet argument en des termes assez vagues. Ils rappellent que l'analyse de rentabilité supposait l'obtention de l'instrument de financement du lancement, qui, selon les suppositions, devait avoir une incidence d'un certain montant sur la VAN pour le programme relatif à l'A350XWB.[3050] Il apparaît ensuite que les États-Unis demandent au Groupe spécial de conclure que, sans les effets de l'instrument de financement du lancement, le programme n'aurait pas été viable à la date du lancement[3051], et que les effets prévus de l'instrument de financement du lancement sur la VAN se rapprochent de l'effet réel que l'AL/FEM pour l'A350XWB avait sur la VAN prévue pour le programme, ou étaient peut-être surpassés par cet effet.[3052] Ainsi, les États-Unis, transposant apparemment l'analyse de rentabilité du moment du lancement jusqu'à la date du premier contrat, concluent que le programme relatif à l'A350XWB ne serait pas non plus viable sans l'AL/FEM pour cet appareil. Leur deuxième argument est que le rapport Dorman[3053] – qui a été examiné en détail dans la procédure initiale[3054] et présenté à nouveau par les États-Unis dans la présente procédure de mise en conformité – démontre que les mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ont accru la VAN du programme relatif à l'A350XWB, ce qui a fait qu'il était plus probable qu'Airbus poursuive le programme qu'elle ne l'aurait fait en absence de ces mesures.[3055]

6.1709. Afin d'examiner valablement ces arguments, nous devons d'abord placer cet examen dans son contexte approprié. Plus haut, nous avons déterminé que, au moment du lancement, la

[3047] Rapport de CompetitionRx, (pièce EU-127) (RCC/RCES), partie 1.

[3048] États-Unis, observations sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 127 du Groupe spécial, paragraphe 45.

[3049] Nous notons que l'Union européenne a présenté un rapport complémentaire de CompetitionRx qui développe les analyses de la viabilité effectuées dans le rapport initial de CompetitionRx. (Rapport complémentaire de CompetitionRx, (pièce EU-420) (RCC/RCES)). Nos conclusions concernant l'analyse de la viabilité figurant dans le rapport initial de CompetitionRx s'appliquent de manière analogue aux analyses connexes de la viabilité figurant dans le rapport complémentaire de CompetitionRx.

[3050] Réponse des États-Unis à la question n° 117 du Groupe spécial, paragraphe 30 c) (RCES).

[3051] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 550 et 645 à 671; déclaration liminaire (non publique) des États-Unis (RCC/RCES), paragraphe 16; et observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphes 152 à 155.

[3052] Voir, en général, la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 645 à 672; et la réponse des États-Unis à la question n° 117 du Groupe spécial, paragraphe 31.

[3053] M. Gary J. Dorman, NERA, "The Effect of Launch Aid on the Economics of Commercial Airplane Programs", 6 novembre 2006, (rapport Dorman), (pièce USA-299) (RCC).

[3054] Voir, par exemple, le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1882 à 7.1912; et le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1245 à 1254.

[3055] Voir, de manière générale, la réponse des États-Unis à la question n° 117 du Groupe spécial.

VAN du cas de référence et les avantages stratégiques du programme relatif à l'A350XWB fournissaient à Airbus et à EADS une motivation suffisante pour poursuivre le programme à supposer qu'il puisse être financé effectivement, même en présence de risques importants liés à ce programme et en l'absence de toute obtention présumée d'une aide financière des États membres. Par conséquent, si nous partons du principe que tous ces éléments sont constants en ce qui concerne le programme depuis le moment du lancement et tout au long de la période de conclusion des contrats, alors nous ne voyons aucune raison de penser que la même conclusion ne continuerait pas à être valable tout au long de la période de conclusion des contrats en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB. En d'autres termes, à ce stade de notre analyse, pour pouvoir démontrer que le programme relatif à l'A350XWB était devenu non viable à un moment donné au cours de la période de conclusion des contrats en l'absence de contrats d'AL/FEM pour l'A350XWB, les États-Unis doivent démontrer que quelque chose de pertinent a changé en ce qui concerne le programme entre le lancement et, au plus tard, la fin de la période de conclusion des contrats qui a rendu l'aide financière des États membres soudainement nécessaire pour avoir un programme viable. Plus spécifiquement, ils doivent montrer que l'attractivité du programme a diminué aux yeux d'Airbus au cours de cette période, tendance qui pourrait éventuellement être compensée par les contrats d'AL/FEM pour l'A350XWB. Nous rappelons donc que l'analyse de viabilité que nous avons effectuée à ce stade est axée sur trois aspects du programme relatif à l'A350XWB, à savoir sa VAN du cas de référence, ses risques et son importance stratégique pour les activités d'Airbus dans leur ensemble. Les arguments des États-Unis ne traitent pas de la façon dont de tels facteurs se sont détériorés aux yeux d'Airbus entre le moment du lancement et la fin de la période de conclusion des contrats. Par conséquent, même à supposer que les contrats d'AL/FEM pour l'A350XWB aient eu les effets sur la VAN qui sont allégués par les États-Unis, ceux-ci ont fourni des éléments de preuve insuffisants pour étayer leurs théories relatives à la viabilité à la date du premier contrat.

6.1710. Nous soulignons en outre que, à notre avis, le dossier n'étaye pas par ailleurs l'argument des États-Unis dans ce contexte. Premièrement, nous ne discernons aucun élément de preuve convaincant selon lequel la VAN du cas de référence pour le programme relatif à l'A350XWB, telle qu'elle a été calculée dans l'analyse de rentabilité en l'absence d'aide financière des États membres, s'est détériorée de manière importante depuis le lancement jusqu'à la fin de la période de conclusion des contrats. Nous trouvons des éléments de preuve indiquant que, parmi les facteurs économiques examinés dans le cadre de l'analyse de sensibilité figurant dans l'analyse de rentabilité, seul un de ces facteurs avait évolué d'une manière défavorable à Airbus au cours de cette période. En particulier, les dépenses non récurrentes prévues du programme avaient **[***]**, passant de **[***]**[3056] EUR à la date du lancement à environ 12 milliards d'euros à la date du premier contrat.[3057] Cela avait probablement eu une incidence négative sur la VAN prévue du programme relatif à l'A350XWB. Cependant, il est important de ne pas surévaluer cette incidence. Même si cette évolution des dépenses non récurrentes avait une incidence négative sur la VAN du cas de référence du programme, nous considérons que cet effet serait compensé par une certaine atténuation probable des risques associés au programme et, en particulier, par l'importance stratégique accrue qu'il y avait à poursuivre le programme, comme il est examiné plus loin.[3058]

[3056] Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, (pièce EU-130) (RCES), diapositive 56 (deuxième à dernière colonne du tableau).

[3057] Pilita Clark et Peggy Hollinger, "Deferrals to take toll on EAD's cash pile", *Financial Times*, décembre 2009, (pièce USA-153) (indiquant que Louis Gallois, qui était à l'époque directeur général d'EADS, avait déclaré qu'EADS prévoyait que le projet relatif à l'A350XWB aurait un coût approximatif de 12 milliards d'euros). Des éléments de preuve RCES étayent l'exactitude de ce chiffre. (Réponse de l'Union européenne à la question n° 138 du Groupe spécial, paragraphes 288 et 289 (RCES))

[3058] Nous considérons que c'est le cas malgré les affirmations des États-Unis indiquant que les dépenses non récurrentes concernant l'A350XWB avaient dépassé les 12 milliards d'euros à la date du premier contrat et qu'une autre attente pertinente concernant le programme relatif à l'A350XWB s'était détériorée à cette date. (Voir la version RCES des observations des États-Unis sur la réponse de l'Union européenne à la question n° 127 du Groupe spécial, paragraphe 37; et l'appréciation britannique, (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphes 7 (lignes 5 et 6) et 9 (ligne 1)). Cependant, en faisant valoir cela, les États-Unis s'appuient sur des données figurant dans l'appréciation britannique. À notre avis, toute analyse de la viabilité est axée à juste titre sur les perceptions d'Airbus et/ou d'EADS au sujet du programme relatif à l'A350XWB pour la simple raison que ce sont ces sociétés qui déterminaient l'orientation du programme. Aucun élément de preuve n'indique qu'Airbus ou EADS approuvait ces analyses figurant dans l'appréciation britannique. En outre, il existe des éléments de preuve indiquant que ni Airbus ni EADS ne partageait le point de vue exprimé dans l'appréciation britannique selon lequel l'autre attente pertinente identifiée par les États-Unis dans ce contexte s'était détériorée entre le lancement et la date du premier contrat. (Comparer la présentation de l'analyse de

6.1711. Deuxièmement, nous trouvons peu de renseignements dans le dossier indiquant que les risques liés au programme se sont accrus de manière importante entre le lancement et la fin de la période de conclusion des contrats. En revanche, nous notons effectivement que certains éléments de preuve indiquent que, au cours de la période de conclusion des contrats, il se peut qu'Airbus ait commencé à anticiper des retards dans le programme, bien qu'ils ne soient pas de l'ampleur des retards de l'A380.[3059] Toutefois, nous notons en outre que l'Union européenne fait valoir que les progrès en matière de développement qu'Airbus avait accomplis avec le programme relatif à l'A350XWB à la date du premier contrat voulaient dire qu'Airbus avait réduit de manière importante les risques de développement associés à l'A350XWB à l'époque.[3060] Les États-Unis ne contestent pas substantiellement l'affirmation générale selon laquelle les risques associés à un programme de LCA diminuent dans une certaine proportion à mesure que le constructeur achève les travaux de développement relatifs à ce LCA, et nous ne voyons pas de raison particulière de mettre cela en doute.[3061] Ainsi, les risques associés au programme se sont très probablement atténués dans une certaine mesure du point de vue d'Airbus au cours de la période pertinente.[3062]

6.1712. Troisièmement, nous trouvons peu de choses dans le dossier indiquant que les conséquences stratégiques pour Airbus si elle ne poursuivait pas le programme relatif à l'A350XWB, telles qu'elles sont indiquées dans l'analyse de rentabilité, s'étaient atténuées entre le lancement et la fin de la période de conclusion des contrats. En réalité, certaines des conséquences négatives qu'il y avait pour Airbus si elle abandonnait le programme relatif à l'A350XWB à la date du premier contrat s'étaient probablement accentuées de manière considérable depuis le lancement. Par exemple, Airbus avait beaucoup plus de commandes pour l'A350XWB à la date du premier contrat qu'elle n'en avait pour l'A350 original au moment du lancement.[3063] Il s'ensuit que l'absence d'avancée s'agissant de l'A350XWB à la date du premier contrat aurait probablement créé beaucoup plus de problèmes contractuels pour Airbus que cela n'aurait été le cas si elle avait annulé le programme en décembre 2006. En outre, Airbus aurait sacrifié les coûts irrécupérables considérables qu'elle avait engagés dans le programme si elle ne l'avait pas poursuivi à la date du premier contrat, ainsi que les coûts associés à la réorientation de la société visant à se détourner de la production de l'A350XWB. Nous considérons aussi que les dommages en termes de réputation causés à Airbus par l'annulation de non pas un, mais deux programmes relatifs à l'A350 auraient été considérables. Il apparaît donc qu'il est probable que les considérations stratégiques associées au programme relatif à l'A350XWB aient pesé considérablement plus en faveur de la poursuite du programme au cours de la période de conclusion des contrats qu'au moment du lancement.

c Conclusions au sujet de la viabilité et des effets directs de l'AL/FEM pour l'A350XWB

6.1713. Il 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

---

rentabilité de l'A350XWB, (pièce EU-130) (RCES), diapositive 50 (premier point), avec le document concernant l'analyse de rentabilité, (pièce EU-(article 13)-35) (RCES), diapositive 12, et le rapport de CompetitionRx, (pièce EU-127) (RCC/RCES), tableaux 5 et 6).

[3059] Jens Flottau, "Déjà vu: More problems beset the A350 program, but schedule margins are now razor thin, a situation the manufacturer has faced before", *Aviation Week & Space Technology*, 15 février 2010, (pièce USA-515) (indiquant que certains analystes s'attendaient à un retard d'environ un semestre pour l'entrée en service de l'A350XWB, bien que cet article indique également que Fabrice Brégier, qui était à l'époque directeur d'exploitation d'Airbus, avait déclaré qu'Airbus pensait pouvoir encore atteindre l'objectif du milieu de l'année 2013); et Daniel Michaels, "Airbus Tries New Way of Building Its Planes", *The Wall Street Journal*, 12 juillet 2012, (pièce EU-417), page 13 (indiquant qu'en novembre 2010, Airbus avait "révélé qu'il y avait un retard d'environ six mois").

[3060] Voir, par exemple, la première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1126.

[3061] En effet, nous rappelons que la déclaration de M. Schneider présentée par les États-Unis indiquait que cette période de développement se caractérisait généralement par des risques relativement élevés. Voir plus haut le paragraphe 6.1577.

[3062] À notre avis, cela ne contredit en aucun cas la constatation que nous avons formulée antérieurement selon laquelle il restait des risques importants de développement concernant le programme relatif à l'A350XWB au moment où les contrats d'AL/FEM pour l'A350XWB étaient négociés et conclus. Voir plus haut les paragraphes 6.525 et suivants.

[3063] Comparer la base de données Ascend, Commandes, données demandées le 26 juin 2012, (pièce EU-19) (indiquant qu'Airbus avait obtenu plus de 400 commandes pour l'A350XWB à la date du premier contrat), avec la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, (pièce EU-130) (RCES), diapositive 53 (indiquant qu'Airbus avait **[***]** à l'époque).

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 communité de la flotte. Il était également important pour Airbus de lancer le programme relatif à l'A350XWB pour éviter les pénalités contractuelles découlant des éventuelles annulations de commandes d'A350 original.[3064] À notre avis, ces considérations auraient fourni à Airbus une forte incitation commerciale pour poursuivre le programme relatif à l'A350XWB, à supposer qu'elle puisse trouver un financement approprié.

6.1714. De même, nous estimons que, après avoir poursuivi le programme relatif à l'A350XWB pendant un laps de temps appréciable après le lancement (à savoir de décembre 2006 à la date du premier contrat), EADS et Airbus auraient, en pratique, été engagées envers ce programme. Les coûts économiques et en termes de réputation qui auraient résulté d'un arrêt du programme en cours de route auraient probablement été extrêmement élevés et auraient incité encore davantage les sociétés à poursuivre le programme que cela n'était le cas au moment du lancement.[3065]

6.1715. Néanmoins, bien qu'ils soient importants d'un point de vue stratégique, le lancement et le développement du programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB auraient été plus compliqués, plus coûteux et plus risqués qu'avec l'AL/FEM pour l'A350XWB.[3066] Même si nous estimons que, tout bien considéré, 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, nous ne partageons pas l'optimisme de l'Union européenne concernant la facilité avec laquelle EADS aurait pu affecter ces ressources aux fins du programme relatif à l'A350XWB. Chacune des options de financement potentiellement disponibles – et spéculatives dans une certaine mesure – aurait comporté ses propres risques, coûts et/ou difficultés.[3067] À notre avis, l'une quelconque des options potentiellement disponibles aurait été insuffisante à elle seule pour remplacer soit la valeur monétaire absolue[3068] soit la sécurité financière relative apportée au moyen des modalités de remboursement généralement différé, non garanti et subordonné au succès de l'AL/FEM pour l'A350XWB. Cela est particulièrement vrai parce qu'aucune des options de

[3064] Voir, de manière générale, les paragraphes 6.1542 et suivants. ("Origines de l'A350XWB") (examinant, entre autres choses, les circonstances qui ont conduit Airbus à estimer qu'elle devait abandonner l'A350 original en faveur de l'A350XWB), 6.1568 et suivants. ("Lancement et analyse de rentabilité de l'A350XWB") (examinant, entre autres choses, l'évaluation de l'importance stratégique de l'A350XWB figurant dans l'analyse de rentabilité), 6.1602 (examinant l'évaluation de l'importance stratégique de l'A350XWB figurant dans l'appréciation britannique) et 6.1701 et suivants (examinant l'importance stratégique de l'A350XWB dans le cadre d'une analyse de la viabilité).

[3065] Voir plus haut, de manière générale, les paragraphes 6.1547 et suivants. ("Évolution du développement avant le lancement") (examinant les progrès en matière de développement accomplis par Airbus s'agissant du programme relatif à l'A350XWB à la date du premier contrat) et 6.1708 et suivants (examinant les conséquences qu'il y aurait pour Airbus si elle avait mis un terme au programme relatif à l'A350XWB à la date du premier contrat ou aux alentours de cette date).

[3066] Nous notons, à cet égard, que nos conclusions au sujet de la capacité d'EADS de financer le programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB sont très proches de celles qui se trouvent dans l'appréciation britannique, qui – compte tenu de la rigueur manifeste de son analyse sous-jacente, de sa présentation en temps opportun et de son contexte objectif – constitue, à notre avis, la source la plus crédible (quoique imparfaite, en particulier compte tenu du fait que l'Union européenne n'a pas fait preuve de la diligence raisonnable correspondante en **[***]** l'analyse figurant dans le dossier concernant la capacité d'EADS de poursuivre le programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB.

[3067] Voir plus haut, de manière générale, les paragraphes 6.1588 et suivants ("Négociations de l'AL/FEM") (examinant, entre autres choses, des éléments de preuve laissant entendre que le souhait d'EADS d'avoir des mesures d'AL/FEM résultait de l'absence d'autres options), 6.1600 et suivants ("Appréciation britannique") (examinant une certaine capacité d'EADS de financer le programme relatif à l'A350XWB en l'absence d'aide des pouvoirs publics), 6.1613 et suivants ("Décisions en matière d'aide publique") (examinant, entre autre choses, les problèmes rencontrés par les sociétés aéronautiques pour accéder à un financement aux conditions du marché pour leurs projets) et 6.1640 et suivants ("Capacité de financer") (examinant les options de financement et les questions spécifiques relatives à ces options).

[3068] Cela corrobore certaines déclarations de l'Union européenne elle-même concernant la façon dont le programme relatif à l'A350XWB aurait été financé en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB. (Voir, par exemple, la réponse de l'Union européenne à la question n° 135 du Groupe spécial, paragraphe 118 (faisant valoir que "avec l'aide de ses conseillers financiers, EADS mettrait en place un *montage financier* … qui satisferait aux besoins de financement et maximiserait les bénéfices du programme") (pas d'italique dans l'original).)

financement potentiellement disponibles n'aurait apporté à Airbus les mêmes caractéristiques importantes en matière de "partage des risques" que celles apportées par l'AL/FEM.[3069] En outre, nous ne pouvons pas évaluer la disponibilité de chaque option à partir de rien; la mise en œuvre de l'une de ces options aurait généralement limité la disponibilité des autres. Par exemple, la réduction des réserves liquides d'EADS aurait pu faire peser un risque supplémentaire sur la notation de crédit de cette société.[3070] Renforcer la participation des PPR pourrait conduire à des perturbations de la production ou au moins nécessitait des ressources de gestion additionnelles ou un détournement de ces ressources, ce qui aurait pu avoir, à son tour, une incidence négative sur d'autres programmes d'aéronefs d'Airbus et/ou éventuellement sur les flux de liquidités attendus d'EADS.[3071] La réduction des dividendes aurait pu entamer la confiance des investisseurs en la société, ce qui aurait rendu l'obtention de crédits ou la levée de capitaux plus difficiles.[3072] En outre, nous rappelons que la situation financière d'EADS, du moment du lancement à la fin de la période de conclusion des contrats, rencontrait des problèmes considérables.[3073]

6.1716. En résumé, EADS aurait fait face à des difficultés importantes lors du montage et de la mise en œuvre d'une combinaison d'options de financement qui étaient potentiellement à sa disposition pour un programme ayant le profil de risque du programme relatif à l'A350XWB. Tout cela laisse entendre que si elle avait poursuivi le programme relatif à l'A350XWB à tout moment pertinent en l'absence soit: a) de garanties de la part des États membres concernant leur volonté de contribuer au financement du programme soit b) des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB elles-mêmes, EADS aurait dû accepter le fait qu'elle aurait pu faire peser un risque plus important et, selon nous, considérable sur la santé globale de la société. Cela nous porte également à croire qu'il est très probable que, en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB, Airbus aurait, dans une certaine mesure, été obligée de faire certains compromis en ce qui concerne l'avancée du programme et/ou les caractéristiques de l'aéronef.[3074]

6.1717. Ainsi, tout bien considéré, bien que nous estimions que les autres options de financement à la disposition d'Airbus associées aux solides raisons stratégiques qu'elle avait pour lancer et

---

[3069] Nous notons que l'Union européenne ne fait jamais valoir qu'Airbus ou EADS aurait financé une partie quelconque du programme relatif à l'A350XWB avec des instruments de financement semblables aux mesures d'AL/FEM pour l''A350XWB en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB. Nous rappelons en outre que l'analyse de rentabilité de l'A350XWB **[***]**. Présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, (pièce EU-130) (RCES), diapositive 66 (septième point, deuxième sous-point)

[3070] Voir plus haut le paragraphe 6.1676.

[3071] Voir plus haut les paragraphes 6.1646 et suivants ("Partenaires partageant les risques") (examinant, entre autres choses, les risques associés à un recours renforcé aux PPR).

[3072] Voir plus haut les paragraphes 6.1660 et suivants ("Réduction des distributions aux actionnaires") (examinant, entre autres choses, les éléments de preuve concernant les réactions du marché face aux sociétés annonçant des réductions des dividendes).

[3073] Voir plus haut, de manière générale, les paragraphes 6.1550 et suivants ("Situation financière d'Airbus/EADS avant le lancement"), 6.1580 et suivants ("Situation financière d'Airbus/EADS après le lancement") et 6.1600 et suivants ("Appréciation britannique") (examinant l'appréciation britannique qui contient certaines évaluations pertinentes classées RCES de la situation financière d'EADS). Voir aussi plus haut le paragraphe 6.1689 (examinant les limitations importantes des projections financières des plans d'exploitation d'EADS qui existaient au cours de ces périodes).

[3074] Faire de tels compromis serait, à notre avis, un moyen de réduire les coûts et/ou les risques associés au programme. En outre, nous relevons plusieurs éléments de preuve figurant dans le dossier indiquant comment des problèmes financiers peuvent retarder un programme de LCA. (Voir, par exemple, l'appréciation britannique, (pièce EU-(article 13)-34) (RCES), paragraphe 16 (lignes 2 à 4); UK House of Commons Business, Innovation and Skills Committee, "Full Speed ahead: maintaining UK excellence in motorsport and aerospace", Sixth Report of Session 2009-10, Report, formal minutes, and oral and written evidence, 9 mars 2010, (pièce USA-44), paragraphe 18 (expliquant que "{c}haque demandeur {d'AL/FEM} doit démontrer … que l'investissement des pouvoirs publics est *essentiel* pour que le projet puisse se poursuivre à l'*échelle* et dans les *délais spécifiés*") (pas d'italique dans l'original); "Competitiveness of the EU Aerospace Industry with focus on Aeronautics Industry, within the framework contract of sectoral competitiveness studies ENTR/06/054", Ecorys, décembre 2009, (pièce USA-151), page 27 (examinant la possibilité de retards du programme relatif à l'A350XWB compte tenu des conditions économiques résultant de la crise financière); Pilita Clark et Peggy Hollinger, "Deferrals to take toll on EAD's cash pile", *Financial Times*, décembre 2009, (pièce USA-153) (indiquant que les analystes du secteur avaient des doutes quant à la capacité d'EADS de poursuivre ses nouveaux programmes de LCA); Standard & Poor's Global Credit Portal Ratings Direct, *Research Update: S&PCORRECT: EADS Rating Cut To 'A-/A-2', L-T Still On Watch Neg, On Further Restructure Delay*, 12 octobre 2006, (pièce USA-511), page 2 (examinant la possibilité d'un retard du lancement); et la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, (pièce EU-130) (RCES), diapositive 90 (envisageant un **[***]** même en cas de l'octroi supposé de l'instrument de financement du lancement, mais exposant aussi les coûts liés à un tel retard).)

développer un aéronef bicouloir de nouvelle génération signifiaient que le programme relatif à l'A350XWB aurait été suffisamment attractif et, par conséquent, *viable* pour Airbus même sans l'AL/FEM pour l'A350XWB, nous considérons que les éléments de preuve démontrent que poursuivre le programme en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB aurait constituer une entreprise plus compliquée, plus coûteuse et plus risquée. Sur cette base, nous constatons que, en l'absence d'AL/FEM pour l'A350XWB, que nous mesurions son incidence à compter du moment du lancement ou à compter de la date du premier contrat, la société Airbus qui *existait effectivement* au cours de la période 2006-2010 aurait été capable de lancer et mettre sur le marché l'A350XWB ou un aéronef du type de l'A350XWB. Toutefois, à notre avis, *sans* l'AL/FEM pour l'A350XWB, 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 mesure, faire certains compromis en ce qui concerne l'avancée du programme et/ou les caractéristiques de l'aéronef.

d Implication de nos constatations lorsqu'il s'agit de déterminer si une société Airbus non subventionnée opérant selon les scénarios hypothétiques "improbables" aurait lancé et mis sur le marché l'A350XWB

6.1718. À notre avis, il découle de nos constatations au sujet de l'incidence de l'AL/FEM pour l'A350XWB sur la capacité de l'entité Airbus subventionnée de lancer et de mettre sur le marché l'A350XWB qu'une société Airbus *non subventionnée* opérant selon les scénarios hypothétiques "improbables" n'aurait pas été capable de lancer l'A350XWB ou un aéronef du type de l'A350XWB pour la fin de 2006.

6.1719. Nous rappelons que, selon les deux scénarios hypothétiques "improbables", une société Airbus non subventionnée opérant au cours de la période 2001-2006 aurait été une société "beaucoup plus faible" "disposant au mieux d'une gamme plus limitée de modèles de LCA à offrir". Une société Airbus non subventionnée n'aurait pas lancé l'A300, l'A310 et l'A340; et même si un aéronef de type A320 *et* un aéronef de type A330 avaient pu tous deux être lancés à un moment donné *après* 1987 et 1991, respectivement, cela aurait été fait sans la moindre expérience antérieure en matière de LCA pour ce qui est du premier et avec beaucoup moins d'expérience et de savoir-faire que dans le cas de l'A330 original pour ce qui est du dernier. À cet égard, nous notons qu'il avait fallu en fait à une société Airbus *subventionnée* 15 années d'expérience combinée dans le développement, la production et la vente de ses *deux* premiers LCA, l'A300 et l'A310 (lancés en 1969 et 1978, respectivement), avant qu'elle soit en mesure de lancer l'A320 en 1984. De la même façon, l'A330 a été lancé par une société Airbus *subventionnée*, conjointement avec l'A340, trois ans plus tard en 1987 – c'est-à-dire au terme de 18 années d'expérience combinée acquise avec ses *deux* premiers aéronefs *bicouloirs*.

6.1720. À notre avis, ces faits donnent à penser que l'aéronef de type A320 qu'une société Airbus non subventionnée aurait pu vendre en 2006 aurait été considérablement moins compétitif par rapport à la version qui était commercialisée en même temps par la société Airbus subventionnée. De même, dans la mesure où une société Airbus non subventionnée aurait été capable de lancer un aéronef de type A330 avant la fin de 2006, il est difficile d'imaginer, compte tenu des expériences réelles d'une société Airbus *subventionnée*, comment cela aurait été possible *seulement trois ans* après le lancement d'un aéronef de type A320. Cela nous porte aussi à croire que tout aéronef de type A330 qu'une société Airbus non subventionnée aurait pu vendre en 2006 aurait été considérablement moins avancé par rapport à la version qui était commercialisée au même moment par la société Airbus subventionnée.

6.1721. Passant à l'A380, nous rappelons que l'Organe d'appel a rejeté l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle une société Airbus non subventionnée opérant selon les scénarios hypothétiques "improbables" aurait lancé l'A380 en 2000, *même à supposer* qu'un aéronef de type A320 *et* un aéronef de type A330 aient été lancés en 1987 et 1991, respectivement. À notre avis, étant donné ce que nous savons au sujet du secteur des LCA et des aéronefs pertinents effectivement développés par une société Airbus *subventionnée*, ces constatations sont une base suffisante pour conclure qu'une société Airbus non subventionnée existant dans les scénarios hypothétiques "improbables" n'aurait *pas* pu lancer un aéronef de type A380 même pour la fin de 2006. Bien qu'il soit possible qu'une société Airbus non subventionnée aurait été un concurrent plus fort à la fin de 2006 (lorsque l'A350XWB a été effectivement lancé) par rapport à l'année

2000 (lorsque l'A380 a été effectivement lancé)[3075], il lui aurait encore manqué l'expérience pertinente et les ressources financières nécessaires pour lancer un programme aussi risqué et ambitieux que ce qu'était effectivement celui de l'A380 en l'absence d'AL/FEM. À cet égard, il est important de rappeler que, dans les scénarios hypothétiques "improbables", tout aéronef de type A320 et tout aéronef de type A330 seraient, respectivement, le *premier* LCA d'Airbus de tout type et le *premier* aéronef bicouloir d'Airbus. Toutefois, l'A380 a été effectivement lancé par Airbus seulement après qu'elle a développé, mis sur le marché et vendu *quatre* modèles (y compris plusieurs dérivés) d'aéronefs bicouloirs *subventionnés*. L'A380 était le *cinquième* LCA bicouloir d'Airbus *subventionné* et son développement n'a pas été exempt de complications et retards importants même pour un producteur aussi chevronné qu'Airbus. À notre avis, ces faits donnent à penser qu'une société Airbus *non subventionnée* existant dans les scénarios hypothétiques "improbables" n'aurait *pas* pu lancer un aéronef de type A380 pour la fin de 2006.

6.1722. Compte tenu de ces considérations, il est manifeste qu'une société Airbus non subventionnée opérant selon les scénarios hypothétiques "improbables" à la fin de 2006 n'aurait pas pu avoir la même gamme d'aéronefs de la même qualité sur le marché que celle que la société Airbus subventionnée avait au moment du lancement de l'A350XWB. Il s'ensuit donc qu'une société Airbus non subventionnée opérant selon les scénarios hypothétiques "improbables" n'aurait pas eu l'expertise technique ou en matière de gestion ni les ressources financières dont disposait la société Airbus qui existait effectivement à la fin de 2006. Par conséquent, une société Airbus *non subventionnée* existant dans les scénarios hypothétiques "improbables" n'aurait *pas* pu lancer l'A350XWB ou un aéronef de type A350XWB pour la fin de 2006.

6.1723. Cette conclusion est, selon nous, confirmée lorsque nous examinons la mesure dans laquelle les *effets indirects* de *l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB* ont contribué à la capacité de la société Airbus *subventionnée* qui existait effectivement au cours de la période pertinente d'entreprendre le programme relatif à l'A350XWB comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait. Nous décrivons la nature et l'incidence de ces effets indirects dans l'analyse ci-après.

Incidence des *effets indirects* de l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB (confirmation de notre conclusion au sujet des scénarios hypothétiques "improbables")

6.1724. Comme expliqué précédemment dans le présent rapport, les *effets indirects* de l'AL/FEM prennent la forme d'effets d'"apprentissage", d'effets de gamme et d'effets financiers. Dans la présente procédure, les États-Unis font valoir que le programme relatif à l'A350XWB a tiré parti des types suivants d'effets indirects:

> 1) les effets financiers, au moyen desquels le financement subventionné précédent permet les lancements de modèles ultérieurs en allégeant la charge relative aux capitaux qui existerait autrement; 2) les effets de technologie et d'apprentissage, au moyen desquels il y a un transfert de technologie, de savoir et de processus de production au bénéfice des programmes de LCA ultérieurs et qui n'existerait pas autrement; 3) les effets en termes d'économies de gamme et d'échelle; et 4) les effets sur les recettes sous la forme de ventes de LCA subventionnés antérieurs fournissant à Airbus les recettes l'aidant à financer de nouveaux lancements qui n'auraient pas eu lieu en l'absence de l'AL/FEM accordée pour les programmes antérieurs.[3076]

6.1725. Dans notre analyse, nous jugeons particulièrement utile de désigner collectivement les "effets de technologie et d'apprentissage" par l'expression "effets d'apprentissage", les "effets financiers" et les "effets sur les recettes" indiqués par les États-Unis par l'expression "effets

[3075] Une autre possibilité est, bien sûr, que, au vu de son offre ou de ses offres de produits moins compétitives, la position commerciale d'une société Airbus non subventionnée aurait pu se dégrader entre 2000 et 2006. Nous rappelons à cet égard que dans l'un des deux scénarios hypothétiques "improbables", une société Airbus non subventionnée aurait été en concurrence avec deux autres producteurs de LCA établis des États-Unis. Nous avons constaté dans la procédure initiale que la concurrence dans ce scénario pouvait très bien être "plus féroce que la concurrence entre un nouveau venu subventionné … et un producteur attitré". (Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1984 et 7.1995)

[3076] Deuxième communication écrite des États-Unis,, paragraphe 401. Voir aussi la première communication écrite des États-Unis, paragraphes 375 à 378 (examinant les effets indirects).

financiers", et les "économies de gamme et d'échelle" par l'expression "effets de gamme et d'échelle". Nous examinons chaque élément l'un après l'autre.

a Effets d'apprentissage

6.1726. Les parties ont présenté de très nombreux éléments de preuve concernant la mesure dans laquelle le programme relatif à l'A350XWB a tiré parti des effets d'apprentissage liés à l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB résultant des programmes de LCA subventionnés antérieurs d'Airbus. On peut concevoir que ces éléments de preuve relèvent de deux catégories générales. Premièrement, les États-Unis et l'Union européenne présentent une série de rapports d'experts concurrents examinant les effets d'apprentissage.[3077] Deuxièmement, il y a aussi des éléments de preuve du dossier de nature historique comprenant des communiqués de presse, l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, des présentations d'Airbus/EADS et d'autres documents. Nous examinons plus loin l'une après l'autre chaque catégorie d'éléments de preuve en vue de déterminer la mesure dans laquelle le programme relatif à l'A350XWB a tiré parti des effets d'apprentissage résultant de l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB.

i Rapports d'experts

Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB

6.1727. La déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB traite de trois sujets pertinents principaux: a) les difficultés rencontrées par Airbus lors de la conception d'un aéronef à structure en composites comme l'A350XWB; b) les nouveaux processus de développement mis en œuvre par Airbus pour concevoir et construire l'A350XWB; et c) les innovations technologiques de l'A350XWB.

6.1728. La déclaration explique en détail les difficultés systémiques et nouvelles auxquelles Airbus a dû faire face lorsqu'elle a construit, pour la première fois, un LCA avec un fuselage en composites. Dans la déclaration, il est expliqué que ce recours aux composites a présenté des difficultés majeures pour Airbus lors de la conception de l'A350XWB. Il est affirmé dans cette déclaration que "{p}our être en mesure de lancer l'A350XWB en 2006, il a fallu mener un processus de recherche et développement antérieur au lancement qui a duré deux ans"[3078], période au cours de laquelle Airbus avait entrepris un "développement continu de technologies fondées sur les composites".[3079] Ce développement se caractérise par un "processus étape par étape" suivant lequel Airbus commence par de nombreux matériaux différents, les teste, élimine ceux qui ont des performances relativement médiocres et choisit en définitive un matériau final pour un composant donné.[3080] Ces essais commencent "avec des structures très simples telles que des tiges, des plaques planes ou des structures planes en sandwich" pour ensuite passer progressivement à des structures plus complexes.[3081]

6.1729. La déclaration décrit aussi le programme DARE qu'Airbus a mis en œuvre pour développer l'A350XWB, y compris de nouvelles façons dont Airbus a employé les PPR.[3082] Le programme DARE est examiné plus en détail dans des sections précédentes du présent rapport.[3083]

6.1730. La déclaration décrit ensuite certaines innovations technologiques de l'A350XWB. Elle explique d'abord que les "nouveautés essentielles qui rendent l'A350XWB tellement innovant ont été sélectionnées entre la fin de la mise en concept (MG3) (dont la date est classée RCES)[3084] et le figement de l'architecture de l'aéronef (MG5)"[3085] (qui a commencé à une date classée RCES mais

[3077] Nous notons que ces rapports d'experts mentionnent parfois des éléments de preuve du dossier de nature historique pour étayer leurs arguments.
[3078] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 15.
[3079] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 15.
[3080] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 22.
[3081] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 22.
[3082] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 35 à 58.
[3083] Pour une analyse du programme DARE, voir plus haut, de manière générale, les paragraphes 6.498 et suivants et 6.1548 et suivants.
[3084] La date exacte est classée RCES. Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 43 (ligne 3).
[3085] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 60.

a été achevé en avril 2009).[3086] La principale nouveauté de ce type était l'inclusion d'ailes en PRFC et d'un fuselage pressurisé en PRFC.[3087] La déclaration explique aussi que, en grande partie du fait de ces structures composites, le fuselage, les ailes, la section avant et la section arrière de l'A350XWB font appel à des conceptions nouvelles et sont fabriqués au moyen de nouvelles méthodes de production.[3088] En outre, la vitesse de croisière de l'A350XWB serait plus rapide que celle des LCA antérieurs d'Airbus, ce qui a nécessité une nouvelle forme aérodynamique pour l'aile.[3089] De plus, la déclaration met en évidence certaines caractéristiques nouvelles de l'A350XWB, telles que de nouveaux dispositifs sur le bout des ailes, un nouveau système de carburant et un nouveau concept de système de train d'atterrissage.[3090] Il est toutefois reconnu dans la déclaration que le système hypersustentateur de l'A350XWB comporte certaines similitudes avec celui de l'A380.[3091]

6.1731. La déclaration décrit aussi les nouveautés des systèmes embarqués de l'A350XWB. Elle explique que ces nouveautés, comme les nouveautés structurelles, ont été sélectionnées entre le MG3 et le MG5.[3092]Il est souligné que de nombreuses nouveautés en matière de systèmes avaient été requises du fait des répercussions liées à l'utilisation d'un fuselage pressurisé en composites.[3093] La déclaration indique aussi qu'un système 2H2E (2 circuits hydrauliques/2 circuits électriques) sera utilisé pour les commandes de l'A350XWB, mais nous ne savons pas très bien dans quelle mesure cela est considéré comme une nouveauté dans la déclaration.[3094]

Déclaration de M. Schneider de Boeing

6.1732. Les États-Unis s'appuient fortement sur la déclaration de M. Schneider de Boeing dans ce contexte. Dans sa partie pertinente, cette déclaration concède que l'A350XWB incorpore "un ensemble de nouvelles technologies, outils de fabrication et méthodes de production."[3095] Elle souligne toutefois que l'expérience acquise par Airbus avec des programmes de LCA antérieurs resterait d'une importance cruciale pour le processus de développement de l'A350XWB à trois égards principalement: a) l'expérience générale en matière de développement d'aéronefs commerciaux; b) l'expérience antérieure en matière de structures composites; et c) l'expérience antérieure en matière de systèmes embarqués.[3096]

6.1733. La déclaration de M. Schneider souligne d'abord l'importance de l'expérience antérieure en matière de programmes d'aéronefs commerciaux lorsqu'il s'agit de développer un nouveau LCA. Elle explique que les LCA sont "des machines incroyablement complexes" et que, par conséquent, "on ne peut quasiment jamais trop insister sur l'importance cruciale de l'expérience antérieure en matière de programmes d'aéronefs commerciaux, peu importe le nombre de nouvelles technologies, nouveaux matériaux et nouvelles conceptions qui pourront être utilisés dans le nouveau programme d'aéronefs."[3097] Selon la déclaration, l'expérience antérieure en matière de programmes de LCA est la seule façon pour un constructeur de LCA d'acquérir une expérience essentielle en ce qui concerne:

> 1) les implications commerciales des compromis technologiques et de l'intégration à travers toute la gamme des systèmes installés sur un aéronef commercial; 2) la conception, l'intégration et la production d'un aéronef à un coût raisonnable et dans des délais raisonnables, y compris l'utilisation efficace de logiciels de conception

[3086] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 50. Voir aussi Max Kingsley-Jones, "Paris Air Show: A350 XWB ready to rock", *FlightGlobal News*, 5 juin 2009, (pièce USA-428) (indiquant que le MG5 pour l'A350XWB-900, la variante de référence, a été atteint fin 2008, alors qu'il était attendu qu'Airbus atteigne le MG5 ultérieurement pour ce qui est des autres variantes de l'A350XWB).
[3087] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 63.
[3088] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 69 à 111.
[3089] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 68.
[3090] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 103 à 111.
[3091] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 107.
[3092] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 113.
[3093] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphes 115 et 116.
[3094] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 128.
[3095] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 15.
[3096] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 16.
[3097] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 17.

assistée par ordinateur et d'outils de fabrication à l'échelle commerciale; et 3) la gestion des relations entre fournisseurs, clients et actionnaires.[3098]

6.1734. La déclaration de M. Schneider indique que la façon dont le programme relatif à l'A350XWB a tiré parti de l'expérience qu'Airbus a acquise avec le programme relatif à l'A380 donne un exemple de la valeur de l'expérience antérieure en matière de programmes de LCA. Il est affirmé dans cette déclaration que le programme relatif à l'A380 a mis en évidence des défauts dans les processus de conception et de développement d'Airbus, ce qui a permis à celle-ci d'apprendre de ces erreurs et de les corriger avant qu'elles puissent se manifester dans le processus DARE complexe relatif à l'A350XWB.[3099] Il est en outre souligné dans la déclaration que "lorsqu'une société fixe un calendrier de développement ambitieux pour un nouveau programme d'aéronefs {comme le programme DARE} … elle s'appuie de manière cruciale sur toute son expérience antérieure en matière de programmes."[3100] Cela tient au fait que "l'expérience antérieure en matière de programmes commerciaux est précisément ce qui donne à un constructeur la capacité (et la crédibilité pour vendre sa capacité) d'utiliser et d'intégrer des nouvelles technologies avec succès"[3101] et "{d}ans les délais serrés pour le développement d'un programme, toute expertise commerciale antérieure, quelle qu'elle soit, est d'une importance considérable pour aider les ingénieurs à sélectionner les technologies (à la fois éprouvées et nouvelles) qui seront incluses sur la nouvelle plate-forme et à évaluer leur viabilité commerciale."[3102]

6.1735. La déclaration de M. Schneider souligne aussi l'importance de l'expérience antérieure d'Airbus en matière de structures composites. Il est concédé dans cette déclaration que l'A350XWB est le premier LCA d'Airbus "à utiliser un fuselage en composites et des ailes hybrides en composites et en métal."[3103] Ainsi, Boeing "{est} conscient{} qu'il faut faire un gros travail de conception et de fabrication pour résoudre les difficultés … engendrées par la décision d'utiliser la technologie des composites dans ces applications."[3104] Cependant, il est allégué dans la déclaration que même lors de la conception d'un fuselage en composites, les expériences acquises avec la fabrication de fuselages métalliques sont toujours utiles parce qu'"elles fournissent le point de référence par rapport auquel comparer les avantages et inconvénients des composites."[3105] En outre, il est affirmé dans la déclaration que l'expérience antérieure d'Airbus en matière de structures composites serait néanmoins d'une valeur considérable pour Airbus dans le programme relatif à l'A350XWB.[3106] Il est noté dans la déclaration que l'A350XWB ferait fond sur le cheminement évolutif d'Airbus s'agissant de l'utilisation accrue de structures composites: a) les bords d'attaque des dérives en composites sur l'A300; b) les gouvernes en composites sur l'A300 et l'A310 et les stabilisateurs verticaux en composites sur l'A310-300; c) la section arrière entièrement constituée de composites sur l'A320; d) le stabilisateur horizontal en composites sur l'A340 et la poutre ventrale et la cloison étanche arrière de pressurisation en fibres de carbone sur les A340-500/600; et e) l'empennage vertical, les stabilisateurs horizontaux, le caisson central de voilure, la cloison étanche arrière de pressurisation et les sections arrière du fuselage en composites sur l'A380.[3107] Il est affirmé dans la déclaration que les structures composites de l'A380, étant donné leur grande taille et leur grande diversité, ont été pour Airbus "son expérience la plus importante des composites au niveau commercial" parce qu'elle avait appris "non seulement à concevoir des pièces en composites à très grande échelle, mais aussi à fabriquer ces grandes structures composites à un coût raisonnable", et qu'elle avait étoffé les données ""de vol"" concernant les performances de ces structures composites complétant par la même occasion les données sur les performances en service qu'elle avait accumulées s'agissant de l'utilisation de composites sur de précédents LCA.[3108] La déclaration allègue aussi spécifiquement que l'entrée d'air d'une seule pièce en composites des moteurs de l'A350XWB **[***]**, et qu'Airbus a acquis de

[3098] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 18.
[3099] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 19.
[3100] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 21.
[3101] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 20.
[3102] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 21.
[3103] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 22.
[3104] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 22. (note de bas de page omise)
[3105] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 29.
[3106] Il est affirmé dans la déclaration de M. Schneider que Boeing s'est fortement appuyée sur ses propres expériences antérieures en matière de structures en composites lorsqu'elle a construit le 787. (Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 22)
[3107] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphes 23 et 24.
[3108] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphes 24 et 27.

l'expérience s'agissant de certains outils utilisés dans la production de pièces en composites pour l'A350XWB par rapport à son programme relatif à l'A380.[3109] Enfin, la déclaration allègue que certaines installations de production d'Airbus se sont au fil du temps spécialisées dans certaines opérations de production de composites et ont utilisé ces connaissances spécialisées dans le cadre du programme relatif à l'A350XWB. Par exemple, le **[***]** d'Airbus a construit le caisson central de voilure en composites de l'A380 et le fera à nouveau pour l'A350XWB.[3110]

6.1736. Dans sa déclaration, M. Schneider indique aussi les systèmes et composants de l'A350XWB qui, d'après ses allégations, sont dérivés de ceux qui ont été utilisés sur des LCA antérieurs d'Airbus. Il s'agissait notamment **[***]**[3111], de certains systèmes aérodynamiques comme **[***]**[3112]**,** et de certains aspects de la section avant (par exemple **[***]**, un système de fenêtres à 6 panneaux pour le poste de pilotage (A380), **[***]**, et **[***]**.[3113] Cette déclaration indique aussi certains autres systèmes, structures et processus de développement utilisés en relation avec l'A350XWB qui, d'après elle, ont tiré parti de l'expérience antérieure d'Airbus en matière de LCA.[3114]

Déclaration de M. Bair de Boeing

6.1737. Les États-Unis présentent la déclaration de Michael Bair, premier Vice-Président chargé de la commercialisation pour Boeing Commercial Aircraft, affirmant, dans sa partie pertinente, qu'il est extrêmement difficile pour de nouveaux venus potentiels sur le marché des LCA (à savoir Bombardier, COMAC, Mitsubishi Aircraft Corporation, Sukhoi et United Aircraft Corporation) de convaincre les clients d'acheter leurs LCA parce que, en l'absence de succès passés, les LCA de ces nouveaux venus sont perçus comme présentant des risques relativement plus élevés.[3115]

Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB

6.1738. En réponse à la déclaration de M. Schneider, l'Union européenne présente une déclaration à titre de réfutation de M. Gordon McConnell et de ses collègues ingénieurs chez Airbus (la réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB).[3116] Selon cette réfutation, les affirmations figurant dans la déclaration de M. Schneider concernant l'importance de l'expérience antérieure d'Airbus en matière de programmes de LCA lorsque celle-ci a produit l'A350XWB étaient viciées pour deux raisons principales. Premièrement, il est allégué dans la réfutation que même si Airbus avait effectivement tiré parti dans une certaine mesure de l'utilisation de composants et de systèmes dérivés de ceux qui ont été utilisés précédemment sur des LCA d'Airbus antérieurs, "ces avantages sont d'une importance négligeable par rapport au défi technologique majeur … que représente l'A350 XWB: à savoir les innovations que constituent son fuselage et ses ailes en composites et les systèmes connexes."[3117] Deuxièmement, la réfutation fait valoir que M. Schneider surestime les avantages qu'Airbus a tirés de son expérience "générale" en matière de LCA antérieurs parce que cette expérience était en grande partie dénuée de pertinence pour la construction des structures composites de l'A350XWB.[3118] Cela tient au fait que les composites ont des caractéristiques différentes de celles des métaux[3119], ce qui entraînait des difficultés différentes en matière de conception et de production.[3120]

6.1739. La réfutation traite d'abord de la pertinence de l'expérience acquise avec les programmes de LCA antérieurs en relation avec l'A350XWB. Il y est affirmé qu'Airbus n'a jamais enregistré de données "de vol" au sujet des structures pressurisées en composites pour l'A380 et que, par conséquent, Airbus n'a pas pu tirer parti de ces renseignements contrairement à ce qui est allégué

[3109] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 26.
[3110] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 28.
[3111] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 31.
[3112] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 32.
[3113] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 33.
[3114] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphes 31 à 38.
[3115] Déclaration de M. Bair, (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 30.
[3116] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 1.
[3117] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 3.
[3118] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphes 4 et 5.
[3119] Voir, de manière générale, le rapport 159296 d'un sous-traitant de la NASA, "Design considerations for composite fuselage structure of commercial transport aircraft", mars 1981, (pièce EU-187).
[3120] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphes 5 à 8.

dans la déclaration de M. Schneider.[3121] Il est noté que l'utilisation d'un fuselage pressurisé est une première pour Airbus, cet ajout ayant présenté des difficultés importantes en termes d'ingénierie, et que les structures composites précédentes des LCA d'Airbus étaient uniquement non pressurisées.[3122] Ces nouvelles expériences en matière de composites ont nécessité de nouvelles compétences d'ingénierie.[3123] Ces expériences ont rendu "l'expérience acquise précédemment par les ingénieurs {d'Airbus} avec les aéronefs en métal considérablement moins pertinente pour la conception, l'intégration et la production de l'A350XWB."[3124]

6.1740. La déclaration présentée à titre de réfutation examine ensuite les liens allégués plus spécifiques figurant dans la déclaration de M. Schneider entre l'A350XWB et les programmes de LCA d'Airbus antérieurs. Nous estimons que les points suivants sont particulièrement pertinents:

- La déclaration examine l'affirmation de M. Schneider selon laquelle l'architecture des commandes de vol de l'A350XWB était dérivée de celle de l'A380, ainsi que l'implication des États-Unis selon laquelle le système 2H2E de l'A350XWB était dérivé de celui de l'A380. Il est allégué dans la déclaration que l'A380 avait une conception 2H2E, mais que l'A350XWB est de conception "2 circuits hydrauliques/*1 circuit électrique* (2H/1E)".[3125] Ainsi, la déclaration à titre de réfutation fait valoir que l'A350XWB ne "réutilise" pas le système de l'A380. Il est toutefois concédé dans la déclaration que les États-Unis ont raison de dire que le système hydraulique de l'A350XWB fonctionnera avec une pression de 5 000 psi, la même que pour l'A380.[3126]

- La déclaration fait valoir que la conception des ailes de l'A350XWB n'a pas tiré parti de celle de l'A380. Selon cette déclaration, les ailes de l'A350XWB sont caractérisées par un allongement élevé et un effilement faible qui sont spécifiques et uniques, ce qui donne une nouvelle forme aérodynamique, développée à l'aide de méthodes qui n'étaient pas disponibles à l'époque où Airbus avait conçu l'A380.[3127]

- La déclaration répond à l'argument selon lequel le programme relatif à l'A350XWB a bénéficié des enseignements tirés par Airbus de son expérience des fissures dans les ailes de l'A380. Elle indique que ces enseignements n'étaient pas pertinents parce que les problèmes "étaient spécifiques à la conception de l'A380" et que les fissures dans les ailes de l'A380 n'avaient été détectées qu'après que la conception de l'A350XWB a été figée.[3128]

- La déclaration fait valoir que la seule similitude entre les entrées d'air en composites des moteurs de l'A380 et de l'A350XWB "est la notion de conception en une seule pièce."[3129] Cependant, des matériaux et des solutions de conception différents sont utilisés pour ces deux aéronefs, y compris l'utilisation de matériaux sur les entrées d'air des moteurs de l'A350XWB faisant l'objet de brevets.

[3121] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 9.
[3122] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 10. Nous notons que le fait que toutes les structures en composites des LCA d'Airbus antérieurs à l'A350XWB étaient *non pressurisées* vide de son sens l'affirmation précédente figurant dans la déclaration selon laquelle Airbus n'a recueilli aucune donnée de vol concernant les structures *pressurisées* en composites de l'A380 et ne réfute donc pas l'affirmation figurant dans la déclaration de M. Schneider selon laquelle Airbus a été capable d'obtenir des données de vol concernant les performances des structures composites, généralement, à partir de son expérience relative à l'A380.
[3123] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 12.
[3124] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 14.
[3125] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 17. (italique dans l'original)
[3126] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), note de bas de page 22.
[3127] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 20.
[3128] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 21.
[3129] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 23. (note de bas de page omise)

- La déclaration fait valoir que les caissons centraux de voilure en composites de l'A350XWB et de l'A380 ne sont pas semblables parce que leur architecture, leur composition en matériaux, leur taille et leurs caractéristiques sont différentes.[3130]

- La déclaration fait valoir que les États-Unis exagèrent la mesure dans laquelle l'A350XWB a tiré parti de certains systèmes aérodynamiques utilisés sur l'A380, en particulier le **[***]** qui, selon la déclaration, est semblable à celui de l'A380.[3131]

- Selon la déclaration, les sections avant de l'A350XWB et de l'A380 sont différentes parce qu'elles sont constituées de matériaux différents.[3132] En outre, la déclaration fait valoir que la seule similitude entre les systèmes du poste de pilotage des deux aéronefs est le nombre de panneaux de fenêtres, à savoir six. Toutefois, les conceptions et les fonctionnalités des fenêtres sont différentes, en particulier le fait que les fenêtres de l'A350XWB ne s'ouvrent pas, contrairement à celles de l'A380.[3133] En outre, bien que la roulette de nez à extension vers l'avant de l'A350XWB soit installée en série sur les aéronefs d'Airbus et de Boeing, sa conception a dû être revue pour l'A350XWB.[3134]

- La déclaration fait valoir que les systèmes avancés et les composants du poste de pilotage de l'A350XWB sont soit disponibles sur le marché auprès des fournisseurs (y compris les collimateurs tête haute, le système d'instruments combinés de secours et le système embarqué de navigation aéroportuaire) ou installés en série sur la plupart des LCA de Boeing et d'Airbus (y compris la fonction de freinage BTV ("brake to vacate"), les commandes de vol électriques, les commandes secondaires, les écrans intérieurs, l'interface du pilote munie d'un dispositif de commande par curseur et d'un clavier, des fonctionnalités comprenant le "poste de pilotage commun" utilisé sur d'autres LCA d'Airbus).[3135]

- La déclaration affirme que certains outils et certaines installations utilisés par Airbus pour concevoir l'A350XWB appartiennent à d'autres entités et sont aussi utilisés par d'autres secteurs industriels, comme l'industrie automobile dans le cas des souffleries.[3136]

- Il est allégué dans la déclaration qu'un certain nombre d'autres systèmes de l'A350XWB mentionnés par les États-Unis dans ce contexte n'ont "rien en commun avec les systèmes correspondants de l'A380".[3137] Il s'agit notamment des générateurs à fréquence variable, qui ont une puissance différente, de l'architecture des systèmes, qui ont été développés par un fournisseur différent de celui à qui on avait fait appel pour le système utilisé sur l'A380).[3138] En outre, "l'avionique modulaire intégrée, le concept de cockpit interactif équipé de systèmes modulaires et le système de données aérologiques et de référence inertielle (ADIRS) présents sur l'A350XWB sont différents de ceux qui sont utilisés sur l'A380."[3139] Par exemple, le système ADIRS de l'A350XWB a été développé par un fournisseur différent de celui à qui on avait fait appel pour l'A380. En outre, les écrans du poste de pilotage sont plus grands sur l'A350XWB que sur l'A380, et l'A350XWB utilise une architecture des systèmes différente, y compris une nouvelle architecture des systèmes informatiques.[3140]

[3130] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphes 24 et 25.
[3131] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 26.
[3132] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 27.
[3133] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 27.
[3134] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 28.
[3135] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 29 et note de bas de page 41.
[3136] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 30.
[3137] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 31.
[3138] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 31.
[3139] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 31. (note de bas de page omise)
[3140] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 31.

- La déclaration analyse les systèmes d'alimentation en oxygène pour les passagers/l'équipage de l'A350XWB, expliquant que l'implantation des réservoirs utilisée dans l'ensemble de la cabine est différente de celle de l'A380.[3141]

- La déclaration répond à l'affirmation figurant dans la déclaration de M. Schneider selon laquelle Airbus a revu ses méthodes de conception du fait des problèmes rencontrés avec l'A380. Il est expliqué que le programme relatif à l'A380 et le programme relatif à l'A350XWB utilisaient des versions différentes du logiciel de conception pertinent, qui est disponible sur le marché, mais a été adapté spécifiquement au projet relatif à l'A350XWB.[3142] Il est aussi expliqué dans la déclaration présentée à titre de réfutation que l'A350XWB est le premier LCA d'Airbus à utiliser les codes d'un logiciel avancé de mécanique des fluides numérique et qu'Airbus a utilisé de nouveaux outils pour développer l'A350XWB du fait de ses nouvelles structures composites.[3143]

- La déclaration traite des **[***]**[3144] de l'A350XWB, qui, selon elle, étaient dérivés de l'A380 et de l'A340.[3145] Il est toutefois affirmé dans cette déclaration qu'aucune technologie ni aucun composant n'a d'"application uniforme" entre deux aéronefs, quels qu'ils soient, parce que tous les aéronefs diffèrent dans une certaine mesure.[3146]

Déclaration relative à la production de l'A350XWB

6.1741. L'Union européenne présente aussi une déclaration de Philippe Launay, Vice-Président et responsable de la gestion du programme relatif à l'A350XWB (la déclaration relative à la production de l'A350XWB).[3147] Cette déclaration: a) "expose … les mesures en matière d'innovation qu'Airbus a prises pour mettre en œuvre la production de l'A350XWB et explique en quoi ces mesures sont comparables à celles prises pour la production d'aéronefs antérieurs d'Airbus qui n'étaient pas fondés sur les composites et en quoi elles sont différentes"[3148]; et b) "décrit plus en détail les différences dans les systèmes et processus de production entre la chaîne d'assemblage final et les chaînes de sous-assemblage d'Airbus pour l'A350XWB et celles des programmes d'Airbus antérieurs".[3149] La déclaration relative à la production de l'A350XWB affirme que ces innovations et ces différences dans la production de l'A350XWB étaient nécessaires en grande partie en raison du recours massif aux structures composites pour cet aéronef et du souhait d'Airbus d'accélérer la cadence de production pour l'A350XWB par rapport aux programmes de LCA précédents.[3150]

6.1742. Selon la déclaration relative à la production, Airbus et ses fournisseurs ont lourdement investi dans de nouveaux bâtiments et de nouvelles infrastructures pour construire l'A350XWB. Plus spécifiquement, il est allégué dans la déclaration relative à la production qu'"Airbus a investi dans une chaîne d'assemblage final entièrement nouvelle et a aussi réalisé des investissements considérables dans ses chaînes de sous-assemblage. Airbus et ses principaux partenaires partageant les risques ont construit dix nouvelles usines en Europe et aux États-Unis et ont agrandi trois installations existantes pour accueillir la chaîne d'assemblage final et les chaînes de sous-assemblage de l'A350XWB"[3151], ce qui a entraîné des coûts considérables.[3152] Il est allégué dans la déclaration relative à la production qu'à "de très rares exceptions près", pour construire l'A350XWB, Airbus utilise des installations différentes de celles qu'elle a utilisées pour les programmes relatifs à l'A320, l'A330, l'A340 ou l'A380.[3153] Airbus a aussi lourdement investi dans

[3141] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 31.
[3142] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 32.
[3143] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphes 33 et 34.
[3144] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 35.
[3145] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 35.
[3146] Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 35.
[3147] Déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES).
[3148] Déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 6.
[3149] Déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 7.
[3150] Déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphes 2 à 5 ainsi que 10 et 11.
[3151] Déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 12.
[3152] Déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 13 (ligne 1).
[3153] Déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 13.

de nouvelles installations d'essais pour l'A350XWB.[3154] La déclaration relative à la production souligne aussi qu'Airbus et ses fournisseurs ont lourdement investi dans de nouveaux gabarits et outils pour produire les structures composites de l'A350XWB[3155], et elle décrit comment Airbus et certains de ses fournisseurs ont dû mettre en œuvre de nouveaux processus de conception et de production en ce qui concerne l'A350XWB et ses structures composites.[3156]

6.1743. La déclaration relative à la production affirme aussi que, "{p}our réduire de manière continue les coûts et les délais d'approvisionnement en sous-composants d'aéronefs, Airbus a changé ses relations avec ses fournisseurs."[3157] S'agissant du programme relatif à l'A350XWB, cette "évolution" des relations a entraîné **[***]** des PPR et **[***]** des fournisseurs.[3158] Ces nouveaux arrangements ont permis de réduire les coûts d'Airbus et d'accroître l'efficacité.[3159] La déclaration explique aussi qu'Airbus a beaucoup plus eu recours aux appels d'offres que pour les programmes précédents, et que les projets des PPR étaient "**[***]**" par rapport aux programmes précédents.[3160] En outre, les fournisseurs d'Airbus ont même "**[***]**" dans certains cas.[3161]

6.1744. De plus, il est aussi allégué dans la déclaration relative à la production qu'"Airbus a développé de nouveaux processus d'assemblage rationnalisés pour l'A350XWB."[3162] Ces processus ont exigé de certains fournisseurs d'Airbus qu'ils investissent dans leurs propres chaînes d'approvisionnement et processus de production qui utilisent certaines technologies innovantes.[3163] Selon la déclaration relative à la production, l'expérience acquise par l'un des fournisseurs qui a fabriqué des pièces du 787 a facilité la fabrication du fuselage en composites de l'A350XWB.[3164] En outre, il est indiqué dans la déclaration relative à la production que le recours relativement massif aux structures composites sur l'A350XWB a exigé d'Airbus et de ses fournisseurs qu'ils modifient les installations de production existantes à la fois au niveau des sous-assemblages et au niveau de l'assemblage final, ayant recours à de nouvelles méthodes de production.[3165] En outre, l'assemblage final de l'A350XWB aura lieu dans une nouvelle installation à Toulouse, France, à l'aide d'un processus d'assemblage rationnalisé conçu pour permettre l'accélération des cadences de production par rapport à ses programmes de LCA antérieurs.[3166]

ii Éléments de preuve du dossier de nature historique

6.1745. S'agissant des éléments de preuve du dossier de nature historique, nous notons d'abord que les événements ci-après se sont produits avant le lancement de l'A350XWB:

[3154] Déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 21.
[3155] Déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphes 22 à 26.
[3156] Déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 29.
[3157] Déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 37.
[3158] Déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 37 et graphique correspondant.
[3159] Déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphes 38 et 40.
[3160] Déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 42.
[3161] Déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 49.
[3162] Déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 50.
[3163] Déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphes 56 et 62.
[3164] Déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 58. Les États-Unis ont confirmé que ce fournisseur a contribué à la production du fuselage, des ailes et du mât du 787, qui contiennent tous des matériaux composites. (Réponse des États-Unis à la question n° 156 du Groupe spécial, paragraphe 112). Bien que le 787 ne soit pas un programme de LCA d'Airbus affecté par l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB, cette déclaration étaye la position selon laquelle les sociétés peuvent acquérir de l'expérience, et c'est effectivement le cas, en matière de structures composites qui sera utile sur des programmes de LCA ultérieurs même lorsque ces LCA diffèrent de manière importante.
[3165] Déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphes 70 et 73 à 112.
[3166] Déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphes 100 à 112.

- un article de presse de *NetComposites* de septembre 2005 indiquant que l'entrée d'air des moteurs en composites qui avait été conçue pour l'A380 devait être modifiée et utilisée sur l'A350.[3167]

- un article de Bloomberg News de septembre 2006 intitulé "Airbus Vows Computers Will Speak Same Language After A380 Delay". Il indique ce qui suit:

> Dans un mémo de deux pages adressé aux employés d'Airbus en date du 11 septembre, M. Streiff, {directeur général d'Airbus}, 52 ans, a souligné que les logiciels étaient un défi majeur pour régler des problèmes de câblage qui étaient "encore plus complexes que ce que la société avait envisagés précédemment."
>
> Dans un mémo que Bloomberg News s'est procuré, il a indiqué qu'Airbus avait commencé à mettre en place des "outils informatiques d'ingénierie électrique" communs aux équipes française et allemande et à former les ingénieurs de Hambourg à l'utilisation de ces outils. "Ensemble, au sein d'une société "Airbus ne faisant qu'une," nous relèverons ces défis," a-t-il écrit.[3168]

- un article de *BusinessWeek* d'octobre 2006 indiquant que les retards considérables pour l'A380 s'expliquaient par le fait que les installations d'Airbus en Allemagne et en France travaillant sur le projet utilisaient des logiciels de conception incompatibles. En outre, selon cet article, "{u}n autre obstacle était l'absence de maquette numérique complète de l'A380."[3169]

6.1746. Certains renseignements, y compris des RCES, figurant dans l'analyse de rentabilité de l'A350XWB étayent la position selon laquelle Airbus s'attendait à tirer parti, et dans une certaine mesure avait déjà tiré parti, des effets d'apprentissage résultant de programmes de LCA d'Airbus antérieurs en ce qui concerne diverses questions.[3170] Nous notons en outre les éléments de preuve pertinents ci-après qui sont postérieurs au lancement:

- un article paru en décembre 2006 dans *Flug Revue* citant le directeur général d'Airbus de l'époque, Christian Streiff, qui déclarait que, après les problèmes de conception du câblage de l'A380, Airbus harmoniserait ses logiciels de conception.[3171]

- un communiqué de presse d'EADS de décembre 2006 indiquant que l'A350XWB "sera doté d'une communité opérationnelle de commandes et de poste de pilotage permettant aux compagnies aériennes de bénéficier du concept de qualifications croisées des équipages et de pilotage de flottes mixtes propre à la famille d'Airbus."[3172]

- une présentation d'Airbus de décembre 2006 indiquant que l'A350XWB sera doté: a) de la "communité de systèmes et de cockpit de l'A380"; b) de "nouveaux systèmes" qui sont "dérivés de l'A380"; c) d'une architecture de commandes de vol à 2 circuits

[3167] "Airbus' "Silent Secret" to Engine Noise Reduction", *Netcomposites*, 2 septembre 2005, (pièce USA-464).

[3168] Andrea Rothman, "Airbus vows computers will speak same language after A380 delay", Bloomberg, 28 septembre 2006, (pièce USA-430).

[3169] Carol Matlack, Stanley Holmes et Gail Edmondson, "Wayward Airbus", *Businessweek*, 23 octobre 2006, (pièce initiale US-299), (pièce USA-147).

[3170] Voir, par exemple, la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, (pièce EU-130) (RCES), diapositives 11 (faisant référence à l'utilisation des "systèmes du cockpit de l'A380"), 20 (faisant référence aux trois "solutions en matière de systèmes de l'A380 réutilisées pour l'A350" (à savoir **[***]**) et à un système de l'A380 dont l'utilisation sur l'A350 a été rejetée), 23 (faisant référence au "cockpit interactif de l'A380"), 32 (premier point de l'encadré), 43 (les deux encadrés en bas de la diapositive, les titres en gras et les premiers points de chaque), 45 (deuxième point, troisième sous-point), 55 (premier point), 57 (troisième point, deuxième sous-point), 78 (premier et quatrième encadrés en grisé en haut de la diapositive), 80 (texte accompagnant les premier et deuxième en-têtes soulignées), 82 (texte accompagnant l'alinéa "(a)"), et 84 (texte accompagnant l'alinéa "(a)").

[3171] Sebastian Steinke, "A380 cable problems threaten Airbus", *Flug Revue*, décembre 2006, (pièce initiale US-298), (pièce USA-149).

[3172] Communiqué de presse d'EADS, "A350 XWB Family Receives Industrial Go-Ahead", 1er décembre 2006, (pièce USA-145).

hydrauliques/2 circuits électriques (2H2E) qui avait été "éprouvée lors des essais en vol de l'A380"; d) du "concept de cockpit interactif de l'A380 avec des systèmes de serveurs modulaires", et expliquant que les "systèmes et le poste de pilotage avancés" de l'A350XWB y compris les collimateurs tête haute, le système d'instruments combinés de secours, l'affichage vertical, le système informatique embarqué, la fonction de freinage "brake to vacate" et le système embarqué de navigation aéroportuaire étaient "fondés sur l'expérience acquise avec l'A380".[3173]

- un article de *Aero-News Network* de janvier 2007 indiquant que les problèmes de câblage étaient responsables des retards dans le projet relatif à l'A380 et que ces problèmes de câblage étaient dus au fait qu'Airbus avait promis à ses clients qu'ils pourraient personnaliser les systèmes de divertissement pour chaque aéronef.[3174] D'autres éléments de preuve examinés plus loin concernent les options de personnalisation relativement limitées de l'A350XWB.

- un article de *Commercial Aviation Report* de janvier 2007 indiquant que les retards pour l'A380 étaient dus au fait que les installations d'Airbus utilisaient des logiciels incompatibles, et indiquant qu'Airbus essayait en conséquence d'améliorer et de rationaliser ses activités.[3175]

- une présentation d'Airbus de juin 2007 concernant l'A350XWB indiquant qu'Airbus avait acquis de l'expérience en matière de voilure en composites avec l'A380 et de l'expérience en matière de fuselage en composites avec l'A340-500/600 et l'A380 et évoquant le "cockpit avancé fondé sur la conception retenue pour l'A380".[3176]

- un article de *FlightGlobal News* de juillet 2007 indiquant ce qui suit:

> Airbus dit qu'elle développera davantage le concept de l'avionique modulaire intégrée (IMA) développé pour l'A380 …
>
> …

[3173] "Taking the lead: the A350 XWB", présentation d'EADS/Airbus, 4 décembre 2006, (pièce EU-106), diapositives 2, 4, 10 et 11. Les États-Unis ont apparemment présenté des parties de cette présentation dans trois pièces différentes. ("Building on A380 experience", diapositive 11 tirée de la présentation d'EADS/Airbus intitulée "Taking the lead: the A350 XWB", 4 décembre 2006, (pièce USA-144/USA-439 (présentée deux fois)); et diapositive 10 intitulée "A350 XWB systems" tirée de la présentation d'EADS/Airbus intitulée "Taking the lead: the A350 XWB", 4 décembre 2006, (pièce USA-366)). L'Union européenne a expliqué ultérieurement que ces pièces faisaient toutes partie de cette même présentation et elle l'a présentée dans son intégralité en tant que pièce EU-106. Cette présentation n'est pas datée mais les deux parties disent qu'elle date de décembre 2006.

[3174] "Airbus Says Wiring Issues Resolved For A380", *Aero-news Network*, 23 janvier 2007, (pièce USA-146).

[3175] "Noel Forgeard and the A380", *Commercial Aviation Report*, 15 janvier 2007, (pièce initiale US-297), (pièce USA-148), pages 10 et 11.

[3176] Fabrice Brégier, directeur d'exploitation, Airbus, "Power8 and A350XWB Updates", diapositives tirées de la présentation d'EADS, Paris, 20 juin 2007, (pièce USA-143). L'Union européenne affirme que le Groupe spécial ne devrait pas s'appuyer sur cette présentation parce qu'elle ne contient que des "titres génériques". (Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1174). Nous ne voyons aucune raison de penser que les déclarations pertinentes de cette pièce ne sont pas vraies au seul motif qu'elles auraient pu être plus détaillées. L'Union européenne fait aussi valoir qu'Airbus n'a acquis aucune "expérience [pertinente] des PRFC" avec la voilure en composites de l'A380. (Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1185) Elle affirme que la voilure de l'A380 n'est pas faite en matériaux composites. En fait, seul le caisson central de voilure de l'A380 qui relie les ailes au fuselage était fait en composites. (Première communication écrite de l'Union européenne, note de bas de page 1549) Les États-Unis admettent que cela est vrai, mais affirment que la référence faite dans la pièce à l'expérience en matière de voilure en composites acquise avec l'A380 devrait être comprise comme renvoyant à l'expérience concernant ce caisson de voilure et non l'intégralité de la voilure. (Deuxième communication écrite des États-Unis, note de bas de page 919) Nous acceptons l'explication des États-Unis au lieu de croire qu'Airbus avait indiqué à tort que l'A380 avait une voilure en composites lorsqu'elle avait rédigé cette présentation. Cependant, nous notons en outre que, dans au moins deux autres présentations d'Airbus, il était indiqué que l'A380 avait des nervures d'ailes en composites en plus d'avoir un caisson central de voilure en composites. (Olivier Criou, "A350XWB Family and Technologies", présentation d'Airbus à l'Université de sciences appliquées de Hamburg, 20 septembre 2007, (pièce USA-463); et "Evolution composite application at Airbus", diapositive tirée de la présentation d'Airbus intitulée "Composite Training", VPD Conference, 17 octobre 2007, (pièce USA-493))

> Quant à l'apparence du poste de pilotage de l'A350, Airbus dit: "Les écrans d'information situés sur les côtés seront probablement plus grands, mais autrement il est très similaire au cockpit d'un A380."[3177]

- un article de *FlightGlobal News* de septembre 2007 indiquant qu'Airbus avait modifié récemment la conception du nez de l'A350XWB pour adopter "une configuration dérivée de celle de l'A380 avec une case de train avant montée plus en avant et de nouveaux vitrages pour les fenêtres du cockpit." En outre, la nouvelle conception présenterait "un pare-brise du poste de pilotage à six panneaux plus conventionnel et similaire à celui de son grand frère {à savoir l'A380}."[3178]

- une présentation d'Airbus de septembre 2007 concernant l'A350XWB. Une diapositive est dédiée à l'explication de l'"acquisition progressive {par Airbus} d'expérience dans le domaine des composites" et à l'évocation des "structures primaires" des A310-300, A320, A330/A340, A380 et A350XWB.[3179] Elle indique aussi que l'A350XWB sera équipé d'une "case de train avant du type de celle de l'A380" et que son cockpit interactif et son système avionique étaient dérivés de ceux de l'A380, met généralement en avant l'"expérience acquise avec l'A380" associée à des "fonctionnalités améliorées", et note que le "cockpit avancé est fondé sur la conception retenue pour l'A380 avec l'option de double collimateur tête haute". La pièce indique aussi qu'Airbus a effectué certains essais en soufflerie dans les installations d'Airbus.[3180]

- une présentation d'Airbus d'octobre 2007 décrivant l'"{é}volution de l'utilisation des composites chez Airbus". La pièce décrit les structures composites des A300, A310, A320, A330/A340, A340-600, A380 et A350. Elle indique aussi que "{a}u cours des 30 dernières années, AIRBUS a **continuellement** et **progressivement** introduit la technologie des composites du fait de l'expérience fructueuse qu'elle avait accumulée."[3181]

- une présentation d'Airbus de 2008 concernant l'expérience de la société en matière de composites. Cette présentation souligne l'"acquisition progressive {par Airbus} d'expérience dans le domaine des composites" s'agissant des structures primaires. Il est indiqué que l'expérience acquise par Airbus dans ce domaine comprenait les expériences acquises avec l'A310-300, l'A320, l'A330/A340, l'A340-600 et l'A380. En conclusion, il est notamment dit qu'Airbus a "une **expérience** à long terme et unique des technologies des composites" et qu'elle a une "expérience complète des pièces primaires en composites, dans les domaines de la **conception**, de la **certification**, et de la **maintenance**".[3182]

- un article d'*Associated Press* de janvier 2009 citant Tom Enders, le directeur général d'Airbus de l'époque, qui a déclaré qu'Airbus avait tiré les ""durs enseignements"" des programmes antérieurs et du programme relatif à l'A380, ce qui avait placé Airbus ""dans une position bien plus forte"".[3183]

[3177] David Learmount, "A350 avionics to expand on A380 systems", *Flightglobal News*, 24 juillet 2007, (pièce USA-471).

[3178] Max Kingsley-Jones, "Airbus confirms switch to A380 style nose for A350XWB", *Flight Global*, 21 septembre 2007, (pièce USA-467).

[3179] La diapositive inclut aussi une référence à un autre LCA antérieur à l'A350XWB mais son nom n'est pas lisible.

[3180] Olivier Criou, "A350XWB Family and Technologies", présentation d'Airbus à l'Université de sciences appliquées de Hamburg, 20 septembre 2007, (pièce USA-463). Il apparaît que cette pièce ne contient pas la date que les États-Unis lui attribuent, bien que l'Union européenne ne conteste pas cette date.

[3181] "Evolution composite application at Airbus", diapositive tirée de la présentation d'Airbus intitulée "Composite Training", VPD Conference, 17 octobre 2007, (pièce USA-493). (gras dans l'original)

[3182] Guy Hellard et Roland Thévenin, "Composites in Airbus: a long story of innovations and experiences", présentation d'Airbus, Global Investor Forum 2008, (pièce EU-189/USA-440 (présentée deux fois)), diapositives 4-6 et 24 (gras dans l'original). Le document n'est pas daté, mais pour les deux parties, la présentation date de 2008.

[3183] Emma Vandore, "Airbus A350 development on track" *The Associated Press*, 14 janvier 2009, (pièce USA-139).

- un article d'*Avionics Today* de juin 2009 indiquant que "{b}on nombre des systèmes avioniques de l'A350 se placent dans la continuité technologique des systèmes développés pour l'A380, son grand frère, ce qui contribuera aussi à la maturité des systèmes antérieurs." L'article indique aussi que plusieurs systèmes spécifiques de l'A350XWB étaient dérivés de l'A380, comme la plate-forme d'avionique modulaire intégrée, le radar météo et le réseau de données avioniques de l'A350XWB. Il contient aussi des déclarations de Greg Albert, Vice-Président chargé des programmes Airbus chez Honeywell Aerospace, expliquant que, s'agissant des activités de Honeywell en rapport avec l'A350XWB, la société considérait que l'expérience qu'elle avait acquise avec l'A380 était un ""tremplin"", et que ""{l}e but était de maintenir la communité du matériel entre l'A380 et l'A350 – ce qui a des avantages considérables pour mettre en œuvre un programme de développement de l'A350 et se concentrer sur la maturité précoce". Il affirme aussi que, entre l'A380 et l'A350XWB, ""nous garderons au final la communité du matériel"" malgré les différences qui existent entre les deux aéronefs.[3184]

- un article de *FlightGlobal News* de juin 2009 indiquant que "les essais d'intégration {de l'A350XWB} seront réalisés à l'aide de simulateurs de développement … dans la même veine que pour le programme relatif à l'A380", et que Didier Evrard, le responsable du programme relatif à l'A350 a dit qu'Airbus avait ""décidé que beaucoup de choses seraient réutilisées"" en ce qui concerne les systèmes de l'A350XWB. Il indique en outre que "l'architecture ""2H2E" (deux circuits hydrauliques et deux circuits électriques)" des commandes de vol de l'A350XWB avait été "développée pour l'A380, y compris un système hydraulique double à 345 bars … ." En outre, l'article indique que le "circuit d'air {de l'A350XWB} … est une évolution de celui utilisé sur des aéronefs antérieurs d'Airbus" et que la "fonction de freinage automatique "brake to vacate" développée pour l'A380 sera aussi installée en série."[3185]

- un article du *Financial Times* de décembre 2009 citant Louis Gallois, le directeur général d'EADS de l'époque, qui disait que les problèmes de production importants rencontrés par Airbus en rapport avec l'A380 avaient permis de "tirer des enseignements pour l'A350"" et que les options de modification proposées aux clients pour l'A350 seraient limitées.[3186]

- un article de *FlightGlobal News* de mai 2010, intitulé "A350 is a study in lessons learned by Airbus on the A380". Dans cet article, il est dit qu'"Airbus essaie d'éviter les erreurs commises avec l'A380". Il est aussi indiqué ce qui suit:

> Airbus est en train d'élaborer une maquette physique de l'A350 en plus de la maquette numérique (DMU) élaborée à l'aide de CATIA V5 pour valider dans le monde réel ce qui a été conçu dans la réalité de synthèse, ce qui constitue peut-être l'application la plus directe des enseignements qu'elle a tirés de l'A380. Lors de l'élaboration de l'A380, des versions différentes de CATIA avaient produit des faisceaux de câblage électrique incompatibles dans tout le superjumbo, ce qui avait nécessité un câblage sur mesure des premiers aéronefs.
>
> Dans ce même esprit, Airbus a fait preuve de modération s'agissant de la personnalisation de la cabine de l'A350 … .[3187]

- un article du *Wall Street Journal* de janvier 2012 citant Fabrice Brégier, le directeur d'exploitation d'Airbus de l'époque, qui disait que les principaux risques pour le programme relatif à l'A350XWB étaient dus au fait que de petits fournisseurs devaient fabriquer des composants complexes, et qui indiquait qu'Airbus avait reporté le

[3184] Bill Carey, "A350: Extra Wide Responsibility" *Avionics Magazine*, 1er juin 2009, (pièce EU-406/USA-429 (présentée deux fois)). Le document n'est pas daté mais l'Union européenne ne conteste pas la date que les États-Unis lui attribuent.

[3185] Max Kingsley-Jones, "Paris Air Show: A350 XWB ready to rock", *FlightGlobal News*, 5 juin 2009, (pièce USA-428).

[3186] Pilita Clark et Peggy Hollinger, "Gallois unperturbed by pessimists", *Financial Times*, décembre 2009, (pièce USA-150).

[3187] John Ostrower, "A350 is a study in lessons learned by Airbus on A380", *Flightglobal News*, 11 mai 2010, (pièce USA-432).

programme relatif à l'A350XWB de six mois pour s'assurer que, contrairement à l'A380, l'aéronef soit "mature avant d'atteindre le stade industriel". Cet article cite aussi les propos de M. Brégier disant: ""{n}ous avons tiré les enseignements de l'A380"".[3188]

- un article de Reuters de février 2012 citant les propos suivants de Tom Enders, qui était directeur général d'Airbus à l'époque: ""En avons-nous tiré les enseignements? Absolument. Nous avons tiré des enseignements du programme relatif à l'A380 pour le programme relatif à l'A350" et indiquant qu'Airbus menait "actuellement une enquête approfondie pour savoir comment {elle avait} pu commettre ces erreurs en premier lieu et afin d'éliminer les sources d'erreurs"".[3189]

- une présentation d'Airbus d'avril 2012 concernant la "communité et les innovations" de l'A350XWB et indiquant que cet aéronef tirait "{p}arti des progrès accomplis avec l'A380".[3190]

- un article non daté tiré du site Web d'Airbus en mai 2012 indiquant que l'installation d'Airbus à "Nantes est spécialisée dans les caissons centraux de voilure pour tous les aéronefs d'Airbus, y compris ceux de l'A380 et de l'A350XWB. Ce site est aussi à l'avant-poste pour la fabrication des éléments structuraux en plastique renforcé de fibres de carbone, tels que la poutre ventrale de l'A350XWB et de l'A340-500/600, et le caisson central de voilure de l'A380 – ce qui constitue une première pour la branche de production."[3191]

- un article d'*Aerospace International* de juillet 2012 indiquant ce qui suit:

> Premièrement, il est clair que la société a tiré des enseignements importants de l'A380 et les a intégrés dans la conception de l'A350XWB. Selon Tom Williams {Vice-Président exécutif des programmes d'Airbus}, elle a déjà passé au crible la conception de l'A350 et dans tous les cas où l'aluminium 7449 plus léger était utilisé, elle l'avait remplacé par de l'aluminium 7010 qui est plus résistant. Deuxièmement, la société procédera à des essais thermiques supplémentaires pour évaluer la fatigue. L'une des questions qui se sont posées s'agissant des fissures des ailes de l'A380 était que les implications des changements de température, d'une température basse en altitude à des températures élevées lorsque l'aéronef se retrouve en plein soleil sur le tarmac, n'avaient pas été analysées ou évaluées de manière exhaustive … En résumé, les avancées réalisées ces dix dernières années dans la compréhension des matériaux et des composites, ainsi que les durs enseignements tirés de l'A380, devraient prémunir l'A350XWB contre tous défauts similaires.[3192]

- Des documents tirés du site Web d'Aerolia fin 2012. Ces documents indiquent qu'une certaine installation d'Aerolia en Picardie, France, est "spécialisée dans la production des sections avant de toute la famille d'Airbus" y compris l'A350XWB.[3193]

- des documents tirés du site Web d'Airbus fin 2012. Ces documents indiquent que "{d}e nombreux systèmes {embarqués de l'A350XWB} sont dérivés de ceux de l'A380 d'Airbus". En outre, ils indiquent que les "générateurs à fréquence variable {de l'A350XWB} … ont été introduits en premier sur l'A380" et qu""{u}n autre concept éprouvé sur l'A380 est l'utilisation de deux circuits hydrauliques". "De plus, les systèmes hydrauliques de l'A350XWB fonctionneront à un niveau de pression plus élevé (5 000 psi), qui est aussi utilisé pour l'A380." Enfin, les documents indiquent que la "conception

[3188] David Pearson, "Supply chain continuity is main risk for Airbus A350 Program", *The Wall Street Journal*, 17 janvier 2012, (pièce USA-431).
[3189] Harry Suhartono et Tim Hepher, "Airbus learns from A380 saga", Reuters, 15 février 2012, (pièce USA-433).
[3190] Harry Nelson, pilote d'essais expérimentaux, "A350 and NEO update", présentation d'Airbus, avril 2012, (pièce USA-379).
[3191] "Airbus centres of excellence", site Web d'Airbus, consulté le 21 mai 2012, (pièce USA-306).
[3192] Tim Robinson, "Winning the X(WB) factor", *Aerospace International*, juillet 2012, (pièce USA-367).
[3193] "Méaulte Site", site Web d'Aerolia, consulté le 10 novembre 2012, (pièce USA-469).

avancée de la voilure {de l'A350XWB} … combine des améliorations aérodynamiques déjà validées sur l'A380".[3194]

- des documents tirés du site Web d'Airbus fin 2012, indiquant qu'Airbus "a été la première à utiliser des composites et d'autres matériaux avancés dans la conception et la fabrication aéronautiques" et "développait en permanence des technologies visant à accélérer la fabrication des composites".[3195]

- une présentation non datée d'Airbus apparemment consultée en ligne fin 2012 concernant les spécifications de l'A350XWB. Elle indique que "{f}aisant fond sur les technologies issues de l'Airbus A380, l'A350XWB sera doté de la même technologie des commandes de vol électriques" et que l'"avionique modulaire intégrée (IMA) équipant l'A380 sera améliorée".[3196]

iii Résumé des effets d'apprentissage sur le programme relatif à l'A350XWB

6.1747. À notre avis, les éléments de preuve examinés plus haut démontrent 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.

6.1748. L'A350XWB était un aéronef nouveau à de nombreux égards, en particulier en ce qui concerne son utilisation des matériaux composites pour la construction des ailes et du fuselage pressurisé. Ces nouveautés avaient eu certaines répercussions qui avaient obligé Airbus non seulement à modifier d'autres structures et systèmes sur l'A350XWB par rapport à ceux de ses LCA antérieurs, mais aussi à adopter de nouveaux outils et techniques de production pour construire l'A350XWB. Ainsi, il est évident que les nouveautés de l'A350XWB ont rendu l'expérience accumulée par Airbus avec ses programmes antérieurs de LCA moins applicable au programme relatif à l'A350XWB par rapport à un programme de LCA plus conventionnel. Cela ne veut toutefois pas dire que l'A350XWB n'a pas tiré parti des effets d'apprentissage imputables aux programmes de LCA antérieurs d'Airbus. En effet, comme nous l'avons constaté dans la procédure initiale, les "effets d'apprentissage" jouent un rôle important dans le développement et la production de LCA et sont fondamentaux pour forger la capacité de tout nouveau venu d'entrer en concurrence sur le marché. Comme nous l'expliquons plus en détail plus loin, bien qu'il soit nouveau à de nombreux égards par rapport aux programmes antérieurs d'Airbus, l'A350XWB ne faisait pas exception à cette caractéristique généralement reconnue de la branche de production de LCA.

6.1749. Avant de décrire les manifestations des effets d'apprentissage spécifiques pertinents, nous examinons deux séries générales d'arguments avancés par l'Union européenne. Nous rappelons que l'architecture de l'A350XWB n'a pas été figée avant avril 2009.[3197] L'Union européenne fait valoir que le Groupe spécial devrait donc ne pas tenir compte de tout élément de preuve antérieur à cette date indiquant qu'Airbus prévoyait d'appliquer les enseignements tirés des programmes de LCA antérieurs dans le programme relatif à l'A350XWB parce que les modifications en cours de la conception de cet aéronef pourraient invalider ces attentes, ce qui s'était produit dans certains cas.[3198] Dans ses communications, l'Union européenne explique à grands renforts de détails les différences entre des aspects du programme relatif à l'A350XWB et ceux de programmes de LCA antérieurs d'Airbus, des LCA eux-mêmes aux techniques de production utilisées pour les fabriquer. Il apparaît que la conséquence est que la présence de ces différences au final élimine ou du moins diminue considérablement la valeur probante des éléments de preuve – ou au moins des éléments de preuve antérieurs au figement de l'architecture de l'A350XWB – indiquant qu'il était attendu que ces aspects du programme relatif à l'A350XWB tirent parti des effets d'apprentissage.

[3194] "A350XWB – Technology", site Web d'Airbus, consulté le 3 octobre 2012, (pièce USA-427).
[3195] "Innovative Materials", site Web d'Airbus, consulté le 10 novembre 2012, (pièce USA-473).
[3196] "Airbus A350 XWB Specifications", site Web Bintang.site11.com, consulté le 10 novembre 2012, (pièce USA-468).
[3197] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 50.
[3198] Voir la réponse de l'Union européenne à la question n° 47 du Groupe spécial, paragraphes 197 à 207.

6.1750. À notre avis, cette conséquence est faible. Nous ne doutons pas que bon nombre, et peut-être la plupart, des aspects du programme relatif à l'A350XWB comportent des différences par rapport à ceux de programmes de LCA antérieurs d'Airbus et que la description détaillée et l'explication de ces différences rempliraient des pages et des pages. Mais les similitudes et les différences existant entre les programmes LCA ne s'excluent pas mutuellement. Il n'est pas non plus impossible qu'une "différence" ou une "nouveauté" en elle-même soit, au moins en partie, le produit d'effets d'apprentissage. En effet, comme la raison et la logique le laissent entendre, et comme les éléments de preuve susmentionnés le confirment, de nombreux aspects "différents" de l'A350XWB ont tiré parti de certains processus d'évolution imputables aux programmes de LCA précédents d'Airbus. En d'autres termes, même lorsqu'elle a été confrontée à de nouveaux défis pour la conception, le développement ou la production de l'A350XWB, Airbus n'était pas partie de rien, mais avait tiré parti de décennies d'expérience des LCA obtenue grâce aux effets de l'AL/FEM. Par conséquent, pour réfuter effectivement les éléments de preuve indiquant qu'il était attendu que le programme relatif à l'A350XWB tirerait parti des effets d'apprentissage résultant de l'expérience acquise par Airbus avec ses programmes de LCA antérieurs, et montrant en outre qu'il y avait des différences entre les aspects en cause, l'Union européenne doit aussi expliquer en quoi ces différences réduisaient à néant l'attente initiale selon laquelle il y aurait des effets d'apprentissage bénéfiques en ce qui concerne ces aspects, chaque fois que cette attente était exprimée. L'Union européenne n'a toutefois pas effectué cette dernière étape cruciale dans de nombreux cas. En outre, même si les avantages attendus de certains effets d'apprentissage ne se concrétisaient pas au final, Airbus aurait à l'évidence été capable de poursuivre le programme relatif à l'A350XWB de manière plus confiante en présence de ces attentes que ce n'aurait été le cas en leur absence. De cette façon, ces effets d'apprentissage auraient néanmoins été avantageux pour Airbus dans une certaine mesure.

6.1751. L'Union européenne essaie en outre de minimiser l'importance des effets d'apprentissage pertinents en faisant valoir ce qui suit:

> Dans les rares circonstances où il y a des similitudes entre les technologies de l'A350XWB et celles des aéronefs précédents, elles sont limitées et insignifiantes par rapport aux difficultés d'ingénierie qu'Airbus a maîtrisées avec succès s'agissant de la conception, de l'intégration et de la production du nouveau fuselage en composites, des nouvelles ailes en composites et des nouveaux systèmes de l'A350XWB.[3199]

6.1752. En d'autres termes, puisque les caractéristiques "principales" de l'A350XWB (par exemple le fuselage et les ailes) présentent de "grandes" différences par rapport aux LCA antérieurs d'Airbus, et que seules les caractéristiques "secondaires" présentent de "petites" similitudes avec les LCA antérieurs d'Airbus, ces dernières similitudes sont donc insignifiantes aux fins d'une analyse du lien de causalité. Nous jugeons que cela n'est pas convaincant pour trois raisons. Premièrement, attacher de l'importance aux caractéristiques des LCA de cette manière relative est d'un intérêt limité pour le type d'analyse du lien de causalité à laquelle nous procédons actuellement. Cela tient au fait que notre tâche consiste à déterminer si les effets d'apprentissage avaient une incidence *globale* importante sur le programme relatif à l'A350XWB. La présence de nouveautés plus importantes ou plus coûteuses est d'une pertinence conceptuelle limitée pour régler cette question, en particulier si l'on considère à quel point le programme relatif à l'A350XWB a été coûteux et complexe globalement. Deuxièmement, nous ne pensons pas que les similitudes entre certaines caractéristiques de l'A350XWB et celles de LCA antérieurs d'Airbus sont toujours petites ni que l'importance de ces caractéristiques est insignifiante. Enfin, l'argument de l'Union européenne ignore les éléments de preuve indiquant que les expériences antérieures d'Airbus en matière de LCA ont aidé cette société à créer des caractéristiques même "nouvelles".

6.1753. Nous passons maintenant aux types spécifiques d'effets d'apprentissage pour lesquels nous estimons que les éléments de preuve démontrent qu'ils ont bénéficié de manière importante au programme relatif à l'A350XWB. Cet examen devrait être lu comme ayant été éclairé par la description plus détaillée que nous avons faite plus haut des éléments de preuve concernant les effets d'apprentissage. Nous soulignons que, pour tirer les conclusions ci-après, nous nous appuyons fortement sur les propres documents et déclarations de responsables d'Airbus et d'EADS.

[3199] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1170.

6.1754. Premièrement, Airbus a acquis un *savoir-faire en matière de gestion* avec ses programmes de LCA subventionnés antérieurs. Le Groupe spécial initial et l'Organe d'appel ont tous deux reconnu le principe selon lequel un constructeur de LCA expérimenté comprendra comment construire un LCA mieux qu'un nouveau constructeur de LCA, limitant ainsi les risques et les coûts. Dans la présente procédure de mise en conformité, nous estimons que la déclaration de M. Schneider a réaffirmé de manière convaincante ce principe tel qu'il est applicable même dans le contexte d'un programme comme celui de l'A350XWB, qui présente des différences importantes par rapport aux programmes de LCA d'Airbus antérieurs. Le dossier contient également des exemples spécifiques concrets de la façon dont Airbus a utilisé l'expérience qu'elle a acquise avec des LCA antérieurs et qui l'a aidée à planifier et mettre à exécution le développement de l'A350XWB. Cela inclut les enseignements qui transparaissent de manière manifeste des RCES figurant dans l'analyse de rentabilité de l'A350XWB[3200], des éléments de preuve indiquant qu'Airbus modifierait ses processus de conception et d'essais pour éviter les problèmes qu'elle avait rencontrés sur l'A380, et des éléments de preuve indiquant que l'expérience antérieure d'Airbus en matière de gestion a contribué à sa capacité d'instituer ses nouveaux processus de développement.[3201] Nous notons en outre l'explication figurant dans la déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB selon laquelle le développement de l'A350XWB a en fait commencé en 2004, c'est-à-dire pendant la phase de développement de l'A350 original et bien avant que l'A350XWB n'ait même été dévoilé à la mi-2006.[3202] En outre, la réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB décrit comment Airbus a utilisé le même logiciel, appelé CATIA, pour concevoir l'A350XWB ainsi que ses LCA antérieurs.[3203]

6.1755. Le programme relatif à l'A350XWB a aussi tiré parti dans une certaine mesure de l'*infrastructure et des ressources en ingénierie préexistantes* d'Airbus utilisées aux fins de LCA qui n'auraient pas été développés et mis sur le marché en l'absence d'AL/FEM. Les éléments de preuve indiquent qu'Airbus a réutilisé des installations préexistantes dans le cadre du programme relatif à

[3200] Voir, par exemple, la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, (pièce EU-130) (RCES), diapositives 43 (deux encadrés en bas de la diapositive, les titres en gras et les premiers points de chaque), 45 (deuxième point, troisième sous-point), 55 (premier point), 80 (texte accompagnant les première et deuxième en-têtes soulignées) et 91 (troisième point).

[3201] Voir, par exemple, Emma Vandore, "Airbus A350 development on track" *The Associated Press*, 14 janvier 2009, (pièce USA-139); "Airbus Says Wiring Issues Resolved For A380", *Aero-news Network*, 23 janvier 2007, (pièce USA-146); "Noel Forgeard and the A380", *Commercial Aviation Report*, 15 janvier 2007, (pièce initiale US-297), (pièce USA-148); Sebastian Steinke, "A380 cable problems threaten Airbus", *Flug Revue*, décembre 2006, (pièce initiale US-298), (pièce USA-149); Pilita Clark et Peggy Hollinger, "Gallois unperturbed by pessimists", *Financial Times*, décembre 2009, (pièce USA-150); Tim Robinson, "Winning the X(WB) factor", *Aerospace International*, juillet 2012, (pièce USA-367); Andrea Rothman, "Airbus vows computers will speak same language after A380 delay", Bloomberg, 28 septembre 2006, (pièce USA-430); David Pearson, "Supply chain continuity is main risk for Airbus A350 Program", *The Wall Street Journal*, 17 janvier 2012, (pièce USA-431); John Ostrower, "A350 is a study in lessons learned by Airbus on A380", *Flightglobal News*, 11 mai 2010, (pièce USA-432); et Harry Suhartono et Tim Hepher, "Airbus learns from A380 saga", Reuters, 15 février 2012, (pièce USA-433). Nous notons l'argument de l'Union européenne quant à la raison pour laquelle les effets d'apprentissage pertinents ne pouvaient pas résulter de l'expérience acquise par Airbus avec les fissures des ailes de l'A380. (Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 21). À notre avis, cet argument a peu de poids. Même si les fissures des ailes de l'A380 aient pu être un problème spécifique à la conception, elles ont néanmoins alerté Airbus au sujet des risques généraux posés par des problèmes thermiques pour les nouvelles conceptions de voilure. En outre, nous jugeons peu convaincant l'idée de l'Union européenne selon laquelle puisque les fissures des ailes de l'A380 avaient seulement été découvertes après que la conception de l'A350XWB avait été figée, Airbus n'aurait pas utilisé ces connaissances pour éviter des problèmes similaires si elle avait pensé qu'ils pourraient se produire à tout stage du processus de conception ou de production.

[3202] Voir, par exemple, la déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 15. Bien qu'il n'ait pas été constaté que l'A350 original était un LCA subventionné, cette déclaration renforce encore le principe selon lequel Airbus peut acquérir une expérience utile, ce qui a été effectivement le cas, avec certains programmes de LCA antérieurs à l'A350XWB qui étaient différents à plusieurs égards importants.

[3203] Voir, par exemple, la réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 32. La déclaration explique aussi que: a) Airbus a utilisé une version différente de CATIA pour concevoir l'A350XWB, et b) a procédé à des ajustements supplémentaires du logiciel pour pouvoir l'utiliser pour le programme relatif à l'A350XWB, comme Airbus l'avait fait pour CATIA en ce qui concerne des programmes de LCA antérieurs. Cependant, des versions différentes d'un même logiciel ont certainement des points communs qui seraient bien connus de quelqu'un l'ayant déjà utilisé. En outre, une expérience antérieure du maniement du logiciel est certainement un avantage pour une société qui souhaite l'utiliser à nouveau.

l'A350XWB.[3204] En outre, certains éléments de preuve montrent 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.[3205] En outre, il y a des éléments de preuve indiquant qu'Airbus avait la capacité de réaffecter certaines ressources existantes d'autres programmes de LCA au programme relatif à l'A350XWB, ce qui permet donc à Airbus de s'épargner le temps et les dépenses qui auraient été consacrés à obtenir ces ressources auprès de sources extérieures.[3206]

6.1756. Le programme relatif à l'A350XWB a aussi tiré parti de l'*expérience* acquise par Airbus *en matière de matériaux composites*. Il n'est pas contesté que l'A350XWB a été le premier LCA d'Airbus à utiliser des matériaux composites dans une telle mesure, ce qui est dû principalement au fait que cet aéronef est le premier LCA d'Airbus à avoir une voilure en composites et un fuselage pressurisé en composites. Cependant, les compétences et la confiance qu'avait Airbus s'agissant de l'utilisation de matériaux composites dans une telle mesure n'étaient pas fondées sur rien, mais résultaient en partie de son expérience évolutive autoproclamée en matière de structures et matériaux composites. Les documents d'Airbus décrivent comment cette société a eu recours au fil du temps et de façon progressive à des structures composites pour ses LCA, utilisant des structures plus petites et non pressurisées (c'est-à-dire des structures relativement simples) pour ses premiers LCA, et en ajoutant peu à peu des structures composites à ses programmes de LCA ultérieurs pour finalement avoir recours à des structures composites plus grandes et pressurisées (c'est-à-dire des structures plus complexes) dans le cadre du programme relatif à l'A350XWB.[3207] Certains de ces documents vantent cette expérience dans le contexte de l'examen du programme relatif à l'A350XWB, en particulier.[3208] La déclaration de M. Schneider décrit de manière analogue la valeur de l'expérience évolutive d'Airbus en matière de matériaux composites.[3209] En outre, les propres documents d'Airbus donnent un exemple concret des avantages liés aux expériences antérieures d'Airbus en matière de composites, expliquant que l'installation d'Airbus à Nantes avait acquis des connaissances spécialisées concernant les matériaux composites du moins en partie grâce à l'expérience qu'elle avait acquise dans le cadre de programmes de LCA d'Airbus antérieurs, et qu'elle avait appliqué ces connaissances au programme relatif à l'A350XWB.[3210]

[3204] Voir, par exemple, la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, (pièce EU-130) (RCES), diapositive 57 (troisième point, deuxième sous-point); et la déclaration relative à la production de l'A350XWB, (pièce EU-129) (RCC/RCES), paragraphe 13. Certains éléments de preuve indiquent qu'Airbus a utilisé ses propres installations de soufflerie pour le développement de l'A350XWB. (Voir Olivier Criou, "A350XWB Family and Technologies", présentation d'Airbus à l'Université de sciences appliquées de Hamburg, 20 septembre 2007, (pièce USA-463) (notant que les essais en soufflerie ont eu lieu dans des installations d'Airbus))

[3205] Voir, par exemple, "Airbus centres of excellence", site Web d'Airbus, consulté le 21 mai 2012, (pièce USA-306); et "Méaulte Site", site Web d'Aerolia, consulté le 10 novembre 2012, (pièce USA-469).

[3206] Voir, par exemple, la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, (pièce EU-130) (RCES), diapositives 78 (premier et quatrième encadrés en grisé en haut de la diapositive), 82 (texte accompagnant l'alinéa "a)") 84 (texte accompagnant l'alinéa "a)"), et 91 (premier et deuxième points). Voir aussi le communiqué de presse d'Airbus, "A300, A310 Final Assembly To Be Completed by July 2007", 7 mars 2006, (pièce EU-116) (indiquant que des ressources en ingénierie consacrées antérieurement aux programmes relatifs à l'A300 et à l'A310 pourraient être réaffectées au programme relatif à l'A350 original).

[3207] Voir, par exemple, Fabrice Brégier, directeur d'exploitation, Airbus, "Power8 and A350XWB Updates", diapositives tirées de la présentation d'EADS, Paris, 20 juin 2007, (pièce USA-143); Olivier Criou, "A350XWB Family and Technologies", présentation d'Airbus à l'Université de sciences appliquées de Hamburg, 20 septembre 2007, (pièce USA-463); "Innovative Materials", site Web d'Airbus, consulté le 10 novembre 2012, (pièce USA-473); et "Evolution composite application at Airbus", diapositive tirée de la présentation d'Airbus intitulée "Composite Training", VPD Conference, 17 octobre 2007, (pièce USA-493). Voir aussi Guy Hellard et Roland Thévenin, "Composites in Airbus: a long story of innovations and experiences", présentation d'Airbus, Global Investor Forum 2008, (pièce EU-189/USA-440 (présentée deux fois)), diapositives 4-6 et 24.

[3208] Voir aussi, par exemple, Tim Robinson, "Winning the X(WB) factor", *Aerospace International*, juillet 2012, (pièce USA-367) (expliquant comment l'A350XWB tirerait parti des travaux antérieurs d'Airbus en matière de matériaux composites).

[3209] Voir, par exemple, la déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphes 22 à 29.

[3210] Voir, par exemple, "Airbus centres of excellence", site Web d'Airbus, consulté le 21 mai 2012, (pièce USA-306). Nous notons en outre l'explication figurant dans la déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB selon laquelle l'A350XWB avait tiré parti du fait qu'Airbus "développait de manière continue depuis

6.1757. En outre, s'agissant de ses *caractéristiques structurelles spécifiques*, l'A350XWB a tiré parti de l'expérience antérieure d'Airbus en matière de LCA. Airbus concède que certains composants de l'A350XWB étaient, au moins en partie, dérivés de composants utilisés sur les précédents modèles de LCA, comme **[***]**[3211], **[***]**[3212], **[***]**[3213], le recours pour le poste de pilotage à une configuration à six fenêtres[3214], et les entrées d'air des moteurs.[3215] En outre, les documents d'Airbus indiquent que la voilure de l'A350XWB a tiré parti des conceptions aérodynamiques de l'A380.[3216] De surcroît, il est aussi concédé dans la déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB que le système hypersustentateur des ailes de l'A350XWB comporte certaines similitudes avec celui de l'A380.[3217]

6.1758. De même, les *systèmes embarqués* de l'A350XWB ont tiré parti de l'expérience antérieure d'Airbus en matière de LCA. Cela incluait: les générateurs à fréquence variable, l'utilisation de deux circuits hydrauliques, des niveaux de pression hydraulique spécifiques[3218], la technologie des commandes de vol électriques, l'avionique modulaire intégrée, un poste de pilotage commun, l'architecture des commandes de vol[3219], le cockpit interactif, les collimateurs tête haute du cockpit, le système d'instruments combinés de secours, l'avionique, le circuit d'air, le système

---

2004 des technologies fondées sur les composites", c'est-à-dire avant même que l'A350XWB ait été dévoilé à la mi-2006. (Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 15). Bien qu'il n'ait pas été constaté que l'A350 original était subventionné, cela prouve aussi que le programme relatif à l'A350XWB pouvait tirer parti, ce qui a été effectivement le cas, de l'expérience acquise par Airbus en matière de matériaux composites dans le contexte d'un programme de LCA antérieur différent.

[3211] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 31; et réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 35.

[3212] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 32; et réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 26.

[3213] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 33; et réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 35. Voir aussi Max Kingsley-Jones, "Airbus confirms switch to A380 style nose for A350XWB", *Flight Global*, 21 septembre 2007, (pièce USA-467). Nous notons aussi qu'Airbus indique que la roulette de nez à extension vers l'avant de l'A350XWB est installée en série sur les LCA d'Airbus et de Boeing, et que les sections avant à la fois de l'A350XWB et de l'A380 sont fabriquées en métal, bien que certains nouveaux métaux "avancés" associés à des panneaux en composites soient utilisés pour le nez de l'A350XWB. (Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphes 27 et 28)

[3214] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 33; et réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 27.

[3215] Déclaration de M. Schneider, (pièce USA-354) (RCC), paragraphe 26; et réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 23. Voir aussi "Airbus' "Silent Secret" to Engine Noise Reduction", *Netcomposites*, 2 septembre 2005, (pièce USA-464).

[3216] "A350XWB – Technology", site Web d'Airbus, consulté le 3 octobre 2012, (pièce USA-427).

[3217] Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 107.

[3218] Il est concédé dans la réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB que les circuits hydrauliques de l'A350XWB et de l'A380 fonctionnent tous deux à une pression de 5 000 psi. (Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), note de bas de page 22. Voir aussi "A350XWB – Technology", site Web d'Airbus, consulté le 3 octobre 2012, (pièce USA-427)).

[3219] Il est allégué dans la réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB que cet aéronef est équipé d'un système 2H*1E*. (Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), paragraphe 17). Cela contredit ce qui est indiqué dans la déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, à savoir que l'A350XWB est équipé d'un système 2H2E. (Déclaration de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-18) (RCC/RCES), paragraphe 128). L'Union européenne n'explique pas cette contradiction. D'autres éléments de preuve indiquent que l'A350XWB serait équipé d'un système 2H2E. (Voir, par exemple, la présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, (pièce EU-130) (RCES), diapositive 20; "Taking the lead: the A350 XWB", présentation d'EADS/Airbus, 4 décembre 2006, (pièce EU-106); et Max Kingsley-Jones, "Paris Air Show: A350 XWB ready to rock", *FlightGlobal News*, 5 juin 2009, (pièce USA-428).) S'agissant de la réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, il y est indiqué que la pièce EU-106 contient une "erreur typographique", mais il n'est pas précisé de quelle erreur il s'agit. (Réfutation de l'ingénieur en chef de l'A350XWB, (pièce EU-128) (RCC/RCES), note de bas de page 21). Cependant, même si l'erreur alléguée était la suivante: "architecture de commandes de vol avec 2 circuits hydrauliques / 1 circuit électrique (2H/1E)" "{é}prouvée lors des essais en vol de l'A380" ("Taking the lead: the A350 XWB", présentation d'EADS/Airbus, 4 décembre 2006, (pièce EU-106)), il n'apparaît pas que cela défende la cause de l'Union européenne. Nous notons en outre que, d'après les documents d'Airbus consultés en ligne en 2012, "le concept éprouvé sur l'A380 est l'utilisation de *deux* circuits *hydrauliques*". ("A350XWB – Technology", site Web d'Airbus, consulté le 3 octobre 2012, (pièce USA-427) (pas d'italique dans l'original). Ainsi, il se peut qu'il ne soit pas pertinent de savoir si l'A350XWB était équipé d'un ou deux circuits *électriques*. En fait, la similitude importante pertinente peut être l'utilisation de 2 circuits *hydrauliques*. En tout état de cause, comme il a été indiqué, peu importe le nombre de circuits électriques équipant les systèmes de l'A350XWB, les éléments de preuve montrent que ces systèmes ont tiré parti de l'expérience acquise par Airbus avec les systèmes similaires de l'A380.

informatique, la fonction de freinage "brake to vacate" et le système de navigation aéroportuaire.[3220]

6.1759. Nous avons en outre peu de doutes quant au fait qu'Airbus avait tiré parti de son expérience antérieure en matière de LCA s'agissant de la capacité de *commercialiser effectivement* ses LCA, comme il était décrit dans la déclaration de M. Bair. Comme il a été reconnu dans la procédure initiale, "les obstacles à l'entrée sur le marché des LCA sont énormes. Le soutien à la conception, aux essais, à la certification, à la production, à la *commercialisation* et {à l'}après-vente accordé pour les LCA est extrêmement complexe et onéreux".[3221] Nous rappelons en outre dans ce contexte que même au terme de décennies d'expérience en matière de programmes de LCA, le programme d'Airbus relatif à l'A380 s'est heurté à des difficultés importantes. Ces problèmes viennent nous rappeler avec insistance les risques auxquels les acheteurs s'exposent lorsqu'ils achètent des LCA même à des constructeurs de confiance ayant à leur actif de bons résultats avérés. Nous rappelons aussi l'examen que nous avons fait plus haut dans la section du présent rapport concernant la question de savoir si les contrats concernant l'A350XWB confèrent un avantage à Airbus s'agissant des risques considérables de commercialisation liés au programme relatif à l'A350XWB. Il apparaît donc que l'explication figurant dans la déclaration de M. Bair selon laquelle les acheteurs sont moins enclins à acheter des LCA complexes à des constructeurs non expérimentés est entièrement raisonnable et n'a pas été réfutée de façon importante. Ainsi, la position pré-existante d'Airbus sur le marché n'avait pu être qu'un avantage dans le cadre des efforts faits par cette société pour commercialiser l'A350XWB, qui est complexe et présente des risques.

6.1760. À notre avis, ces considérations montrent que les effets d'apprentissage liés aux subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB avaient une large portée et étaient importants, et que leur accumulation est centrale et essentielle pour la capacité d'Airbus de lancer et mettre sur le marché l'A350XWB comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait.[3222]

[3220] Voir, par exemple, Fabrice Brégier, directeur d'exploitation, Airbus, "Power8 and A350XWB Updates", diapositives tirées de la présentation d'EADS, Paris, 20 juin 2007, (pièce USA-143); communiqué de presse d'EADS, "A350 XWB Family Receives Industrial Go-Ahead", 1er décembre 2006, (pièce USA-145); Harry Nelson, pilote d'essais expérimentaux, "A350 and NEO update", présentation d'Airbus, avril 2012, (pièce USA-379); "A350XWB – Technology", site Web d'Airbus, consulté le 3 octobre 2012, (pièce USA-427); Max Kingsley-Jones, "Paris Air Show: A350 XWB ready to rock", *FlightGlobal News*, 5 juin 2009, (pièce USA-428); Bill Carey, "A350: Extra Wide Responsibility" *Avionics Magazine*, 1er juin 2009, (pièce EU-406/USA-429 (présentée deux fois)); "Airbus A350 XWB Specifications", site Web Bintang.site11.com, consulté le 10 novembre 2012, (pièce USA-468); David Learmount, "A350 avionics to expand on A380 systems", *Flightglobal News*, 24 juillet 2007, (pièce USA-471); "Taking the lead: the A350 XWB", présentation d'EADS/Airbus, 4 décembre 2006, (pièce EU-106); et présentation de l'analyse de rentabilité de l'A350XWB, (pièce EU-130) (RCES), diapositives 11, 20 et 23. Nous notons que, à plusieurs reprises, l'Union européenne fait valoir que certaines structures et systèmes de l'A350XWB sont installés en série sur l'ensemble des LCA d'Airbus ou disponibles sur le marché. Cependant, nous considérons que la communité entre tous les LCA d'Airbus est un élément de preuve direct de l'existence d'effets d'apprentissage. En outre, la mesure dans laquelle une caractéristique particulière est disponible sur le marché n'enlève rien à l'expérience antérieure acquise par Airbus s'agissant de cette caractéristique.

[3221] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1981. (pas d'italique dans l'original)

[3222] Nous notons qu'il paraît difficile d'attribuer de façon susbtantielle le même degré d'importance à l'un quelconque des effets d'apprentissage résultant des subventions AL/FEM pour l'A300 et l'A310. Il apparaît généralement que les composants et systèmes spécifiques de l'A350XWB qui, selon nos constatations, ont tiré parti des effets d'apprentissage sont des dérivés de composants et de systèmes similaires utilisés dans des programmes de LCA d'Airbus plus récents comme l'A380. En outre, il apparaît plus raisonnablement que les effets d'apprentissage restants que nous avons reconnus, bien qu'ils soient plus généralisés et difficiles à attribuer à un LCA spécifique antérieur à l'A350XWB, se rapportent à des LCA d'Airbus plus récents. Par exemple, étant donné l'ancienneté des programmes relatifs à l'A300 et à l'A310, le savoir-faire en matière de gestion, les connaissances en matière de commercialisation, l'expérience des technologies composites, et l'infrastructure et les compétences en matière d'ingénierie acquis avec ces programmes avaient probablement été supplantés par des effets d'apprentissage similaires accumulés à partir des expériences acquises par Airbus dans le cadre de programmes de LCA ultérieurs. Cela est le cas même si nous trouvons certains éléments de preuve du dossier indiquant qu'Airbus pourrait réaffecter au programme relatif à l'A350XWB certaines ressources en matière d'ingénierie consacrées précédemment aux programmes relatifs à l'A300 et à l'A310. (Voir le communiqué de presse d'Airbus, "A300, A310 Final Assembly To Be Completed by July 2007", 7 mars 2006, (pièce EU-116) (indiquant que des ressources en matière d'ingénierie consacrées précédemment aux programmes relatifs à l'A300 et à l'A310 pourraient être réaffectées au programme relatif à l'A350 *original*).)

b Effets financiers

6.1761. Dans la présente sous-section, nous évaluons la mesure dans laquelle le programme relatif à l'A350XWB a tiré parti des effets financiers résultant de l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB. Les États-Unis présentent des arguments et des éléments de preuve indiquant un certain nombre d'effets financiers spécifiques desquels, selon les allégations, le programme relatif à l'A350XWB a tiré parti.[3223] En particulier, ils soutiennent que l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB a rendu EADS plus attractive pour les investisseurs en raison de certains effets qu'elle aurait eus, selon les allégations, sur la valeur de l'entreprise EADS et sur son rendement des capitaux engagés (RCE).[3224] En outre, selon les États-Unis, le programme relatif à l'A350XWB a aussi tiré de l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB parce que la structure de l'AL/FEM "a protégé Airbus des crises liées au programme relatif à l'A380 et de la situation difficile à laquelle elle était confrontée avec ses programmes relatifs à l'A340", facilitant ainsi le lancement par Airbus de l'A350XWB.[3225] De surcroît, les États-Unis font aussi valoir que si Airbus avait financé tous ses LCA antérieurs à l'A380 avec un financement aux conditions du marché au lieu de l'AL/FEM, Airbus aurait eu un fardeau de la dette qui aurait rendu impossible le lancement de l'A350XWB au moment où elle l'a fait.[3226] Enfin, ils estiment que dans la mesure où Airbus a utilisé ses propres fonds pour financer le programme relatif à l'A350XWB, ces fonds provenaient des recettes générées par les ventes de LCA antérieurs qui n'auraient très probablement pas existé en l'absence d'AL/FEM.[3227] Nous examinons l'une après l'autre chacune des affirmations des États-Unis.

i Valeur de l'entreprise

6.1762. Les États-Unis font valoir que l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB a rendu EADS plus attractive pour les investisseurs en ayant une incidence positive sur la valeur de l'entreprise EADS. Ils affirment qu'une méthode admise de calcul des résultats d'une société consiste à comparer ses bénéfices avant intérêts et impôts avec la valeur de l'entreprise. Les États-Unis allèguent que, selon cette méthode, étant donné deux sociétés avec des bénéfices avant intérêts et impôts identiques, il apparaîtra que la société ayant une valeur d'entreprise plus faible affiche de meilleurs résultats et est donc plus attractive pour les investisseurs. Ils font en outre valoir que les particularités structurelles de l'AL/FEM permettent à EADS d'exclure la valeur de l'AL/FEM non versée de la valeur de l'entreprise – alors qu'EADS devrait inclure la valeur non versée d'un prêt commercial – ce qui réduit artificiellement la valeur de l'entreprise sans affecter ses bénéfices avant intérêts et impôts.[3228] Les États-Unis prennent donc note d'une présentation des investisseurs d'EADS datant d'avril 2009 dans laquelle il est indiqué, dans la partie pertinente, que la valeur de l'entreprise EADS était de 2,6 milliards d'euros si l'on n'inclut pas le montant restant alors à verser au titre de l'AL/FEM (à savoir 4,9 milliards d'euros) et de 7,5 milliards d'euros si l'on inclut ce montant non versé.[3229]

6.1763. Nous pensons que les États-Unis ont étayé de manière insuffisante leur argument. Nous notons que la présentation même des investisseurs sur laquelle les États-Unis s'appuient dans ce contexte inclut la valeur de l'entreprise EADS *avec et sans* l'AL/FEM non versée, ce qui laisse aux investisseurs le choix d'utiliser l'une ou l'autre. Nous ne trouvons en outre aucun élément de preuve, et n'avons aucune raison de croire, que des investisseurs du type de ceux qui voudraient analyser certains aspects des résultats financiers d'EADS, comme ses bénéfices avant intérêts et impôts et la valeur de l'entreprise, ne tiendraient pas compte de l'AL/FEM non versée comme ce type d'investisseur le jugerait le plus approprié.

[3223] Nous notons que certains de ces effets financiers allégués vont au-delà des effets financiers que le Groupe spécial initial et l'Organe d'appel avaient énoncés dans la procédure initiale.

[3224] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 355 à 357.

[3225] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 372.

[3226] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 543 à 545.

[3227] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 373 et 374.

[3228] Réponse des États-Unis à la question n° 120 du Groupe spécial, paragraphes 41 à 43.

[3229] Gerard Adsuar, Directeur exécutif, financement et trésorerie, EADS, "Cash Drivers and Enterprise Value", présentation d'EADS, Global Investor Forum, 1er et 2 avril 2009, (pièce USA-33). L'expression "avances remboursables" est en fait utilisée dans la présentation, mais il apparaît que l'Union européenne admet que cette expression désigne l'AL/FEM. (Voir la première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1227 à 1233).

ii RCE

6.1764. Les États-Unis font valoir que l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB permet à EADS de modifier son RCE[3230] de façon à ce qu'elle paraisse plus attractive pour les investisseurs. Ils font valoir qu'en décembre 2011, le responsable de la stratégie et de la commercialisation d'EADS a comparé le RCE d'EADS en 2010 avec le RCE d'autres grandes sociétés des secteurs de l'aérospatiale et de la défense.[3231] Les États-Unis allèguent que, ce faisant, "il a dû rendre EADS "comparable" à ces autres sociétés en retirant l'AL/FEM – dont la majeure partie est destinée aux LCA d'Airbus – du rendement des capitaux d'EADS."[3232] Ils affirment que le RCE d'EADS ainsi obtenu était de 5%, ce qui est inférieur au coût moyen pondéré du capital d'EADS et d'Airbus en 2010.[3233] Ils font valoir que ce rapport est "un indicateur du fait que, sans l'AL/FEM, EADS détruit de la valeur au lieu d'en créer pour ses investisseurs commerciaux."[3234] Les États-Unis font valoir qu'EADS, en tant qu'entreprise non subventionnée détruisant de la valeur ne serait pas concurrentielle sur le long terme.[3235]

6.1765. L'Union européenne répond que les États-Unis ont mal interprété les faits pertinents. Elle affirme que le RCE d'EADS "n'est *pas* tombé au-dessous de son coût du capital lorsque les effets du FEM ont été retirés des bénéfices. En fait, pour la seule année considérée dans la présentation faite à cette conférence d'investisseurs – à savoir 2010 – le RCE d'EADS était inférieur à son coût du capital avec ou sans FEM."[3236] Elle fait valoir que cette baisse était due principalement à l'affaiblissement du dollar américain en 2010 et aux fortes dépenses de développement d'EADS au cours de cette même année, deux facteurs qui ont fait baisser les bénéfices déclarés pour la période considérée.[3237] En outre, l'Union européenne affirme que "les effets du FEM ont été retirés de l'analyse, le FEM ayant été déduit du capital investi. Ainsi, la déduction du FEM a fait augmenter le RCE, et non l'inverse, comme l'affirment de manière erronée les États-Unis."[3238]

6.1766. Une fois encore, nous pensons que les États-Unis ont étayé de manière insuffisante leur argument. Ils ne signalent aucun élément du dossier indiquant que lorsqu'EADS présente son RCE aux investisseurs, elle exclut l'AL/FEM de ce calcul d'une telle façon que cela amènerait les investisseurs à croire à tort que le RCE d'EADS est plus élevé qu'il ne devrait l'être. En effet, la même présentation des investisseurs sur laquelle les États-Unis s'appuient dans ce contexte révèle que le RCE calculé "{e}xclut l'aide au lancement".[3239] Nous ne voyons en outre aucune raison de croire que, en présence d'une telle divulgation, les investisseurs du type de ceux qui analyseraient le RCE d'EADS ne tiendraient pas compte de l'AL/FEM non versée comme ce type d'investisseur le jugerait le plus approprié.[3240]

[3230] Le RCE d'une société est calculé en divisant ses bénéfices par ses capitaux investis. (Voir, de manière générale, Carliss Y. Baldwin, "Fundamental Enterprise valuation: Return on Investment Capital (ROIC)", Harvard Business School, 3 juillet 2002, (pièce initiale US-1322), (pièce USA-135).)

[3231] Marwan Lahoud, responsable de la stratégie et de la commercialisation, "Views on EADS Strategy and Value Creation", présentation d'EADS, Global Investor Forum, 15 et 16 décembre 2011, (pièce USA-13), diapositive 4.

[3232] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 356.

[3233] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 357.

[3234] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 357. (note de bas de page omise)

[3235] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 357.

[3236] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1235. (italique dans l'original; note de bas de page omise)

[3237] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1237 à 1239.

[3238] Première communication écrite de l'Union européenne, note de bas de page 1625.

[3239] Marwan Lahoud, responsable de la stratégie et de la commercialisation, "Views on EADS Strategy and Value Creation", présentation d'EADS, Global Investor Forum, 15 et 16 décembre 2011, (pièce USA-13), diapositive 4.

[3240] Nous notons en outre qu'il apparaît que l'explication de l'Union européenne selon laquelle l'inclusion de l'AL/FEM dans le capital investi d'EADS lors du calcul de son RCE le fait baisser davantage est inexacte. Cela tient au fait que, en raison de cette inclusion, il apparaîtrait qu'EADS obtiendrait les mêmes rendements avec davantage de capital investi, ce qui indique une utilisation moins efficiente du capital. Par conséquent, nous ne voyons aucune raison de douter de l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle, puisque EADS avait un RCE de 5% en 2010 si l'on *excluait* l'AL/FEM, si EADS avait *inclus* le solde de l'AL/FEM restant à débourser dans le calcul de son RCE, le RCE ainsi obtenu aurait été de façon similaire inférieur au coût moyen pondéré du capital d'EADS et d'Airbus pour 2010. (Voir généralement Stephen A. Ross, Randolph W. Westerfield, Jeffrey Jaffe, *Corporate Finance*, 7ème édition (McGraw Hill, October 2002), pages 343 à 345, (pièce USA-134) (expliquant le calcul et l'importance du RCE); et Carliss Y. Baldwin, "Fundamental Enterprise valuation: Return

iii Atténuation des problèmes liés aux programmes relatifs à l'A380 et à l'A340

6.1767. Les États-Unis font valoir que les modalités de remboursement différé et en fonction des livraisons des soldes non versés d'AL/FEM antérieure à l'A350XWB restant à verser à Airbus protégeaient en partie cette dernière des retombées financières liées aux problèmes qu'Airbus a rencontrés avec ses programmes relatifs à l'A380 et à l'A340, facilitant ainsi le lancement de l'A350XWB par Airbus.[3241] Comme nous l'avons constaté dans la procédure initiale, les modalités de remboursement différé et en fonction des livraisons de l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB servent à déplacer vers les États membres une partie du risque financier lié aux programmes de LCA d'Airbus qui incombe à cette société. Nous ne doutons pas que ces modalités auraient aidé Airbus à mener de futurs programmes de LCA en limitant son exposition financière aux mauvais résultats potentiels de programmes de LCA comme l'A340 et l'A380. Toutefois, nous ne pensons pas que cette caractéristique "essentielle" des mesures d'AL/FEM était l'un de ses *effets indirects*.

iv Rapport de M. Wessels

6.1768. Les États-Unis font valoir que si Airbus avait lancé ses programmes de LCA subventionnés à l'aide d'un financement aux conditions du marché, le fardeau de la dette en résultant pour Airbus aurait été si important qu'il aurait empêché le lancement et le développement de l'A350XWB à n'importe quel moment pertinent. Dans ce contexte, les États-Unis présentent un rapport de M. David Wessels de la Wharton Business School (rapport de M. Wessels).[3242] 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.[3243] 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.[3244] L'Union européenne critique la méthode utilisée dans le rapport de M. Wessels pour calculer le fardeau de la dette hypothétique d'Airbus dans les circonstances supposées dans le rapport.[3245]

6.1769. Fondamentalement, le rapport de M. Wessels réaffirme ce que le Groupe spécial 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. Nous ne voyons aucune raison de remettre en question les constatations formulées initialement sur ce point. En outre, nous notons que le Groupe spécial initial a constaté que les mesures d'AL/FEM visant l'A380 étaient des subventions et que, par conséquent, les remplacer par un financement aux conditions du marché aurait été plus onéreux pour Airbus. Ainsi, les constatations pertinentes du Groupe spécial initial, confirmées par l'Organe d'appel et réaffirmées en substance dans le rapport de M. Wessels, nous amènent à conclure que, si Airbus avait financé tous ses LCA antérieurs à l'A350XWB avec un financement aux conditions du marché, le fardeau de la dette en résultant pour elle aurait rendu extrêmement difficile, et le plus probablement impossible, le lancement de l'A350XWB comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait.

v Recettes

6.1770. Nous rappelons que, au moment du lancement, Airbus projetait que les coûts non récurrents du programme relatif à l'A350XWB seraient de **[***]** euros, bien qu'il y ait des raisons de douter que cela représentait un chiffre fiable à l'époque. Ce coût projeté s'est ensuite élevé à 12 milliards d'euros à la date du premier contrat. Airbus et EADS étaient, bien sûr, chargées de financer la partie du programme relatif à l'A350XWB qui ne serait pas couverte par des fonds reçus au titre des mesures d'AL/FEM pour l'A350XWB ou couverte par des PPR, ce qui équivaut à des

on Investment Capital (ROIC)", Harvard Business School, 3 juillet 2002, (pièce initiale US-1322), (pièce USA-135) (same).)

[3241] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 372.

[3242] M. David Wessels, "Assessing Airbus' Capacity to Fund Large Scale Projects Without LA/MSF", 17 octobre 2012, (rapport de M. Wessels), (pièce USA-364).

[3243] Rapport de M. Wessels, (pièce USA-364), page 3.

[3244] Rapport de M. Wessels, (pièce USA-364), page 6.

[3245] Voir, par exemple, la deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1125 et 1126.

milliards d'euros, avec leurs propres ressources financières.[3246] Ces ressources financières – flux de recettes et montants cumulés des liquidités, en particulier – provenaient nécessairement en grande partie des ventes de LCA d'Airbus. Cela tient au fait que, en tant que constructeur de LCA, Airbus tire ses recettes principalement des ventes de LCA, et nous avons déjà établi précédemment dans le présent rapport l'importance d'Airbus pour EADS en tant qu'unité d'entreprise.[3247]

vi Résumé des effets financiers sur le programme relatif à l'A350XWB

6.1771. À notre avis, les éléments de preuve examinés plus haut démontrent que le programme relatif à l'A350XWB a considérablement tiré parti de deux des cinq effets financiers des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB, qui ont permis à Airbus de lancer tous ses programmes de LCA existants et de mettre sur le marché ces LCA – à savoir l'effet d'accroissement des recettes et l'effet de réduction de la dette.[3248]

c Effets de gamme et d'échelle

6.1772. L'importance des économies de gamme et d'échelle dans la branche de production de LCA a été examinée dans la procédure initiale, l'Organe d'appel ayant rappelé les constatations du Groupe spécial selon lesquelles ""{l}es économies d'échelle liées aux énormes coûts de développement irrécupérables donn{aient} aux entreprises en place un avantage compétitif considérable" et "{l}es effets d'apprentissage entraînent des économies d'échelle dynamiques qui renforcent encore cet avantage.""[3249] De même, l'Organe d'appel a aussi noté la constatation du Groupe spécial selon laquelle les ""économies de gamme et d'échelle statiques et dynamiques ("courbe d'apprentissage") réalisées dans le contexte d'un modèle de LCA … constitu{aient} une partie importante du développement et de la production d'autres modèles de LCA""[3250], ce qui fait qu'il est difficile pour un nouveau producteur d'entrer sur un seul segment du marché.[3251]

6.1773. Il apparaît que les affirmations des États-Unis concernant les effets de gamme et d'échelle des mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB sur cet aéronef s'appuient généralement sur ces constatations et d'autres constatations similaires sans qu'il soit fait référence à des éléments de preuve spécifiques quels qu'ils soient. Nous pouvons accepter que l'A350XWB a dû tirer parti des effets de gamme et d'échelle de l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB découlant de l'existence de modèles de LCA d'Airbus préexistants, mais le fait que les États-Unis n'ont pas

[3246] Nous notons que l'Union européenne affirme elle-même que, avec l'aide des fournisseurs partageant les risques/partenaires partageant les risques (FPR/PPR), Airbus et EADS ont financé elles-mêmes le programme jusqu'au moment où elles ont commencé à percevoir des fonds auxquels elles avaient le droit au titre des contrats d'AL/FEM pour l'A350XWB . (Première communication écrite de l'Union européenne (RCES), paragraphe 1128)

[3247] Voir plus haut les paragraphes 6.1641 et suivants (examinant cette question). La réponse générale donnée par l'Union européenne à l'argumentation des États-Unis concernant les recettes est qu'il n'est pas approprié que le Groupe spécial examine les effets de l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB dans la présente procédure de mise en conformité. (Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1098, 1131 et 1132). Nous avons déjà rejeté cette position.

[3248] Nous notons qu'il paraît difficile d'attribuer de façon importante ces effets financiers liés aux recettes aux programmes relatifs à l'A300 et à l'A310. Comme il a été décrit plus en détail plus haut, les dernières livraisons de l'A300-600 ont été effectuées en juillet 2007, la dernière livraison de l'A310 ayant eu lieu en 1998. Airbus a mis un terme à ces deux programmes en 2007 – peu après le lancement de l'A350XWB – moment auquel ils ont cessé de générer des recettes significatives pour Airbus. (Voir plus haut le paragraphe 6.1505. Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1622; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 183; et première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 168 et 172.) Il est donc logique que les recettes qu'Airbus a tirées de ces programmes se soient dissipées avec le temps et aient été remplacées par les recettes générées par les ventes de LCA ultérieurs d'Airbus, en particulier ceux qui sont commercialisés dans le cadre de programmes en cours.

[3249] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1276 (citant le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1717).

[3250] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1281 (citant le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1936).

[3251] Voir le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1269 (citant le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1717).

identifié spécifiquement ces effets en ce qui concerne l'A350XWB veut dire que nous ne pouvons donner à cette argumentation qu'un poids limité dans nos considérations.[3252]

d Conclusion concernant les effets indirects de l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB

6.1774. Sur la base de l'évaluation que nous avons faite plus haut des affirmations et des éléments de preuve des parties, nous constatons que les *effets indirects* de l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB ont été fondamentaux pour la capacité d'Airbus de lancer et développer le programme relatif à l'A350XWB. En particulier, nous avons constaté que les effets d'apprentissage résultant des programmes antérieurs à l'A350XWB qui n'auraient pas existé en l'absence de l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB étaient de large portée, importants et essentiels pour le programme relatif à l'A350XWB. De la même façon, les effets financiers de l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB, qui prenaient la forme d'une génération de recettes importantes au moyen de la vente des LCA d'Airbus et de coûts de financement réduits (entraînant une réduction du fardeau de la dette), ont aussi été indispensables pour le programme relatif à l'A350XWB. Si Airbus n'avait pas tiré parti de ces *effets indirects* des mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB, il ne fait pour nous aucun doute qu'il n'aurait pas été possible de lancer et de mettre sur le marché l'A350XWB.

6.1775. À notre avis, ces constatations confirment notre conclusion selon laquelle l'entité Airbus non subventionnée opérant dans les scénarios hypothétiques "improbables" à la fin de 2006 n'aurait pas pu lancer et mettre sur le marché l'A350XWB ou un LCA du type de l'A350XWB. Bien qu'il soit manifeste que, en raison de sa présence sur le marché à la fin de 2006 avec un, éventuellement deux, modèles de LCA, une entité Airbus non subventionnée opérant dans les scénarios hypothétiques improbables aurait généré ses propres effets d'apprentissage et ses propres recettes[3253], il ne fait pour nous aucun doute que cela aurait été loin d'être suffisant pour la mettre en position de lancer l'A350XWB ou un LCA du type de l'A350XWB. À cet égard, nous rappelons une nouvelle fois qu'une entité Airbus non subventionnée opérant dans les scénarios hypothétiques "improbables" aurait été un concurrent "beaucoup plus faible" "disposant au mieux d'une gamme plus limitée de modèles de LCA à offrir" que la société Airbus subventionnée qui *existait effectivement* à la fin de 2006. Elle aurait acquis une certaine expérience avec un LCA de type A320, et éventuellement, une expérience beaucoup plus limitée avec un LCA de type A330. L'entité Airbus non subventionnée "beaucoup plus faible" n'aurait pas eu la capacité de lancer et mettre sur le marché un LCA de type A380. Il est donc manifeste qu'une société Airbus non subventionnée n'aurait pas eu l'expertise technique ni les ressources financières dont disposait la véritable société Airbus qui opérait à la fin de 2006 du fait des *effets indirects de l'AL/FEM antérieure à l'A350XWB*. À notre avis, les technologies avancées et les concepts de nouvelle génération incorporés sur l'A350XWB auraient représenté un bon technologique bien trop important pour une société Airbus non subventionnée opérant dans les scénarios hypothétiques "improbables" en 2006. Par conséquent, nous constatons que notre évaluation des *effets indirects* des mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB sur cet aéronef confirme notre conclusion selon laquelle une société Airbus non subventionnée opérant dans les scénarios hypothétiques "improbables" n'aurait *pas* pu lancer et mettre sur le marché l'A350XWB ou un aéronef de type A350XWB.

Conclusion générale concernant les effets de l'AL/FEM "sur les produits" – A350XWB

6.1776. Nous rappelons que, compte tenu des scénarios hypothétiques "plausibles" adoptés dans la procédure initiale, l'A350XWB n'aurait pas pu être lancé à la fin de 2006 et mis sur le marché de la façon dont il l'a été, pour la simple raison qu'Airbus n'aurait pas existé en 2006; de plus, nous ne disposons pas d'éléments de preuve donnant à penser (et d'ailleurs, l'Union européenne ne fait pas valoir) qu'une société Airbus non subventionnée aurait commencé à exister à un moment quelconque par la suite. Par conséquent, selon les scénarios hypothétiques "plausibles" adoptés

[3252] Nous reconnaissons toutefois qu'il y a, dans une certaine mesure, une interdépendance et un chevauchement entre l'incidence des économies de gamme et d'échelle et les effets d'apprentissage et effets financiers. Ainsi, la mesure dans laquelle l'A350XWB a concrètement tiré parti des économies de gamme et d'échelle qui ont été rendues possibles par les mesures d'AL/FEM antérieures à l'A350XWB a probablement été prise en compte dans l'examen de ces deux types d'effets indirects que nous avons effectué plus haut.

[3253] Nous notons que, bien que nous ne sachions pas spécifiquement quel aurait été le fardeau de la dette d'une société Airbus "beaucoup plus faible", le financement des LCA aux conditions du marché entraînerait nécessairement un fardeau de la dette plus élevé par LCA *par rapport* au fardeau de la dette associé au financement des LCA sous la forme de subventions AL/FEM.

dans la procédure initiale, il ne fait aucun doute que l'A350XWB n'aurait pas pu être lancé et mis sur le marché en l'absence d'AL/FEM.

6.1777. Bien que nous estimions que nos vues sur le bien-fondé des arguments des parties dans le contexte des scénarios hypothétiques "plausibles" constituent une base suffisante pour trancher les questions pertinentes aux fins de cette partie de nos constatations dans le présent différend sur la mise en conformité[3254], conformément à l'approche adoptée dans la procédure initiale pour l'évaluation du bien-fondé des affirmations des États-Unis concernant les effets "sur les produits" allégués de l'AL/FEM, nous avons aussi dans cette partie de notre rapport examiné les effets de l'AL/FEM sur la capacité d'Airbus de lancer et mettre sur le marché l'A350XWB en utilisant les scénarios hypothétiques "*improbables*" comme point de départ de notre analyse. Nous avons constaté à cet égard que la société Airbus "beaucoup plus faible" qui existerait dans les scénarios hypothétiques "improbables" n'aurait pas pu lancer et mettre sur le marché l'A350XWB.

6.1778. Par conséquent, si nous utilisons l'ensemble des quatre scénarios hypothétiques adoptés dans la procédure initiale concernant les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB jusqu'à la fin de 2006 comme point de départ de notre analyse, il est manifeste que l'A350XWB n'aurait pas pu être lancé et mis sur le marché en l'absence d'AL/FEM.

Incidence des effets continus "sur les produits" des subventions AL/FEM sur les marchés de produits pertinents

Introduction

6.1779. Dans la précédente sous-section de notre analyse, nous avons constaté que les effets des subventions AL/FEM contestées demeuraient une cause "réelle et substantielle" de la présence actuelle sur le marché des familles de LCA A320, A330, A380 et A350XWB. Nous avons conclu qu'en l'absence des subventions AL/FEM contestées, Airbus ne vendrait et/ou ne livrerait aucun de ses modèles d'aéronefs *existants* à l'heure actuelle, et avons donc accepté les affirmations des États-Unis concernant les effets continus de l'AL/FEM "*sur les produits*" à la lumière des quatre scénarios hypothétiques "plausibles" et "improbables". Dans la présente sous-section, notre tâche consiste à déterminer dans quelle mesure les subventions AL/FEM, par leurs effets continus "sur les produits", sont une cause "réelle et substantielle" des pertes de ventes ainsi que de l'entrave et du détournement sur le marché que les États-Unis, selon leurs allégations, subissent. Pour les raisons expliquées ailleurs dans le présent rapport, nous ferons cette détermination en ce qui concerne les cas allégués de pertes de ventes ainsi que d'entrave et de détournement sur le marché survenus uniquement pendant la *période postérieure à la mise en œuvre*.[3255] En outre, conformément à notre point de vue selon lequel les conclusions auxquelles nous sommes déjà arrivés sur le bien-fondé des affirmations des parties dans le contexte des scénarios hypothétiques "plausibles" sont une base suffisante pour que nous nous acquittions de notre devoir consistant à procéder à une "évaluation objective de la question", nous limiterons notre évaluation à celle du bien-fondé des allégations des États-Unis au regard des constatations que nous avons formulées en ce qui concerne les effets de l'AL/FEM "sur les produits" dans les scénarios hypothétiques "plausibles".

Allégations de préjudice grave des États-Unis

Pertes de ventes notables

6.1780. Avant de procéder à l'évaluation des arguments spécifiques des parties concernant les "pertes de ventes", il est utile de rappeler ce qu'il est nécessaire d'établir pour constater qu'une subvention a pour effet de "faire perdre des ventes" "dans une mesure notable" au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC. Dans la procédure initiale, l'Organe d'appel a expliqué dans les termes suivants de quelle manière une détermination de "pertes de ventes" devrait être établie dans le contexte de l'application d'une analyse hypothétique "unitaire":

> {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

[3254] Voir plus haut les paragraphes 6.1475 à 6.1479.
[3255] Voir plus haut le paragraphe 6.1444.

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. Dans les cas où les pertes de ventes sont évaluées selon une approche en deux étapes comme celle qu'a adoptée le Groupe spécial en l'espèce, la constatation de pertes de ventes dans le cadre de la première étape est nécessairement préliminaire et d'une importance limitée pour ce qui est d'arriver à une conclusion au titre de l'article 6.3 c). Comme pour les phénomènes de détournement au titre de l'article 6.3 a) et b), pour établir une détermination définitive au titre de l'article 6.3 c), il faut attendre l'examen de la question de savoir si ces pertes de ventes sont l'effet de la subvention contestée. 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.[3256] (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.[3257] (notes de bas de page omises)

6.1781. Les États-Unis font valoir que compte tenu des effets continus "sur les produits" des subventions AL/FEM contestées et des conditions de concurrence dans la branche de production des LCA, 8 commandes concernant 380 LCA individuels d'Airbus passées *après* le 1er décembre 2011 constituent des "pertes de ventes" au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC.[3258] En outre, du fait de l'importance stratégique alléguée d'un grand nombre de ces ventes à la fois pour Boeing et pour Airbus et de leur valeur monétaire de plusieurs milliards de dollars EU, les États-Unis font valoir que les "pertes de ventes" qu'ils ont subies sont aussi "notables".[3259] Les allégations des États-Unis concernant les "pertes de ventes" survenues pendant la période postérieure à la mise en œuvre sont répertoriées dans le tableau ci-après.

[3256] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1220.

[3257] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphe 1052 (citant les rapports de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 426, et *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1218).

[3258] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 413; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 699 à 709; réponse des États-Unis aux questions n° 67 et 162 du Groupe spécial; Summary Table of US Significant Lost Sales (pièce USA-164); base de données d'Ascend, Boeing and Airbus Deliveries in Units 2001-2013 (Q1), Commercial Operators, données demandées le 27 avril 2013 (pièce USA-546). En fait, les États-Unis présentent des éléments de preuve relatifs à 115 commandes concernant approximativement 1 300 LCA d'Airbus passées entre 2001 et 2013, faisant valoir que toutes ces commandes représentent des "pertes de ventes" pour la branche de production de LCA des États-Unis, au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC. Ils font valoir que ces éléments de preuve devraient tous être pris en considération quand il s'agit d'établir si l'Union européenne s'est conformée aux décisions et recommandations de l'ORD. Nous avons décidé, cependant, de n'examiner que les allégations de "pertes de ventes" survenues pendant la période postérieure à la mise en œuvre. Voir plus haut le paragraphe 6.1444.

[3259] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 413 et 414; et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 699 à 709.

Tableau 19: Allégations des États-Unis concernant des "pertes de ventes" pendant la période postérieure à la mise en œuvre

Marché de produits/Client	Modèle de LCA	Nombre de commandes 2012	Nombre de commandes 2013
Monocouloirs			
China Aircraft Leasing Company	A320ceo/A321ceo	28/8	
easyJet	A320ceo/A320neo		35/100
Norwegian Air Shuttle	A320neo	100	
Bicouloirs			
Cathay Pacific Airways	A350XWB-1000	10[3260]	
Singapore Airways	A350XWB-900		30
United Airlines	A350XWB-1000		10[3261]
Aéronefs très gros porteurs			
Emirates	A380		50
Transaero Airlines	A380	4	

6.1782. L'Union européenne rejette les allégations des États-Unis, en avançant un certain nombre d'arguments généraux et concernant des ventes spécifiques qui, selon elle, montrent que les subventions contestées ne sont pas une cause "réelle et substantielle" des "pertes de ventes".[3262] S'agissant des premiers arguments, l'Union européenne fait valoir que les États-Unis n'ont pas établi que, si Airbus n'avait pas remporté les "ventes perdues" spécifiques en question, Boeing ou un autre producteur des États-Unis les aurait remportées, *par opposition à un autre producteur de LCA non états-unien*. Elle souligne que ce défaut allégué des affirmations des États-Unis est particulièrement important dans le contexte des "pertes de ventes" dont il est allégué qu'elles sont survenues sur le marché des aéronefs monocouloirs, sur lequel, selon elle, d'autres constructeurs de LCA comme Bombardier ont tenté d'entrer.[3263] L'Union européenne fait valoir en outre que les subventions contestées ne peuvent pas être une cause "réelle et substantielle" des "pertes de ventes" alléguées parce que "les avantages résiduels des subventions, quels qu'ils soient," pendant la période postérieure à la mise en œuvre ont été absorbé par des "coûts de main-d'œuvre élevés". Elle expose cette argumentation dans les termes suivants:

> "{L}es États-Unis n'ont pas tenu compte de ce qu'ils appellent par ailleurs la contrepartie des subventions: l'emploi local. Étant donné que les mesures, entre autres choses, compensent les coûts plus élevés associés à l'emploi local, elles n'ont pas plus d'incidence sur Boeing que n'en auraient des subventions environnementales accordées à une société en vue de la réduction des émissions de carbone aux niveaux

[3260] Cathay Pacific Airways a commandé en outre 16 aéronefs A350XWB-1000 supplémentaires en 2012. Nous notons, cependant, qu'il s'agissait d'une modification des 16 aéronefs A350XWB-900 que Cathay Pacific Airways avait déjà *commandés* en 2010 – c'est-à-dire avant la fin de la période de mise en œuvre. Nous rappelons que l'A350XWB-900 et l'A350XWB-1000 sont deux aéronefs étroitement apparentés, lancés ensemble dans le cadre de la même famille de LCA. En outre, aucun fait porté à notre connaissance ne donne à penser que Cathay Pacific Airways a eu l'intention ou a envisagé d'annuler les commandes passées en 2010. À notre avis, ces faits portent à croire que la concurrence effective entre Airbus et Boeing pour les 16 commandes (modifiées) passées en 2012 n'a en réalité pas eu lieu en 2012, mais en 2010. Nous avons donc décidé de ne considérer que les dix nouvelles commandes passées par Cathay Pacific Airways en 2012 comme relevant des allégations des États-Unis concernant des "pertes de ventes" pendant la période postérieure à la mise en œuvre.

[3261] United Airlines a commandé en outre 25 aéronefs A350XWB-1000 supplémentaires en 2013. Nous notons, cependant, qu'il s'agissait d'une *modification* des 25 aéronefs A350XWB-900 que United Airlines Airways avait déjà *commandés* en 2010 – c'est-à-dire avant la fin de la période de mise en œuvre. Nous rappelons que l'A350XWB-900 et l'A350XWB-1000 sont deux aéronefs étroitement apparentés, lancés ensemble dans le cadre de la même famille de LCA. En outre, aucun fait porté à notre connaissance ne donne à penser que United Airlines a eu l'intention ou a envisagé d'annuler les commandes passées en 2010. À notre avis, ces faits portent à croire que la concurrence effective entre Airbus et Boeing pour les 25 commandes (modifiées) passées en 2013 n'a en réalité pas eu lieu en 2013, mais en 2010. Nous avons donc décidé de ne considérer que les dix nouvelles commandes passées par United Airlines en 2013 comme relevant des allégations des États-Unis concernant des "pertes de ventes" pendant la période postérieure à la mise en œuvre.

[3262] Les affirmations de l'Union européenne concernent la totalité des commandes formant la base des allégations de "pertes de ventes" des États-Unis, que ce soit pour la période antérieure ou postérieure à la mise en œuvre. Dans la présente sous-section, nous n'examinons que les arguments généraux présentés par l'Union européenne que nous n'avons pas déjà examinés ailleurs dans notre rapport, ainsi que les affirmations concernant des ventes spécifiques qui se rapportent aux "pertes de ventes" alléguées survenues pendant la période postérieure à la mise en œuvre uniquement.

[3263] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 822 et 823.

> requis sur des concurrents étrangers non soumis à de telles contraintes. Vu que les coûts de main-d'œuvre élevés absorbent les avantages résiduels des subventions, quels qu'ils soient, il doit y avoir d'autres facteurs qui causent le phénomène actuel sur le marché dont se plaignent les États-Unis.[3264]

6.1783. Bien que nous estimions que l'Union européenne n'a pas expliqué en détail la justification de cette argumentation, nous croyons comprendre qu'elle est essentiellement la suivante: parce que, selon l'Union européenne, les "avantages résiduels" des subventions AL/FEM pendant la période postérieure à la mise en œuvre seront inévitablement utilisés par Airbus pour payer les "coûts plus élevés de la main-d'œuvre locale" allégués, les effets de ces subventions ne se feront pas sentir par la présence des aéronefs eux-mêmes sur le marché, ce qui implique qu'on ne peut pas constater que les subventions AL/FEM contestées sont une cause "réelle et substantielle" des "pertes de ventes". Nous ne sommes pas convaincus par cet argument pour un certain nombre de raisons. Premièrement, il apparaît qu'en mettant l'accent sur les "avantages résiduels des subventions", l'argument de l'Union européenne s'appuie sur l'idée que les effets des subventions AL/FEM doivent coïncider avec l'*existence* continue de l'"avantage" des subventions AL/FEM. Or, comme on l'a expliqué précédemment, la nature des subventions AL/FEM est telle que leurs effets sont profonds et durables, et subsistent généralement au-delà de l'existence de leur "avantage" au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Deuxièmement, même à supposer qu'une partie des subventions ait été utilisée pour payer les "coûts plus élevés de la main-d'œuvre locale", il n'en demeure pas moins que ces employés locaux participeront à la conception, au développement, à la production et à la vente des LCA d'Airbus. Enfin, dans la mesure où il faudrait comprendre que l'argument de l'Union européenne sous-entend qu'en l'absence d'AL/FEM, Airbus aurait développé sa gamme complète d'aéronefs, ou même un seul d'entre eux, dans un pays autre que l'un des quatre États membres qui lui apportent leur soutien depuis 1969, il n'y a aucune base factuelle qui étaye une telle position.

6.1784. Cependant, nous sommes d'accord avec l'Union européenne quand elle fait valoir que, pour démontrer que les effets de l'AL/FEM "sur les produits" sont une cause "réelle et substantielle" des "pertes de ventes" survenues pendant la période postérieure à la mise en œuvre, il faut non seulement établir qu'*Airbus* n'aurait pas remporté ces ventes en l'absence des subventions, mais aussi que *Boeing ou un autre constructeur de LCA des États-Unis* (par opposition à un producteur de LCA non états-unien) aurait remporté ces ventes. À cet égard, nous croyons comprendre que la position générale des États-Unis est que rien ne s'est passé depuis la fin de 2006 qui porte à croire que les conditions de concurrence qui ont servi de base aux deux scénarios hypothétiques "plausibles" dans la procédure initiale devraient changer sensiblement aux fins de la période postérieure à la mise en œuvre. Par conséquent, selon les États-Unis, les ventes remportées par Airbus pendant la période postérieure à la mise en œuvre sont des "pertes de ventes" au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC, parce que dans les scénarios hypothétiques "plausibles", Boeing ou un duopole comprenant Boeing et un autre constructeur de LCA des États-Unis (éventuellement McDonnell Douglas) continueraient d'être les seuls protagonistes de la branche de production des LCA après le 1er décembre 2011.

6.1785. Nous rappelons que les deux hypothèses "plausibles" adoptées dans la procédure initiale envisageaient qu'en l'absence des effets de l'AL/FEM, il existerait soit un monopole de Boeing, soit un duopole composé de Boeing et d'un autre constructeur de LCA des États-Unis (éventuellement McDonnell Douglas) entre 2001 et 2006. En outre, nous avons conclu plus haut que compte tenu des effets durables et profonds des subventions AL/FEM "sur les produits", Airbus n'aurait pas pu avoir les mêmes aéronefs présents sur le marché pendant la période postérieure à la mise en œuvre. De fait, l'Union européenne n'a pas même fait valoir qu'Airbus aurait commencé à exister à un moment quelconque après 2006 en l'absence d'AL/FEM. Par conséquent, la question à laquelle nous devons maintenant répondre est celle de savoir si en l'absence d'Airbus, un autre *producteur* de LCA *non états-unien* serait entré dans la branche de production des LCA dans les années qui ont suivi 2006, de sorte qu'il aurait pu être une source de concurrence pour Boeing dans le scénario hypothétique "plausible" de monopole ou pour Boeing et un autre constructeur de LCA des États-Unis dans le scénario hypothétique "plausible" de duopole.

6.1786. Comme on l'a expliqué ailleurs dans le présent rapport, les deux parties ont noté que plusieurs sociétés non états-uniennes, dont Bombardier (Canada), COMAC (Chine), Mitsubishi

[3264] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1228. Voir aussi la première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 643.

Aircraft Corporation (Japon), Sukhoi (Russie) et United Aircraft Corporation (Russie), tentaient d'entrer dans la branche de production des LCA avec des aéronefs monocouloirs d'environ 100 à 150 sièges. D'autres éléments de preuve révèlent qu'une autre société non états-unienne, à savoir Embraer (Brésil), essayait aussi d'entrer sur le segment de marché des monocouloirs de moindre capacité en sièges.[3265] Cependant, les deux parties ont souligné la faiblesse relative de ces nouveaux venus potentiels, le Vice-Président de Boeing pour les avions commerciaux, Michael Bair, affirmant qu'"il faudr{ait} plusieurs années avant que l'un quelconque de {leurs} produits puisse concurrencer de manière significative les LCA monocouloirs d'Airbus et de Boeing"[3266], "car les clients considèrent que commander {leurs} aéronefs comporte des risques considérables, et souvent prohibitifs".[3267] En outre, l'Union européenne convient que "les autres nouveaux venus sur le marché des monocouloirs, pour l'heure, ne jou{ent} {pas de} "rôle significatif dans la concurrence entre les LCA … pendant la période en cause et il est peu probable qu'ils le fassent dans l'avenir immédiat"".[3268] Bien sûr, la difficulté pour les nouveaux venus potentiels de concurrencer effectivement Airbus et Boeing est due aux obstacles élevés à l'entrée sur le marché et aux importants avantages de fournisseur en place dans la branche de production des LCA, fait dont nous pensons qu'il a été reconnu par le Directeur général d'Embraer, Frederico Curado, qui aurait déclaré en 2011 ce qui suit:

> Se dresser contre Boeing et Airbus dans une concurrence frontale est réellement ardu, non seulement en raison de leur taille, mais aussi de leur gamme de produits et de leur capacité industrielle existantes. Elles peuvent réagir très rapidement et inonder littéralement le marché.[3269]

6.1787. À notre avis, ces faits concernant la nature de la concurrence de nouveaux venus potentiels dans le cadre du duopole *actuel* composé d'Airbus et de Boeing donnent fortement à penser qu'il aurait été hautement improbable qu'un producteur non états-unien soit entré sur le marché des LCA dans le scénario hypothétique "plausible" qui envisage un duopole comprenant Boeing et un autre constructeur de LCA des États-Unis. Nous ne disposons d'aucun élément de preuve ou argument qui porte à croire que l'une quelconque ou plusieurs des sociétés non états-uniennes susmentionnées auraient été en meilleure position concurrentielle par rapport à un duopole comprenant Boeing et un autre constructeur de LCA des États-Unis qu'elles ne le sont effectivement dans le cadre du duopole actuel Airbus-Boeing. Compte tenu de cela, nous pensons qu'il est raisonnable de conclure que la concurrence de nouveaux venus potentiels dans ce scénario hypothétique aurait été identique ou semblable à ce qu'elle est aujourd'hui – très faible et limitée au marché des produits monocouloirs de moindre capacité en sièges ou, selon les mots du Vice-Président d'Airbus chargé des contrats, Christophe Mourey, "pas encore significative ni généralisée".[3270]

6.1788. Nous arrivons à une conclusion similaire en ce qui concerne la manière dont, à notre avis, l'autre scénario hypothétique "plausible" (le monopole de Boeing) aurait évolué entre 2006 et aujourd'hui. Il est raisonnable de supposer qu'en tant que monopoliste Boeing aurait été en plus forte position concurrentielle par rapport à tout nouveau venu potentiel qu'elle ne l'aurait été dans une situation de duopole. Il aurait donc été plus difficile de surpasser les avantages de fournisseur en place de Boeing. Néanmoins, l'existence même d'un monopole aurait fortement incité de nouveaux venus à se manifester et des clients potentiels à acheter les produits nouvellement introduits. En outre, face à une demande croissante, Boeing n'aurait peut-être pas pu satisfaire tous les clients potentiels. Cependant, vu la nature onéreuse, technologiquement complexe et incertaine de la production des LCA, il est probable que toute nouvelle société de LCA entrant sur un marché dominé par un monopole de Boeing n'aurait pu le faire que sur le segment des monocouloirs et pour des produits qui, sur le plan technologique, auraient été inférieurs aux aéronefs plus avancés offerts par Boeing. À notre avis, il est très difficile de concevoir que tout nouveau venu (même ayant des années d'expérience dans le secteur des petits aéronefs

[3265] Glennon J. Harrison, "Challenge to the Boeing-Airbus Duopoly in Civil Aircraft: Issues for Competitiveness", US Congressional Research Services, 25 juillet 2011 (pièce USA-117), page 25.
[3266] Déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 9.
[3267] Déclaration de M. Bair (pièce USA-339) (RCC), paragraphe 30.
[3268] Première communication écrite de l'Union européenne, note de bas de page 753 (citant la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 315).
[3269] Glennon J. Harrison, "Challenge to the Boeing-Airbus Duopoly in Civil Aircraft: Issues for Competitiveness", US Congressional Research Services, 25 juillet 2011 (pièce USA-117), page 25 (citant "Airbus Ends Air Show With Huge Order", *Wall Street Journal*, 23 juin 2011).
[3270] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), note de bas de page 23.

régionaux) aurait pu développer et mettre sur le marché, pour le début de la période postérieure à la mise en œuvre, des LCA de même gamme et de même qualité que ceux qui sont aujourd'hui en concurrence avec les LCA de Boeing. En conséquence, nous constatons qu'il aurait tout-à-fait été possible que l'un des producteurs d'aéronefs non états-uniens plus expérimentés qui sont susmentionnés entre sur le marché des LCA avant la période postérieure à la mise en œuvre dans un scénario hypothétique "plausible" de monopole de Boeing. Cependant, il est probable que dans l'intervalle de temps limité qui va de la fin de 2006 au début de la période postérieure à la mise en œuvre, une telle entité n'aurait pu entrer que sur le segment des monocouloirs avec des aéronefs qui, en règle générale, n'auraient pu imposer que de faibles contraintes concurrentielles à Boeing.

6.1789. Nous appliquons maintenant les deux hypothèses "plausibles" que nous avons établies ci-dessus aux "pertes de ventes" alléguées par les États-Unis. Le premier point que nous notons est que trois seulement des huit cas de "pertes de ventes" concernent des aéronefs monocouloirs. Compte tenu de notre constatation selon laquelle toute présence sur le marché d'un nouveau venu en activité pendant la période postérieure à la mise en œuvre serait au mieux limitée au marché des *LCA monocouloirs*, il doit nécessairement s'ensuivre que les ventes remportées par Airbus sur les marchés des LCA bicouloirs et très gros porteurs ont été des "pertes de ventes" pour la branche de production des États-Unis dans les deux scénarios hypothétiques "plausibles". Bien que l'Union européenne ait avancé de nombreuses raisons, "sans lien avec les subventions" selon les allégations, pour expliquer pourquoi Airbus a remporté ces ventes, il est manifeste que presque toutes ces raisons sont fondées, en fait, sur les effets des subventions AL/FEM parce qu'elles reposent sur la présence d'Airbus dans les cinq campagnes de vente pertinentes en tant qu'exactement le même concurrent vendant des aéronefs identiques à ceux que la société commercialise aujourd'hui.

6.1790. L'Union européenne fait observer que dans la situation de concurrence qui a conduit Cathay Pacific Airways à commander dix aéronefs A350XWB-1000 supplémentaires en 2012, Airbus avait des avantages en matière de communité préexistants sur Boeing.[3271] Elle fait valoir en outre, en utilisant des éléments de preuve qui sont RCES, que les LCA d'Airbus avaient certains autres avantages liés aux produits sur les LCA de Boeing dans cette campagne de vente.[3272] De même, dans la campagne qui a conduit Singapore Airlines à commander 30 A350XWB en 2013, l'Union européenne fait valoir qu'Airbus avait un avantage sur Boeing parce que: a) il y avait, selon les allégations, une incertitude au sujet des spécifications, des performances et de la disponibilité du 787-10 par rapport à l'A350XWB-900; b) l'A350XWB avait un avantage sur le plan des "créneaux de livraison eux-mêmes"; et c) les conditions de l'offre d'Airbus apportaient à Singapore Airlines de plus grands avantages en matière de communité et une moindre complexité de la flotte à long terme au cas où "{elle} choisirait l'A350XWB-1000".[3273] Par ailleurs, l'Union européenne soutient qu'Airbus l'a emporté dans la campagne de vente qui a conduit United Airlines à commander dix aéronefs A350XWB-1000 supplémentaires en 2013 parce que l'A350XWB-1000 était, pour diverses raisons, "le seul aéronef qui pouvait satisfaire les exigences de la compagnie aérienne" à ce moment-là.[3274] Enfin, l'Union européenne fait observer que Transaero et Emirates ont choisi l'A380 plutôt que le 747-8 dans les commandes qu'elles ont 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.[3275]

6.1791. Évidemment, Airbus n'aurait eu aucun de ces avantages lors des campagnes susmentionnées concernant des LCA bicouloirs et très gros porteurs dans les scénarios hypothétiques "plausibles" parce qu'elle n'aurait tout simplement pas existé. À cet égard, nous

[3271] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1365.

[3272] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1360 à 1364 (RCES) (citant, entre autres choses, **[[**RCES**]]** pièce USA-370 (RCES); **[[**RCES**]]** pièce EU-251 (RCES); et **[[**RCES**]]** pièce EU-256 (RCES)).

[3273] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 162 du Groupe spécial (RCES) (citant, entre autres choses, **[[**RCES**]]** pièce EU-529 (RCES); **[[**RECS**]]** pièce EU-530 (RCES); et **[[**RCES**]]** pièce EU-538 (RCES)).

[3274] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 162 du Groupe spécial (RCES).

[3275] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1550 à 1555 (RCES) (citant, entre autres choses, la pièce EU-332 (RCES); et la pièce EU-333 (RCES)); observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 162 du Groupe spécial (RCES) (citant, entre autres choses, **[[**RCES**]]** pièce EU-547 (RCES), **[[**RCES**]]** pièce EU-548 (RCES); et **[[**RCES**]]** pièce EU-549 (RCES)).

rappelons que l'Organe d'appel a constaté dans la procédure initiale qu'il n'était pas nécessaire que le groupe spécial ait examiné les arguments relatifs à la non-imputation avancés par l'Union européenne dans le contexte des deux scénarios hypothétiques "plausibles" établis dans cette procédure, pour les raisons suivantes:

> Sans les subventions, Airbus n'aurait pas existé selon ces scénarios et il n'y aurait pas d'aéronefs Airbus sur le marché. Aucune des ventes que la société subventionnée Airbus a réalisées n'aurait eu lieu. Comme Boeing (ou l'autre constructeur des États-Unis envisagé par le Groupe spécial) serai(en)t le(s) seul(s) fournisseur(s) de LCA, c'est elle (ou eux) qui aurai(en)t effectué les ventes. Ainsi la conclusion selon les {deux} scénarios {hypothétiques "plausibles"} satisfait, sans plus, au critère du "rapport réel et substantiel" énoncé par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*. Ce raisonnement établit que les subventions sont une cause suffisante des pertes de ventes et du détournement. Les questions additionnelles dont l'Union européenne affirme qu'elles auraient dû être prises en compte par le Groupe spécial ne présenteraient plus d'intérêt. Il ne servirait à rien d'essayer de définir les caractéristiques de quelque chose qui n'aurait pas existé sans les subventions. Il serait inutile d'examiner: i) quels aéronefs particuliers Airbus aurait lancés; ii) leur niveau de technologie; iii) les prix; iv) tout avantage ou inconvénient de la communité; ou v) tous facteurs de non-imputation.
>
> En ce qui concerne les facteurs de non-imputation en particulier, nous notons que les effets d'autres facteurs peuvent être évalués dans le cadre d'une hypothèse correctement conçue qui s'ajuste pour tenir compte des subventions, tout en maintenant toutes les autres données inchangées. … De plus, nous partageons l'avis du Groupe spécial selon lequel, dans les circonstances particulières de la présente affaire, la nécessité d'examiner pleinement les facteurs de non-imputation particuliers présentés par les Communautés européennes dépendait du point de savoir si une société Airbus non subventionnée aurait eu à disposition un quelconque aéronef à vendre au moment où les ventes pertinentes ont été effectuées. Si Airbus n'avait pas existé sans les subventions, les compagnies aériennes concernées par les campagnes de ventes pertinentes auraient eu un choix limité: acheter des aéronefs à Boeing ou, éventuellement, à l'autre constructeur des États-Unis envisagé dans le scénario hypothétique … du Groupe spécial. Nous avons du mal à comprendre comment les facteurs de non-imputation invoqués par les Communautés européennes auraient pu conduire une compagnie aérienne dans ces circonstances à ne pas acheter l'aéronef souhaité à Boeing ou à l'autre constructeur des États-Unis. Par exemple, l'Union européenne souligne que Boeing avait mal géré ses relations avec certains clients et que des pouvoirs publics avaient peut-être été mécontents de Boeing au sujet d'une coentreprise. Il n'en demeure pas moins qu'en l'absence d'Airbus, ces compagnies aériennes n'auraient pas eu d'autre choix que d'acheter des aéronefs à Boeing ou à l'autre constructeur des États-Unis. Ainsi, ces facteurs de non-imputation ne seraient pas pertinents pour les scénarios … susmentionnés (selon lesquels une société Airbus non subventionnée ne serait pas entrée sur le marché). Les Communautés européennes ont également mentionné "la baisse sensible du marché de 2001 à 2003" consécutive aux {attaques} du 11 septembre {2001 contre le World Trade Center ("9/11")} et aggravée par le début de la guerre en Iraq et l'épidémie de SRAS en Asie. Puisque les LCA d'Airbus n'auraient pas été disponibles en l'absence de subventions, les compagnies aériennes qui ont acheté des LCA pendant la "baisse" n'auraient pu les acheter qu'à Boeing ou à l'autre constructeur des États-Unis selon les scénarios {"plausibles"}.[3276] (notes de bas de page omises)

6.1792. L'Union européenne avance pourtant dans le contexte des commandes de Singapore Airlines un argument relatif à la non-imputation dont nous pensons qu'il peut être caractérisé comme ne reposant pas sur l'existence d'Airbus et sa présence sur le marché pendant la période postérieure à la mise en œuvre. Selon elle, Singapore Airlines a choisi l'A350XWB en 2013 parce qu'elle voulait scinder sa commande de LCA bicouloirs entre Airbus et Boeing. L'Union européenne observe que Singapore Airlines s'est engagée à commander 30 aéronefs 787-10 en même temps

[3276] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1264 et 1265.

qu'elle a commandé les 30 aéronefs A350XWB-900 d'Airbus.[3277] Elle fait valoir que l'une des raisons pour lesquelles Singapore Airlines a fait cela était qu'elle voulait obtenir la livraison d'un plus grand nombre d'aéronefs sur une période donnée. Bien que l'affirmation de l'Union européenne soit peut-être correcte, le fait que Singapore Airlines a pu vouloir scinder sa commande de 2013 entre les deux constructeurs d'aéronefs n'aide pas l'Union européenne, parce que dans les scénarios hypothétiques "plausibles" que nous avons établis, non seulement Airbus n'aurait pas existé, mais le seul autre concurrent en matière de *bicouloirs* aurait été une société des États-Unis. Par conséquent, dans la mesure où les éléments de preuve montrent que Singapore Airlines aurait voulu scinder sa commande entre deux producteurs de LCA, ces producteurs auraient appartenu à la branche de production de LCA des États-Unis.

6.1793. En ce qui concerne les trois cas de "pertes de ventes" sur le segment des LCA *monocouloirs*, nous notons que les aéronefs d'Airbus effectivement achetés (l'A320 et l'A321) offrent une capacité en sièges qui est supérieure à ce qu'un nouveau venu aurait raisonnablement pu offrir. En outre, 200 des 271 aéronefs individuels commandés étaient des aéronefs de nouvelle génération, à savoir des A320neo. À notre avis, ces faits démontrent que dans les deux scénarios hypothétiques "plausibles" que nous avons établis plus haut, Boeing aurait eu un avantage concurrentiel très fort sur tout nouveau venu dans les trois campagnes de vente, car elle aurait pu offrir des LCA monocouloirs dont les caractéristiques correspondaient étroitement à celles que les clients pertinents exigeaient et ont finalement choisies. En outre, en tant que producteur en place ayant une longue expérience, il est manifeste que l'autre producteur de LCA des États-Unis en activité dans l'une des deux hypothèses "plausibles" aurait aussi eu une offre de produits supérieure en comparaison de tout nouveau venu. Bien que nous reconnaissions que la capacité en sièges et l'efficacité par rapport aux coûts d'exploitation ne sont pas les deux seuls facteurs qui influent sur la décision d'achat d'un client, il nous est difficile de voir comment un nouveau venu quelconque aurait pu élaborer une offre de LCA monocouloirs crédible qui aurait été suffisamment pointue pour qu'il puisse surmonter son désavantage concurrentiel dans ces campagnes de vente avant 2012 et 2013. Nous rappelons à cet égard notre constatation selon laquelle dans le scénario hypothétique "plausible" de l'existence de Boeing et d'un autre producteur des États-Unis, il est probable qu'aucun nouveau venu ne pourrait imposer aux deux producteurs en place une contrainte concurrentielle plus grande que celle que les sociétés non états-uniennes qui essaient actuellement d'entrer sur le marché des LCA imposent effectivement à Airbus et à Boeing aujourd'hui (qui, selon les mots du Vice-Président d'Airbus chargé des contrats, Christophe Mourey, n'est pas "significative ni généralisée"[3278]). De même, le fait que l'aéronef monocouloir plus petit et moins avancé qu'un nouveau venu aurait offert dans le scénario de monopole de Boeing aurait été le tout premier LCA de cette société porte à croire que celle-ci aurait eu du mal à surmonter son désavantage concurrentiel par rapport à Boeing dans les trois campagnes de vente en question, en particulier dans celles où le client a acheté l'A320neo. De plus, mis à part laisser entendre qu'un nouveau venu tel que Bombardier aurait pu remporter les ventes en question à la place de Boeing, l'Union européenne n'a rien indiqué au sujet de ces ventes qui aurait rendu les LCA monocouloirs d'un éventuel nouveau venu plus attractifs que les LCA des producteurs en place, compte tenu des risques additionnels et de l'incertitude qui auraient été associés aux offres de ce nouveau venu.

6.1794. De nouveau, l'Union européenne avance un certain nombre de raisons, "sans lien avec les subventions" selon les allégations, pour expliquer pourquoi les subventions AL/FEM n'ont pas causé les "pertes de ventes" dans les campagnes de vente de monocouloirs. Or, à notre avis, presque toutes les affirmations de l'Union européenne reposent sur la présence d'Airbus dans les trois campagnes de vente en tant qu'exactement le même concurrent vendant des aéronefs identiques à ceux que la société commercialise aujourd'hui. En particulier, l'Union européenne fait valoir qu'Airbus a pu remporter la commande de 100 A320neo par Norwegian Air Shuttle en 2012 en raison de l'efficacité énergétique de ces appareils, de l'absence alléguée de "spécifications techniques" du 737MAX par rapport à l'A320neo et d'un certain nombre d'autres avantages liés aux produits qu'elle était en mesure d'offrir.[3279] En outre, elle fait observer que China Aircraft Leasing Company a préféré Airbus à Boeing pour un certain nombre de raisons liées aux produits qui sont principalement RCES, dont certaines découlaient des expériences précédentes d'Airbus

[3277] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 162 du Groupe spécial; et communiqué de presse de Singapore Airlines, "SIA To Order US$17 Billion Worth Of Aircraft From Airbus & Boeing", 30 mai 2013 (pièce EU-531).

[3278] Déclaration de M. Mourey (pièce EU-8) (RCC), note de bas de page 23.

[3279] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1297 et 1298 (RCES) (citant, entre autres choses, **[[**RCES**]]** pièce EU-228 (RCES); et **[[**RCES**]]** pièce EU-229 (RCES)).

avec ce client, de certaines caractéristiques de l'A320 et de l'A321 et des conditions de l'offre d'Airbus.[3280] Enfin, l'Union européenne soutient qu'Airbus a remporté la commande de 100 A320neo et de 35 A320ceo par easyJet en 2013 en raison de l'efficacité énergétique du premier modèle, de la disponibilité et de la flexibilité qu'Airbus a offertes en ce qui concerne les créneaux de livraison et des aspects économiques généraux supérieurs de l'offre d'Airbus en comparaison de celle de Boeing.[3281]

6.1795. Étant donné qu'Airbus n'aurait pas existé pendant la période postérieure à la mise en œuvre sans les effets des subventions AL/FEM, il est manifeste que les arguments de l'Union européenne relatifs à l'offre de produits ou aux expériences effectives d'Airbus dans le cadre des campagnes de vente sont dénués de pertinence pour la question à laquelle nous devons répondre. Comme l'a expliqué l'Organe d'appel dans la procédure initiale, il "ne servirait à rien d'essayer de définir les caractéristiques de quelque chose qui n'aurait pas existé sans les subventions".[3282]

6.1796. Cependant, comme elle l'a fait pour la commande d'A350XWB de Singapore Airlines en 2013, l'Union européenne avance dans le contexte de la commande de Norwegian Air Shuttle un argument relatif à la non-imputation dont nous pensons qu'il peut être caractérisé comme ne reposant pas sur l'existence d'Airbus et sa présence sur le marché pendant la période postérieure à la mise en œuvre. Selon elle, Norwegian Air Shuttle a choisi l'A320neo en 2013 parce qu'elle voulait scinder sa commande entre les monocouloirs offerts par Airbus et Boeing. L'Union européenne fait observer que Norwegian Air Shuttle a commandé 100 737MAX et 22 737NG en même temps qu'elle a commandé les 100 A320neo.[3283] Selon elle, Norwegian Air Shuttle a décidé de prendre cette mesure parce qu'elle a considéré qu'une "commande scindée {entre Airbus et Boeing} était un gage de capacité et encourageait la concurrence", en permettant à la compagnie de "jouer sur les deux tableaux … en ce qui concerne des technologies nouvelles et différentes".[3284] Bien que l'affirmation de l'Union européenne soit peut-être correcte, il n'en reste pas moins que Norwegian Air Shuttle a acheté des A320neo à Airbus. Le nouveau venu qui aurait pu exister pendant la période postérieure à la mise en œuvre n'aurait été en mesure de produire un aéronef concurrent crédible dans aucun des deux scénarios hypothétiques "plausibles". Comme on l'a déjà observé, dans le scénario hypothétique où il y aurait eu deux producteurs des États-Unis en place, les aéronefs à la disposition du nouveau producteur n'auraient pas été différents de ce que les sociétés non états-uniennes qui essaient d'entrer aujourd'hui sur le marché ont à leur disposition. Par ailleurs, dans l'hypothèse "plausible" où Boeing aurait été un monopoliste, le fait que l'aéronef monocouloir plus petit et moins avancé que le nouveau venu aurait offert aurait été le tout premier LCA de cette société porte à croire que celle-ci aurait eu du mal à surmonter son désavantage concurrentiel par rapport à Boeing, notamment en ce qui concerne le 737MAX, dont nous rappelons qu'il est le plus proche concurrent de l'A320neo. Là encore, mis à part laisser entendre qu'un nouveau venu tel que Bombardier aurait pu remporter les ventes en question à la place de Boeing, l'Union européenne n'a rien indiqué au sujet de ces ventes qui aurait rendu les LCA monocouloirs d'un éventuel nouveau venu plus attractifs que ceux de Boeing, compte tenu des risques additionnels et de l'incertitude qui auraient été associés aux offres de ce nouveau venu.

6.1797. Par conséquent, dans la mesure où tout producteur non états-unien serait entré sur le marché des LCA pendant la période postérieure à la mise en œuvre selon l'un ou l'autre des deux scénarios hypothétiques "plausibles", il est manifeste que cela n'aurait été possible que sur le marché des LCA monocouloirs. En outre, à la lumière des considérations que nous avons énoncées plus haut, il est peu probable qu'un tel concurrent aurait pu imposer aux producteurs des États-Unis en place des contraintes concurrentielles plus grandes que celles qu'impose effectivement n'importe laquelle des sociétés non états-uniennes essayant d'entrer aujourd'hui sur le marché des LCA. Cela signifie que dans les campagnes de vente impliquant China Aircraft

[3280] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1240 à 1242 (RCES) (citant, entre autres choses, **[[**RCES**]]** pièce EU-195 (RCES); **[[**RCES**]]** pièce EU-196 (RCES); **[[**RCES**]]** pièce EU-197 (RCES); **[[**RCES**]]** pièce EU-198 (RCES); et **[[**RCES**]]** pièce USA-376 (RCES)).

[3281] Observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 62 du Groupe spécial (RCES) (citant, entre autres choses, le communiqué de presse d'easyJet, "Easyjet plc announces fleet plans 18 June 2013", 18 juin 2013 (pièce EU-518); **[[**RCES**]]** pièce EU-521 (RCES); **[[**RCES**]]** pièce EU-522 (RCES); **[[**RCES**]]** pièce EU-524 (RCES); **[[**RCES**]]** pièce EU-525 (RCES); **[[**RCES**]]** pièce EU-527 (RCES); et **[[**RCES**]]** pièce EU-528 (RCES)).

[3282] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1264.

[3283] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1295.

[3284] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1301.

Leasing Company, easyJet et Norwegian Air Shuttle, un nouveau venu n'aurait pu empêcher aucun des producteurs de LCA des États-Unis en place de remporter les ventes pertinentes en l'absence d'Airbus.

6.1798. Enfin, nous notons que les "pertes de ventes", au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC, doivent être "notables". Dans la procédure initiale, le Groupe spécial "a constaté que, compte tenu du nombre d'aéronefs et des sommes en jeu dans les ventes, de leur importance stratégique, des effets d'apprentissage et des économies d'échelle engendrés, et des avantages d'être le fournisseur en place apportés par les ventes, {la perte de ventes sur la période 2001-2006} était notable".[3285] À notre avis, cette description concernant le caractère notable de la perte de ventes de LCA au profit d'un producteur de LCA rival, dont nous notons qu'elle n'a pas fait spécifiquement l'objet d'un appel ni n'a autrement été modifiée par l'Organe d'appel, demeure, dans l'ensemble, une description exacte du caractère notable de la perte de ventes de LCA au profit d'un producteur de LCA rival à l'heure actuelle, et nous l'incorporons *mutatis mutandis* dans le présent rapport. Nous ne voyons en outre aucune raison, compte tenu du dossier dont nous disposons, de nous abstenir de qualifier les pertes de ventes pendant la période postérieure à la mise en œuvre de "notables" sur la base de cette description. En conséquence, nous constatons que toutes les commandes indiquées dans le tableau 19 représentent des "pertes de ventes" "notables" pour la branche de production de LCA des États-Unis et, par conséquent, que les subventions AL/FEM contestées continuent d'être une cause "réelle et substantielle" de préjudice grave pour les États-Unis au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC.

Entrave et détournement sur les marchés pertinents

6.1799. Nous commençons notre analyse par un examen des indications que l'Organe d'appel a données sur la manière de déterminer si une subvention a pour effet d'entraver les importations ou les exportations d'un produit similaire ou de les détourner du marché pertinent au sens de l'article 6.3 a) et 6.3 b) de l'Accord SMC. Dans l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, l'Organe d'appel a résumé ses précédentes déclarations sur les concepts d'entrave et de détournement dans les termes suivants:

> Dans l'affaire *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, l'Organe d'appel a expliqué que le "détournement" renvoyait à un mécanisme économique par lequel les exportations d'un produit similaire étaient remplacées par les ventes du produit subventionné. Spécifiquement, il a constaté que le terme "détournement" connotait "un effet de substitution entre le produit subventionné et le produit similaire du Membre plaignant" et que, dans le contexte de l'article 6.3 b), "il y {avait} détournement dans les cas où les exportations du produit similaire du Membre plaignant {étaient} remplacées sur le marché d'un pays tiers par les exportations du produit subventionné". L'existence d'un détournement dépend de l'existence d'une relation de concurrence entre ces deux ensembles de produits sur ce marché et, lorsque tel est le cas, un comportement donné, comme une "politique de prix agressive" peut "entraîner le détournement d'exportations … sur {ce} marché particulier". Une 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. En ce qui concerne le concept d'"entrave", l'Organe d'appel a été d'avis que ce concept pouvait viser un éventail de situations plus large que le détournement et se produisait dans "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"", de même que dans les cas où ces exportations ou importations "n'{avaient} pas du tout eu lieu parce que la production {avait} été freinée par le produit subventionné". Bien qu'il puisse y avoir

[3285] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1212 (citant le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1845).

> un certain chevauchement entre les concepts, "détournement" et "entrave" ne sont donc pas des concepts interchangeables.[3286] (notes de bas de page omises)

6.1800. En ce qui concerne le cadre qu'il faudrait appliquer pour évaluer une allégation d'entrave ou de détournement, l'Organe d'appel a expliqué dans la procédure initiale ce qui suit:

> {L'}approche la plus appropriée pour évaluer l'effet d'une subvention au titre de l'article 6.3 de l'Accord SMC consiste à faire une analyse hypothétique unitaire. Dans le cas d'un détournement et d'une entrave, l'analyse hypothétique nécessiterait d'estimer ce que les ventes du Membre plaignant auraient été en l'absence de la subvention contestée. Les ventes hypothétiques du Membre plaignant seraient ensuite comparées à ses ventes effectives. Il y aurait détournement ou entrave dans les cas où l'analyse hypothétique montrerait que les ventes du Membre plaignant auraient moins diminué ou auraient été plus élevées en l'absence de la subvention contestée.[3287]

6.1801. Les États-Unis allèguent que compte tenu des effets continus des subventions AL/FEM contestées "sur les produits" et des conditions de concurrence dans la branche de production des LCA, leur branche de production de LCA subit actuellement un préjudice grave sous forme d'un détournement et/ou d'une entrave visant leurs produits LCA sur les trois marchés de produits pertinents de l'Union européenne et sur onze marchés de produits de pays tiers, au sens de l'article 6.3 a) et 6.3 b) de l'Accord SMC.[3288] 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 tous les marchés de produits pertinents pour chaque année de la période 2001-2013. S'appuyant sur ces données, les États-Unis font valoir qu'en l'absence des effets de l'AL/FEM "sur les produits", les volumes de livraison et les parts de marché de leur branche de production de LCA auraient été plus élevés qu'ils ne l'ont effectivement été sur chacun des marchés pertinents.[3289]

6.1802. L'Union européenne rejette les allégations des États-Unis, en avançant plusieurs séries d'arguments pour étayer son point de vue selon lequel les subventions AL/FEM ne sont pas une cause "réelle et substantielle" des cas allégués d'entrave ou de détournement sur les marchés de produits pertinents. L'une des affirmations fondamentales de l'Union européenne à cet égard est que les États-Unis n'ont mis en évidence aucune *tendance* clairement discernable (sous forme d'une *diminution* claire des volumes de livraison et des parts de marché) pour montrer que les ventes de leurs LCA ont été remplacées sur les marchés pertinents ou empêchées d'entrer sur ces marchés.[3290]

6.1803. Une analyse des *tendances* de l'évolution dans le temps de la position concurrentielle d'un plaignant sur un marché pertinent peut révéler, entre autres choses, que le volume de ses ventes et sa part de marché ont généralement: a) stagné; b) diminué; c) augmenté; ou d) fluctué. Abstraction faite des facteurs de non-imputation, l'Union européenne soutient que les allégations de détournement et d'entrave des États-Unis peuvent aboutir *uniquement* si les données pertinentes ont clairement mis en évidence la deuxième de ces quatre possibilités. Nous ne sommes pas convaincus par cet argument car il implique qu'il ne peut y avoir de détournement ou d'entrave sur un marché pertinent dans une situation où une subvention a pour effet d'empêcher

---

[3286] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphe 1071 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1119, 1160, 1161, 1165, 1166 et 1170).

[3287] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1163.

[3288] Les États-Unis formulent aussi une allégation conditionnelle, à savoir que leur branche de production de LCA est *menacée* de détournement et/ou d'entrave sur le marché de produits LCA monocouloirs de l'Union européenne, au cas où le Groupe spécial rejetterait leurs présentes allégations de préjudice grave sur ce marché (première communication écrite des États-Unis, paragraphe 514; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 720; et réponse des États-Unis à la question n° 162 du Groupe spécial).

[3289] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 520 à 532.

[3290] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 845, 851, 854, 855, 951, 955, 959, 963, 1061, 1063, 1067, 1073, 1077 et 1079; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1562, 1600 à 1606, 1612, 1619, 1624, 1628, 1638, 1646, 1647, 1655, 1656, 1658, 1661, 1667, 1674, 1678, 1681, 1685, 1688 et 1691; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 162 du Groupe spécial.

le produit similaire d'atteindre un volume de ventes et une part de marché supérieurs à ce qu'ils seraient en l'absence de la subvention.

6.1804. Bien qu'il soit vrai que l'Organe d'appel a critiqué certaines des parties de l'analyse du *détournement* que le Groupe spécial avait réalisée dans la procédure initiale parce qu'il n'avait identifié de *tendances* montrant une *diminution* des parts de marché[3291], il est important de rappeler que l'Organe d'appel n'a formulé ces constatations qu'après avoir: a) expliqué que l'identification de *tendances à la diminution* était un élément nécessaire de la *première partie* de l'approche *en deux étapes* du lien de causalité suivie par le groupe spécial[3292]; et b) décidé de limiter son évaluation de l'analyse du *détournement* faite par le groupe spécial à cette fin à la même question que celle qu'avait examinée le groupe spécial – c'est-à-dire le "point de savoir s'il y {a} eu une diminution observable des ventes de Boeing".[3293] Cependant, comme nous entreprenons maintenant une "*analyse unitaire*" des effets des subventions contestées aux fins des allégations *à la fois* de détournement *et* d'entrave, il n'apparaît pas que les déclarations faites par l'Organe d'appel dans la procédure initiale, desquelles l'Union européenne tire des éléments à l'appui de sa position, soient entièrement pertinentes pour la situation qui nous occupe.[3294] En fait, la position défendue par l'Union européenne qui consisterait à exiger des États-Unis qu'ils identifient des *tendances à la diminution* même dans le contexte d'une "analyse unitaire" du lien de causalité est en contradiction avec les indications mêmes que l'Organe d'appel a données explicitement dans la procédure initiale, quand (comme on l'a déjà noté) il a précisé qu'il y aurait détournement ou entrave dans les cas suivants:

> Il y aurait détournement ou entrave dans les cas où l'analyse hypothétique {unitaire} montrerait que les ventes du Membre plaignant auraient moins diminué ou *auraient été plus élevées* en l'absence de la subvention contestée.[3295] (pas d'italique dans l'original)

6.1805. En ce qui concerne la "période représentative" appropriée, nous notons que les États-Unis ont présenté des données pour la période allant de 2001 à 2013.[3296] Pour les raisons que nous avons expliquées ailleurs dans le présent rapport, nous nous concentrerons sur les données concernant la période postérieure à la mise en œuvre, c'est-à-dire allant de décembre 2011 à l'année 2013 incluse. Cela fait, les renseignements sur le volume des livraisons et la part de marché que nous devons examiner au regard des différents marchés de produits sont les suivants:

[3291] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1188 à 1190 et 1193 à 1198.

[3292] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1170 ("{D}ans les cas où un plaignant présente une argumentation fondée sur l'existence d'un détournement en tant que phénomène directement observable *et que le groupe spécial choisit d'examiner cette argumentation selon une approche en deux étapes, comme cela a été fait en l'espèce*, un détournement apparaît, au sens de l'article 6.3 a) de l'*Accord SMC*, dans les cas où les importations d'un produit similaire du Membre plaignant diminuent sur le marché du Membre qui accorde la subvention et sont remplacées par le produit subventionné. … L'identification d'un détournement selon *cette approche* devrait être axée sur les *tendances* des marchés, sur le plan à la fois des volumes et des parts de marché.") (pas d'italique dans l'original) et 1188 ("{N}ous avons expliqué que, *selon l'approche en deux étapes adoptée par le Groupe spécial*, l'analyse du détournement nécessitait une évaluation des *tendances* sur la totalité de la période de référence."). (pas d'italique dans l'original)

[3293] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1179 ("Nous rappelons que le Groupe spécial a examiné l'allégation de détournement formulée par les États-Unis sur la base d'une évaluation du point de savoir s'il y avait eu une diminution observable des ventes de Boeing. Par conséquent, nous limiterons notre évaluation à la question de savoir si une diminution des ventes de Boeing pendant la période de référence peut être observée à partir des données.").

[3294] En outre, même dans le contexte d'une analyse du détournement entreprise dans le cadre d'une approche *en deux étapes* du lien de causalité, toute évaluation des *tendances* des volumes de vente et de la part de marché devrait être de nature à pouvoir fournir des informations sur la situation du marché *avec* et *sans* les subventions.

[3295] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1163.

[3296] Voir la réponse des États-Unis aux questions n° 40 et 162 du Groupe spécial; et Summary table of updated Ascend Aircraft database (pièce USA-578) (RCC).

Tableau 20: Marché des LCA monocouloirs

	Union européenne			Australie			Chine			Inde		
Données relatives aux livraisons	**Déc. 2011**	**2012**	**2013**	**Déc. 2011**	**2012**	**2013**	**Déc. 2011**	**2012**	**2013**	**Déc. 2011**	**2012**	**2013**
Volume de Boeing (unités)	10[3297]	59	29	4[3298]	21	14	4[3299]	73	123	1[3300]	8	17
Part de marché de Boeing	83,3%	49,6%	29,0%	80%	77,8%	51,9%	33,3%	41,7%	55,9%	33,3%	26,7%	43,6%
Volume d'Airbus (unités)	2[3301]	60	71[3302]	1[3303]	6	13	8[3304]	102	97[3305]	2[3306]	22	22
Part de marché d'Airbus	16,7%	50.4%	71,0%	20%	22,2%	48,1%	66,7%	58,3%	44,1%	66,7%	73,3%	56,4%

Tableau 21: Marché des LCA bicouloirs

	Union européenne			Chine			Corée			Singapour		
Données relatives aux livraisons	**Déc. 2011**	**2012**	**2013**	**Déc. 2011**	**2012**	**2013**	**Déc. 2011**	**2012**	**2013**	**Déc. 2011**	**2012**	**2013**
Volume de Boeing (unités)	1[3307]	8	15	1[3308]	7	19	0	2	3	0	0	2
Part de marché de Boeing	100%	30,8%	65,2%	50%	30,4%	47,5%	-	50,0%	50,0%	-	-	25,0%
Volume d'Airbus (unités)	0	18	8	1[3309]	16	21	0	2	3	0	0	6
Part de marché d'Airbus	0,0%	69,2%	34,8%	50%	69,6%	52,5%	-	50,0%	50,0%	-	-	75,0%

[3297] Boeing a livré deux 737NG à Ryanair le 2 décembre 2011, deux 737NG à Ryanair le 6 décembre 2011, un 737NG à Ryanair le 15 décembre 2011, un 737NG à Ryanair le 16 décembre 2011, deux 737NG à Ryanair le 20 décembre 2011, un 737NG à Thomson Airways le 21 décembre 2011 et un 737NG à Air Berlin le 30 décembre 2011 (Base de données d'Ascend, Deliveries made, données demandées le 7 avril 2014 (pièce EU-512)).

[3298] Boeing a livré un 737NG à Qantas le 6 décembre 2011, un 737NG à Virgin Australia le 12 décembre 2011, un 737NG à Virgin Australia le 21 décembre 2011 et un 737NG à Qantas le 27 décembre 2011 (Base de données d'Ascend, Deliveries made, données demandées le 7 avril 2014 (pièce EU-512)).

[3299] Boeing a livré un 737NG à Air China le 8 décembre 2011, un 737NG à China Southern Airlines le 13 décembre 2011, un 737NG à Hainan Airlines le 15 décembre 2011 et un 737NG à Nanshan Jet le 16 décembre 2011 (Base de données d'Ascend, Deliveries made, données demandées le 7 avril 2014 (pièce EU-512)).

[3300] Boeing a livré un 737NG à SpiceJet le 22 décembre 2011 (Base de données d'Ascend, Deliveries made, données demandées le 7 avril 2014 (pièce EU-512)).

[3301] Airbus a livré un A320 à Air Berlin le 21 décembre 2011 et un A321 à Lufthansa le 27 décembre 2011 (Base de données d'Ascend, Deliveries made, données demandées le 7 avril 2014 (pièce EU-512)).

[3302] L'Union européenne allègue que ce chiffre devrait être de 72, et non de 71 (observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 162 du Groupe spécial, paragraphe 59).

[3303] Airbus a livré un A320 à Qantas/Jetstar le 5 décembre 2011 (Base de données d'Ascend, Deliveries made, données demandées le 7 avril 2014 (pièce EU-512)).

[3304] Airbus a livré un A321 à Air China le 6 décembre 2011, un A320 à Hainan Airlines le 13 décembre 2011, un A320 à China Eastern Airlines le 21 décembre 2011, un A320 à Air China le 22 décembre 2011, un A320 à Spring Airlines le 23 décembre 2011, un A320 à China Southern Airlines le 23 décembre 2011, un A320 à Air Lease Corporation le 29 décembre 2011 et un A319 à Sanay Group Company le 30 décembre 2011 (Base de données d'Ascend, Deliveries made, données demandées le 7 avril 2014 (pièce EU-512)).

[3305] L'Union européenne allègue que ce chiffre devrait être de 99, et non de 97 (observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 162 du Groupe spécial, paragraphe 71).

[3306] Airbus a livré deux A320s à IndiGo le 6 décembre 2011 (Base de données d'Ascend, Deliveries made, données demandées le 7 avril 2014 (pièce EU-512)).

[3307] Boeing a livré un 777 à GECAS le 9 décembre 2011 (Base de données d'Ascend, Deliveries made, données demandées le 7 avril 2014 (pièce EU-512)).

[3308] Boeing a livré un 777 à Air China le 12 décembre 2011 (Base de données d'Ascend, Deliveries made, données demandées le 7 avril 2014 (pièce EU-512)).

[3309] Airbus a livré un A330 à China Eastern Airlines le 5 décembre 2011 (Base de données d'Ascend, Deliveries made, données demandées le 7 avril 2014 (pièce EU-512)).

Tableau 22: Marché des LCA très gros porteurs

	Union européenne			Australie			Chine		
Données relatives aux livraisons	**Déc. 2011**	**2012**	**2013**	**Déc. 2011**	**2012**	**2013**	**Déc. 2011**	**2012**	**2013**
Volume de Boeing (unités)	0	5	5	0	0	0	0	0	0
Part de marché de Boeing	-	55,6%	55,6%	0,0%	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
Volume d'Airbus (unités)	0	4	4	1[3310]	0	0	1[3311]	2	1
Part de marché d'Airbus	-	44,4%	44,4%	100%	-	-	100%	100%	100%

	Corée			Singapour			Émirats arabes unis		
Données relatives aux livraisons	**Déc. 2011**	**2012**	**2013**	**Déc. 2011**	**2012**	**2013**	**Déc. 2011**	**2012**	**2013**
Volume de Boeing (unités)	0	0	0	0	0	0	0	0[3312]	0
Part de marché de Boeing	-	0,0%	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	0,0%	0,0%
Volume d'Airbus (unités)	0	1	2	0	5	0	2[3313]	11	13
Part de marché d'Airbus	-	100%	100%	-	100%	-	100%	100%	100%

6.1806. À la lumière des deux scénarios hypothétiques "plausibles" que nous avons précisés dans la précédente sous-section, il est manifeste que sans les effets des subventions AL/FEM contestées, les volumes de livraison et les parts de marché que la branche de production de LCA des États-Unis aurait obtenus auraient été supérieurs à leur niveau effectif. Premièrement, nous rappelons que dans les deux scénarios hypothétiques "plausibles", tout nouveau concurrent non états-unien en matière de LCA ne serait entré sur le marché qu'avec un LCA *monocouloir*, ce qui implique que les marchés des bicouloirs et des VLA n'auraient été approvisionnés que par la branche de production des États-Unis. Deuxièmement, bien qu'il soit possible qu'un quelconque nouveau producteur de LCA non états-unien entrant sur le marché après la fin de 2006 ait été en mesure de remporter un nombre relativement faible de commandes d'aéronefs monocouloirs entre le 1er décembre 2011 et la fin de 2013, nous doutons fortement qu'un tel nouveau venu ait aussi pu effectuer des *livraisons* au cours de cette période. À cet égard, 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*. En outre, l'expérience récente montre que la livraison d'aéronefs nouvellement lancés accuse souvent des retards même pour des producteurs disposant de ressources et d'une expertise importantes comme Airbus et Boeing.[3314] Pour admettre qu'un nouveau producteur entrant sur le marché des LCA pour la première fois après 2006 aurait pu livrer un LCA monocouloir entre le 1er décembre 2011 et la fin de 2013, il faudrait que nous ayons l'assurance qu'il aurait été en mesure de lancer, développer, vendre, produire et livrer un LCA monocouloir dans un délai maximum d'environ six ans. À notre avis, il serait difficile même pour Airbus et Boeing d'y parvenir. Par conséquent, nous ne pensons pas qu'un quelconque nouveau producteur de LCA non états-unien entrant sur le marché en 2007, au plus tôt, aurait pu *livrer* un LCA monocouloir entre le 1er décembre 2011 et la fin de 2013.

6.1807. L'Union européenne estime que les États-Unis ne peuvent pas démontrer que leurs LCA ont fait l'objet d'un détournement ou d'une entrave sur les marchés pertinents sans établir d'abord qu'ils ont subi des "pertes de ventes" sur ces marchés. Autrement dit, elle fait valoir que pour établir le bien-fondé de leurs allégations de détournement et d'entrave, les États-Unis doivent démontrer que les livraisons à l'origine des parts de marché pertinentes sont imputables aux "pertes de ventes notables … constatées au cours de la procédure initiale, ou même {aux} pertes

[3310] Airbus a livré un A380 à Qantas le 15 décembre 2011 (Base de données d'Ascend, Deliveries made, données demandées le 7 avril 2014 (pièce EU-512)).

[3311] Airbus a livré un A380 à China Southern Airlines le 16 décembre 2011 (Base de données d'Ascend, Deliveries made, données demandées le 7 avril 2014 (pièce EU-512)).

[3312] L'Union européenne allègue que ce chiffre devrait être de un, et non de zéro (observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 162 du Groupe spécial, paragraphe 145. Voir aussi les observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 40 du Groupe spécial, note de bas de page 321 (relevant aussi cette disparité dans les données relatives aux livraisons présentées auparavant)).

[3313] Airbus a livré un A380 à Emirates le 2 décembre 2011 et un autre A380 à Emirates le 16 décembre 2011 (Base de données d'Ascend, Deliveries made, données demandées le 7 avril 2014 (pièce EU-512)).

[3314] Voir plus haut les paragraphes 6.509 et 6.510, 6.528 à 6.531 (A380), 6.478 (787) et 6.1711 et les notes de bas de page 3059 et 3188 (A350XWB).

de ventes alléguées par les États-Unis au cours de la présente procédure de mise en conformité".[3315]

6.1808. Nous ne sommes pas convaincus par l'affirmation de l'Union européenne. À notre avis, il n'y a aucun fondement dans le texte de l'Accord SMC qui permette de faire le raisonnement selon lequel la démonstration d'un détournement et d'une entrave sur un marché particulier aux fins de l'article 6.3 a) et b) doit être fondée sur des constatations de pertes de ventes notables sur le même marché au titre de l'article 6.3 c). Nous ne comprenons pas à quoi cela servirait de définir le détournement et l'entrave sur des marchés, et les pertes de ventes notables, comme étant des motifs d'action *séparés* à la disposition des Membres de l'OMC aux termes de l'article 6.3 si, pour établir le premier, il fallait démontrer le deuxième. Nous rappelons à cet égard que dans l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, l'Organe d'appel a souligné les caractéristiques distinctes des allégations de détournement et d'entrave, par rapport à celle de pertes de ventes notables, en rejetant la notion de "lien de dépendance entre"[3316] ces allégations:

> Nous ne souscrivons pas à l'implication du raisonnement du Groupe spécial, à savoir que les phénomènes de détournement et d'entrave découlent nécessairement d'une constatation de pertes de ventes notables. Dans l'affaire *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, l'Organe d'appel a reconnu qu'il pouvait y avoir chevauchement entre les pertes de ventes et le déplacement et l'entrave, en ce sens que les deux phénomènes étaient liés aux ventes d'une entreprise. Il a cependant aussi relevé des distinctions entre ces concepts. Par exemple, il a fait observer que l'évaluation du détournement ou de l'entrave "{était} centrée sur un élément géographique bien défini", alors que le marché géographique pertinent pour évaluer les pertes de ventes n'était pas circonscrit de la même manière et pouvait même s'étendre au marché mondial. Il a aussi noté que le fait que les pertes de ventes devaient être "notables" supposait que l'évaluation pouvait avoir des dimensions à la fois quantitative et qualitative, alors que l'évaluation du détournement et de l'entrave était principalement de nature quantitative.[3317] (notes de bas de page omises)

6.1809. Par ailleurs, nous notons que dans la procédure initiale, l'Organe d'appel a confirmé la constatation du Groupe spécial selon laquelle les subventions AL/FEM contestées étaient une cause "réelle et substantielle" de détournement sur certains marchés géographiques *sans* jamais établir que toutes les données relatives aux livraisons sous-tendant les allégations des États-Unis étaient fondées sur des commandes de LCA d'Airbus dont il avait été constaté qu'elles constituaient des "pertes de ventes notables". En particulier, compte tenu de l'analyse du lien de causalité en deux étapes faite par le Groupe spécial initial, l'Organe d'appel a d'abord examiné les données relatives aux volumes de livraison et aux parts de marché sur les marchés géographiques pertinents afin de discerner dans ces données des tendances prouvant un détournement. Lors de la seconde étape de son analyse, il a examiné si les subventions étaient une cause "réelle et substantielle" du détournement dont il avait constaté l'existence sur les marchés géographiques pertinents. Il a dit dans son raisonnement que, compte tenu des scénarios hypothétiques "plausibles", aucune des livraisons d'Airbus n'aurait eu lieu et "{c}omme Boeing (ou l'autre constructeur des États-Unis envisagé par le Groupe spécial) serai(en)t le(s) seul(s) fournisseur(s) de LCA, c'est elle (ou eux) qui aurai(en)t effectué les ventes". Pour l'Organe d'appel, cela suffisait pour "satisfai{re}, sans plus, au critère du "rapport réel et substantiel" énoncé par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*".[3318] Par conséquent, nous jugeons dénuée de fondement l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle les États-Unis ne peuvent pas établir le bien-fondé de leurs allégations de détournement ou d'entrave aux fins de l'article 6.3 a) et b) de l'Accord SMC sans démontrer aussi que toutes les livraisons d'Airbus effectuées sur un quelconque marché particulier constituent des "pertes de ventes notables" au sens de l'article 6.3 c).

[3315] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 853, 855, 857, 952, 956, 960, 964 et 1068; réponse de l'Union européenne à la question n° 36 du Groupe spécial; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 36, 39 et 162 du Groupe spécial.

[3316] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphe 1240.

[3317] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphe 1241.

[3318] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1264.

6.1810. L'Union européenne fait valoir que les États-Unis n'ont pas établi que les subventions AL/FEM ont eu pour effet de détourner les LCA de Boeing du marché indien des LCA *monocouloirs* ou d'entraver ces LCA durant la période 2011-2013 parce que, selon elle, "presque toutes" les livraisons pertinentes au cours de ces années ont résulté d'une commande d'A320 passée par IndiGo Airlines en 2005 et que Boeing n'avait "pas voulu vendre d'aéronefs à IndiGo Airlines en 2005".[3319] L'un des éléments de preuve sur lesquels l'Union européenne s'appuie pour étayer ces affirmations est un article du Seattle Times dans lequel il est rapporté que le "directeur général des ventes pour l'Inde" de Boeing avait déclaré que "son équipe avait aussi négocié avec IndiGo {à l'occasion de la commande de 100 A320 de 2005}, mais avait refusé de lui vendre autant d'avions en une seule fois". L'article rapporte que le même directeur des ventes avait aussi déclaré que Boeing "lui {avait} dit qu'il n'était pas raisonnable pour une compagnie aérienne qui n'avait pas encore effectué un seul vol" de commander 100 LCA monocouloirs, étant donné qu'à cette époque, toutes "les compagnies aériennes indiennes ensemble … {avaient} une flotte totale de 165 avions … {e}t {que} déjà l'infrastructure aéroportuaire indienne {avait} du mal à prendre en charge ce nombre d'appareils et {qu'il} y {avait} un grave manque de pilotes".[3320] Un scepticisme similaire quant à la mesure dans laquelle IndiGo Airlines "prendr{ait} jamais livraison des 100 A320" commandés en 2005 a été exprimé par le Vice-Président de Boeing chargé de la commercialisation dans un entretien publié dans Airline Fleet & Network Management, au cours duquel il a dit ce qui suit: "Nous avons tendance à penser que {la livraison des 100 A320} est peu probable, bien que cela ne signifie pas qu'elle ne pourra pas avoir lieu. L'un des gros problèmes … est l'infrastructure: si l'infrastructure vous bride, il est difficile de croître".[3321]

6.1811. Il ressort clairement de ces deux exposés du point de vue de Boeing sur la vente d'Airbus à IndiGo Airlines que Boeing ne pensait pas que cette compagnie aérienne serait en mesure d'accepter la livraison de la totalité des 100 LCA monocouloirs commandés en 2005 et, pour cette raison, "a refusé" de conclure une vente portant sur ce nombre de LCA. À notre avis, cependant, ce fait ne démontre pas que les livraisons d'Airbus A320 effectuées sur le marché indien des LCA monocouloirs ne représentent pas une perte de part de marché pour la branche de production de LCA des États-Unis.

6.1812. Nous rappelons que dans les hypothèses "plausibles" qui ont servi de base aux constatations adoptées dans la procédure initiale, Airbus n'aurait pas existé en 2005 en l'absence des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB et il y aurait eu soit un monopole de Boeing, soit un duopole comprenant Boeing et un autre constructeur des États-Unis pour répondre aux besoins des acheteurs de LCA. Sur la base de ces seules constatations, il est manifeste qu'Airbus n'aurait pas pu effectuer les livraisons pertinentes entre le 1er décembre 2011 et la fin de 2013. Si Boeing avait refusé de faire *la totalité* de ces ventes et qu'IndiGo Airlines avait maintenu sa demande, cette dernière aurait, sans aucun doute, cherché à compléter sa commande en s'adressant à l'autre producteur des États-Unis en activité dans le scénario hypothétique "plausible" de duopole. En revanche, si Boeing avait refusé de procéder au nombre de ventes souhaité dans le scénario "plausible" de monopole, on voit mal ce qu'IndiGo Airlines aurait pu faire si ce n'est négocier une commande moins importante qui aurait été acceptable pour les deux parties ou, éventuellement, étaler la livraison des 100 LCA monocouloirs sur une période plus longue qui aurait pu répondre aux craintes de Boeing au sujet du manque potentiel d'infrastructures. Par conséquent, il est selon nous manifeste non seulement que les subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB ont été une cause "réelle et substantielle" des livraisons effectuées par Airbus sur le marché indien des LCA monocouloirs entre le 1er décembre 2011 et la fin de 2013, mais aussi qu'en l'absence de ces subventions, ces livraisons auraient été effectuées par la branche de production de LCA des États-Unis.

6.1813. Enfin, l'Union européenne avance trois raisons supplémentaires pour lesquelles elle considère que les États-Unis n'ont pas démontré que les subventions AL/FEM, par opposition à d'autres facteurs sans lien avec les subventions, sont une cause "réelle et substantielle" du détournement et de l'entrave allégués sur les différents marchés de LCA. Premièrement, elle estime que les États-Unis n'ont pas tenu compte du fait que les livraisons "actuelles" d'Airbus sur le marché australien des LCA monocouloirs résultaient d'une commande d'A320 passée par Jetstar

[3319] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1595; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 162 du Groupe spécial.

[3320] "Airbus boasts of orders that trounce Boeing deals", *Seattle Times*, 17 juin 2005 (pièce EU-340).

[3321] "AF&NM interview: Randy Baseler, VP Marketing, Boeing Commercial Airplanes", *Airline Fleet and Network Management*, janvier/février 2006, pages 60 à 63 (pièce EU-341), page 62.

(groupe Qantas) en 2007 "parce que les A320 "étaient les principaux aéronefs de la flotte de court-courriers de Jetstar"", ce qui permettait à Jetstar d'"évit{er} les frais de changement de fournisseur et {de pouvoir} bénéficier des avantages en matière de communité".[3322] Deuxièmement, l'Union européenne fait valoir que les États-Unis n'ont pris en considération "aucune intervention politique en Chine ayant débouché sur des commandes et des livraisons ultérieures" de LCA monocouloirs, ni "le fait que bon nombre des aéronefs de la famille A320 livrés à des clients chinois sont, en fait, assemblés en Chine – ce qui renforce la demande de ces aéronefs en Chine pour des raisons n'ayant absolument aucun lien avec les subventions alléguées".[3323] Troisièmement, l'Union européenne soutient que les États-Unis n'ont pas tenu compte de l'effet des retards dans le développement et la production du 787 et du 747-8 sur le nombre limité de ventes réalisées par Boeing sur les marchés des bicouloirs et des LCA très gros porteurs, respectivement.[3324]

6.1814. À notre avis, les trois raisons supplémentaires invoquées par l'Union européenne reposent toutes entièrement ou partiellement sur l'existence d'Airbus en tant que producteur de LCA concurrentiel offrant une gamme complète de LCA sur l'ensemble des trois marchés de LCA. Nous avons constaté, cependant, que dans le scénario hypothétique "plausible", Airbus n'aurait pas existé aux époques pertinentes. Par conséquent, le fait qu'"un grand nombre" des ventes d'A320 réalisées en Chine ont découlé du fait qu'Airbus a des activités d'assemblage locales n'est pas une raison sans lien avec les subventions qui peut expliquer ces ventes. Au contraire, le fait même qu'Airbus n'aurait pas existé aux époques pertinentes sans les effets des subventions AL/FEM signifie qu'Airbus n'aurait pas pu investir dans des activités d'assemblage chinoises et, par conséquent, que les subventions AL/FEM doivent être une cause "réelle et substantielle" des livraisons d'A320 en Chine pendant la période postérieure à la mise en œuvre.

6.1815. De même, le fait que la commande d'A320 passée en 2007 par Jetstar a été motivée par les avantages en matière de communité résultant de la *flotte existante de LCA d'Airbus* de Jetstar démontre lui aussi clairement que les effets des subventions AL/FEM "sur les produits" ont été une cause "réelle et substantielle" des livraisons en question. En outre, le fait que des considérations politiques favorisant un producteur de l'Union européenne, par opposition aux États-Unis, *peuvent* avoir influé sur certaines des ventes de LCA monocouloirs d'Airbus en Chine[3325] est, à notre avis, dénué de pertinence dans le cadre de l'hypothèse "plausible" dans laquelle les seuls producteurs de LCA seraient des producteurs des États-Unis.

6.1816. Enfin, nous ne considérons pas que les retards dans le développement et la production du 787 et 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 les différents marchés de LCA bicouloirs et 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 deviennent disponibles se seraient tournés soit vers les autres LCA bicouloirs de Boeing, le 767 et le 777[3326], soit vers les LCA bicouloirs de l'autre producteur de LCA des États-Unis.

[3322] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1587 à 1589 (citant le communiqué de presse de Qantas, "Qantas unveils short haul fleet plan for the next decade", 14 novembre 2007 (pièce EU-335)); et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 162 du Groupe spécial.

[3323] Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1625; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 162 du Groupe spécial.

[3324] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 519, 1061, 1062, 1064, 1067, 1073, 1077 et 1079; deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphes 1634, 1641, 1650, 1662, 1669 et 1672; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis aux questions n° 40, 43, 155 et 162 du Groupe spécial.

[3325] Nous notons, à cet égard, que l'Union européenne n'indique pas spécifiquement quelles commandes de LCA monocouloirs d'Airbus exactement ont été obtenues en Chine en raison de considérations politiques alléguées, faisant seulement valoir d'une manière générale l'importance de "la politique quand il s'agit de vendre des aéronefs aux clients chinois, et en particulier d'obtenir l'approbation du contrat d'achat par les pouvoirs publics". (Deuxième communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 1625; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 162 du Groupe spécial (citant Elizabeth Dwoskin, "How to sell an airplane in China", Bloomberg Businessweek, 18 octobre 2012 (pièce EU-343)))

[3326] Nous rappelons que nous avons constaté que le 767 et le 777 étaient en concurrence sur le même marché de produits bicouloirs que le 787 et qu'il y avait des éléments de preuve selon lesquels les versions

6.1817. Par conséquent, pour toutes les raisons qui précèdent, nous constatons que, sans les effets des subventions AL/FEM contestées "sur les produits", le volume des livraisons et les parts de marché que la branche de production de LCA des États-Unis aurait obtenus entre le 1er décembre 2011 et la fin de 2013 auraient été supérieurs à leur niveau effectif sur tous les marchés de produits pertinents. En conséquence, nous constatons que les États-Unis ont établi que les effets des subventions AL/FEM contestées "sur les produits" sont une cause "réelle et substantielle" du détournement et/ou de l'entrave des LCA des États-Unis sur les marchés des LCA monocouloirs de l'Union européenne, de l'Australie, de la Chine et de l'Inde; des LCA bicouloirs de l'Union européenne, de la Chine, de la Corée et de Singapour; et des LCA très gros porteurs de l'Union européenne, de l'Australie, de la Chine, de la Corée, de Singapour et des Émirats arabes unis.

6.1818. Compte tenu de ces constatations, nous ne faisons aucune détermination au sujet de l'allégation des États-Unis concernant une *menace* de détournement et d'entrave sur le marché des LCA monocouloirs de l'Union européenne, étant donné que les États-Unis ont demandé au Groupe spécial de n'examiner cette allégation que si nous rejetions leurs allégations de préjudice grave *actuel*.[3327]

6.6.4.5.4.5 Effets des subventions non AL/FEM

Introduction

6.1819. Ayant constaté que les subventions AL/FEM contestées étaient une cause "réelle et substantielle" de préjudice grave pour les intérêts des États-Unis, au sens de l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC, nous examinons maintenant si les États-Unis ont démontré que les effets des *subventions non AL/FEM* étaient une cause "*réelle*" des mêmes formes de préjudice grave, de sorte qu'ils peuvent être "cumulés" avec ceux des subventions AL/FEM.

6.1820. Nous rappelons que le Groupe spécial initial "a cumulé" les effets des subventions non AL/FEM après avoir constaté que ces effets "complétaient et amplifiaient" les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB.[3328] L'Organe d'appel a confirmé les constatations du Groupe spécial initial relatives au lien de causalité en ce qui concerne la totalité des mesures non AL/FEM pour lesquelles il avait confirmé les constatations du Groupe spécial initial relatives au subventionnement, à l'exception des subventions pour la R&DT.[3329] Dans la présente procédure, les États-Unis nous demandent d'arriver essentiellement à la même conclusion en ce qui concerne les effets persistants allégués des subventions non AL/FEM suivantes: a) les prises de participation des pouvoirs publics français au capital social d'Aérospatiale en 1987, 1988, 1992 et 1994; b) l'acquisition d'une participation de 20% dans Deutsche Airbus par les pouvoirs publics allemands en 1989 et le transfert ultérieur de cette participation à MBB en 1992; et c) onze dons régionaux allemands et espagnols pour le développement d'infrastructures.[3330]

---

plus grandes du 777 pouvaient aussi parfois être en compétition pour des ventes sur le marché des LCA très gros porteurs.

[3327] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 514; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 720; et réponse des États-Unis à la question n° 162 du Groupe spécial.

[3328] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphe 1288.

[3329] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1381 à 1413. L'analyse des effets des subventions non AL/FEM effectuée par le Groupe spécial initial portait notamment sur le transfert en 1998 par les pouvoirs publics français à Aérospatiale de leur participation de 45,76% dans Dassault Aviation et sur certaines mesures d'infrastructure concernant le site industriel Aéroconstellation et les équipements d'intérêt général (EIG) connexes. En appel, l'Organe d'appel a constaté que ces mesures ne constituaient pas des "subventions" au sens de l'Accord SMC et, par conséquent, a déclaré "sans fondement et sans effet juridique" les constatations relatives au lien de causalité formulées par le Groupe spécial initial en ce qui concerne ces mesures. (Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 993, 1026, 1027, 1385 et 1396 et note de bas de page 3064)

[3330] Comme cela a déjà été indiqué, les allégations de non-mise en conformité formulées par les États-Unis n'incluent pas la mesure relative à l'allongement de la piste de l'aéroport de Brême ni la location du site industriel du Mühlenberger Loch, dont il a été constaté dans la procédure initiale qu'elles constituaient toutes les deux des subventions non AL/FEM "complétant et amplifiant" les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB.

6.1821. Rappelant la confirmation par l'Organe d'appel des constatations du Groupe spécial initial concernant les effets de ces subventions non AL/FEM, les États-Unis estiment que leurs effets devraient à nouveau être "cumulés" avec ceux des subventions AL/FEM contestées parce qu'ils continuent de "compléter et amplifier" les effets de l'AL/FEM "sur les produits", contribuant ainsi "réellement" à causer un grave préjudice à leurs intérêts pendant la période postérieure à la mise en œuvre. Par conséquent, ils font valoir que "{t}out comme pendant la période examinée par le Groupe spécial initial, Airbus a été en mesure pendant la période actuelle d'offrir sa gamme de LCA en partie parce que les prises de participation au capital social ont "assur{é} la pérennité et la stabilité financière d'Aérospatiale et de Dasa et … augment{é} la capacité d'emprunt de ces sociétés à la suite de nouveaux investissements dans la production et le développement de modèles particuliers de LCA d'Airbus financés par l'AL/FEM"".[3331] En outre, les États-Unis affirment que l'Organe d'appel "est parvenu à une conclusion semblable en ce qui concerne les subventions pour les infrastructures", à savoir que celles-ci ""ont toutes un lien de causalité réel avec la création ou l'expansion d'installations de production pour divers modèles de LCA d'Airbus"".[3332] Ils soutiennent que rien d'important n'a changé depuis la procédure initiale qui pourrait justifier de s'écarter aujourd'hui de ces conclusions.[3333]

6.1822. L'Union européenne répond aux arguments spécifiques des États-Unis en un paragraphe essentiellement, affirmant que les États-Unis n'ont pas "présent{é} d'arguments et d'éléments de preuve qui permett{raient} à un groupe spécial de décider de cumuler ou non tous effets" des subventions non AL/FEM avec ceux des subventions AL/FEM.[3334] En outre, en réponse à une question du Groupe spécial initial, elle avait expliqué que, même si elle ne s'inscrivait pas en faux contre le point de vue des États-Unis selon lequel, en principe, les effets des subventions non AL/FEM pouvaient être cumulés avec ceux des subventions AL/FEM, selon elle, un tel cumul ne serait légitime qu'en ce qui concerne les effets des subventions non AL/FEM qui *continuaient d'exister*.[3335]

6.1823. Étant donné que nous avons déjà évalué et rejeté les affirmations de l'Union européenne concernant la prétendue prescription imposant de démontrer l'existence continue d'une subvention (c'est-à-dire un "subventionnement actuel") dans le contexte de l'article 7.8 de l'Accord SMC[3336], nous ne jugeons pas nécessaire de réexaminer l'argumentation de l'Union européenne aux fins de notre analyse de la demande des États-Unis visant à ce que les effets des subventions non AL/FEM soient "cumulés" avec ceux des subventions AL/FEM. Nous axons par conséquent notre évaluation du bien-fondé des arguments des États-Unis concernant le "cumul" sur la mesure dans laquelle les États-Unis ont montré que les effets des subventions non AL/FEM continuaient de "compléter et amplifier" les effets des subventions AL/FEM, constituant ainsi une cause "réelle" des cas de préjudice grave qui sont visés par les allégations des États-Unis au titre de l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC.

6.1824. Nous commençons notre analyse en rappelant les indications données par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)* au sujet des circonstances dans lesquelles il serait approprié de "cumuler" les effets d'un ensemble de subventions avec ceux d'un autre ensemble de subventions aux fins d'allégations de préjudice grave avancées au titre des articles 5 c) et 6.3 de l'Accord SMC.

Indications de l'Organe d'appel sur le "cumul" des effets des subventions

6.1825. Dans l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, l'Organe d'appel a précisé qu'il y avait au moins deux façons de procéder à une évaluation collective des effets de subventions multiples afin d'effectuer une analyse du préjudice grave au sens des articles 5 c) et

[3331] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 403 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1390).
[3332] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 404 (citant le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1397).
[3333] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 400 à 406; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 383; et réponse des États-Unis à la question n° 38 du Groupe spécial.
[3334] Première communication écrite de l'Union européenne, paragraphe 714.
[3335] Réponse de l'Union européenne à la question n° 38 du Groupe spécial; et observations de l'Union européenne sur la réponse des États-Unis à la question n° 38 du Groupe spécial.
[3336] Voir plus haut la section 6.6.2.

6.3 de l'Accord SMC – l'"agrégation" et le "cumul".[3337] Ailleurs dans le présent rapport, nous avons expliqué les principes fondamentaux sur lesquels repose l'"agrégation" des effets de subventions multiples et avons appliqué ces principes à notre évaluation des effets des subventions AL/FEM contestées dans la présente procédure.[3338] Ayant constaté que les effets agrégés des subventions AL/FEM contestées étaient une cause "réelle et substantielle" de préjudice grave pour les intérêts des États-Unis, nous devons maintenant déterminer si les effets des subventions non AL/FEM pertinentes peuvent être "cumulés" avec les effets des subventions AL/FEM. L'Organe d'appel a décrit le processus de "cumul" comme suit:

> {U}n groupe spécial peut commencer par analyser les effets d'une subvention *unique*, ou d'un groupe *agrégé* de subventions, afin de déterminer s'il s'agit d'une cause réelle et substantielle d'effets défavorables. Étant parvenu à cette conclusion, un groupe spécial peut ensuite évaluer si d'*autres* subventions – soit individuellement, soit en groupes agrégés – ont un lien de causalité *réel* avec les mêmes effets, et complètent et amplifient les effets de la *première* subvention (ou du *premier* groupe de subventions) dont il a été constaté, isolément, qu'il s'agissait d'une cause *réelle* et *substantielle* des phénomènes sur le marché allégués. Les autres subventions doivent être une cause "réelle", mais elles ne doivent pas, en elles-mêmes, constituer une cause "substantielle" pour que leurs effets soient combinés à ceux de la première subvention ou du premier groupe de subventions dont il a été constaté, isolément, qu'il s'agissait d'une cause réelle et substantielle des effets défavorables.
>
> …
>
> Les éléments qui peuvent influer sur l'évaluation par un groupe spécial de la question de savoir s'il existe un lien de causalité réel comprennent la conception, la structure, l'importance et le fonctionnement de la subvention, ainsi que le lien entre la subvention et le produit subventionné. À notre avis, l'existence d'un lien de causalité réel peut être établie de différentes façons. L'une d'elles consiste à démontrer que la subvention ou les subventions causent des effets qui suivent le même enchaînement de causalité qu'une subvention dont il a déjà été constaté qu'elle constituait une cause réelle et substantielle des phénomènes sur le marché allégués au titre de l'article 6.3 de l'*Accord SMC*. Nous ne pensons toutefois pas qu'il s'agit de la seule façon d'établir l'existence du lien de causalité réel requis. L'existence d'un lien de causalité réel peut également être constatée lorsqu'un plaignant parvient à démontrer que, même si d'autres subventions ne fonctionnent pas selon le même enchaînement de causalité, ces subventions, prises isolément ou conjointement, contribuent néanmoins de manière significative aux effets défavorables, au sens de l'article 6.3, causés par la première subvention et, de ce fait, complètent et amplifient ces effets. En d'autres termes, il doit être démontré que les effets de cette autre subvention ou de cet autre groupe de subventions sont non négligeables pour qu'il soit constaté qu'ils amplifient ou complètent les effets pour lesquels l'existence d'un lien réel et substantiel a déjà été établie.[3339] (italique dans l'original)

6.1826. Ayant ces indications à l'esprit, nous évaluons maintenant s'il est approprié de cumuler les effets des subventions non AL/FEM avec ceux des subventions AL/FEM. Nous commençons par rappeler tout d'abord les constatations formulées dans la procédure initiale en ce qui concerne les effets des subventions non AL/FEM que les États-Unis contestent dans la présente procédure, avant d'examiner ensuite dans quelle mesure ces effets continuent pendant la période postérieure à la mise en œuvre, de sorte qu'il serait approprié de conclure qu'ils demeurent une cause "réelle" de préjudice grave pour les intérêts des États-Unis.

[3337] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphes 1284 à 1288.

[3338] Voir plus haut les paragraphes 6.1445 à 6.1451.

[3339] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (2ème plainte)*, paragraphes 1287 et 1292.

Apports de capitaux par la France et l'Allemagne

Constatations du Groupe spécial initial et de l'Organe d'appel

6.1827. Les prises de participation au capital social des pouvoirs publics français qui font l'objet de la plainte des États-Unis ont consisté en trois apports de capitaux à Aérospatiale en 1987, 1988 et 1994, d'un montant de 1,25 milliard de francs français, 1,25 milliard de francs français et 2 milliards de francs français, respectivement, et en l'acquisition en 1992 par l'intermédiaire du Crédit Lyonnais, qui était alors contrôlé par les pouvoirs publics français, d'une part de 20% du capital d'Aérospatiale, pour un montant de 1,4 milliard de francs français.[3340]

6.1828. Le Groupe spécial initial et l'Organe d'appel ont décrit en détail la conception, la structure, l'importance et le fonctionnement de ces prises de participation, ainsi que leur lien avec les LCA d'Airbus, et ont constaté que ces subventions étaient accordées à un moment où Aérospatiale "avait besoin du capital additionnel pour financer des investissements en immobilisations corporelles et en stocks, ainsi que les avances aux fournisseurs, dans le cadre du développement des nouveaux aéronefs".[3341] Le Groupe spécial initial a expliqué qu'Aérospatiale "avait besoin de capital social additionnel … pour financer de nouveaux investissements tels que l'accélération de la construction de l'A320 … et le lancement de l'A330/A340".[3342] De fait, dans les arguments qu'elles avaient présentés au Groupe spécial initial, les Communautés européennes avaient reconnu qu'Aérospatiale n'aurait pas pu procéder à ces investissements sans les subventions des pouvoirs publics.[3343] En outre, à toutes les époques pertinentes, les éléments de preuve examinés par le Groupe spécial initial montraient que la situation financière d'Aérospatiale était assez mauvaise, et ses perspectives pour l'avenir immédiat seulement incertaines.[3344]

6.1829. S'agissant de l'apport de capitaux et du transfert d'actions réalisés en 1989 par les pouvoirs publics allemands, le Groupe spécial initial a expliqué qu'ils avaient eu lieu dans le contexte de la restructuration de Deutsche Airbus par les pouvoirs publics allemands en 1989, qui avait été provoquée par la quasi-faillite de Deutsche Airbus et le désir des pouvoirs publics allemands de "créer une chance réaliste de placer le programme Airbus sous l'entière responsabilité du secteur privé à long terme et donc de réduire le niveau de l'aide financière accordée par l'État à Airbus".[3345] Dans le cadre du plan de restructuration des pouvoirs publics allemands, il avait été convenu que Deutsche Airbus recevrait, entre autres, un apport de capitaux de 505 millions de DM de la KfW, et qu'en retour la KfW détiendrait une participation de 20% dans Deutsche Airbus pendant dix ans, après quoi cette participation serait vendue à MBB.[3346] De plus, pendant au moins les huit premières années de cet investissement, la KfW avait accepté que les éventuels bénéfices générés par Deutsche Airbus soient utilisés tout d'abord pour constituer des fonds propres pour Deutsche Airbus et une réserve spéciale servant à dédommager cette dernière pour les pertes de change.[3347] À l'époque, Deutsche Airbus avait "prévu qu'elle aurait besoin d'un financement additionnel pour le programme A320 et le lancement du programme A330/A340"[3348],

---

[3340] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 630 (citant le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1324).

[3341] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1957.

[3342] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1364 (citant la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1134 et 1135).

[3343] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1957.

[3344] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1363 à 7.1375.

[3345] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1247. (guillemets internes omis; note de bas de page omise)

[3346] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1248.

[3347] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1265.

[3348] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1247.

sa situation financière étant "extrêmement mauvaise".[3349] De fait, les Communautés européennes avaient reconnu qu'en 1989, Deutsche Airbus était "au bord de la faillite".[3350]

6.1830. En ce qui concerne le transfert en 1992 à MBB de la participation de 20% de la KfW dans Deutsche Airbus, le Groupe spécial initial a constaté que ce transfert plus précoce que prévu (1992 au lieu de 1999) avait été déclenché par la décision des pouvoirs publics allemands d'annuler le programme de garantie contre les pertes de change de 4,1 milliards de DM mis en place dans le cadre du plan de restructuration de 1989. En substance, le transfert anticipé de la participation de 20% de la KfW était une des mesures destinées à dédommager Deutsche Airbus pour la perte de cette aide, dont il avait été prévu qu'elle se poursuivrait jusqu'en 2000.[3351] Ainsi, il est évident que la transaction de 1992 concernant le transfert des actions était foncièrement liée au plan de restructuration de 1989 et, en particulier, à la mesure de garantie contre les pertes de change, qui, selon nous, n'était pas limitée à un ou plusieurs produits LCA spécifiques.

6.1831. À la lumière de ces constatations factuelles, le Groupe spécial initial a conclu que les effets agrégés des subventions sous forme d'apports de capitaux accordées par les pouvoirs publics français et allemands "complétaient et amplifiaient" les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB "sur les produits" pour les raisons suivantes:

> Les mesures des pouvoirs publics français et allemands sous forme de prises de participation et de transferts d'actions ont assuré la pérennité et la stabilité financière des entités nationales respectives engagées dans l'entreprise Airbus. Ces entités étaient un élément nécessaire de l'initiative Airbus globale car il est clair à nos yeux que sans leur participation à l'effort global, Airbus n'aurait pas pu continuer de développer, lancer et produire des LCA pour réaliser l'objectif consistant à développer une gamme complète de LCA pour le marché. En outre, comme on l'a relevé plus haut, Aérospatiale avait besoin du capital additionnel pour financer des investissements en immobilisations corporelles et en stocks, ainsi que les avances aux fournisseurs, dans le cadre du développement des nouveaux aéronefs. Comme les Communautés européennes reconnaissent qu'Aérospatiale n'aurait pas pu procéder à ces investissements sans l'aide des pouvoirs publics sous forme de participations au capital social, il nous semble clair que ces prises de participation venaient directement à l'appui du développement des LCA d'une manière qui était aussi directe que l'AL/FEM.[3352] (notes de bas de page omises)

6.1832. En appel, l'Organe d'appel a évalué divers aspects de l'analyse du lien de causalité effectuée par le Groupe spécial initial, y compris la question de savoir s'il avait été approprié de cumuler les effets des subventions sous forme d'apports de capitaux avec ceux des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB. Il a confirmé les constatations du Groupe spécial initial sur tous les points importants. Ce faisant, l'Organe d'appel a tout d'abord fait observer que les subventions pertinentes:

> {étaient des} investissements qui n'étaient pas nécessairement liés au développement d'un modèle particulier de LCA d'Airbus. Toutefois, les prises de participation en cause étaient … engagées dans le but spécifique de remédier à la sous-capitalisation d'Aérospatiale comme de Deutsche Airbus, qui, durant les années 1990, menaçait la capacité d'investissement – et, de fait, l'existence même – des

[3349] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1276.

[3350] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1276.

[3351] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1298.

[3352] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1957. Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1386 à 1391 (confirmant les constatations pertinentes du Groupe spécial dans ce contexte). Bien que le Groupe spécial initial n'ait pas dit explicitement qu'il examinait les effets *agrégés* des subventions pertinentes, il ressort de l'absence de constatations du Groupe spécial (ou de l'Organe d'appel) au sujet des effets de chacune des mesures de subventionnement prises individuellement que c'est précisément ce qu'il fait. À notre avis, les similitudes dans la conception, la structure et le fonctionnement des subventions, telles qu'elles ont été décrites dans les constatations factuelles du Groupe spécial initial, sont telles qu'il serait approprié de continuer à examiner les effets de ces subventions de façon agrégée.

> deux sociétés. Comme le Groupe spécial l'a noté à juste titre, ces participations au capital social "{avaient} assuré la pérennité et la stabilité financière" d'Aérospatiale et de Deutsche Airbus. Étant donné la nature et la structure du consortium Airbus, il aurait été peu probable qu'Airbus ait pu continuer de développer et mettre sur le marché ses modèles successifs de LCA sans la participation de chacune des sociétés nationales faisant partie de l'entreprise Airbus.[3353] (notes de bas de page omises)

6.1833. L'Organe d'appel a estimé ensuite que le Groupe spécial initial avait formulé des constatations factuelles adéquates à l'appui de la conclusion selon laquelle:

> Aérospatiale et Dasa étaient responsables de parties fondamentales de l'assemblage de certains modèles de LCA d'Airbus, en particulier l'A300, l'A310, l'A319, l'A320 et l'A321. Le Groupe spécial a fait observer en outre que les éléments de preuve donnaient à penser que "cette répartition de travail s'{était} perpétuée avec les modèles ultérieurs de LCA d'Airbus". Cela étaye, selon nous, la conclusion du Groupe spécial selon laquelle Aérospatiale et Dasa "étaient un élément nécessaire de l'initiative Airbus globale", et selon laquelle, sans leur participation, "Airbus n'aurait pas pu continuer de développer, lancer et produire des LCA pour réaliser l'objectif consistant à développer une gamme complète de LCA pour le marché".[3354] (notes de bas de page omises)

6.1834. L'Organe d'appel a ensuite noté que les déclarations faites par les Communautés européennes au cours de la procédure initiale renforçaient la validité des conclusions du Groupe spécial initial dans ce contexte[3355], et a finalement convenu avec le Groupe spécial initial de ce qui suit:

> "Aérospatiale avait besoin du capital additionnel pour financer des investissements en immobilisations corporelles et en stocks, ainsi que les avances aux fournisseurs, dans le cadre du développement des nouveaux aéronefs". Les Communautés européennes ont reconnu que "{l}e flux de trésorerie généré en interne n'était pas suffisant" et qu'"un ratio d'endettement prudent imposait des limites quant au montant d'un nouvel emprunt pouvant être contracté". Par conséquent, le Groupe spécial a estimé qu'Aérospatiale n'aurait pas pu entreprendre de nouveaux investissements dans le développement des LCA si elle n'avait pas obtenu les participations au capital social des pouvoirs publics français. Cela étaye à notre avis la conclusion du Groupe spécial selon laquelle "ces prises de participation venaient directement à l'appui du développement des LCA d'une manière qui était aussi directe que l'AL/FEM".
>
> Sur la base de ce qui précède, nous considérons que le Groupe spécial avait une base suffisante pour conclure que les prises de participation au capital social d'Aérospatiale réalisées par la France et l'Allemagne avaient un lien réel avec la capacité d'Airbus de développer et mettre sur le marché des modèles particuliers de LCA, à la fois en assurant la pérennité et la stabilité financière d'Aérospatiale et de Dasa et en augmentant la capacité d'emprunt de ces sociétés à la suite de nouveaux investissements dans la production et le développement de modèles particuliers de LCA d'Airbus financés par l'AL/FEM. Nous considérons que ces participations au capital social ont apporté un soutien aux efforts déployés par Airbus pour développer et mettre sur le marché ces modèles de LCA d'Airbus, avec des effets corollaires sur les ventes de LCA de Boeing.[3356] (notes de bas de page omises)

6.1835. En conséquence, il a été constaté que les effets agrégés des subventions françaises et allemandes sous forme d'apports de capitaux étaient une cause "réelle" de préjudice grave pour les intérêts des États-Unis pendant la période de référence 2001-2006.

[3353] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1386.

[3354] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1387.

[3355] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1388.

[3356] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 1389 et 1390.

Effets pendant la période postérieure à la mise en œuvre

6.1836. La question à laquelle nous devons répondre dans cette partie de notre analyse est celle de savoir si les effets agrégés des subventions sous forme d'apports de capitaux continuent d'être une cause "réelle" de préjudice grave pour les intérêts des États-Unis, indépendamment du temps qui s'est écoulé depuis les constatations formulées dans la procédure initiale.

6.1837. Nous rappelons qu'ailleurs dans le présent rapport, nous avons expliqué que nous étions disposés à admettre, aux fins de l'évaluation du bien-fondé des allégations de non-mise en conformité des États-Unis, que l'Union européenne a démontré que les "durées de vie" *ex ante* des subventions sous forme d'apports de capitaux avaient pris fin avant le 1er juin 2011, c'est-à-dire avant la date de l'adoption des recommandations et décisions de l'ORD dans la procédure initiale.[3357] Cependant, comme nous l'avons déjà observé, la mesure dans laquelle les *effets* d'une subvention se dissiperont avec le temps et cesseront finalement sera une question *factuelle* qui pourra être éclairée, mais *pas nécessairement définie*, par la façon dont la "durée de vie" de cette subvention aura évolué avec le temps.

6.1838. Les constatations du Groupe spécial initial, telles qu'elles ont été confirmées par l'Organe d'appel, ont établi que les effets agrégés des subventions sous forme d'apports de capitaux ont non seulement fait en sorte qu'Airbus puisse poursuivre le programme relatif à l'A320 et lancer et développer le programme relatif à l'A330/A340, mais ont aussi garanti l'*existence même* d'un consortium Airbus financièrement stable à l'avenir et, par conséquent, la capacité d'Airbus de continuer à lancer, développer et produire *d'autres modèles de LCA*. À notre avis, les effets agrégés des subventions sous forme d'apports de capitaux ont joué un rôle fondamental dans la présence de la gamme complète de LCA d'Airbus sur le marché *pendant la période postérieure à la mise en œuvre* d'une manière très semblable (quoique pas identique) à celle des effets *directs* et *indirects* des subventions AL/FEM. En particulier, en garantissant l'existence même d'un consortium Airbus financièrement stable et en apportant un soutien important à Airbus à un moment crucial pour la poursuite de ses travaux de développement et de production dans le cadre des programmes relatifs à l'A320 et à l'A330/A340, les subventions sous forme d'apports de capitaux ont significativement contribué au développement des nouveaux produits LCA d'Airbus d'une manière très semblable à celle des *effets directs* des subventions AL/FEM. De même, dans la mesure où le lancement, le développement et la production de LCA financés en partie par les subventions sous forme d'apports de capitaux ont entraîné des effets d'"apprentissage", de gamme, d'échelle et financiers, il est évident que ces subventions doivent aussi avoir produit des effets qui n'étaient pas très différents des *effets indirects* des subventions AL/FEM. Ces considérations nous amènent à conclure que, tout comme dans la procédure initiale, les effets agrégés des subventions sous forme d'apports de capitaux continuent aujourd'hui de "compléter et amplifier" les effets des subventions AL/FEM "sur les produits" en fonctionnant selon un enchaînement de causalité semblable. En conséquence, nous constatons que les effets agrégés des subventions sous forme d'apports de capitaux sont une cause "réelle" des effets des subventions AL/FEM contestées "sur les produits" et aussi, par conséquent, des cas pertinents de préjudice grave causés par ces subventions aux intérêts des États-Unis sur les marchés de produits pertinents.

Subventions régionales pour le développement d'infrastructures

Constatations du Groupe spécial initial et de l'Organe d'appel

6.1839. Le Groupe spécial initial n'a pas formulé de constatations individuelles concernant les effets des onze subventions régionales pour le développement d'infrastructures qui sont visées par la plainte des États-Unis pour non-mise en conformité. En revanche, il a formulé une constatation portant sur les effets de toutes les subventions pour les infrastructures contestées prises dans leur ensemble, y compris le contrat de location du Mühlenberger Loch et la mesure relative à l'allongement de la piste de l'aéroport de Brême (qui ne sont ni l'un ni l'autre contestés par les États-Unis dans la présente procédure[3358]) et les quatre dons régionaux espagnols pour le développement destinés aux installations sud d'EADS-CASA à San Pablo (que nous avons décidé d'exclure de notre évaluation du bien-fondé de la plainte des États-Unis pour non-mise en

[3357] Voir plus haut le paragraphe 6.893.

[3358] Voir la première communication écrite des États-Unis, notes de bas de page 13 et 64; et la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 265.

conformité).[3359] Quoi qu'il en soit, le Groupe spécial initial a bien formulé les constatations suivantes, qui selon nous sont pertinentes pour l'analyse que nous devons effectuer dans cette partie de notre rapport: a) le don de 6,14 millions d'euros du Land allemand de Basse Saxe à Airbus Allemagne a été utilisé par celle-ci "pour agrandir son site de construction existant … à Nordenham"[3360]; b) les dons d'un total de 75,3 millions d'euros[3361] des autorités nationales et locales espagnoles à Airbus Espagne et EADS-CASA étaient destinés à des investissements dans des installations nouvelles ou existantes liées aux activités relatives aux LCA d'Airbus[3362]; et c) toutes les subventions pour les infrastructures (y compris celles qui ne sont pas examinées en l'espèce) "ont … fourni un soutien essentiel au développement et à la production des LCA d'Airbus, en déchargeant Airbus de dépenses importantes liées au développement d'installations … et en lui permettant ainsi de continuer à lancer des modèles successifs de LCA".[3363] Sur cette base, le Groupe spécial initial a ensuite conclu que les subventions pour les infrastructures "{avaient} toutes eu le même effet sur la capacité d'Airbus de lancer les LCA qu'elle {avait} lancés au moment où elle l'{avait} fait"[3364] en "complét{ant} et amplifi{ant}" par conséquent l'effet de l'AL/FEM "sur les produits", établissant ainsi un "lien suffisant" avec les LCA d'Airbus et avec les types de préjudice grave allégués par les États-Unis.[3365]

6.1840. En appel, l'Organe d'appel a indiqué que la mesure dans laquelle les onze dons régionaux pour le développement en cause dans la procédure initiale avaient conféré un avantage aux programmes de LCA d'Airbus était "moins claire" que dans le cas de certaines autres subventions pour les infrastructures, et a dit qu'"{i}l aurait été utile que le Groupe spécial précise dans son analyse la façon dont ces mesures d'infrastructure avaient complété et amplifié les effets de l'AL/FEM".[3366] Enfin, cependant, l'Organe d'appel a été d'avis que les constatations factuelles formulées par le Groupe spécial initial fournissaient "une base suffisante pour permettre de conclure que ces dons régionaux {avaient} été utilisés pour développer les sites de production d'Airbus et les activités d'EADS-CASA liées aux LCA, étayant ainsi l'inférence du Groupe spécial selon laquelle ces dons régionaux "{avaient} fourni un soutien essentiel au développement et à la production des LCA d'Airbus, en déchargeant Airbus de dépenses importantes liées au développement d'installations pour la production"" de LCA.[3367]

Effets pendant la période postérieure à la mise en œuvre

6.1841. Comme pour les subventions sous forme d'apports de capitaux, la question à laquelle nous devons répondre dans cette partie de notre analyse est celle de savoir si les effets agrégés des sept subventions sous forme de dons régionaux pour le développement restantes continuent

[3359] Voir plus haut les paragraphes 6.899 et 6.900.
[3360] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1206.
[3361] Ce montant tient compte des précisions données dans le rapport de PwC sur l'amortissement concernant les proportions du don de 17,5 millions d'euros octroyé en 2003 pour les installations d'Airbus à Puerto Real et celle du don de 7,6 millions d'euros octroyé en 2004 à Airbus Espagne pour ses installations d'Illescas qui étaient financées au moyen du Fonds européen de développement régional et étaient donc "spécifiques" au sens de l'article 2.2 de l'Accord SMC. (Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), tableau 21 et note de bas de page 51. Voir aussi le rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1236 et note de bas de page 4276) Les États-Unis n'ont pas contesté les précisions données par PwC dans ce contexte.
[3362] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1207 à 7.1218.
[3363] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1958.
[3364] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 7.1956.
[3365] Rapport du Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphes 7.1956 et 7.1961.
[3366] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1399.
[3367] Rapport de l'Organe d'appel *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, paragraphe 1399. Bien que le Groupe spécial initial n'ait pas dit explicitement qu'il examinait les effets *agrégés* des subventions pour les infrastructures, il ressort de l'absence de constatations du Groupe spécial (ou de l'Organe d'appel) au sujet des effets de chacune des mesures de subventionnement prises individuellement que c'est précisément ce qu'il a fait. À notre avis, les similitudes dans la conception, la structure et le fonctionnement des sept subventions sous forme de dons régionaux pour le développement dont nous sommes saisis maintenant (examinées plus en détail ci-après) sont telles qu'il serait approprié de continuer à examiner les effets de ces subventions de façon agrégée.

d'être une cause "réelle" de préjudice grave pour les intérêts des États-Unis, indépendamment du temps qui s'est écoulé depuis les constatations formulées dans la procédure initiale.

6.1842. Nous rappelons qu'ailleurs dans le présent rapport, nous avons expliqué que l'Union européenne ne faisait pas valoir que les "durées de vie" *ex ante* de ces subventions avaient pris fin avant la fin de la période de mise en œuvre. En fait, même si l'on admettait l'approche de l'Union européenne pour la détermination des "durées de vie" *ex ante* des subventions sous forme de dons régionaux pour le développement, Airbus continuerait de "tirer avantage" de portions importantes des dons accordés par les autorités espagnoles pendant les décennies à venir, l'"avantage" du don régional allemand pour le développement ayant été amorti en 2014.[3368] Cela porte à croire que, même selon les propres critères de l'Union européenne[3369], les effets de toutes les subventions sous forme de dons régionaux pour le développement, à l'exclusion du don allemand, dont l'existence a été constatée dans la procédure initiale continuent probablement de se faire sentir *aujourd'hui*.[3370]

6.1843. Le fait que les effets des dons régionaux pour le développement, y compris les subventions accordées par les autorités allemandes, continuent de jouer un rôle significatif dans la présence actuelle des LCA d'Airbus sur le marché est, selon nous, confirmé par l'examen des faits spécifiques éclairant la nature et le fonctionnement de ces subventions.

6.1844. Nous rappelons que les sept dons régionaux pour le développement ont tous été accordés à Airbus sur une période de quatre ans afin de couvrir une série de dépenses liées aux LCA qui avaient été ou devaient être engagées par Airbus Allemagne, Airbus Espagne et EADS-CASA. Bien qu'il représente une proportion relativement faible des coûts associés aux activités financées en comparaison des subventions AL/FEM et des subventions sous forme d'apports de capitaux, le montant total des sept dons n'en est pas moins important et non négligeable, représentant environ 81,5 millions d'euros. Le don de 6,14 millions d'euros de 2002 pour les installations d'Airbus Allemagne à Nordenham était destiné à l'achat de biens d'équipement qui seraient utilisés pour contribuer à l'édification d'installations de production utilisées exclusivement pour les activités de fabrication de l'A380.[3371] Il ressort du rapport de PwC sur l'amortissement que chacun des dons régionaux espagnols pour le développement était destiné à être affecté à "certaines ou à la totalité des quatre différentes" catégories suivantes de dépenses liées aux LCA: "terrains et biens"; "constructions"; "biens d'équipement"; et/ou "planification, ingénierie et gestion de projets".[3372] Le rapport de PwC sur l'amortissement indique que "les {dons régionaux espagnols pour le développement} *ont servi à édifier des installations de production de LCA* … {bien qu'"}il n'y {ait} aucun lien avec le *développement* d'un produit/programme d'aéronef particulier".[3373] D'autres éléments de preuve versés au dossier indiquent que les sites d'Airbus à Illescas et Puerto Real – bénéficiaires de quatre des six dons espagnols – fabriquent des parties et composants pour tous les LCA d'Airbus vendus pendant la période postérieure à la mise en œuvre. Dans ce contexte, nous notons qu'en 2012, le site Web d'Airbus qualifiait Puerto Real et Illescas de "centres d'excellence" d'Airbus qui, ensemble, contribuaient au développement et à la production de composants pour tous les LCA d'Airbus.[3374] Nous prenons note en outre d'un résumé des activités

[3368] Voir plus haut le paragraphe 6.906.

[3369] Nous rappelons que l'Union européenne fait valoir qu'aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC, il doit être constaté qu'une subvention qui n'existe plus a été "retirée" et il ne peut pas être constaté qu'elle cause des "effets défavorables". Voir plus haut les paragraphes 6.794 et 6.795.

[3370] Selon l'Union européenne, par conséquent, les effets du don régional allemand pour le développement auraient été présents pendant la période allant du 1er décembre 2011 à la fin de 2013, c'est-à-dire la période pour laquelle nous avons formulé nos constatations de préjudice grave actuel pour les intérêts des États-Unis.

[3371] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphes 122 et 132 à 134 et tableau 23.

[3372] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphes 137 et 138 et tableau 24.

[3373] Rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphe 131 (le premier passage en italique ne l'est pas dans l'original). Voir aussi le rapport de PwC sur l'amortissement (pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphe 124 (expliquant que les dons régionaux espagnols restants "ont été utilisés à des fins civiles").

[3374] "Airbus centres of excellence", site Web d'Airbus, consulté le 21 mai 2012 (pièce USA-306). Nous notons que bien que les pages 2 et 3 de cette pièce contiennent certains passages quelque peu incomplets, à notre avis, la pièce est néanmoins suffisamment claire sur ce point. Le rapport de PwC sur l'amortissement indique en outre que le site d'Illescas – qui a bénéficié de deux des dons régionaux espagnols pour le développement – fabrique des pièces et composants de LCA d'Airbus. (Rapport de PwC sur l'amortissement

d'Airbus en Espagne, tiré du site Web d'Airbus et également daté de 2012, qui contient les déclarations suivantes:

> Getafe partage la responsabilité de l'empennage horizontal de l'A380 avec le site d'Airbus à Puerto Real, qui en réalise l'assemblage final et les essais. Ces activités comprennent les essais de carburant, l'assemblage de la gouverne de direction, des gouvernes de profondeur et du carénage ventral et la livraison en France de l'empennage horizontal complet et du carénage ventral pour assemblage final avec l'aéronef.
>
> Les quelque 500 employés de Puerto Real travaillent aussi sur les assemblages structurels des surfaces portantes en fibres de carbone et matériaux métalliques, ainsi que sur les portes passagers, les trappes principales de train d'atterrissage et les panneaux de fuselage destinés à tous les aéronefs d'Airbus.
>
> Certaines des techniques les plus innovantes au monde sont utilisées au Centre des composites avancés d'Airbus à Illescas, qui fabrique des empennages horizontaux et d'autres parties d'aéronefs en plastique renforcé de fibres de carbone (PRFC). Le site d'Illescas, situé à 30 kilomètres de Madrid et où travaillent 500 employés, est spécialisé dans les processus de production automatisée de matériaux composites avancés et dans la fabrication de larges surfaces portantes. Il est équipé des systèmes et processus les plus perfectionnés pour la conception, la fabrication, l'inspection et la réparation de tous les types de structures en matériaux composites.
>
> En outre, des pièces destinées à l'empennage horizontal de l'A380 sont fabriquées à Illescas avant d'être assemblées initialement à Getafe.[3375]

6.1845. À notre avis, les faits susmentionnés montrent que les subventions sous forme de dons régionaux pour le développement continuent de contribuer de manière significative à la capacité d'Airbus de développer et produire des parties et composants destinés en particulier à l'A380, mais aussi à d'autres LCA d'Airbus non spécifiés, pendant la période postérieure à la mise en œuvre. De ce fait, nous pensons que comme dans la procédure initiale, les effets agrégés des dons régionaux pour le développement continuent de "compléter et amplifier" les effets des subventions AL/FEM "sur les produits" de deux façons. Premièrement, les dons "complètent et amplifient" les effets *directs* de l'AL/FEM dans la mesure où ils contribuent de manière significative à la capacité d'Airbus de produire les LCA liés aux programmes de LCA qui n'auraient pas existé comme ils l'ont fait et au moment où ils l'ont fait en l'absence d'AL/FEM. Deuxièmement, les dons "complètent et amplifient" les effets *indirects* découlant de l'AL/FEM parce qu'ils contribuent de manière significative à la capacité d'Airbus de produire ses LCA pertinents, dont le développement *et la production* donnent lieu à l'accumulation des effets d'"apprentissage", de gamme, d'échelle et financiers apportant des avantages qui sont décrits plus haut dans le présent rapport.

6.1846. Bien que nous pensions que, finalement, les effets des subventions sous forme de dons régionaux pour le développement fonctionnent selon un enchaînement de causalité créateur de "produits" semblable à celui des subventions AL/FEM et des subventions sous forme d'apports de capitaux, il est évident que les dons régionaux pour le développement ne sont pas eux-mêmes des subventions qui créent ou font exister des "produits". Nous ne disposons d'aucun élément de preuve qui indique qu'Airbus ou l'un quelconque des LCA de sa gamme n'aurait pas existé en l'absence des subventions sous forme de dons régionaux pour le développement. Nous pensons néanmoins qu'en contribuant de manière significative aux efforts actuels d'Airbus concernant le développement et la production de LCA de l'une ou l'autre des façons décrites plus haut, les dons régionaux pour le développement continuent d'être une cause "réelle" des effets des subventions AL/FEM contestées "sur les produits" et aussi, par conséquent, des cas pertinents de préjudice grave causés par ces subventions aux intérêts des États-Unis sur les marchés de produits pertinents.[3376]

(pièce EU-5) (RCC/RCES), paragraphes 125, 127 (expliquant que le don de 2003 des pouvoirs publics d'Andalousie était destiné à être utilisé pour "l'expansion et la modernisation des installations d'Airbus à Puerto Real") et 128)

[3375] "Airbus In Spain", site Web d'Airbus, consulté le 11 octobre 2012 (pièce USA-459).

[3376] Voir plus haut les paragraphes 6.1797 à 6.1817.

Conclusion

6.1847. Pour toutes les raisons qui précèdent, nous constatons que les effets agrégés des subventions sous forme d'apports de capitaux et les effets agrégés des sept subventions sous forme de dons régionaux pour le développement soumis à notre examen continuent de "compléter et amplifier" les effets des subventions AL/FEM "sur les produits". À notre avis, les effets des subventions non AL/FEM continuent d'être une cause "réelle" de préjudice grave pour les intérêts des États-Unis et peuvent, par conséquent, être "cumulés" avec les effets des subventions AL/FEM contestées.

7 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

7.1. À la lumière du raisonnement et des constatations exposés dans le présent rapport, nous formulons les conclusions suivantes:

a. S'agissant des ***36 "mesures" de mise en conformité alléguées*** notifiées par l'Union européenne dans sa communication sur la mise en conformité du 1er décembre 2011 –

   i. deux peuvent être qualifiées d'"actions" ayant trait au degré de *subventionnement actuel* des LCA d'Airbus prises en réponse aux recommandations et décisions adoptées dans la procédure initiale – à savoir la "mesure" n° 28, imposition de redevances additionnelles pour l'utilisation de la piste allongée de l'aéroport de Brême, et la "mesure" n° 29, révision des conditions du contrat de location du Mühlenberger Loch[3377];

   ii. les 34 autres "mesures" de mise en conformité alléguées ne sont pas des "actions" ayant trait au subventionnement actuel (ni même antérieur) des LCA d'Airbus, mais constituent plutôt l'*affirmation de faits* ou la *présentation d'arguments* visant à étayer la théorie de la mise en conformité de l'Union européenne. Ainsi, mis à part les "actions" indiquées en tant que "mesures" n° 28 et 29, l'affirmation de l'Union européenne selon laquelle elle s'est mise en conformité ne repose sur aucune conduite spécifique de sa part et de la part de certains États membres en ce qui concerne les subventions accordées à Airbus ou les effets défavorables dont il a été constaté qu'ils avaient été causés par ces subventions dans la procédure initiale. Fondamentalement, l'assertion de l'Union européenne selon laquelle elle s'est pleinement mise en conformité repose plutôt sur sa conception de la portée et de la nature des obligations découlant pour elle des recommandations et décisions adoptées, ainsi que sur sa propre interprétation du droit et des dispositions juridiques applicables, y compris l'article 7.8 de l'Accord SMC.

b. S'agissant des demandes de décisions préliminaires de l'Union européenne concernant ***le champ de la présente procédure de mise en conformité*** –

   i. les mesures d'AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A350XWB entrent dans le champ de la présente procédure de mise en conformité;

   ii. les allégations de subventions prohibées formulées par les États-Unis concernant les mesures d'AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380 au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC entrent dans le champ de la présente procédure de mise en conformité;

   iii. les allégations de subventions prohibées formulées par les États-Unis concernant les mesures d'AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380 au titre de l'article 3.1 b) de l'Accord SMC n'entrent pas dans le champ de la présente procédure de mise en conformité; et

[3377] Comme il a déjà été indiqué, les États-Unis n'ont finalement inclus aucune de ces deux mesures dans les allégations de non-mise en conformité qu'ils ont formulées à l'encontre de l'Union européenne et de certains États membres dans le présent différend.

iv. les allégations de menace de détournement et d'entrave formulées par les États-Unis au titre de l'article 6.3 a) entrent dans le champ de la présente procédure de mise en conformité.

c. S'agissant des ***allégations de subventions prohibées*** formulées par les États-Unis concernant les mesures d'AL/FEM pour l'A380 et l'A350XWB –

i. les États-Unis ont démontré que les mesures d'AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A350XWB étaient des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC;

ii. les États-Unis n'ont pas démontré que les subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A350XWB étaient des subventions à l'exportation prohibées et/ou des subventions au remplacement des importations prohibées au sens de l'article 3.1 et 3.2 de l'Accord SMC; et

iii. les États-Unis n'ont pas démontré que les subventions AL/FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380 étaient des subventions à l'exportation prohibées au sens de l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC.

d. S'agissant de l'***allégation des États-Unis selon laquelle l'Union européenne et certains États membres ne se sont pas conformés à l'article 7.8 de l'Accord SMC*** –

i. le fait qu'une ou plusieurs des subventions contestées dans la présente procédure peuvent avoir cessé d'exister avant le 1er juin 2011 ne signifie pas *ipso facto* que l'Union européenne et certains États membres n'ont pas d'obligation de mise en conformité aux termes de l'article 7.8 de l'Accord SMC en ce qui concerne ces subventions.

- Pour ce qui est des "durées de vie" des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB

ii. l'Union européenne a démontré que les "durées de vie" *ex ante* des subventions AL/FEM françaises, allemandes et espagnoles pour l'A300B/B2/B4, l'A300-600, l'A310, l'A320 et l'A330/A340, des subventions AL/FEM britanniques pour l'A320 et l'A330/A340, et des subventions sous forme d'apports de capitaux avaient "expiré" avant le 1er juin 2011;

iii. l'Union européenne a démontré que les "durées de vie" *ex ante* des subventions AL/FEM françaises pour l'A330-200 et des subventions AL/FEM françaises et espagnoles pour l'A340-500/600 avaient "expiré", respectivement, en **[***]** et **[***]**;

iv. même si l'on souscrit à toutes les affirmations de l'Union européenne, les "durées de vie" *ex ante* de cinq des subventions sous forme de dons régionaux pour le développement n'"expireront" pas avant une date comprise entre 2054 et 2058, les deux autres ayant "expiré" vers 2014;

v. les affirmations de l'Union européenne concernant l'"extraction" alléguée des subventions ont déjà été examinées et rejetées tant par le Groupe spécial que par l'Organe d'appel dans la procédure initiale et, pour cette raison, l'Union européenne n'est pas en droit d'obtenir que le Groupe spécial évalue le bien-fondé des mêmes arguments, pour la deuxième fois, dans le présent différend sur la mise en conformité;

vi. l'Union européenne n'a pas démontré que la privatisation partielle alléguée d'Aérospatiale en 1999, les opérations ayant mené à la création d'EADS en 2000 et la vente à EADS en 2006 par BAE Systems de sa participation de 20% dans Airbus SAS étaient des "événements intermédiaires" qui avaient entraîné l'"extinction" de l'avantage conféré par toutes les subventions en cause dans la présente procédure

qui avaient été accordées avant ces opérations, à la lumière de chacune des trois opinions séparées formulées par la section de l'Organe d'appel connaissant de la procédure initiale sur la question de savoir si "des privatisations partielles et des {transactions de} vente{} entre parties privées" pouvaient "éteindre" des subventions antérieures; et

vii. les "durées de vie" *ex ante* des subventions visées aux alinéas ii, iii et iv ont "expiré" *non pas* parce qu'on y a d'une façon ou d'une autre mis fin *prématurément*, par exemple en les remboursant ou en alignant leurs modalités sur un point de repère du marché, mais simplement parce que toute la période pendant laquelle on s'attendait à ce que leur "valeur projetée" "se matérialise" s'est écoulée sans que se produise le moindre "événement intermédiaire". En d'autres termes, les "durées de vie" *ex ante* des subventions pertinentes ont "expiré" simplement parce que ces dernières ont été intégralement octroyées à Airbus de la manière initialement prévue et attendue.

- Pour ce qui est de la question de savoir si l'Union européenne et certains États membres se sont conformés à l'obligation de "retirer{} la subvention"

viii. le fait que les "durées de vie" *ex ante* des subventions visées aux alinéas ii, iii et iv ont "expiré" *passivement* avant la fin de la période de mise en œuvre n'équivaut pas au "retrait" de ces subventions par l'Union européenne et certains États membres aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC;

ix. l'Union européenne et certains États membres ne se sont donc pas conformés à l'obligation de "retirer{} la subvention" aux fins de l'article 7.8 de l'Accord SMC.

- Pour ce qui est de la question de savoir si l'Union européenne et certains États membres se sont conformés à l'obligation de "prendr{e} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables"

x. l'Union européenne n'a pas établi que les allégations des États-Unis au titre de l'article 6.3 b) et c) de l'Accord SMC devraient être rejetées au motif que le produit similaire des États-Unis n'est pas "non subventionné" au sens de l'article 6.4 et 6.5 de l'Accord SMC;

xi. les États-Unis ont présenté leurs allégations d'effets défavorables continus par rapport à des marchés de produits LCA définis de manière appropriée, à savoir les marchés mondiaux des LCA monocouloirs, des LCA bicouloirs et des VLA;

xii. les effets *directs* et *indirects* des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB agrégées continuent d'être une cause "réelle et substantielle" de la présence actuelle sur le marché des familles de LCA A320, A330 et A380 d'Airbus, que l'on utilise les scénarios hypothétiques "plausibles" ou les scénarios hypothétiques "improbables" adoptés dans la procédure initiale en ce qui concerne les effets des mêmes subventions sur la période 2001-2006 comme point de départ de l'analyse;

xiii. les effets *directs* et *indirects* des subventions AL/FEM agrégées, à l'exception des subventions AL/FEM accordées pour l'A300 et l'A310, sont une cause "réelle et substantielle" de la présence actuelle sur le marché de la famille de LCA A350XWB d'Airbus, que l'on utilise les scénarios hypothétiques "plausibles" ou les scénarios hypothétiques "improbables" adoptés dans la procédure initiale en ce qui concerne les effets des subventions AL/FEM antérieures à l'A350XWB sur la période 2001-2006 comme point de départ de l'analyse;

xiv. les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM visées aux alinéas xii et xiii sont une cause "réelle et substantielle" du détournement des importations d'un produit similaire des États-Unis des marchés des LCA monocouloirs, bicouloirs et très gros porteurs de l'Union européenne et/ou de l'entrave à ces importations, au sens de l'article 6.3 a) 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;

xv. les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM visées aux alinéas xii et xiii sont une cause "réelle et substantielle" du détournement des exportations des marchés des LCA monocouloirs de l'Australie, de la Chine et de l'Inde, des marchés des LCA bicouloirs de la Chine, de la Corée et de Singapour, et des marchés des LCA très gros porteurs de l'Australie, de la Chine, de la Corée, de Singapour et des Émirats arabes unis, et/ou de l'entrave à ces exportations, 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;

xvi. les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM visées aux alinéas xii et xiii sont une cause "réelle et substantielle" des pertes de ventes notables sur les marchés mondiaux des LCA monocouloirs, bicouloirs et très gros porteurs, 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;

xvii. les effets des subventions sous forme d'apports de capitaux agrégées et de certains dons régionaux pour le développement "complètent et amplifient" les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM agrégées et sont donc une cause "réelle" de préjudice grave pour les intérêts des États-Unis au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC;

xviii. les États-Unis n'ont pas démontré que les dons régionaux pour le développement accordés pour les installations de San Pablo en Espagne qui servent aux activités d'Airbus relatives aux aéronefs militaires apportent des avantages aux activités d'Airbus relatives aux LCA, et n'ont par-là même pas établi que ces subventions "complètent et amplifient" les effets "sur les produits" des subventions AL/FEM; et

xix. ayant constaté que les États-Unis ont établi que les subventions contestées causent un préjudice grave *actuel* à leurs intérêts au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC, nous ne formulons pas de constatations concernant l'allégation conditionnelle des États-Unis selon laquelle les subventions contestées *menacent de causer* un préjudice grave à leurs intérêts.

7.2. 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".

7.3. Aux termes de l'article 3:8 du Mémorandum 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, dans la mesure où 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.

7.4. 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. Dans la mesure où l'Union européenne et certains États membres ne se sont pas conformés aux recommandations et décisions de l'ORD dans le différend initial, ces recommandations et décisions restent exécutoires.

_____