

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

WT/DS316/6

11 avril 2006

(06-1727)

Original: anglais

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

Demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis

La communication ci-après, datée du 10 avril 2006 et adressée par la délégation des États-Unis au Président de l'Organe de règlement des différends, est distribuée conformément à l'article 6:2 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends.

Les États-Unis se réfèrent à leur demande de consultations avec les gouvernements de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France et du Royaume-Uni (les "États membres") et avec les Communautés européennes ("CE"), datée du 6 octobre 2004 (WT/DS316/1), aux consultations tenues le 4 novembre 2004 et à leur demande d'établissement d'un groupe spécial datée du 31 mai 2005 (WT/DS316/2). Les États-Unis se réfèrent également à leur demande de consultations additionnelles avec les CE et les États membres (WT/DS316/1/Add.1) et aux consultations qu'ils ont tenues le 23 mars 2006 avec les CE et les États membres conformément à cette demande. Ces consultations n'ont malheureusement pas permis de régler le différend.

En conséquence, les États-Unis ont l'honneur de demander à l'Organe de règlement des différends d'établir un groupe spécial conformément à l'article 6 du Mémoire d'accord, à l'article XXIII:2 de l'*Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce* ("GATT de 1994"), et aux articles 4, 7 et 30 de l'*Accord sur les subventions et les mesures compensatoires* ("Accord SMC").

Les mesures des CE et des États membres qui font l'objet de la présente demande d'établissement d'un groupe spécial comprennent:

- 1) L'octroi par les États membres aux sociétés Airbus¹ d'un financement pour la conception et le développement d'aéronefs civils gros porteurs ("aide au lancement" ("launch aid")).² Ce

¹ Les sociétés Airbus, ainsi qu'il y est fait référence dans la présente demande, comprennent Airbus SAS, la société qui l'a précédée, Airbus GIE, ainsi que les sociétés affiliées actuelles et précédentes, y compris toute personne ou entité qui, directement ou indirectement par le biais d'un ou de plusieurs intermédiaires ou relations, contrôle ou contrôlait Airbus SAS ou Airbus GIE, est ou était contrôlée par ces deux sociétés, ou est ou était sous contrôle commun avec elles, telle que les sociétés mères, sociétés sœurs et filiales, y compris Airbus Deutschland GmbH, Airbus España SL, Airbus France S.A.S., Airbus UK Limited, European Aeronautic Defence and Space Company ("EADS"), et BAE Systems.

² Les CE et les États membres emploient différents termes pour désigner le type de financement en cause, tels que "launch aid", "launch investment", "repayable launch investment", "development support in the form of royalty-based financing", avances remboursables, "Rückzahlbare Zuwendungen", "Entwicklungsbeihilfen", "Zuschüsse zur Entwicklung von zivilen Flugzeugen", "anticipo reembolsable", et "prestamo reembolsable". Bien que les États-Unis se réfèrent ci-après au financement par l'expression "aide au

financement confère des avantages aux sociétés bénéficiaires y compris le financement de projets qui ne seraient pas, sinon, réalisables d'un point de vue commercial. Les conditions non commerciales du financement peuvent comprendre l'absence d'intérêts ou des intérêts fixés à des taux inférieurs aux taux du marché et une obligation de remboursement qui est liée aux ventes. Si l'aéronef ne rencontre pas de succès, une partie ou la totalité du financement n'a pas besoin d'être remboursée. Les exemples spécifiques du financement en cause comprennent:

- a) le financement par la France des Airbus A300, A310, A320, A330/340, A330-200, A340-500/600, A380 et A350;
 - b) le financement par l'Allemagne des Airbus A300, A310, A320, A330/340, A380 et A350;
 - c) le financement par le Royaume-Uni des Airbus A300, A310, A320, A330/340, A340-500/600, A380 et A350; et
 - d) le financement par l'Espagne des Airbus A300, A310, A320, A330/340, A340-500/600, A380 et A350.
- 2) Outre une aide au lancement, l'octroi par les CE et les États membres, par l'intermédiaire de la Banque européenne d'investissement ("BEI"), aux sociétés Airbus, d'un financement pour la conception et le développement d'aéronefs civils gros porteurs, et à d'autres fins. Les exemples spécifiques du financement en cause comprennent³:
- a) le financement accordé à British Aerospace pour l'A320 et l'A330/A340;
 - b) le financement accordé à Aérospatiale, Aérospatiale Gramont et Aérospatiale Super Transporteurs pour l'A300 et l'A330/340;
 - c) le financement accordé à Construcciones Aeronauticas SA ("CASA") pour l'A320 et l'A330/340;
 - d) le financement accordé à Airbus Industrie pour l'A321; et
 - e) le financement accordé à EADS pour l'A380.
- 3) L'octroi par les CE et les États membres de contributions financières en rapport avec la construction, la création, le développement, l'expansion, la modernisation et l'utilisation d'installations et d'autres infrastructures pour ou par les sociétés Airbus. Les exemples spécifiques comprennent:
- a) les dépenses d'au moins 751 millions d'euros effectuées par les autorités de Hambourg depuis 2000 pour créer et aménager des terrains, installations et locaux pour l'expansion du site de production et de montage des sociétés Airbus à Hambourg-Finkenwerder et l'attribution de ces terrains, installations et locaux aux sociétés Airbus moyennant une rémunération moins qu'adéquante;

lancement", leur demande vise tous les types de financement en ce sens, quels que soient le ou les termes spécifiques employés par les entités qui accordent ou reçoivent le financement.

³ Le financement accordé par la BEI aux compagnies aériennes clientes pour l'achat de nouveaux aéronefs ne relève pas de la présente demande d'établissement d'un groupe spécial.

- b) les dépenses d'au moins 6 millions d'euros effectuées par les autorités de la Basse Saxe en 2002 pour l'usine des sociétés Airbus à Nordenham;
- c) les dépenses d'au moins 40 millions de DM effectuées par les autorités de Brême pour allonger une piste de l'aéroport de Brême destinée à être utilisée par les sociétés Airbus et l'attribution de la piste allongée aux sociétés Airbus pour les vols de fret et de passagers moyennant une rémunération moins qu'adéquante;
- d) les dépenses d'au moins 182 millions d'euros effectuées par le gouvernement central français et/ou par des autorités et organismes régionaux, départements et/ou locaux français (y compris mais non exclusivement la Région Midi-Pyrénées, le Département de la Haute-Garonne, la Communauté de l'agglomération du Grand Toulouse, SETOMIP et autres) pour créer et aménager le site Aéroconstellation à côté de l'aéroport de Toulouse, y compris les investissements consacrés aux routes d'accès, aux voies de circulation et autres infrastructures spécifiques, l'attribution de terrains sur ce site aux sociétés Airbus, pour leur usage exclusif, moyennant une rémunération moins qu'adéquante, et le fait de permettre aux sociétés Airbus d'avoir accès aux infrastructures existant sur ce site et d'utiliser ces infrastructures, ou de lier ce site aux infrastructures publiques, moyennant une rémunération moins qu'adéquante;
- e) les contributions financières faites par le gouvernement central espagnol et par des autorités régionales espagnoles aux sociétés Airbus, y compris mais non exclusivement ce qui suit:
 - i) la contribution, en 2001, par le gouvernement espagnol, de 2,2 millions d'euros à EADS, CASA et/ou Airbus España pour leur site à Séville et de 814 000 euros à EADS, CASA et/ou Airbus España pour leur site à La Rinconada (Séville);
 - ii) la contribution, en 2001, par les autorités andalouses, de 8,6 millions d'euros à EADS, CASA et/ou Airbus España pour leurs locaux de production et de maintenance à El Puerto de Santa Maria (Cadix, Espagne);
 - iii) la contribution, en 2002, par les autorités andalouses, de 9,3 millions d'euros à EADS, CASA et/ou Airbus España pour leurs locaux à Tablada (Séville);
 - iv) la contribution, en 2002, par les autorités andalouses, de 35,7 millions d'euros à EADS, CASA et/ou Airbus España pour leur site à Séville;
 - v) la contribution, en 2003, par le gouvernement espagnol, de 37,9 millions d'euros à EADS, CASA et/ou Airbus España pour leur site à Illescas (Tolède, Espagne);
 - vi) la contribution, en 2003, par le gouvernement espagnol, de 43 millions d'euros à EADS, CASA et/ou Airbus España pour leur site à La Rinconada (Espagne);
 - vii) la contribution, en 2003, par le gouvernement espagnol, de 5,9 millions d'euros à EADS, CASA et/ou Airbus España pour leur site à Puerto de Santa Maria (Espagne);

- viii) la contribution, en 2003, par le gouvernement espagnol, de 13,1 millions d'euros à EADS, CASA et/ou Airbus España pour leur site à Puerto Real (Espagne);
 - ix) la contribution, en 2003, par les autorités andalouses, de 17,5 millions d'euros à EADS, CASA et/ou Airbus España pour leurs locaux de production et de maintenance à Puerto Real (Cadix, Espagne);
 - x) la contribution, en 2004, par les autorités de Castille-La Manche, de 7,6 millions d'euros à EADS, CASA et/ou Airbus España pour leur site de production à Illescas (Tolède);
 - xi) la contribution, en 2004, par les autorités andalouses, de 61,9 millions d'euros pour un projet d'investissement d'EADS, de CASA et/ou d'Airbus España dans les municipalités de Séville et de La Rinconada (Séville);
 - xii) la contribution, en 2004, par les autorités andalouses, d'un nouveau montant de 35,7 millions d'euros pour un projet d'investissement d'EADS, de CASA et/ou d'Airbus España dans les municipalités de Séville et de La Rinconada (Séville); et
 - xiii) la ou les contributions, en 2005, d'au moins 22 millions d'euros et l'attribution de terrains par le gouvernement espagnol et/ou les autorités régionales andalouses à EADS, CASA et/ou Airbus España en relation avec leur site sur l'aéroport San Pablo de Séville, ou près de cet aéroport;
- f) le don, en 2002, par l'Assemblée galloise de 19,5 millions de livres pour le site des sociétés Airbus à Broughton;
 - g) le don, en 2006, par l'Assemblée galloise de 5,2 millions de livres pour le site des sociétés Airbus à Broughton;
 - h) l'"investissement sur site" de 230 millions de livres fait par le gouvernement du Royaume-Uni pour le site des sociétés Airbus à Broughton; et
 - i) la contribution de 5 millions de livres par les autorités britanniques (y compris le Ministère du commerce et de l'industrie (*Department of Trade and Industry*) et la *South West Development Agency*) pour l'Airbus Composites Centre d'Airbus UK à Filton.
- 4) La prise en charge et/ou le remboursement par les CE et les États membres de la dette et/ou des pertes des sociétés Airbus et l'annulation de la dette par les CE et les États membres, y compris:
- a) la prise en charge et/ou le remboursement de la dette des sociétés Airbus par le gouvernement allemand entre 1975 et 1982;
 - b) la prise en charge et/ou le remboursement de la dette des sociétés Airbus par le gouvernement allemand entre 1987 et 1995 dans le cadre de l'"Altlastenhilfe" convenu en 1987⁴ et dans le cadre de l'ensemble de mesures d'aide de 1989 à

⁴ Communiqué de presse du Ministère de l'économie allemand, novembre 1988, publié dans *Handelsblatt*, "Erklärung des Bundesministeriums für Wirtschaft zur Neustrukturierung der Luftfahrtindustrie",

Messerschmitt-Bölkow-Blohm et Deutsche Airbus dans le contexte du transfert de ces sociétés à Daimler-Benz AG⁵;

- c) la prise en charge par le gouvernement espagnol des pertes de CASA liées à Airbus, de 1971 à 1989, et le report et l'annulation par le gouvernement espagnol de la dette qui en a résulté pour CASA⁶;
 - d) l'annulation, en 1997/98, par le gouvernement allemand de la dette liée à l'aide au lancement pour l'A320; et
 - e) l'annulation, en 1998/99, par le gouvernement allemand de la dette liée à l'aide au lancement pour l'A300, l'A310, l'A330 et l'A340 ainsi que d'autres financements publics pour le développement et la production d'aéronefs civils gros porteurs (y compris les prêts du gouvernement allemand et les *Besserungsscheine* (obligations participantes) accumulés par Deutsche Airbus).
- 5) L'octroi de dons aux sociétés Airbus et la prise de participations au capital social des sociétés Airbus par les CE et les États membres, y compris par l'intermédiaire de banques appartenant à l'État et/ou contrôlées par l'État, y compris:
- a) la participation au capital de Deutsche Airbus par le gouvernement allemand par l'intermédiaire du Kreditanstalt für Wiederaufbau ("KfW"), entre 1989 et 1992;
 - b) la restitution, sans compensation, des actions acquises dans le cadre de la transaction indiquée à l'alinéa a) à la société mère de Deutsche Airbus, le groupe Daimler, en 1992;
 - c) la participation au capital d'Aérospatiale par le gouvernement français en 1987/88 et en 1988;
 - d) la participation au capital d'Aérospatiale par le Crédit Lyonnais appartenant à l'État français ou par son intermédiaire, en 1992;
 - e) la participation au capital d'Aérospatiale par le gouvernement français en 1993/94; et
 - f) le transfert par le gouvernement français à Aérospatiale de la part de 45,76 pour cent qu'il détenait dans le capital de Dassault Aviation, en 1998.
- 6) L'octroi par les CE et les États membres de contributions financières pour des activités de recherche, de développement et de démonstration/évaluation ("R-D") liées à l'aéronautique, menées par les sociétés Airbus, soit isolément, soit avec d'autres, ou de toute autre manière à l'avantage des sociétés Airbus, y compris:

3 novembre 1988, page 24; German Monopolkommission, Sondergutachten 18, Zusammenschlussvorhaben der Daimler-Benz AG mit der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, 1989, page 72, paragraphe 121; Bundestag allemand, BT-Drs. 13/8409, page 14; Bundestag allemand, BT-Drs. 11/4375, pages 18 et 19.

⁵ Monopolkommission, Sondergutachten 18, Zusammenschlussvorhaben der Daimler-Benz AG mit der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, 1989, page 75, paragraphe 131; Daimler-Benz AG, Rapport annuel 1994, page 84; Daimler-Benz AG, Rapport annuel 1995, page 66.

⁶ Voir Boletín Oficial de las Cortes Generales, Sección Cortes Generales, 30 avril 2001, Serie A Núm. 139, pages 98 et 99.

- a) Le financement par les CE de projets de R-D liés à l'aéronautique civile au titre des deuxième (1987-1991), troisième (1990-1994), quatrième (1994-1998), cinquième (1998-2002) et sixième (2002-2006) programmes-cadres des CE auxquels les sociétés Airbus ont participé.
- b) Le financement par le gouvernement fédéral allemand et des entités infrafédérales allemandes de projets de R-D liés à l'aéronautique civile auxquels les sociétés Airbus ont participé, y compris:
 - i) le financement accordé par le gouvernement fédéral tel qu'il est exposé dans la version la plus récente de la base de données du gouvernement Förderkatalog, depuis 1990⁷, y compris le financement au titre des programmes fédéraux de recherche aéronautique *Luftfahrtforschungsprogramm 1* (1995-1998), *Luftfahrtforschungsprogramm 2* (1998-2002), et *Luftfahrtforschungsprogramm 3* (2003-2007);
 - ii) le financement accordé par le land allemand de Brême au titre des programmes de technologie des matériaux et des systèmes Airbus (AMST) (2000-2002) et de technologie des matériaux et des systèmes Airbus II (AMST II) du Centre de Brême (2002-2006);
 - iii) le financement accordé par le land allemand de Bavière sur les budgets du *Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie* (et de l'un quelconque des ministères l'ayant précédé ou lui ayant succédé) (y compris les postes budgétaires "*Zuschüsse und sonstige Ausgaben zur Förderung neuer Technologien und ihrer wirtschaftlichen Verwertung*" et "*Zuschüsse und sonstige Ausgaben zur Förderung von Luft- und Raumfahrttechnologien*"), ainsi que le financement accordé sur les budgets "*Offensive Zukunft Bayern*", "*Offensive Zukunft Bayern II*" et "*Hightech Offensive Bayern*"; et
 - iv) le financement accordé par le land allemand de Hambourg au titre de son *Luftfahrtforschungsprogramm* (2000-2005).
- c) Le financement par le gouvernement du Royaume-Uni depuis 1990 de projets de R-D liés à l'aéronautique civile auxquels les sociétés Airbus ont participé, y compris:
 - i) au titre du *Civil Aircraft Research and Development Program* ("CARAD") ainsi que tout programme l'ayant précédé ou lui ayant succédé, y compris le *Aeronautics Research Programme* (ARP);
 - ii) au titre du *Technology & Strategy Program*;
 - iii) par l'intermédiaire du *Engineering and Physical Sciences Research Council* ("EPSRC"); et
 - iv) par l'intermédiaire du Ministère du commerce et de l'industrie (*Department of Trade and Industry*) ("DTI") et des agences de développement régional (*Regional Development Agencies*) ("RDA"), comme l'Agence de développement du Sud-Ouest (*South West Development Agency*)

⁷ Disponible à l'adresse <http://www.foerderkatalog.de>.

("SWRDA"), à des initiatives de R-D concernant les sociétés Airbus, comme le *National Composite Network*, y compris le *Composite Structures Development Centre* basé à Airbus UK, Filton.

- d) Le financement par le gouvernement espagnol, y compris les autorités régionales et locales, depuis 1993, de projets de R-D liés à l'aéronautique civile auxquels les sociétés Airbus ont participé, y compris des prêts et autres aides financières accordés au titre:
 - i) du *Plan I+D para el Sector Aeronáutico (Plan Tecnológico Aeronáutico I)* (1993-1998) et du *Plan Tecnológico Aeronáutico II* (1999-2003); et
 - ii) du *Programa de Fomento de Innovación Técnica ("PROFIT")*, y compris du *Programa Nacional de Aeronáutica* de PROFIT 2000-2003 et du *Subprograma Nacional de Transporte Aéreo* de PROFIT 2004-2007.
- e) Le financement par le gouvernement central français, depuis 1990, de projets de R-D liés à l'aéronautique civile auxquels les sociétés Airbus ont participé, y compris le financement à la R-D accordé par le Ministère de l'équipement, des transports et du logement et le Ministère de la défense. Une partie du financement à la R-D pertinent est enregistrée en tant que "recherche amont" dans les budgets annuels français et détaillée, par exemple, dans les rapports annuels élaborés par le Sénat français au sujet du budget consacré au transport aérien.⁸ Le financement a pu aussi provenir d'autres budgets du gouvernement central français. On trouvera ci-après des exemples de projets de R-D pertinents soutenus par le gouvernement central français:
 - i) Aérodynamique transitoire ("ATRAN");
 - ii) Commandes du vol de l'avion souple ("COVAS");

⁸ Cf. Sénat, n° 367 (session ordinaire de 1996-1997), Rapport d'information "Mission de contrôle effectuée sur le soutien public à la construction aéronautique civile," Commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, chapitre IV, IV. Les soutiens à la recherche; Assemblée nationale, Avis, au nom de la Commission de la production et des échanges sur le projet de loi de finances pour 1999 (n° 1078), tome XIII, Équipement, transports et logement, transports aériens, page 15; Sénat, n° 89 (session ordinaire de 1999-2000), rapport général, Commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation sur le projet de loi de finances pour 2000, tome III, annexe n° 25, Équipement, transport et logement: III. - Transports: Transport aérien et météorologie et aviation civile, page 88; Sénat, n° 92 (session ordinaire de 2000-2001), rapport Général, Commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation sur le projet de loi de finances pour 2001, tome III, annexe n° 24, Équipement, transport et logement: III. - Transports: Transport aérien et météorologie et aviation civile, page 79; Sénat, n° 87 (session ordinaire de 2001-2002), rapport général, Commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation sur le projet de loi de finances pour 2002, tome III, annexe n° 24, Équipement, transport et logement: III. - Transports et sécurité routière: Aviation et aéronautique civiles, page 22; Sénat, n° 68 (session ordinaire de 2002-2003), rapport général, Commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation sur le projet de loi de finances pour 2003, tome III, annexe n° 18, Équipement, transport, logement, tourisme et mer: III. - Transports et sécurité routière: Aviation et aéronautique civiles, page 50; Sénat, n° 73 (session ordinaire de 2003-2004), rapport général, Commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation sur le projet de loi de finances pour 2004, tome III, annexe n° 18, Équipement, transport et logement: III. - Transports et sécurité routière: Aviation et aéronautique civiles, page 40; Sénat, n° 74 (session ordinaire de 2004-2005), rapport général, Commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation sur le projet de loi de finances pour 2005, tome III, annexe n° 17, Équipement, transport, aménagement du territoire, tourisme et mer: II. - Transports et sécurité routière: Aviation et aéronautique civiles, page 50.

- iii) Projet sur l'antigivrage et le dégivrage des aéronefs ("ECLIPPS");
 - iv) Modélisation et simulation de l'avion souple ("MOSAS"); et
 - v) Essai de vibration/statique des aéronefs ("DTP Tremblement").
- f) L'octroi par les CE et des gouvernements d'États membres d'un accès préférentiel, anticipé et/ou exclusif aux résultats des recherches financées par les pouvoirs publics (comme des données, des secrets commerciaux, des droits de propriété intellectuelle ou toute autre forme de résultats de recherche), y compris conformément aux règles des CE concernant la participation aux résultats de recherche et/ou connaissances résultant de projets et de programmes financés au titre des Programmes-cadres des CE énumérés à l'alinéa a) ci-dessus, ainsi que la diffusion et l'exploitation de ces résultats de recherche et/ou connaissances, et conformément aux règles régissant l'accès aux résultats des recherches financées par les États membres au titre de l'un quelconque des programmes énumérés aux alinéas b) à e) ci-dessus.
- g) L'octroi par des établissements de recherche contrôlés et/ou financés par des gouvernements d'États membres (y compris, en particulier, l'ONERA, le DLR et la DERA/QinetiQ) de contributions financières liées à la R-D dans l'aéronautique civile aux sociétés Airbus depuis 1990, y compris en fournissant des services de R-D liés à l'aéronautique civile aux sociétés Airbus moyennant une rémunération moins qu'adéquante; en effectuant des versements aux sociétés Airbus; en fournissant les résultats de la R-D liée à l'aéronautique civile aux sociétés Airbus moyennant une rémunération moins qu'adéquante; en autorisant les sociétés Airbus à exploiter les résultats de la R-D liée à l'aéronautique civile menée par de tels établissements de recherche (y compris l'octroi d'un accès exclusif ou anticipé aux données, secrets commerciaux et autres connaissances résultant de cette R-D); et en autorisant les sociétés Airbus à participer à des projets de R-D liés à l'aéronautique civile menés par de tels établissements.

On trouvera ci-après des exemples de projets dans le cadre desquels de telles contributions financières liées à la R-D dans l'aéronautique civile ont été octroyées aux sociétés Airbus par des établissements de recherche contrôlés et/ou financés par des gouvernements d'États membres:

- i) Le *Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt* ("DLR") a octroyé des contributions financières liées à la R-D dans l'aéronautique civile dans le cadre de projets de R-D dans de nombreux domaines de recherche, y compris:
 - les matériaux et les techniques de fabrication de pointe, y compris le développement de structures de fuselage légères renforcées de fibres, le développement de matériaux et de techniques de fabrication de pointe pour les surfaces verticales et horizontales de l'empennage des avions des sociétés Airbus, le développement d'un fuselage à grandeur réelle d'A320 en composite de fibre de carbone (le programme "*Schwarzer Rumpf*"/"*Black Fuselage*"), le développement d'ailes adaptatives pour l'A380 fabriquées à partir de matériaux composites, le développement de techniques de laminarisation hybride, le développement de techniques de moulage par transfert de résine sous pression différentielle pour l'A380 et d'autres avions Airbus, le développement et l'essai de surfaces nervurées, et d'autres projets;

- les techniques aérodynamiques et acoustiques, y compris le développement d'un bec silencieux pour les sociétés Airbus, le développement d'ailettes pour l'A380, l'utilisation de générateurs de tourbillons pour réduire le bruit, l'atténuation des tourbillons de sillage de l'A380, le développement de configurations de rails de bords et de volets pour l'A380 en vue de réduire le bruit lié à l'hypersustentation, l'amélioration de l'acoustique dans la cabine, et d'autres projets;
 - les techniques de développement et d'essai d'aéronefs, y compris le développement de procédés de simulation et optimisation aérodynamiques (par exemple les projets de R-D MEGAFLOW et MEGADESIGN du DLR), l'amélioration de l'outil de conception "ISSY" des sociétés Airbus, la conception et l'évaluation d'un centre d'essai virtuel pour les sociétés Airbus, le développement et l'amélioration d'un système de simulation numérique pour des volets aérodynamiques, la construction d'un centre d'essai de vibration statique pour l'A340-500/600 et l'A380, et d'autres projets; et
 - d'autres techniques, y compris par exemple, le développement de certaines unités de commande dans le cadre du programme "avion souple", le développement de systèmes de vision améliorée, le développement et l'amélioration de techniques de pilotage automatique, et d'autres projets.
- ii) La *Defence Evaluation and Research Agency* ("DERA") du Royaume-Uni et son successeur, QinetiQ, ont octroyé des contributions financières liées à la R-D dans l'aéronautique civile dans le cadre de projets de R-D dans de nombreux domaines de recherche, y compris:
- les matériaux de pointe, y compris par l'intermédiaire du *Structural Materials Centre* de la DERA⁹, y compris dans les domaines des structures de cellules en composite de fibre de carbone (par exemple le projet "*Civil Aircraft Structural Composites – Application, Development and Exploitation*" (CASCADE)), des méthodes de fabrication de matériaux de pointe pour aéronefs¹⁰ (par exemple grâce à des techniques d'optimisation structurelle et de renforcement structurel)¹¹, de la technique des composites légers à matrice d'alliage de titane¹², et d'autres techniques concernant les matériaux destinés aux ailes¹³ (par exemple, les joints interfaciaux en métal/composite, les stratifiés d'aluminium/lithium, les structures soudées et les

⁹ Communiqué de presse du DTI, "*Partnership to Revolutionise Aircraft Manufacture*", 8 septembre 1998, disponible à l'adresse <http://www.gnn.gov.uk/environment/detail.asp?ReleaseID=19917&NewsAreaID=2&NavigatedFromDepartment=False> (pièce jointe n° 63).

¹⁰ Communiqué de presse du DTI, "*Partnership to Revolutionise Aircraft Manufacture*", 8 septembre 1998, disponible à l'adresse <http://www.gnn.gov.uk/environment/detail.asp?ReleaseID=19917&NewsAreaID=2&NavigatedFromDepartment=False>.

¹¹ Site Web de QinetiQ, *Case studies aviation, Airbus - The World's Largest Airliner*.

¹² DTI, *Aerospace & Defence Technology Report 2001/2002*, page 6.

¹³ Communiqué de presse de QinetiQ, "*DTI funding lifts Qinetiq's standing as aerospace world leader in field of polymeric composites*", 19 août 2002, disponible sur le site Web de QinetiQ.

- stratifiés renforcés de fibres des nouvelles ailes de grande dimension)¹⁴;
- l'aérodynamique¹⁵;
 - la conception des cabines, la sémiotique et le confort des sièges¹⁶;
 - les circuits de carburant¹⁷; et
 - la conception d'avionique modulaire.¹⁸
- iii) L'Office national d'études et de recherches aérospace (ONERA) a octroyé des contributions financières liées à la R-D dans l'aéronautique civile dans le cadre de nombreux projets de R-D, y compris:
- Modélisation aérothermique des écoulements en ventilation avion (MAEVA);
 - *Robust Efficient Automatic Control Laws Design* (REAL) (conception de lois de commande automatique efficaces et robustes);
 - DTP pilotage;
 - Ensemble logiciel pour la simulation en aérodynamique (ELSA); et
 - Essai de vibration/statique des aéronefs (essais pour maîtriser le tremblement des avions).
- iv) Le Centre national de la recherche scientifique (CNRS), dans plusieurs de ses unités, a octroyé des contributions financières liées à la R-D dans l'aéronautique civile par l'intermédiaire de nombreux projets de R-D, y compris:
- la validation du logiciel de contrôle des mouvements pour guider le transport des éléments de l'A380, au Laboratoire d'analyse et d'architecture des systèmes à Toulouse (LAAS);
 - le développement d'un logiciel pour les commandes de vol de l'A380, au Laboratoire Verimag à Gières/Grenoble;
 - le développement de l'outil d'analyse statique "Astrée" au Laboratoire informatique de l'École normale supérieure (Liens); et
 - la recherche sur les tourbillons de sillage de l'A380 à l'Institut de recherche sur les phénomènes hors équilibre (IRPHE).

¹⁴ Site Web de QinetiQ, *Case studies aviation, Airbus - The World's Largest Airliner*.

¹⁵ DTI *Aerospace & Defence Technology Report 2001/2002*, page 4; site Web de QinetiQ, *Case studies aviation, Airbus - The World's Largest Airliner*.

¹⁶ Site Web de QinetiQ, *Case studies aviation, Airbus - The World's Largest Airliner*.

¹⁷ Site Web de QinetiQ, *Case studies aviation, Airbus - The World's Largest Airliner*.

¹⁸ Site Web de QinetiQ, *Case studies aviation, Airbus - The World's Largest Airliner*.

- v) Le Centre national de la recherche technologique (CNRT) a octroyé des contributions financières liées à la R-D dans l'aéronautique civile dans le cadre de nombreux projets de R-D, y compris:
 - Amélioration des propriétés de surface des alliages de titane structuraux en conditions sévères de fonctionnement (APROSUTIS); et
 - Mise en œuvre par UML des systèmes informatiques certifiés (MUSIC).
 - vi) L'Institut national de recherche en informatique et en automatique (INRIA), dans plusieurs de ses unités de recherche, y compris les unités Futurs, Rhône-Alpes et Sophia Antipolis, a octroyé des contributions financières liées à la R-D dans l'aéronautique civile aux sociétés Airbus dans le cadre de nombreux projets de R-D, y compris:
 - Environnement de spécification de programmes réactifs synchrones (ESPRESSO);
 - Méthodes, algorithmes et logiciels pour l'automatique (METALAU); et
 - Contraintes, optimisation, résolution par intervalles (COPRIN).
 - vii) Le Commissariat à l'énergie atomique (CEA) a octroyé des contributions financières liées à la R-D dans l'aéronautique civile dans le cadre de nombreux projets de développement de logiciels, y compris:
 - CAVEAT;
 - GATel; et
 - Panorama.
 - h) L'octroi aux sociétés Airbus d'un accès à des mécanismes de R-D financés ou cofinancés et/ou détenus, en totalité ou en partie, par les gouvernements du Royaume-Uni, français, allemand et/ou espagnol (y compris les établissements de recherche contrôlés et/ou financés par des gouvernements d'États membres comme, en particulier, ONERA, DLR et DERA/QinetiQ) moyennant une rémunération moins qu'adéquate, y compris, par exemple, l'octroi aux sociétés Airbus, par les gouvernements allemand, français et du Royaume-Uni, d'un accès aux souffleries opérées par ONERA, DLR et DERA/QinetiQ, soit isolément soit conjointement avec d'autres, y compris les souffleries opérées par *European Transonic Windtunnel GmbH* ("ETW") et par la fondation DNW, moyennant une rémunération moins qu'adéquate.
- 7) Toutes modifications, révisions, mesures d'application ou mesures connexes se rapportant aux mesures décrites ci-dessus.
- 8) Toutes autres mesures qui impliquent une contribution financière des CE ou de l'un quelconque des États membres qui confère un avantage aux sociétés Airbus.

Les États-Unis sont préoccupés par le fait que l'aide au lancement accordée par les CE et les États membres aux sociétés Airbus pour le développement d'aéronefs civils gros porteurs et les prêts de la BEI accordés aux sociétés Airbus paraissent être des subventions qui sont incompatibles avec l'article 3.1 a) et b) et 3.2 de l'Accord SMC.

Les États-Unis sont aussi préoccupés par le fait que les mesures des CE et des États membres qui font l'objet de la présente demande paraissent causer des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis au sens:

- De l'article 5 a) de l'Accord SMC parce que les mesures sont des subventions spécifiques au sens des articles 1^{er} et 2 de l'Accord SMC qui causent ou menacent de causer un dommage à la branche de production d'aéronefs civils gros porteurs des États-Unis.
- Des articles 5 c), 6.3 a), 6.3 b) et 6.3 c) de l'Accord SMC parce que les mesures sont des subventions spécifiques au sens des articles 1^{er} et 2 de l'Accord SMC qui 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 des pays tiers et d'entraves à ces importations, et du fait d'une sous-cotation notable des prix des aéronefs civils gros porteurs des CE par rapport aux prix des aéronefs civils gros porteurs des États-Unis sur les mêmes marchés, et d'un empêchement de hausses de prix, d'une dépression des prix ou de pertes de ventes sur les mêmes marchés dans une mesure notable.

Les États-Unis sont aussi préoccupés par le fait que les mesures paraissent être incompatibles avec les articles III:4 et XVI:1 du GATT de 1994.
